

Liikenne- ja viestintävaliokunta
EDUSKUNTA

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

- Liikenne- ja viestintäministeriön vastine

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on kuullut asiantuntijoita hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista (HE 70/2021 vp).

Valiokunnalle annettiin 24 kirjallista asiantuntijalausuntoa. Asiantuntijalausunnon antoivat: oikeusministeriö, puolustusministeriö, valtiovarainministeriö, ympäristöministeriö, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Liikenne- ja viestintävirasto, Puolustusvoimat, Autoalan Keskusliitto ja Autotuoajat ja –teollisuus, Helsingin kaupunki, Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymä, Kuopion kaupunki, Linja-autoliitto, Muonion kunta, Oulun kaupunki, Paikallisliikenneliitto, Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Kuntaliitto, Taksiliitto, Tampereen kaupunki, Tuomi Logistiikka Oy, Turun seudun joukkoliikenne Föli, Vantaan kaupunki sekä VR-yhtymä.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu liikenne- ja viestintävaliokunnalle osoitetuista lausunnoista seuraavaa:

Kuntien vähimmäisvelvoitteiden eriyttäminen

Hallituksen esityksestä antamassaan lausunnossa (PeVL 21/2021 vp) perustuslakivaliokunta toteaa, että esityksessä on esitetty perustuslain kannalta hyväksyttävät perustelut ehdotetulle eriyttämismallille. Perustuslakivaliokunta kuitenkin korostaa, että perustuslain 121 §:n 2 momentista johtuen kunnille on niiden tehtäviä eriytettäessä turvattava riittävät taloudelliset edellytykset suoriutua velvoitteistaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että esityksessä on käsitelty taloudellisia vaikutuksia monien laskelmien avulla. Esityksessä on arvioitu suorat vaikutukset ajoneuvohankintojen hankintakustannuksiin, henkilöautokuljetusten ja linja-autopalvelujen hankintoihin ja kuorma-autojen palveluhankintoihin. Esityksen laskemien mukaan henkilöautokuljetusten ei lähtökohtaisesti arvioida kallistuvan, kun tarkastellaan liikennöintikustannuksia. Lähtökohtaisesti kalustoinvestoinnin arvioidaan nousevan, mutta samalla sähkökäyttöiseen kalustoon siirtyminen laskee polttoainekustannuksia. Taksiliikennepalveluissa haasteita tuottaa enemmänkin tietyillä alueilla osittain puutteellinen latausinfra, pitkät ajomatkat ja taksimarkkinoiden puutteellinen kilpailu. Näitä eroavaisuuksia on pyritty tasoittamaan eriyttämällä vähimmäisosuuksia alueittain.

Ehdotettu sääntely saattaisi arvioiden mukaan nostaa kaluston hintoja, mutta alentaa puolestaan kaluston käyttökustannuksia. Liikenne- ja viestintäviraston raportin¹ mukaan selvästi merkittävien kustannuserä taksiliikenteessä ovat palkat ja työnantajamaksut. Taksiliikenteen hankintakustannusten osuus taksiliikenteen kokonaiskustannuksista on 10 prosenttia. Polttoainekustannusten osuus

¹ Taksiliikenteen vaikutusten seuranta. Traficomien raportteja 3/2020.

kokonaiskustannuksista on arvioitu olevan noin 6 prosenttia. Vuonna 2017 arvioitiin, että uuden ns. tavallisen taksin keskimääräinen verotusarvo oli noin 40 – 45 000 euroa, joten keskimääräisen taksin hinnalla voisi jo nykyisellä hintatasolla hankkia sähköauton. Taksikäyttöiset autot vaihdetaan lähtökohtaisesti verrattain usein. Taksiryttäjät uusivat kuljetuskalustoa suhteellisen nopealla kierrolla eli noin kahden vuoden välein, joten ehdotetut vaatimukset eivät todennäköisesti johtaisi tilanteeseen, jossa autokantaa joudutaan uusimaan ennenaikaisesti uusien vaatimusten myötä.

Huomioitavaa kuitenkin on, että vastaavaa uudistusta ei ole aikaisemmin tehty, joten tutkimukseen perustuvaa tietoa ei uudistuksesta ole saatavilla. Vaikutusten arviointi perustuu mm. taksiliikenteen kustannusrakenteen sekä muun soveltuvan tutkimustiedon analysointiin. Pidemmällä aikavälillä voidaan olettaa, että vähä- ja nollapäästöisten ajoneuvojen hankintahinnat alenevat ja saatavuus paranee EU:n asettamien ajoneuvonvalmistajia koskevien vaatimusten myötä.

