Vastaanottaja: Eduskunnan Suuri Valiokunta, suuri.valiokunta(at)eduskunta.fi
Valtioneuvoston U-kirjelmä, U 128/2022 vp

# Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilidioksidipäästönormien muuttamisesta uusille raskaille ajoneuvoille (raskaan kaluston CO2-raja-arvoasetus)

Kaupunkijoukkoliikenneala on suomalaisten toimialojen etujoukoissa muuttumassa vähäpäästöiseksi ja lähes päästöttömäksi. Vuonna 2030 arviolta 98 % kaupunkiliikenteen busseista ajetaan EU:n puhtaan kaluston direktiivin tarkoittamilla käyttövoimilla. Kannatamme ja toteutamme päästövähennyksiä.

Paikallisliikenneliitto edustaa liikennepalvelujen julkisia hankkijoita, jotka rahoittavat kaupunkijoukkoliikenteen kalustoinvestoinnit. Samalla sähköbussit edellyttävät merkittävää pääomatarvetta yrityksissä.

Kirjelmässä valtioneuvosto kannattaa kaupunkibussien päästöttömyyttä 2030 alkaen ja kannan mukaan raja-arvot edistävät päästöttömien ja entistä energiatehokkaampien ajoneuvojen valmistamista ja siten parantavat niiden saatavuutta myös Suomessa. Valtioneuvosto pitää tarkoituksenmukaisena jäsenmaiden mahdollisuutta kansalliselle poikkeukselle.

**Paikallisliikenneliitto ehdottaa, että Suomi yhdessä Pohjoismaiden kanssa käyttää aktiivisesti mahdollisuutta ehdottaa komissiolle maantieteellisiin olosuhteisiin vedoten 15 % joustoa uusien vain vedyllä tai sähköllä toimivien kaupunkibussien vaatimuksesta.**

## Liikkumavaraa kalustovalintoihin tarvitaan pienten kaupunkien palveluihin ja pidemmille seutulinjoille. Jousto turvaisi palvelujen esteettömyyttä.

Palvelujen esteettömyyttä on laajennettu ajamalla myös seutukohteita matalalattiaisilla kaupunkibusseilla.

Huojennuksella varmistettaisiin. ettei pienestä osasta palvelua tehdä kohtuuttoman kallista ja vaikeaa. Kaikilla linjoilla sähkö tai vety ei näillä näkymin ole 2030 alkaen kilpailutettavissa sopimuksissa realistinen vaihtoehto.

Osassa liikennöintikohteista siirtymä sähköbusseihin tarkoittaisi VTT:lta tilattujen selvitysten mukaan 1,6-1,7 -kertaista kalustomäärää dieselautoihin nähden.

Akkuteknologiassa tapahtuu kehitystä, mutta ei vielä suomalaisiin olosuhteisiin ja palvelutarjontakokonaisuuksiin nähden tarkoituksenmukaisella tavalla. Pitkillä linjoilla ja maaseutumaisissa olosuhteissa sähkölataus ei ole järkevästi järjestettävissä. Latausmahdollisuuksien tuominen reitin päätepisteisiin on rajallista ja tuo ongelmia kalustokiertoon. Esimerkiksi keskisuurilla kaupunkiseuduilla liikennöintialueita, joissa ehdotetut käyttövoimat eivät 2030 alkaen ole tarkoituksenmukaisia.

Pienen paikkakunnan esimerkiksi neljällä bussilla hoidettua paikallisliikennettä varten tarvittaisiin nykyistä merkittävästi suurempi kalustomäärä. Samalla kalusto ei käyttövoimaltaan sovellu joustavasti muihin alueella muina aikoina tarjolla oleviin kuljetustehtäviin.

Ajoneuvovalmistuksen määrääminen vain yhteen käyttövoimaan 2030 ei ole yhdenmukainen tavoite aiemman EU:n puhtaan kaluston direktiivin kanssa, missä kaupunkibusseille sallittiin laajempi käyttövoimavalikoima. On syytä huomata, että toimialalla ympäri Eurooppaa on tehty varikkoratkaisuja, kalustohankintoja ja koulutettu henkilökuntaa aiemman lainsäädännön käyttövoimavalikon mukaisesti. Investointien

tulisi kestää useita sopimuskausia.

Biodiesel ja biokaasu pitäisi nähdä muutosvaiheessa käyttökelpoisina vaihtoehtoina. Suomessa on paikkakuntia, joissa on investoitu esimerkiksi paikallisesti tuotettua biokaasua käyttävään joukkoliikenteeseen.

**Kaupunkibussit ovat pienin tieliikenteen päästölähde, mutta siihen kohdistuu kunnianhimoisin lainsäädäntö. Jouston vaikutus olisi erinomaisessa päästövähennyskehityksessämme marginaalinen.**

Puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä säätävän EU-direktiivin esitöissä todettiin, että julkisen liikenteen osuus liikennealan päästöistä on vähäinen. Linja-autoliikenteen osuus Suomen kasvihuonepäästöistä on noin 0,8 % ja paikallisliikenteen osuus tieliikenteen päästöistä arviolta 1,8 %. Pientä päästöosuutta ollaan jo nykytoimin vähentämässä merkittävästi.

Matalalattiakalustossa 15 % hoitaminen muilla käyttövoimilla kuin vedyllä tai sähköllä olisi merkityksetön päästökysymys, mutta tarpeellinen helpotus tiettyihin olosuhteisiin ja hankintakohteisiin, ja kyvykkyyteen tarjota palveluita esteettömästi.

Ehdotettu jousto tarkoittaa määrällisesti noin 170 suomalaista kaupunkibussia.

## Julkisia hankintoja on tarve yksinkertaistaa, jotta markkina toimii

Aloitteessa ehdotetaan, että hankintaviranomaisten tai -yksiköiden olisi ajoneuvojen hankintaa tai käyttöä koskevia sopimuksia tehdessään otettava huomioon toimitusten häiriönsietokyky, myös tarkastelemalla ohjeita kolmansien maiden tarjoajien ja tavaroiden osallistumisesta EU:n julkisten hankintojen markkinoille (C(2019) 5494 final).

Tulkitsemme tämän ehdotuksen ja mahdollisuuden vaikuttaa tavaran alkuperämaahan kohdentuvan tavarahankintoihin ja tilanteeseen, jossa kolmansista maista tuleva tavaran osuus on yli 50 %. Mikäli tulkinta on oikein, ei ehdotus lisäisi joukkoliikenneviranomaisten tehtäviä.

Uusiin käyttövoimiin siirtymä on pidentänyt hankinta-aikoja siten että kaluston tilaamiselle ja saamiselle on varattava entistä pidempi aika. Toimitusten viivästyessä joudutaan käyttämään väliaikaisia kalustoratkaisuja palvelusopimusten alkuvaiheen toteutuksissa. Toimitusvarmuuden kynnyskysymys tällä hetkellä on puhtaan kaluston pitkät toimitusajat.

Yleisesti tulisi tavoitella hankintojen yksinkertaistamista, eikä lisätä monimutkaisuutta.

Minna Soininen, toiminnanjohtaja, Paikallisliikenneliitto.

*Paikallisliikenneliitto edustaa 15 toimivaltaista joukkoliikenneviranomaista, jotka järjestävät liikennepalveluja kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla ja vastaavat yli 80 %:sta Suomen maajoukkoliikenteen matkoista. Jäseniämme ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Kouvolan, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin, Salon ja Raaseporin kaupungit, Meri-Lappi sekä Tampereen ja Turun joukkoliikenneyksiköt. Yhteistyöjäseniämme ovat neljä ELY-keskusta, Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy, Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy, Tampereen Raitiotie Oy ja TVV lippu- ja maksujärjestelmäosakeyhtiö.*