

Liikenne- ja viestintävaliokunta  
Helsinki

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

## Linja-autoliiton lausunto hallituksen esityksestä laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista

Pyydettyinä lausuntona Linja-autoliitto lausuu seuraavaa.

Hallituksen esitys perustuu EU-oikeuteen, joten keskeinen kansallisessa lainsäädännössä ratkaistava sääntelykysymys on hankintavelvoitteiden jakaminen ja jakautuminen eri hankintayksiköiden kesken. Kilpailuoikeudellisista syistä Linja-autoliitto ei ota lausunnossaan kantaa eri käyttövoimien paremmuuteen tai käyttövoimiin liittyviin hankintavelvoitteiden jakautumisiin.

Hallituksen esityksen keskeinen ongelma on 11 §:n 1 momentissa valittu sääntelytapa, jossa kansallisesti yhdistettäisiin soveltamisalaan kuuluvien puhtaiden M2- ja M3-ajoneuvojen hankintamäärät. Direktiivin liitteen taulukon 2 ja 3 sekä vastaavasti taulukon 4 mukaan jäsenvaltiolle osoitetut hankintavelvoitteet ovat kuitenkin yksiselitteisen erilliset (38,5 % ja vastaavasti 41/59 %). Lisäksi hallituksen esityksessä liitteiden 1 ja 2 otsikoiden säädösviittaukset ovat virheellisiä.

Hallituksen esityksen perusteluissa todetaan seuraavaa: ”Lausunnoissa toivottiin, että joukkoliikenteessä käytettävät M2-luokan ajoneuvot laskettaisiin lain mukaan M3-luokan ajoneuvoiksi. Ehdotus laskea M2-ajoneuvot osaksi linja-autojen tavoitetta linja-autopalveluhankinnoissa on huomioitu esityksen viimeistelyssä.”

Direktiivin perusteella ei näyttäisi kuitenkaan olevan oikeudellisia perusteita kompensoida ongelmia M2-ajoneuvojen hankintavaatimuksissa käyttämällä kansallisesti siihen M3-ajoneuvojen hankintoja. Direktiivin ja sen liitteiden systematiikka perustuu kevyiden hyötyajoneuvojen ja raskaiden hyötyajoneuvojen luokitteluun, joka jälkimmäisen osalta jakaantuu vielä kuorma-autoihin ja linja-autoihin. Tähän nähden hallituksen esityksen sivulla 37 esitetyt perustelut ovat ongelmallisia direktiivin 11 artiklan kannalta.

Soveltamisalaan kuuluvien M3-luokan ajoneuvojen osalta erityisesti sähköbussuja sisältävät palveluhankinnat ovat sinänsä yleistyneet ja laajentuneet jo ennen lainsäädännön voimaantuloa. Sekä hallituksen esityksen valmisteluaineiston että Linja-autoliiton tilaaman ulkopuolisen selvityksen perusteella sähköbussien määrät tulevat kasvamaan jopa ennustettua nopeammin. Direktiivin tavoitteet saavutettaneen hyvinkin markkinaperusteisesti jo nykyisenkaltaisten hankintaehtoien kautta.

Linja-autoliitto kiinnittää valiokunnan huomiota lainsäädännön valmistelun laatuun ja prosessiin. Suhteessa Lainvalmistelun prosessioppaaseen nyt puheena olevan hallituksen esityksen perusvalmisteluun (toimeksianto erilliselle valmisteluelimelle) liittyvänä periaatteellisena ja ongelmallisena kysymyksenä voi pitää LVM:ssä omaksuttua linjaa, että hankkeen työryhmätyö oli luonteeltaan lähinnä laajennettua sidosryhmien informoimista. Kyse ei ollut aidosta työryhmäryhmätyöskentelystä, jossa työryhmän tehtävänä olisi ollut hallituksen esityksen luonnoksen laatiminen.

Kaikki oleelliset hallituksen esityksen valmistelut on tehty työryhmältä salassa ja merkittäviltä osin myös konsulttiselvityksen kautta, mihin on pitkälti tukeuduttu lainsäädäntövaihtoehtojen arvioinnissa ja valinnassa. Aidomman työryhmätyöskentelyn kautta olisi voitu edes varmistaa se, että hallituksen esityksen tekniset virheet ja valitut lainsäädäntöratkaisut eivät olisi siinä määrin kritiikille alttiita kuin nyt vielä eduskuntakäsittelyn aikana.

Mika Mäkilä  
toimitusjohtaja