Jos kustannukset nousisivat poiketen vaikutusarvioinnista, tulisi nämä jälkikäteen korvata kunnille lakisääteisen tehtävän laajentuessa. Asiaa voidaan tarkastella myöhemmin jälkiarvioinnissa vertailemalla eri tavoitetaso alueiden kustannuskehitystä toisiinsa. Kustannusten nousun arviointi tapahtuisi koko maan tasolla ja korvaus suoritettaisiin kuntien valtionosuuksien perusteella.

Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman mukaan kuntien tehtäviä ja velvoitteita lisäävät tai laajentavat toimenpiteet kompensoidaan nettomääräisesti muuttamalla valtionosuuksia ja tai vastaavaa kiinteää määrärahaa 100-prosenttisesti taikka poistamalla muita tehtäviä tai velvoitteita. Lähtökohtaisesti lakiehdotuksen mukaiset vaatimukset eivät kuntien vähimmäisosuuksia eriyttämällä aiheuta lakisääteisten kuljetusten kustannusten nousua. Jos näin kuitenkin vaikutusarvioinneista poiketen kävisi, turvattaisiin rahoitusperiaate viimekädessä jälkikäteen valtionosuuksissa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö huomauttaa, että rahoitusperiaatteeseen liittyvät kysymykset eivät kosketa ainoastaan eriyttämismallia, vaan tulisivat otettavaksi huomioon myös tasavelvoitemallissa. Valtionosuusjärjestelmän mukaan kuntakohtainen lisäkustannus ei kohdennu valtionosuuksien lisäyksiä vastaavasti, vaan koko määrä kohdentuu valtionosuuskriteerien perusteella (mm. ikärakenne, sairastavuus, asukastiheys, saaristoisuus, työttömyysaste). Tarkistus tehdään siis koko maan tasolla, ei kuntakohtaisesti. Koska kustannusten mahdollinen nousu korvattaisiin sekä tasamallissa että eriyttämismallissa kuntien laskennallisten määräytymistekijöiden perusteella, on ministeriön arvion mukaan keskeistä, että kustannuspainetta aiheuttavat alueelliset eroavaisuudet on huomioitu esityksessä.

Väliarvio

Perustuslakivaliokunta korosti lausunnossaan (PeVL 21/2021 vp) tarvetta tarkastella uudelleen hallituksen esityksen mukaisen väliarvion yhteydessä vuonna 2024 eriyttämisessä käytettyä alueellista jaottelua sekä esittää tarvittaessa muutoksia kuntien prosentiosuuksiin ennen toisen hankinta-ajanjakson alkamista. Ympäristövaliokunnan lausunnossa (YmVL 10/2021 vp) pidettiin olennaisena alueellisen jaottelun uudelleen tarkastelua ja tarvittavien muutoksien harkitsemista. Myös ympäristöministeriö, Suomen Kuntaliitto, Turun seudun joukkoliikenne Föli, Helsingin kaupunki, Oulun kaupunki sekä Vantaan kaupunki kannattivat lausunnoissaan väliarviota.

HSL-kuntayhtymä, Vantaan kaupunki ja Oulun kaupungin henkilöliikennepalvelut kritisoivat heille asetettua vähimmäisvelvoitetasoa. Muonion kaupunki toivoi, ettei pienille ja harvaan asutuille kunnille asetettaisi velvoitetta ollenkaan. Kuopion kaupunki piti haasteellisenä kuntien alueita, joissa on paljon maaseutualueita.

Kuntaliitto ja Vantaan kaupunki esittävät lausunnoissaan, että kuntien velvoitteita tulee tarkastella välittömästi uudestaan, jos hyvinvointialueiden perustamista koskeva lakimuutos hyväksytään.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että esityksessä ehdotetaan välitarkastelua alueellisen eriyttämisen osalta ennen toisen hankinta-ajanjakson alkua. Eriyttämismallin perusteella olevat tekijät arvioitaisiin väliarvion yhteydessä uudestaan sekä tarvittaessa ehdotettaisiin muutoksia alueellisiin vähimmäisosuuksiin ennen toista hankinta-ajanjaksoa. Esityksessä ehdotettu alueellinen eriytys perustuu nykytilaan, jonka johdosta uudelleentarkastelulla voidaan varmistaa hyväksyttävä eriyttämismalli myös pidemmällä aikavälillä. Väliarviossa voidaan saada tietoa alueellisista vaikutuksista eriyttämisen myötä, sillä eri tasoiset velvoitteet mahdollistavat tarkempien kustannusvaikutusten arvioinnin maakunnittain. Ministeriö huomauttaa, että toisen hankinta-ajanjakson velvoitetasoja tullaan arvioimaan uudestaan väliarvion yhteydessä. Lopuksi ministeriö toteaa, että lakiehdotusta ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista tulee tarkastella uudestaan, jos eduskunta hyväksyy hallituksen esityksen hyvinvointialueiden perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen järjestämisen uudistusta koskevaksi lainsäädännöksi sekä Euroopan paikallisen itsehallinnon peruskirjan 12 ja 13 artiklan mukaisen ilmoituksen antamiseksi (HE 241/2020 vp). Tarvittaessa ministeriö tekee erillisen hallituksen esityksen asiasta, koska mahdollinen muutos edellyttää myös vaikutusarviointien tekemistä.

Kuntayhtymät ja kuntien omistamat yhtiöt

Oikeusministeriö, Helsingin kaupunki, Vantaan kaupunki, Kuntaliitto sekä Tuomi Logistiikka toivoivat lausunnoissaan selkeytystä siihen, mitä vähimmäisvelvoitetasoa kuntayhtymien ja kuntaomisteisten yhtiöiden hankintoihin sovellettaisiin.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö huomauttaa, että lakiehdotuksen 9 §:n säännöskohtaisissa perusteluissa on täsmennetty kuntien hankintojen määritelmää. Kuntien hankinnoilla tarkoitettaisiin kuntien itse hankkimien sekä kunnan järjestämisvastuulla olevien palveluiden hankkimista palveluntuottajalta. Näin ollen kuntaomisteisten yhtiöiden hankintoihin sovellettaisiin eriytettyjä velvoitteita silloin, kun hankinnat toteuttavat kunnan järjestämisvastuulla olevia palveluita. Mahdollisiin muihin hankintoihin sovellettaisiin esityksen yleistä velvoitetasoa. Lakiehdotuksen säännöskohtaisten perusteluiden mukaan kuntayhtymien hankintoihin sovellettaisiin lakiehdotuksen 9 §:n 1 momentissa säädettyjä vähimmäisosuuksia, eli lain yleistä vähimmäisvelvoitetasoa. Lausuntojen huomautukset eivät edellytä muutosta lakiehdotukseen.

Soveltamisalan rajaus

Puolustusvoimat, ympäristöministeriö, puolustusministeriö ja Poliisihallitus, Taksiliitto, Autoalan Keskusliitto ja Autotuojat ja –teollisuus toivat lausunnoissaan esiin, että he pitävät lausunnoissaan soveltamisalan rajausta tiettyjen erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen, kuten ambulanssien sekä pyörätuolin käyttäjille tarkoitettujen ajoneuvojen ulkopuolelle välttämättömänä.

Oulun kaupunki toivoi, että M2-luokan ajoneuvot pyörätuolivarustuksella siirrettäisiin poikkeusajoneuvojen luokkaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että esityksessä ehdotetaan EU-direktiivin mahdollistamien poikkeuksien täysimääräistä soveltamista. Lisäksi ministeriö toteaa, että direktiivi ei mahdollista M2-luokan ajoneuvojen lisäämistä poikkeusajoneuvojen luokkaan ja lain soveltamisalaan.

M2-luokan ajoneuvot

Turun seudun joukkoliikenne Föli, Kuopion kaupunki, Oulun kaupunki sekä Paikallisliikenneliitto kannattavat lausunnoissaan esityksen ehdotusta siitä, että linja-autojen palveluhankinnoissa käytettyihin M2-luokan ajoneuvoihin sovellettaisiin kuitenkin linja-autoja koskevia vaatimuksia ja ne

laskettaisiin osaksi M3-luokan linja-autoja koskevia vähimmäisosuuksia. Linja-autoliitto huomautti, ettei direktiivi näytä mahdollistavan tällaista tulkintaa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että lakiehdotuksen mukaan M2-luokan ajoneuvoihin sovellettaisiin direktiivin mukaisesti lähtökohtaisesti henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen vaatimuksia. Linja-autojen palveluhankinnoissa käytettyihin M2-luokan ajoneuvoihin sovellettaisiin kuitenkin linja-autoja koskevia vaatimuksia. Direktiivi ei mahdollista M2-luokan ajoneuvoille suoraa poikkeusta eikä M2-ajoneuvojen suoraa siirtoa muuhun kategoriaan. Erityisenä haasteena on kuitenkin tunnistettu M2-ajoneuvojen vaatimusten täyttäminen linja-autopalvelujen hankinnoissa. Henkilö- ja pakettiautojen hankinnoissa hankintayksikkö voi täyttää prosentuaalisen vaatimuksen painottaen osuutta sähköautoja henkilöautohankinnoissa. Linja-autopalveluhankinnassa osa linja-autokuljetuksista voidaan suorittaa M2-luokan ajoneuvoilla ja loput linja-autoilla. Näissä tilanteissa hankintayksikkö ei voi painottaa velvoitteita linja-autoihin, koska M2-luokan ajoneuvot eivät kuulu samaan ajoneuvoluokkaan ja hankintayksikkö ei hanki muuta kalustoa, missä sähköistymisvaatimusta voisi kompensoida. Ministeriön arvion mukaan tulkinta on perusteltu, jotta matalamman kysynnän reittejä voidaan jatkossa operoida siihen soveltuvalla kalustolla.

Soveltamisalan ulottaminen käyttöoikeussopimuksiin

Autoalan Keskusliitto sekä Autotuojat ja –teollisuus kommentoivat lausunnossaan, että käyttöoikeussopimuksen tulisi jättää lain soveltamisalan ulkopuolelle.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että hallituksen esityksessä direktiivin vaatimukset on esitetty kansallisena lisäsääntelynä ulotettavaksi käyttöoikeussopimuksiin hankittuihin kuljetuspalveluihin. Suomessa ajoneuvo- ja liikennepalveluissa ei pääsääntöisesti ole käytetty käyttöoikeussopimuksia. Poikkeuksena tästä on ollut hallituksen esityksen valmisteluvaiheessa Kansaneläkelaitoksen hankkimat lakisääteiset kuljetukset, jotka markkinaoikeuden päätöksen myötä on katsottu käyttöoikeussopimuksiksi. Esityksessä on ehdotettu vaatimusten ulottamista myös käyttöoikeussopimusdirektiivin mukaisiin hankintoihin. Käytännössä ehdotettu soveltamisalan laajentaminen tarkoitti Kansaneläkelaitoksen kuljetusten sisällyttämistä kansallisena lisäsääntelynä lain soveltamisalaan.

Ministeriö toteaa myös, että Korkein hallinto-oikeus antoi hallituksen esityksen antamisen jälkeen 4.5.2021 ratkaisun (KHO:2021:57) Kansaneläkelaitoksen kuljetusten hankintamenettelystä. Korkein hallinto-oikeus katsoi ratkaisussaan, että kysymyksessä oli palveluhankintasopimus, ja kumosi aiemman markkinaoikeuden päätöksen. Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisun myötä Kansaneläkelaitoksen kuljetukset ovat palveluhankintasopimuksia, jotka suoraan kuuluvat hallituksen esityksellä täytäntöön pantavan direktiivin soveltamisalaan. Näin ollen hallituksen esityksestä poiketen Kansaneläkelaitosten kuljetusten soveltamisalaan kuuluminen ei ole kansallista lisäsääntelyä.

Lyhyiden palvelusopimusten huomioiminen

HSL-kuntayhtymä ja Paikallisliikenneliitto esittävät lausunnoissaan, ettei kestoaltaan lyhyitä palvelusopimuksia otettaisi lainkaan huomioon ajoneuvojen kokonaismäärän laskennassa. Lausuntojen mukaan on ongelmallista, että koska lakiesityksessä ajoneuvot lasketaan ainoastaan kappalemäärittäin, otetaan tarkasteluun mukaan yhtä suurella painoarvolla sekä lyhyet että pitkät palvelusopimukset. HSL-kuntayhtymä katsoo lausunnossaan lyhyeksi sopimukseksi alle viiden vuoden mittaiset sopimukset.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, ettei direktiivi mahdollista soveltamisalan rajausta ainoastaan kestoaltaan yli viiden vuoden mittaisiin hankintasopimuksiin. Lisäksi ministeriö huomauttaa, että soveltamisalaan kuuluvat vain EU:n hintakynnykset ylittävät hankinnat, joten

arvoltaan vähäiset hankinnat eivät kuulu lakiehdotuksen soveltamisalaan. Joukkoliikenneviranomaisen hankintoihin sovelletaan palvelusopimusasetuksen kynnysarvoa. Palvelusopimusasetuksen kynnysarvo on keskimääräinen ennakoitu vuosittainen arvo 1 000 000 euroa tai julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjoamista määrältään 300 000 kilometriä vuodessa. Lausunnot eivät edellytä muutoksia lakiehdotukseen.

Latausinfra

Ympäristövaliokunta korosti lausunnossaan (YmVL 10/2021 vp) riittävää latausverkostoa ja tarvetta varmistua siitä, että fossiilittoman tiekartan mukainen rahoitus infraan toteutetaan ja sen riittävyttä tarkastellaan muutaman vuoden välein. Helsingin kaupungin, Kuntaliiton ja Taksiliiton lausuntojen mukaan latausinfra rakentaminen on merkittävä osa kustannuksia. Autoalan Keskusliitto ja Autotuojat ja –teollisuus totesivat, että koska sähköauton käyttökustannukset ovat merkittävästi polttomoottoriautoa alemmat, yleistyvät sähkökäyttöiset taksit kaupunkiseuduilla markkinaehtoisesti, kunhan riittävä latausinfra kehittyy. Muonion kaupungin mukaan pienen, harvaan asutun, ilmastoltaan arktisen kunnan kannalta direktiivin tavoitteisiin pääsemiselle ei ole mielekkäitä teknis-taloudellisia toteuttamistapoja koska kuljetusmatkat ovat pitkiä ja kylmyys vähentää sähköautojen käytettävyyttä merkittävästi.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että sähköisten henkilöautojen käyttö edellyttää toimivaa latausinfrastruktuuria. Tällä hetkellä erityisesti pikalatausinfrastruktuuri on voimakkaasti painottunut suurimpiin kaupunkeihin ja etenkin Etelä-Suomeen siten, että merkittävä osuus koko infrastruktuurista sijaitsee pääkaupunkiseudulla sekä Turun ja Tampereen alueilla. Erityisesti Kaakkois- ja Pohjois-Suomessa latausinfrastruktuurin saatavuudessa on vielä tällä hetkellä puutteita. Latausinfraa rakentuu markkinaehtoisesti niille alueille, joilla niiden käytölle on kysyntää. Julkisin varoin tuetaan julkisen latausinfrastruktuurin kehittymistä alueille, joihin latauspisteitä muuten ei syntyisi. Sähköisen liikenteen ja biokaasun liikennekäytön infrastruktuurituella tuetaan kaasun tankkauspisteiden, paikallisen joukkoliikenteen sekä suuritehoisten latauspisteiden investointihankkeita. Vuonna 2021 suuritehoisten latauspisteiden ryhmässä etusijalla ovat tarjoukset, joissa hanke sijoittuu sellaisen kunnan alueelle, jossa ei ole ennestään ajoneuvojen suuritehoista latauspistettä. Sähköautojen latausinfrastruktuuriin sekä kaasuautojen jakeluinfrastruktuuriin on esitetty tukia Valtioneuvoston periaatepäätöksessä kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä (Fossiilittoman liikenteen tiekartta). Lausunnot eivät edellytä muutoksia lakiehdotukseen.

Kaluston saatavuus

Autoalan Keskusliitto ja Autotuojat ja –teollisuus katsovat lausunnossaan, ettei vaatimusten täyttäminen ole kuorma-autojen tai M3-luokan linja-autojen kategoriassa ongelmallista, mutta henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen kategoriassa haasteita saattaa olla. Helsingin kaupunki katsoo lausunnossaan, että jakeluliikenteelle saatavilla oleva pakettiajoneuvokanta ei vastaa tällä hetkellä sitä tarvetta, jonka operatiivinen toiminta vaatisi. Vantaan kaupungin näkemyksen mukaan taksien ja pienlinja-autojen hankinnat aiheuttaisivat haasteita, sillä markkinoilla ei olisi lakiesityksen vaatimaa kuljetuskalustoa.

Taksiliiton mukaan lainsäädännön edellyttämää kalustoa on taksiliikenteessä toistaiseksi vielä vaatimattomasti asetettuihin tavoitteisiin nähden.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö huomauttaa sähköautojen saatavuuteen liittyen, että ajoneuvojen energiatehokkuutta ohjataan EU:ssa asettamalla ajoneuvojen valmistajille sitovat CO₂ raja-arvot, jotka ohjaavat valmistamaan energiatehokkaampia ajoneuvoja. Autonvalmistajille asetettujen CO₂ raja-arvojen myötä 2020-luvulla sähköautojen tarjonnan ennakoitaan kasvavan hyvin voimakkaasti. Vaihtoehtoisten käyttövoimien osuushenkilöautojen ensirekisteröinneistä on

kasvanut huomattavasti. Esimerkiksi vuonna 2020 sähkökäyttöisiä henkilöautoja rekisteröitiin yli kaksinkertainen määrä vuoteen 2019 verrattuna. Alkuvuodesta 25 % autojen ensirekisteröinneistä on ollut ladattavia autoja ilman lainsäädännöllistä veloitetta taustalla. Ministeriö toteaa, että taksialan kuljetuksista merkittävä osuus on julkisia, eli kannuste siirtyä sähköautoihin on merkittävä. Taksialan vuosittainen liikevaihto on noin miljardi euroa, josta valtion ja kuntien osuus on noin 400 miljoonaa euroa. Lausunnot eivät aiheuta muutoksia lakiehdotukseen.

Vähimmäisvelvoitteiden täyttäminen

Kuntaliitto, Helsingin kaupunki, Oulun seudun toimivaltainen viranomaisen sekä Vantaan kaupunki esittivät lausunnoissaan, että lakiehdotuksessa tulisi selvittää tilanteita, joissa hankintayksiköt eivät markkinoiden tilanteen ja tulleiden tarjousten takia saa hankittua tarpeeksi puhtaita ajoneuvoja. Kuntaliitto ja Vantaan kaupunki ehdottavat, että lakiehdotuksesta tai sen perusteluista tulisi pystyä johtamaan arviointiperusteita tilanteisiin, jossa hankintapäätös etenisi tuomioistuimen käsiteltäväksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että hankinta-ajanjakson sisällä hankintayksiköillä on joustoa velvoitteiden täyttymisessä. Velvoitteita ei tarvitse täyttää jokaisessa yksittäisessä hankinnassa, mutta hankintayksikön on varmistettava, että vaatimukset täyttyvät jokaisessa ajoneuvoluokassa kummankin hankinta-ajanjakson aikana kokonaisuudessaan. Velvoitteiden täyttäminen lasketaan kokonaisuutena koko hankinta-ajanjakson aikana hankituista ajoneuvoista, mikä mahdollistaa sen, että hankintayksikkö voi vaatia vähimmäisosuutta vähemmän puhtaita ajoneuvoja joissain hankinnoissa, jos se vastaavasti vaatii suuremman osuuden joissain muissa hankinnoissa. Ministeriö huomauttaa myöskin, että sen toimivaltaan ei kuulu ohjeistuksen laatiminen mahdollista tuomioistuinkäsittelyä varten.

Raportointi

Helsingin kaupunki tiedustelee lausunnossaan, kuinka tarkasti tilaajan tulee pystyä määrittelemään ajoneuvokannan määrä, kun kyse on täydentävästä liikenteestä. Helsinki toivoo myös lisää tietoa seurannan käytännön toteutuksesta raskaan liikenteen kohdalla. Helsingin kaupungin mukaan hallituksen esityksen pohjalta on epäselvää, miten Liikenne- ja viestintävirasto toteuttaa valvonnan vaihtoehtoisten käyttövoimien ja etenkin uusiutuvan dieselin kohdalla.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että velvoitteiden täyttäminen mitataan ajoneuvohankintoina hankittujen ja liikennepalveluhankintoina hankittujen palveluiden toteuttamiseen käytettyjen ajoneuvojen kokonaismäärästä. Komissio on antanut direktiivin soveltamisesta tiedonannon, jonka mukaan sopimuksen kattamien palvelujen tarjoamiseen käytettävien ajoneuvojen määrä kirjataan sopimuksen tekohetkellä. Käytettävien ajoneuvojen lukumäärän merkittävät muutokset vaikuttavat tavallisesti talousarvioon, ja ne edellyttävät jonkinlaista sopimuksen tarkistamista tai muuttamista, mikä tulisi ilmoittaa. Komission mukaan vähäisiä muutoksia, jotka eivät edellytä sopimuksen muuttamista, ei direktiivin mukaan kirjata. Ministeriö toteaa, että vaihtoehtoisten käyttövoimien valvonta perustuisi hankintayksikön jälki-ilmoituksessa antamiin tietoihin.

Täyssähköbusseille asetetut velvoitteet

Paikallisliikenneliitto esittää lausunnossaan, että lakiehdotus voisi tarkoittaa sitä, että sähköbusseja tulee pakottavasti toteuttaa EU-lainsäädäntöä enemmän. Paikallisliikenneliiton mukaan 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 eriytetyt tavoitteet sähköbusseille.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että direktiivin kansallisessa täytäntöönpanossa ei ole pyritty direktiivin vaatimukset ylittävään sääntelyyn. Täyssähköbusseja koskevat vähimmäisvelvoitetason laskelmat perustuvat joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten itse ilmoittamiin arvioihin heidän bussikalustonsa lukumäärästä. Ministeriö huomauttaa, että kansallisen lainsäädännön tulee varmistaa, että direktiivin asettamat vähimmäisvaatimukset täyttyvät. Velvoitteita ei voi jättää säätämättä sen vuoksi, että hankintayksikkö jolle sähköbusseja koskevaa velvoitetta ei ole säädetty hankkisi niitä vapaaehtoisesti. Ministeriö myös muistuttaa, että eriytettyjen vähimmäisvelvoitteiden tarkoituksenmukaisuutta ja niihin mahdollisesti tehtäviä muutoksia on määrä arvioida uudestaan ensimmäisen hankinta-ajanjakson lopulla.

Suorat pykälämuutosehdotukset

1 § 1 momentti

Oikeusministeriön esittää lausunnossaan, ettei esityksestä ilmene, mitä tarkoitetaan lakiehdotuksen 1 §:n 1 momentissa käytetyllä käsitteellä ”muu julkinen hankintayksikkö” ja että siten jäisi epäselväksi, onko soveltamisala tarkoitettu hankintalain 5 §:stä poikkeavaksi. Oikeusministeriön mukaan jos 1 §:n 1 momentin soveltamisalan on tarkoitus kattaa kaikki esimerkiksi hankintalain 5 §:ssä tarkoitettut hankintayksiköt, tulisi säännöstä selkeyttää ja esimerkiksi nojautua ko. hankintalain 5 §:n soveltamisalaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että lakiehdotuksen 4 §:n määritelmässä on täsmennetty 1 §:n 1 momentissa tarkoitettua hankintayksikköä. Lakiehdotuksen 4 §:n mukaan hankintayksiköllä tarkoitetaan hankintalain 5 §:n mukaisia hankintayksiköitä, erityisalojen hankintalain 5 §:n mukaisia hankintayksiköitä sekä liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 181 §:n mukaisia palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Ministeriön näkemyksen mukaan ”muu julkinen hankintayksikkö” voitaisiin muuttaa ”hankintayksiköksi” 1 §:n selkeyttämiseksi.

12 § 2 momentti

Kuntaliitto esittää lausunnossaan, että lakiesityksessä viitataan käsitteellä hankinta-ajanjakso direktiivin mukaisiin hankinta-ajanjaksoihin (4 § Määritelmät). 12 §:n 2 momentissa käsitettä kuitenkin käytetään Kuntaliiton mukaan tästä eroavassa merkityksessä kohdassa, jossa käsitellään puitejärjestelyjen ja dynaamisten hankintajärjestelmien hankinnoista tehtäviä jälki-ilmoituksia

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että lakiehdotuksen 12 §:n 2 momentissa hankinta-ajanjaksolla tarkoitetaan direktiivin mukaista hankinta-ajanjaksoa, joten merkitys ei eroa millään tavalla. Lausunto ei edellytä muutoksia lakiehdotukseen.

14 §

Kuntaliitto tuo lausunnossaan esiin lakiehdotuksen 14 §:ssä käsiteltävät yhteishankinnat. Lakiesityksen mukaan yhteishankintaan osallistuvan hankintayksikön on varmistettava, että sille laissa osoitetut vaatimukset täyttyvät. Kuntaliiton mukaan hallituksen esityksestä tulisi käydä ilmi, miten hankintayksikkö voi varmistaa ja laskea velvoitteidensa täyttymisen tilanteissa, joissa esimerkiksi koulukuljetuksia tai sote-kuljetuksia hoidetaan kuntien yhteishankintana samalla kalustolla usean kunnan alueella. Kuntaliiton mukaan ilman tätä selkeytystä 14 § ei tuo lisäarvoa lakiesitykseen ja se voitaisiin poistaa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön mukaan lakiehdotuksen 14 §:n tarkoituksena on selventää sitä, kuka vastaa velvoitteiden täyttymisestä yhteishankintatilanteessa. Pykälän mukaan hankintayksiköt voivat tehdä yhteishankintoja, mutta vastuu lakiehdotuksen velvoitteiden

täyttymisestä on silti hankintayksiköllä itsellään. Vähimmäisosuuksien laskemista säädettäisiin tarkemmin lain 15 §:ssä. Lausunto ei edellytä muutoksia lakiehdotukseen.

17 § 1 momentti

Kuntaliitto ehdottaa 17 §:n 1 momenttiin seuraavaa lisäystä (lihavoidulla): Tämän lain mukaisen toiminnan yleinen ohjaus, seuranta ja kehittäminen kuuluvat liikenne- ja viestintäministeriölle. Liikenne- ja viestintäministeriö arvioi **hankintayksiköille asetettujen vähimmäistavoitteiden** sekä liitteiden I, II ja III mukaisten eriytettyjen vähimmäisosuuksien vaikutuksia ja tarvittavia muutoksia toisen hankinta-ajanjakson vähimmäisosuuksiin vuoden 2024 loppuun mennessä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että pykälässä mainitut liitteet I, II ja III koskevat hankintayksiköille asetettuja vähimmäistavoitteita, joten ehdotettu muutos ei toisi lisäarvoa. Lausunto ei edellytä muutoksia lakiehdotukseen.

17 § 2 momentti

Oikeusministeriö esittää lausunnossaan, että Liikenne- ja viestintävirasto avustaisi 17 §:n 2 momentin mukaan tämän lain mukaisten vaatimusten täyttymistä koskevassa raportoinnissa komissiolle yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa. Oikeusministeriö toteaa, että ehdotetusta 17 §:stä ei kuitenkaan ilmene, millä taholla on varsinainen velvollisuus raportoida, kun se on muotoiltu muotoon, jossa molemmat virasto ja ministeriö avustavat. Oikeusministeriön mukaan säännöstä tulee täsmentää vastaamaan sen perusteluja. ("Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa komissiolle suoritettavasta raportoinnista.")

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että 17 §:n sanamuodon muuttaminen oikeusministeriön esittämään muotoon on perusteltua pykälän selkeyttämiseksi.

21 § ja 15 §

Vantaan kaupunki ehdottaa, että 21 §:n siirtymäsäännöstä sekä 15 §:ssä määriteltyjen hankintayksikköä koskevien vähimmäisvelvoitteiden suhdetta olisi selkeytettävä. Vantaan kaupunki ei kuitenkaan täsmennä, minkä vuoksi he toivoisivat pykälää selkeytettävän.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön toteaa, että koska Vantaan kaupunki ei ole esittänyt perusteita pykälän selkeyttämiseen, on muutosehdotuksen tarpeellisuutta vaikeaa arvioida. Hallituksen esityksen säännöskohtaisissa perusteluissa on avattu pykälää enemmän. Lausunto ei edellytä muutoksia lakiehdotukseen.

Liitteen II mukaiset vähimmäisosuudet

Muonion kaupunki ehdottaa lausunnossaan, että lain liitteeseen II lisättäisiin neljäs ryhmä alueelliselle eriytykselle, jonka mukaan Pohjois-Lapin velvoitetaso ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla olisi 0 % ja toisella hankinta-ajanjaksolla 10 %.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö huomauttaa, että direktiivin mukaan Suomen on varmistettava, että kummankin hankinta-ajanjakson aikana 38,5 prosenttia henkilö- ja pakettiautohankinnoista on ympäristöystävällisiä. Ministeriö huomauttaa, että alueelliset erityisolosuhteet on pyritty ottamaan esityksessä huomioon ja laskemalla tiettyjen alueiden vähimmäisvelvoitteita lisää pitäisi muiden alueiden velvoitteita kiristää vastaavasti. Ministeriön arvion mukaan tämä voisi johtaa kohtuuttoman korkeaan vähimmäisvelvoitteeseen korkean velvoitetason alueilla. Jos liitteen II mukaisia vähimmäisvelvoiteosuuksia muutettaisiin, tulisi eriyttämistä arvioida uudestaan koko maan tasolla. Lausunto ei edellytä muutoksia lakiehdotukseen.

Muut pykälämuutokset

4 §

Lakiehdotuksen 4 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan hankintayksiköllä tarkoitetaan hankintalain 5 §:n, erityisalojen hankintalain 5 §:n mukaisia hankintayksiköitä sekä liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 181 §:n mukaisia palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön mukaan ”hankintayksiköllä tarkoitetaan hankintalain 5 §:n” sijaan 1 kohdassa tulisi puhua ”hankintayksiköillä tarkoitetaan hankintalain 5 §:n mukaisia hankintayksiköitä” säännöksen selkeyttämiseksi.

20 ja 21 §

Lakiehdotuksen 20 §:n mukaan laki tulee voimaan 2 päivänä elokuuta 2021. Ehdotuksen 21 §:n mukaan lakia ei sovelleta hankintoihin, joista on julkaistu hankintailmoitus ennen 2 päivää elokuuta 2021.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö ehdottaa, että 20 §:n voimaantulopäivämäärä jätettäisiin avoimeksi. Ministeriö ehdottaa, että lakiehdotuksen 21 §:ä muutettaisiin siten, että päivämäärä korvattaisiin ”ennen lain voimaantuloa”.

Liitteet I, II ja III

Liite I koskee lakiehdotuksen mukaan 8 §:n 2 momentissa tarkoitettuja alueellisia vähimmäisosuuksia lain 5 §:n mukaisia ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita henkilöautoja ja kevyitä hyötyajoneuvoja.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö huomauttaa, että liitteen I otsikko tulisi korjata muotoon ”Lain 9 §:n 2 momentissa tarkoitetut alueelliset vähimmäisosuudet lain 5 §:n mukaisia ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita henkilöautoja ja kevyitä hyötyajoneuvoja”.

Liite II koskee lakiehdotuksen mukaan 9 §:n 2 momentissa tarkoitettuja alueellisia vähimmäisosuuksia lain 6 §:n mukaisia ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita kuorma-autoja.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö huomauttaa, että liitteen II otsikko tulisi korjata muotoon ”Lain 10 §:n 2 momentissa tarkoitetut alueelliset vähimmäisosuudet lain 6 §:n mukaisia ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita kuorma-autoja”.

Pinja Oksanen
Ylitarkastaja
Liikenne- ja viestintäministeriö

Liite

Rinnakkaistekstit