

1.6.2021

Asiantuntijalausunto

Liikenne- ja viestintävaliokunta

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

Oulun kaupunki kiittää mahdollisuudesta lausua liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta pyytää kirjallista asiantuntijalausuntoa hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista. Esitys perustuu EU-direktiiviin puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen ajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin (2009/33/EY) muuttamisesta. Direktiivin tarkoituksena on edistää puhtaiden ajoneuvojen osuutta julkisissa hankinnoissa.

Direktiiviin tavoitteet puhtaiden ajoneuvojen lisäämisestä julkisissa hankinnoissa ovat kannatettavia. Oulun seudun joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen toteaa, että lakiluonnoksen alueelliset vähimmäisosuudet päästöttömiä linja-autojen osuudesta Oulun seudulla ovat linjassa joukkoliikenneviranomaisen laatiman seudullisen puhtaiden käyttövoimia koskevan etenemispolun kanssa. Samoin lakiehdotus on linjassa myös Oulun ympäristöohjelman ja hiilineutraaliustavoitteiden kanssa.

Oulun toimivaltainen viranomainen kannatta lakiesitystä, jossa sähköbussien vähimmäisosuudet esitetään eriytettäväksi alueellisten erityispiirteiden perusteella. Lakiehdotuksessa esitetään Oulun seudun toimivaltaiselle viranomaiselle päästöttömien linja-autojen alatavoitteeksi 5 % ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla ja 10 % toisella ajanjaksolla. Seuraavan viiden vuoden sisällä Oulun seudulla on tulossa seutuliikenteen kilpailutuksia, mutta ne ovat tyypiltään sellaisia, että niitä on vaikea sähköistää ja muita keinoja puhtaan kaluston hankintaan tulee vielä tarkastella lähemmin, jotta löydetään järkevin ja kustannustehokkain ratkaisu. Täten ensimmäisen hankinta-ajanjakson 5%:n alatavoite sähköbussista on Oulun seudulle kohtuullinen, erityisesti kun päivitetyssä hallituksen esityksessä M2 – luokan ajoneuvo, joka on hankittu joukkoliikenteeseen, voidaan laskea osaksi M3 – luokan linja-autojen tarvetta. Toisen hankinta-ajanjakson 10% osuus on saavutettavissa myöhemmin lakiluonnoksen aikataulun mukaisesti.

Oulun seudun toimivaltainen viranomainen pitää välttämättömänä, että ensimmäisen hankinta-ajanjakson aikana 41 prosentin ja toisen hankinta-ajanjakson aikana 59 prosentin vähimmäisosuuden voi täyttää sähkön lisäksi muilla vaihtoehtoisilla käyttövoimilla tai polttoaineilla. Erityisesti biopolttoaineiden sisällyttäminen vaihtoehtoihin käyttövoimiin on tärkeää. Valtion tulisi edistää merkittävästi biopolttoaineiden saantia jatkossa.

1.6.2021

Oulun seudun toimivaltainen viranomainen merkittävänä asiana sitä, että jatkovalmistelun yhteydessä on luovuttu seuraamusmaksusta. Uudessa lainsäädännössä tulisi kuitenkin ottaa huomioon se, miten arvioidaan tilannetta, jossa hankintayksikön tarjouskilpailuun ei saada tarpeeksi puhdasta kalustoa.

Lakimuutoksen myötä kaupunkien hankintakustannukset nousevat tulevaisuudessa ainakin lataus- ja jakeluinfrastruktuurin toteutuksen myötä. Ei voida myöskään ennustaa miten lakimuutos vaikuttaa markkinoihin pitkällä aikavälillä. Puuttuminen lain keinoin joukkoliikenneviranomaisen kilpailutuksiin voi myös vääristää kilpailua ja lisätä kustannuksia. Valtion tuleekin jatkossa tukea enemmän viranomaisalueita taloudellisesti ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksia koskevan lain noudattamisessa.

Oulun seudun toimivaltainen viranomainen pitää hyvänä asiana sitä, että esityksessä ehdotetaan väliarviota, jonka yhteydessä tarkastellaan uudelleen alueellista jaottelua sekä esitetään tarpeen vaatiessa muutoksia prosenttiosuuksiin ennen toisen hankinta-ajanjakson alkamista. Samoin kannatusta saa esitys, jonka mukaan hankintayksiköille tulee velvoite raportoida osuudet vähä- ja nollapäästöisiä ajoneuvoja jälki-ilmoituksen yhteydessä niin, että lain soveltamisalaan kuuluvien hankintojen osalta jälki-ilmoituksessa tulisi ilmoittaa kokonaismäärä hankittuja ajoneuvoja sekä osuudet ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja.

Helena Väliaho
Joukkoliikennepäällikkö
Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut
Oulun kaupunki

Asiantuntijalausunto / henkilöliikennepalvelut (sivistys- ja kulttuuripalvelut, Oulun Tilapalvelut ja hyvinvointipalvelut)

Päivitettyssä hallituksen esityksessä on M2 – luokan ajoneuville asetetaan erilaiset puhtaan ajoneuvon kriteerit riippuen siitä, mihin tarkoitukseen ajoneuvo tai palvelu hankittu. Päivitettyssä hallituksen esityksessä M2 – luokan ajoneuvo, joka hankittu joukkoliikenteeseen, voidaan laskea osaksi M3 – luokan linja-autojen tarvetta.

Julkinen sektori hankkii M2-luokan ajoneuvoja ja kuljetuspalveluita, joihin on mahdollisuus ottaa myös pyörätuoliasiakkaita kyytiin. Tätä ajoneuvokalustoa hyödynnetään koulukuljetuksissa ja sote-palveluiden piiriin kuuluvissa kuljetuspalveluissa. M2-luokan ajoneuvot pyörätuolivarustuksella pitäisi siirtää poikkeusajoneuvojen luokkaan - samoin kuin on tehty M1-luokan esteettömissä ajoneuvoissa - ja näin ollen puhtaiden ajoneuvojen vaatimukset eivät kohdistuisi tämän tapaisiin poikkeusajoneuvoihin. Ne M2-luokan ajoneuvot, joissa ei ole rekisteröity pyörätuolivalmiutta, tulisi soveltaa M3-luokan ajoneuvoille asetettuja vaatimuksia.

1.6.2021

Oulun kaupungille asetettu 50%:n puhtaiden ajoneuvojen vaatimus (M1, M2, N1) tuntuu erityisen haasteelliselta juuri M2-luokan ajoneuvojen osalta. Lisäksi henkilö- ja pakettiautoihin liittyvien kuljetuspalveluiden hankinnassa pandemian kolhima talous vaikeuttaa tavoitetta saada riittävä määrä puhtaita ajoneuvoja.

Tarvittavan latausinfraan rakentaminen puhtaille ajoneuvoille on aikaa vaativa prosessi eikä tapahdu hetkessä. Oulun kaupunki pystyy edistämään latausinfraan päivittämistä omalta osaltaan omiin kiinteistöihinsä, mutta kaupungin käytössä olevaa ajoneuvokalustoa säilytetään myös yksityisen toimijan vuokratiloissa. Näissä kohteissa latausinfraan päivittäminen ei ole yhtä helposti toteuttavissa kuin omissa kiinteistöissä.

Hankintayksikön ilmoitusvelvollisuus tavoitteiden saavuttamisesta on esitetty lakiluonnoksessa tavalla, joka koetaan hankaloittavan pääsyä vaadittujen puhtaiden ajoneuvojen lukumääriin. Esityksessä jää vaikutelma, että puhtaiden ajoneuvojen määrät raportoidaan seurantakausilla hankinnoittain ja tilaajaorganisaatioittain. Näin tarkkojen rajojen asettaminen vaikeuttaa osaltaan saada riittävä määrä puhtaita ajoneuvoja. Kunnissa ja kaupungeissa on useita hallinnon aloja ja sisäisiä liikelaitoksia, jotka hankkivat kalustoa henkilökunnan työtehtävien hoitamista varten sekä myös ostopalveluna. Tarkastelua puhtaiden ajoneuvojen lukumäärällisestä täyttymisestä ajoneuvoluokittain pitäisi tehdä kunnan tai kaupungin tasolla – ei tilaajaorganisaatioittain tai hankintakohtaisesti.

Hallituksen päivitettyssä esityksessä voidaan pitää hyvänä ensimmäisen seurantakauden jälkeen ehdotettua väliarviota, jossa tarkastellaan uudelleen alueellista jaottelua sekä esitetään tarpeen vaatiessa muutoksia prosenttiosuuksiin ennen toisen hankinta-ajanjakson alkamista (1.1.2026 – 31.12.2030).

Mika Kynsilehto
Logistikko, Hyvinvointipalvelut
Ympäristö- ja yhdyskuntapalvelut
Oulun kaupunki

Raimo Virkkunen
Kuljetusmestari
Oulun Tilapalvelut
Oulun kaupunki

Olli Wimmer
Logistikko, Sivistys- ja kulttuuripalvelut
Ympäristö- ja yhdyskuntapalvelut
Oulun kaupunki