

Liikenne- ja viestintävaliokunta, liv@eduskunta.fi

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

Paikallisliikenneliiton lausunto

Kiitämme mahdollisuudesta lausua Liikenne- ja viestintävaliokunnalle laista ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista.

Suomen Paikallisliikenneliiton jäseniä koskevat erityisesti kaupunkibusseille M3 asetettavat ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimukset. Samat hankkijat vastaavat usein myös pienlinja-autoilla eli M2 kokoisilla ajoneuvoilla tehtävistä liikennepalveluhankinnoista.

Tavoitetta tulisi seurata valtakunnallisesti ja lyhyet sopimukset tulisi jättää sähköbussivaatimuksen ulkopuolelle

Täyssähköbussivaatimus on lakiesityksessä alueellisesti eriytetty kuudelle joukkoliikenneviranomaiselle siten, että HSL:lle on osoitettu suurin osuus sähköbussien toteutuksesta.

Kansalliseksi lähtökohdaksi tulisi Paikallisliikenneliiton mielestä ottaa EU-vähimmäismäärät kaupunkibusseille. Kotimainen lainsäädäntö voi tarkoittaa, että sähköbusseja tulee pakottavasti toteuttaa EU-lainsäädäntöä enemmän.

On näköpiirissä, että sähköbussien käyttöönotto tulee toteutumaan lain vaatimaa enemmän myös keskisuurille kaupungeille, ja paikkakunnille, joilta laissa ei sitä vaadita. Lakiin kirjoitetun tavoitteen ylittävä toteutuma tulisi lukea hyväksi kokonaisuudessa ja niille, joille valtio on asettamassa kansallista EU osuutta korkeammat eriytetty tavoitteet sähköbusseille.

Sähköbusseja ei tule edellyttää lyhyissä, mutta kynnysarvot ylittävissä sopimuksissa. Lyhyitä sopimuksia tarvitaan esimerkiksi työmaiden, raideliikenteen huoltokatkojen ja isojen liikennehankkeiden viivästymisen tai hankintavalitusten takia. Niitä ei sopimuskauden pituuden tai valmistautumisajan lyhyiden vuoksi voida edellyttää tehtäväksi sähköbussi-investoinnein. Kyse on määrällisesti noin 500 ajossa olevasta kaupunkibussista kutakin hankintajaksoa kohden

Lyhyiden sopimusten yleisyyden ja markkinaepävarmuuksien vuoksi erityisesti HSL:lle asetettu toisen aikajakson korkea sähköbussivaatimus on kohtuuton. Lainsäädäntöä tulisi tältä osin muuttaa jättämällä lyhyet sopimukset pois soveltamisesta ja seuraamalla kansallista toteutusta.

Sopimusten pituutta kuvaavilla painokertoimilla voidaan käytännössä osoittaa päästövähennyksien vastaavan tavoiteltua päästöttömän osuutta, vaikka lyhyet hankinnat jätetään vaatimuksen ulkopuolelle. Myönteistä lainsäädännössä on, että lainsäädäntöön sisältyy toisen aikajakson arviointi. Tavoitteet ja osuudet tulee tässä vaiheessa asettaa uudestaan jo toteutuneen kehityksen opein.

Paikallisliikenneliitto pitää hyvänä, että pienlinja-autot eli M2-ajoneuvot lasketaan osaksi linja-autojen tavoitetta linja-autopalveluhankinnoissa. Hankkijat ovat pitäneet M2 autojen saatavuutta lain edellyttämällä tavalla ja osuuksilla kaikkein epävarmimpana, ja hankkiminen olisi kohtuuttomasti vaikeutunut tarkastelemalla M2 kehitystä erikseen. Sisällyttämällä se linja-autoihin tavoiteltu päästövähennys kokonaisuutena kuitenkin saavutetaan.

Paikallisliikenneliitto pitää myös hyvänä, että sanktiouhka on poistettu. Lainsäätäjän ei tule vaatia sakon uhalla yksittäisiltä hankintayksiköiltä yhteensä enempää kuin mitä kokonaisuutena EU vaatii Suomelta.

Kuljetusyritysten tilanne

Kaupunkijoukkoliikenteen palvelun kehitys ja ylläpito rahoitetaan kuntien omista tavoitteista lähtien ja julkisella rahalla siten, että investointien hinta ja epävarmuudesta aiheutuvat mahdolliset riskit kustannetaan hankintahinnoissa. Kaupunkijoukkoliikenteen järjestäminen ei ole lakisääteinen peruspalvelutehtävä, eikä valtionosuusjärjestelmän piirissä. Erilliset valtion liikennettä koskevissa talousarviomomenteissa joukkoliikenteelle osoitetut määrärahat ovat siten erityisen tärkeitä. Osa EU maista edistää tätä kaupunkibussien kalustomuutosta jopa EU-elpymisvälineellään.

Yritysten näkökulmasta rahoituksen saaminen tarvittaviin kalustoinvestointeihin koronavaiheesta lähdettäessä voi olla vaikeaa varsinkin pienille ja keskisuurille yrityksille. Pyrkimään kilpailutettuun kaupunkijoukkoliikenteen markkinaan niillä ei tarjouskilpailuvaiheessa ole päästövähennyksiin tarkoitettuja investointikannustimia käytössään vastaavalla tavalla kuin tavaraliikenteeseen ja yksityiseen henkilöautoliikenteeseen on suunniteltu. Mikäli murrosvaiheessa kadotetaan PK-sektoria kaupunkibussikehityksestä, on sillä pidemmällä aikajänteellä vaikutusta myös julkisten palvelujen kustannuksiin.

Kaupunkibussien osuus päästöistä

Paikallisliikenneliiton jäsenten kalustokehitysarvioiden ja tähänastisen muutoksen perusteella arvioimme, että kaupunkiliikenteen busseista 98 % ajetaan puhtailla ajoneuvoilla vuonna 2030, josta sähköllä 43 %. Paikallisliikenne on ensimmäisten alojen joukossa toteuttamassa hiilineutraalia yhteiskuntaa. On erittäin hienoa, että kalustokehitystä tapahtuu jo ilman puhtaan ajoneuvon direktiiviä kaupunkien omista ilmastotavoitteista lähtien.

Suomessa 86 % tieliikenteen päästöistä tulee henkilöautoista (54 %), kuorma-autoista (32 %) ja pakettiautoista (8 %) ja tätä isoa päästölähdettä on tähänastisilla päätöksillä päätetty vähentää kannustimin kansalaisille ja yrityksille.

Puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä säättävän direktiivin esitöissä todetaan, että julkisen liikenteen osuus liikennealan päästöistä on vähäinen. Puhtaiden ajoneuvojen markkinaosuutta halutaan kuitenkin kasvattaa tällä pakottavalla lainsäädännöllä.

Linja-autoliikenteen osuus Suomen kasvihuonepäästöistä on noin 0,8 % ja paikallisliikenteen osuus tieliikenteen päästöistä arviolta 1,8 %.

Minna Soininen toiminnanjohtaja, Paikallisliikenneliitto

Paikallisliikenneliitto edustaa 14 toimivaltaista joukkoliikenneviranomasta, jotka järjestävät liikennepalveluja kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla ja vastaavat yli 80 %:sta Suomen maajoukkoliikenteen matkoista. Jäseniämme ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin, Salon ja Raaseporin kaupungit, Meri-Lappi sekä Tampereen ja Turun joukkoliikenneyksiköt. Yhteistyöjäseniämme ovat kahdeksan ELY-keskusta, Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy ja TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy.