10.5.2021

Ympäristövaliokunta
Eduskunta

**Asia: HE 70/2021 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista**

Suomen Taksiliitto ry kiittää mahdollisuudesta lausua otsikossa mainitusta asiasta. Ympäristöystävällisen ajoneuvokaluston lisääminen on kannatettava hanke kohti kunnianhimoisten päästövähennystavoitteiden saavuttamista.

## Lain soveltamisala

Lainsäädäntöä sovelletaan vain sopimuksiin, jotka on kilpailutettu tiettyjen eriteltyjen CPV-hankintanimikkeistöjen mukaisesti. Lausunnolla olevan lainsäädännön valvova viranomainen on Liikenne- ja viestintävirasto, mutta CPV-nimikkeistöjen käytön oikeanmukaisuuden valvonta kuuluu Kilpailu- ja kuluttajaviranomaisen tehtäviin. Olemme esittäneet jo aiemmin huolemme siitä, että valvonnan hajanaisuus eri viranomaisten kesken johtaa valvonnan puutteeseen ja sen myötä myös hankintanimikkeistöjen väärinkäyttöön. Tämä puolestaan johtaisi toimijoiden epätasapuoliseen kohteluun sekä markkinoiden vääristymiseen.

## Lain soveltamisalan rajaus

Lainsäädännön soveltamisalan ulkopuolelle on jätetty M1-luokan esteettömät ajoneuvot. Koska markkinoilla ei ole riittävästi lainsäädännön vaatimukset täyttävää ajoneuvokalustoa, pidämme soveltamisalan rajausta ehdottoman tarpeellisena.

Soveltamisalan rajaus ei kuitenkaan yksinomaan takaa riittävän ympäristöystävällisen kaluston saatavuutta. Lainsäädännön edellyttämää kalustoa on taksiliikenteessä toistaiseksi vielä todella vaatimattomasti asetettuihin tavoitteisiin nähden. Suomessa on Traficomin ajoneuvorekisterin mukaan 11 753 taksia, joista ladattavia hybridejä on 133 kappaletta ja täyssähköisiä ajoneuvoja on vain 61 kappaletta (16.12.2020). Kunnianhimoisen lainsäädännön nopea täytäntöönpano ajankohtana, jolloin myös korona on heikentänyt alan toimijoiden investointihalukkuutta, edellyttää valtion suoraa tukea ympäristöystävällisen ajoneuvokaluston hankintoihin.

Kaluston siirtyminen kohti sähköistymistä vaatii myös taloudellista tukea latausinfraan. Taksien kannalta erityisesti toiminta-alueen pikalatausasemien

määrä sekä saavutettavuus on olennainen tekijä, jotta sähköautoon investointia on mahdollista tosiasiallisesti edes harkita ammattiliikenteessä. Toistaiseksi pikalatausinfrastruktuuri on voimakkaasti painottunut suurimpiin kaupunkeihin ja etenkin Etelä-Suomeen, eikä sähköautot myöskään sovi lyhyen kantamansa vuoksi pitkien välimatkojen takia kaikille maantieteellisille alueille. Latausasemien rakentaminen taksiasemille edistäisi ajoneuvojen sähköistymistä, mutta kattavan latausverkoston saavuttaminen edellyttää ehdottomasti julkisia investointeja.

**Suomen Taksiliitto ry**