

## **Vantaan kaupungin lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista**

Esitys tukee Suomen ja Vantaan hiilineutraalisuustavoitetta. Vantaalla tavoite on asetettu vuoteen 2030. Vantaa on allekirjoittanut syyskuussa 2020 Ympäristöministeriön kanssa päästöttömät työmaat - kestävien hankintojen green deal - sopimuksen. Sopimuksen tavoitteena on, että mukana olevien kuntien ja Senaatin työmaat ovat vuoden 2025 loppuun mennessä fossiilittomia, eli niillä ei käytetä fossiilisia polttoaineita. Lisäksi vuoteen 2030 mennessä työmailla käytettävistä työkoneista ja työmaiden kuljetuksista vähintään 50 prosenttia toimii sähköllä, biokaasulla tai vedyllä. Lausunnolla oleva lakiehdotus ei koske lainkaan työkoneita, jota voi pitää puutteena.

Esityksen suhde hankintalainsäädäntöön ja hankintakäytäntöihin on ongelmallinen. Päällimmäisenä huolena esille nousee kuntien hankintayksiköille määritellyistä, alueellisesti eritellyistä vähimmäisosuuksista aiheutuva hankintayksiköiden epäyhdenvertaisuus kansallisten tavoitteiden toteuttamisessa. Vantaan kaupungin käsityksen mukaan muita lain toteuttamisvaihtoehtoja ei ole selvitetty riittävän laajasti ja riskinä on, että tällaisenaan laki vaatisi etenkin suurilta kaupungeilta enemmän kuin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi puhtaiden ja energiatehokkaiden moottoriajoneuvojen edistämisestä Suomelta kansallisesti edellyttää.

Hallituksen esityksen perusteluissa on esitetty lain vaihtoehtoisena toteuttamistapana vähimmäisosuuksien soveltamista tasaisesti kaikkiin hankintayksiköihin. Esityksen perusteluissa tätä vaihtoehtoista toteuttamistapaa pidetään haasteellisena sillä perusteella, että sähköautojen kantaman vuoksi kuljetusten järjestäminen haja-asutusalueilla voisi olla haastavaa pidempien matkojen vuoksi, haja-asutusalueilla palveluntarjoajia on lukumääräisesti vähemmän ja haja-asutusalueilla sähköautojen latausinfrastruktuuri ei ole samalla tasolla kuin kaupunkiseuduilla. Näitä perusteluja vaihtoehtoisen toteuttamistavan hylkäämiselle ei voida pitää riittävinä. Vaikka haja-asutusalueilla matkat ovatkin pidempiä kuin kaupunkiseuduilla, voidaan sähköautojen kantamaa lisätä haja-asutusalueilla hyvin suunnitellulla latauspisteinfrastruktuurilla. Tarvittaessa latauspisteinfrastruktuuria voidaan laajentaa haja-asutusalueilla julkisin varoin. Vantaan kaupungin näkemys on, että joka tapauksessa valtion tulee kompensoida uusista lakisääteisistä tehtävistä aiheutuvat kustannukset kunnille täysimääräisinä. Biodieselin tai biokaasun jakelusta vastaavat yksityiset yritykset, joiden jakelua tulisi valtion vastaavasti edistää systemaattisesti.

Vantaan kaupunki suhtautuu erittäin kriittisesti siihen, että vähimmäisosuuksien alueellinen erittely koskee vain kuntien hankintayksiköitä. Esityksessä ei ole riittävällä tavalla perusteltu sitä, miksi valtion ja muiden valtakunnallisesti toimivien hankintayksiköiden katsotaan pystyvän itse painottamaan ajoneuvohankintansa huomioiden teknologian saatavuus ja soveltuvuus alueittain, mutta kuntien hankintayksiköiden vähimmäisosuudet on alueellisesti

eritelty. Lisäksi suurille kaupungeille asetetut tavoitteet ovat korkeampia kuin direktiivissä määritetty kansallinen vaatimustaso ja myös korkeammat, kuin valtion hankintayksiköille asetetut tavoitteet. Esityksessä määritellyjä vähimmäisosuuksien prosenttimääriä ja niiden jaottelua kuntien kesken ei ole perusteltu riittävällä tavalla. Esityksen aiheuttamat kustannusvaikutukset kohdistuisivat kohtuuttomasti suuriin kaupunkeihin, koska suurten kaupunkien hankintayksiköille asetetut tavoitteet ovat selkeästi korkeammat kuin muiden hankintayksiköiden tavoitteet. Sähköautojen hinnat halpenevat lähivuosina, mutta niiden edellyttämä infrastruktuuri aiheuttaa kaupungeille myös kustannuksia ja niiden kustannusten kompensoinnille tulisi olla mekanismi.

Ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla henkilö- ja pakettiautojen koskevan tavoitteen osalta henkilöautojen osuus hankinnoissa tulee väistämättä korostumaan, koska direktiivin mukaisia puhtaita pakettiautoja on toistaiseksi vähän markkinoilla.

Lakiehdotuksen 3 §:ssä on mainittu ajoneuvot, joihin lakia ei sovelleta. Ambulanssi- ja ensihoitoajoneuvot, hälytysajoneuvot sekä muut pelastusajoneuvot onkin tarkoituksenmukaista jättää lain soveltamisalan ulkopuolelle. Lisäksi lakiehdotuksen 3 §:ssä on mainittu lain soveltamisalan ulkopuolelle jääviksi ajoneuvot, jotka on tarkoitettu lumen auraukseen. Lumen auraukseen käytettävistä ajoneuvoista tulisi esittää laissa tarkempi määritelmä, koska käytännössä lumen auraukseen käytettävää ajoneuvokalustoa hyödynnetään muissa käyttötarkoituksissa lumettomina kausina. Lakiluonnoksesta on jäänyt pois M2 ajoneuvot eli pienlinja-autot. Direktiivissä ne ovat vaatimusten osalta samassa korissa henkilöautojen ja pakettiautojen kanssa). Pienlinja-autoja käytetään kuntien järjestämissä henkilökuljetuksissa

Lakiehdotuksessa M1, N1 ja M2 –korin osalta uusiutuvia biopolttoaineita ei hyväksytä puhtaaksi käyttövoimaksi. Huoltovarmuussyistä henkilö- ja pakettiautojen sekä pienoisbussien kokonaan sähköistäminen ei ole tarkoituksenmukaista Suomessa poikkeusolojen, erityisesti laajan ja pitkäkestoisen sähkökatkon varalta. Siksi on tärkeätä, että em. ajoneuvojen kokoluokkaan hyväksyttäisiin myös biokaasuautot ja pakettiautoissa ja pienoisbusseissa hyväksyttäisiin myös biodiesel. Suomi ei ole sähköntuotannossa omavarainen, mutta biokaasua tuotetaan Suomessa ja se tehdään jätteistä, jolloin kiertotalous tulee erinomaisesti huomioitua.

Yhteenvedona Vantaan kaupunki toteaa, että vähimmäisosuuksien tulee koskea yhdenvertaisesti kaikkia kuntia, valtiota, kuntayhtymiä ja niiden hankintayksiköitä kaikissa esityksen mukaisissa ajoneuvohankinnoissa ja valtion tulee lisäksi korvata uusista lakisääteisistä tehtävistä aiheutuvat kustannukset kunnille täysimääräisinä.