Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta

1.6.2021

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

Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton ja yhteinen lausunto

Autoalan Keskusliitto ja Autotuojat ja -teollisuus ry kiittävät mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee julkisen sektorin ajoneuvo- ja liikennepalvelujen hankintojen kalustovaatimuksia. Lain tavoitteet ovat kokonaisuutena kannatettavia, sillä laki varmistaa, että julkisen sektorin hankinnat tukevat parhaalla mahdollisella tavalla autokannan käyttövoimamurrosta ja nopeuttavat osaltaan siirtymää kohti hiilineutraalia liikennettä.

Automarkkinoiden kehitys tukee laissa esitettyjä vaatimuksia

Näkemyksemme mukaan kuorma-autojen ja M3-luokan kaupunkibussien luokassa lainsäädännön vaatimusten täyttäminen ei ole ongelmallista, sillä lain edellytykset täyttävien teknologioiden tarjonta on monipuolista. Kuorma-autoliikenteessä kaasun lisäksi kehittyneet biopolttoaineet ovat kustannustehokas vaihtoehto vaatimusten täyttämiselle. Näkemyksemme mukaan jo ensimmäisen hankintajakson vaatimukset ajoneuvojen määrästä ovat saavutettavissa kuorma-autojen ja isojen linja-autojen ajoneuvoluokissa.

Henkilö-, paketti- ja pienoislinja-autojen luokassa lainsäädäntö edellyttää liikennepalvelujen nopeaa sähköistymistä, mikä voi rajata hankintoja koskevaan kilpailutukseen osallistuvien yritysten määrää ja kaventaa alan yrityskenttää. Ladattavien autojen määrä taksikannassa on vielä toistaiseksi noin 2 prosentin suuruusluokkaa, ja pienoislinja-autoluokassa ladattavia autoja ei ole vielä lainkaan. Täyssähköautoja taksikannassa on vielä alle 100.

Direktiivin sallimien joustojen hyödyntäminen tärkeää

Hallituksen ehdotuksessa direktiivin sallimat joustot otettaisiin lähes koko laajuudessaan käyttöön. Tämä on näkemyksemme mukaan erittäin perusteltua tilanteessa, jossa autokannan käyttövoimamurros on hyötyliikenteessä vielä alussa ja palveluntarjoajien mahdollisuudet kalustoinvestointeihin eivät vielä ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla ole suuret. Ehdotetut joustot mahdollistavat muun muassa esteettömien tilataksien ja pikkubussien sekä poliisi- ja pelastuslaitoksen, Rajavartiolaitoksen ja Puolustusvoimien ajoneuvohankintojen jättämisen lain soveltamisalueen ulkopuolelle.

Tilataksien kokoluokan autojen ja useimmiten pakettiautoluokan perusajoneuvoista rakennettujen M2-kokoluokan linja-autojen ryhmässä on vielä ensimmäisen hankinta-ajanjakson aikana suhteellisen rajallinen

ladattavien autojen tarjonta. Esteettömien M1-luokan ajoneuvojen jättäminen lain soveltamisalueen ulkopuolelle on tämän vuoksi erittäin tärkeää, sillä suuri osa lakisääteisten henkilökuljetuspalvelujen hankinnoista tehdään tämän kokoluokan ajoneuvoilla, jotka ovat nykyisin pääosin esteettömiä ajoneuvoja. Vastaavaa joustoa ei direktiivin rajausten takia voida soveltaa M2-luokan ajoneuvoille. Huolena on, saadaanko markkinoille riittävästi M2-luokan vähäpäästöisiä pienoislinja-autoja, jotta niille asetetut tavoitteet voitaisiin saavuttaa niissä hankintayksiköissä, joissa ei tehdä merkittävässä määrin henkilöautohankintoja tai henkilöautolla tehtävien liikennepalvelujen hankintoja.

Sähkökäyttöiset taksit yleistyvät markkinaehtoisesti latausinfran laajentuessa, mutta hankintatuilla yleistymistä voitaisiin nopeuttaa

Ladattavista takseista noin 75 prosenttia on käytössä Uudellamaalla tai Tampereen ja Turun seudulla. Suomalaisten keskisuurten ja pienten kaupunkiseutujen sekä maaseutumaisten kuntien taksiliikenteen kustannusrakenne ja liikennepalvelujen luonne poikkeavat merkittävästi lain perusteluissa esitettyjen ulkomaisten kirjallisuustutkimusten ja kotimaisten kaupunkiseutujen esimerkkiolosuhteista. Hallituksen esityksen mukaisella lailla ei ole kokonaisuutena suurta vaikutusta kaupunkiseutujen taksikannan sähköistymiseen, sillä sähköautojen alemmat ajokustannukset lisäävät huomattavasti sähköautojen suosiota taksikalustossa. Koska sähköauton käyttökustannukset ovat merkittävästi polttomoottoriautoa alemmat, sähkökäyttöiset taksit yleistyvät kaupunkiseuduilla markkinaehtoisesti kunhan riittävä latausinfra kehittyy. Ammattimaiselle liikenteelle soveltuvien pikalatauspisteiden puuttuminen jarruttaa vielä ladattavien taksien hankintaa kaupunkiseuduilla, mutta latausinfran kehittyessä ladattavien autojen osuus taksikannassa kasvaa nopeasti.

Ladattavien taksien yleistymisen esteenä on harvaan asutuilla alueella toimivilla taksiyrityksillä ensisijaisesti latausverkoston suppeus ja ajomatkojen pituus taksipalveluissa. Pitkillä matkoilla päivittäisten ajomatkojen sovittaminen toimintamatkaan sähköllä on selvästi kaupunkiseutujen keskivertoa lyhyempien etäisyyksien taksiliikennettä haastavampaa.

Ladattavien taksien ja pikkubussien määrän lisäämiseksi valmisteilla olevaan hankintatukia koskevaan lakiin tulisi sisällyttää myös taksien ja M2-luokan linja-autokaluston uusimiseen suunnattu hankintakannuste, joka mahdollistaisi aikaisemman siirtymän ladattavaan kalustoon. Taksikaluston uusiutuminen on viime vuosina hidastunut liikennepalveluja koskevan lainsäädäntömuutoksen, taksien autoverohuojennuksen vaiheittaisen poiston ja koronapandemian seurauksena. Taksiala ja koko julkisen liikenteen sektori on kärsinyt vakavasti koronatilanteesta, eikä kysynnän ole vielä kuluvan vuoden aikana ennakoitu palaavan koronaa edeltäneelle tasolle. Lainsäädännön ensimmäisen hankinta-ajanjakson alku osuu kaluston uusimisen kannalta erittäin haastavaan ajankohtaan.

Käyttöoikeussopimukset olisi harkittava jätettäväksi lain ulkopuolelle tai nostettava mukaan vasta toisella hankinta-ajanjaksolla

Esitämme, että käyttöoikeussopimukset jätettäisiin kokonaisuudessaan lain soveltamisalan ulkopuolelle. Tämä vapauttaisi suurimman osan Kansaneläkelaitoksen taksihankinnoista lain sovellusalueen piiristä. Käyttöoikeussopimukset eivät sisälly direktiivin soveltamisalaan, vaan ne on nostettu mukaan osana kansallista lainsäädäntöä. Niiden sisällyttämistä lain soveltamisalaan voitaisiin harkita myöhemmässä vaiheessa esimerkiksi toisen hankinta-ajanjakson alussa vuonna 2026. On todennäköistä, että ladattavien autojen markkinatarjonta ja latausinfrastruktuurin kattavuus eivät vielä ensimmäisen hankinta-ajanjakson aikana mahdollista kaikilta osin laissa edellytettyjä vähimmäisosuuksia ilman merkittävää kustannusten kasvua ja alan kilpailun vähenemistä niillä alueilla, joissa henkilöliikenteen palveluntarjoajia on vähän.

Käyttöoikeussopimuksiin perustuvan liikenteen jättäminen soveltamisalueen ulkopuolelle ei rapauttaisi lain tavoitteita, koska myös niissä olisi mahdollista soveltaa harkinnanvaraisia ympäristökriteereitä. Lisäksi on erittäin todennäköistä, että tuotantokäytössä olevat taksi- ja pienoislinja-autokanta sähköistyy jo sähköautojen edullisempien käyttökustannusten takia toisen hankinta-ajanjakson aikana ilman sääntelyäkin ripeästi erityisesti kaupunkiseuduilla, kun ladattavien autojen saatavuus paranee ja julkinen latausinfrastruktuuri kattaa ajoneuvon käyttötarpeet. Taksien osuus liikenteen hiilidioksidipäästöistä on suurista ajosuoritteista huolimatta vain noin 1 prosentin luokkaa, joten julkisia hankintoja koskevan lainsäädännön vieminen äärimmäisen kireäksi taksihankintojen osalta ei ole myöskään päästöjen vähentämisen kannalta perusteltua.

Kunnioittavasti

Tero Kallio
toimitusjohtaja
Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa
toimitusjohtaja
Autoalan Keskusliitto

Hanna Kalenoja
liikenteen erityisasiantuntija
Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto