

Asia: VN/9330/2019

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Tarkoitus hyvä, etenkin ensimmäinen jakso haastava

EU:n puhtaita julkisia ajoneuvohankintoja koskevan direktiivin tarkoitus on kannatettava: lisätä nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuutta julkisissa ajoneuvo- ja kuljetus-palveluhankinnoissa.

Kuntaliitto on valmistelun aikana toivonut kansallista täytäntöönpanoa tavalla, joka edistää puhtaiden ajoneuvojen käyttöönottoa ja on myös käytännössä toteutettavissa kunnissa ja kuntayhtymissä. Yli 50 % suomalaisista asuu kunnassa, joka tavoittelee hiili-neutraalisutta viimeistään vuonna 2030. Kunnilla on kunnianhimoiset tavoitteet strategioissaan ja laaja keinovalikoima: energiantuotanto, rakentaminen, kaavoitus ja liikenne. Tiukka sääntely kaventaa kunnan mahdollisuuksia tehdä vaikuttavaa ilmastotyötä omista lähtökohdistaan. Monet kunnat ovat esim. panostaneet biokaasun käyttöön ajoneuvoissa osana ilmastostrategiaansa.

Lain valmistelussa tulisi huomioida, että direktiivi on vaatimuksissaan tiukka Suomen olosuhteisiin ja haastava etenkin ensimmäisellä kaudella 2021-2025. Epävarmaa on, missä määrin ja mihin hintaan Suomen markkinoille tulee tarjolle hankintayksiköiden käyttötarpeet ja puhtauden vaatimukset täyttäviä ajoneuvoja sekä missä määrin kuljetuspalveluita tarjoavat yritykset niitä pystyvät tarjoamaan. Koronakriisin vaikuttaa heikentävästi kuntatalouteen kuten myös yritysten toimintaedellytyksiin ja kykyyn investoida. Taksialan sopeutuminen taksialan murrokseen on samaan aikaan edelleen kesken. Puhtauden vaatimusten toteuttaminen edellyttää myös ensin riittävän latausinfraan ja muun jakeluinfraan toteuttamista, sekä kuljetuspalveluja että kuntien käytössä olevia sähköautoja ja muita puhtaita autoja varten. Nämä tekijät tulisi huomioida vahvemmin lakiluonnoksessa

Koska markkinat eivät ole valmiit, käytännössä muutos tulee viemään aikaa ja on hyvin tärkeää, että ensimmäisellä kaudella sääntely ja muut toimet ovat muutosta tukevia. Kunnille osoitetut vaatimukset on vaikeinta täyttää taksiperusteisissa ja pienlinja-autoilla hoidetuissa esi- ja perusopetuksen oppilaiden koululaiskuljetuk-sissa sekä sote-kuljetuksissa, jotka kattavat vammaispalvelulain (VPL), sosiaali-huoltolain (SHL) ja kehitysvammaisten erityishuollosta annetun lain mukaisia kul-jetuksia. Suomessa on taksikäytössä puhtaita ajoneuvoja tällä hetkellä alle 1 %.

Kuntaliitto on osallistunut liikenne- ja viestintäministeriön vetämään työryhmään, joka on käsitellyt puhtaiden ajoneuvojen lainsäädännön valmistelua. Työryhmä sai tiedon la-kiluonnoksen valmistelun lopullisista linjauksista ja sisällöstä vasta lausuntokierroksen käynnistyttyä. Kuntaliitto pitää tätä harmillisena kuten myös sitä, että lakiluonnokseen keskeisesti vaikuttaneen konsulttityön sisältö tuli työryhmälle annettuna.

Lakiluonnos esittää kansallista lisäsääntelyä

Lakiluonnoksessa esitetään, että Suomi edellyttää kansallisella lisäsääntelyllä hankin-tayksiköiltä enemmän kuin mitä direktiivi velvoittaa. Direktiiviin perustuvan sääntelyn lisäksi ehdotettuun lakiin sisältyisi käyttöoikeussopimuksin hankittujen ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimukset. Tämä kohden-taisi vaatimukset Kelan hankkimiin kuljetuksiin kuten myös osaan kuntien sote-kuljetuksia. Lisäksi lakiluonnoksessa esitetään, että kansallisesti otetaan käyttöön var-sin mittava hankintayksiköiden sanktiointimahdollisuus ensimmäisestä kaudesta alka-en.

Kuntaliitto ei kannata direktiivin kansallista kuorruttamista ja lisäsääntelyä. Tässä tapauksessa on myös huomioitava, että Suomi painotti kestävien biopolttoaineiden si-sällyttämistä puhtaan ajoneuvon määritelmään direktiivissä, mutta tämä toteutui vain raskaan kaluston osalta. Henkilöautojen ohella pakettiautot ja pienlinja-autot jäivät di-rectiivissä kestävien biopolttoaineiden käytön ulkopuolelle, mikä tuo lisähaasteita vaa-timusten täyttämiseen.

Muut EU-maat eivät ole vielä kansallisen lainsäädännön valmistelussaan niin pitkällä kuin Suomi. Riskinä onkin, että Suomi tekee muita jäsenmaita jäykempää ja byrokraatti-sempaa sääntelyä.

Kansallisen lisäsääntelyn sijaan Suomen tulisi keskittyä direktiivin ensivaiheen implementoinnissa ja täytäntöönpanossa siihen, että markkinoille saadaan riittä-västi direktiivin vaatimukset täyttäviä ratkaisuja kansallisella tuki- tai vauhditus-ohjelmalla. Hankintayksiköjä koskevassa sääntelyssä vastaavasti tulisi keskittyä toimeenpanon tukeen ja riittävästi resursoituun neuvontaan uusien vaatimusten mukaisten kilpailutusten toteuttamisessa, sanktioiden määräämisen sijaan. Olen-naista on, että tavoitetasot täyttyvät kansallisella tasolla.

Luonnoksessa käytettyjä termejä selkiytettävä

Soveltamisalan osalta lausunnolla olevassa luonnoksessa käytetään rinnakkain termejä ”valtion ja kuntien viranomaisten ja muiden julkisten hankintayksiköiden”, ”hankintayksiköiden” sekä ”kuntien hankintayksiköiden”. Tämä on omiaan aiheuttamaan sekaan-nusta soveltajalle. Laissa tulisi siis valita, käytetäänkö termiä ”kunta”, ”valtio” ja ”seura-kunta” vaiko esimerkiksi ”hankintayksikkö”, joka kattaa sisälleen julkisia hankintoja tekevät tahot riippumatta siitä, edustavatko ne valtiota tai kuntia, seurakuntia, kuntayhtymiä taikka valtion tai kuntien yhtiöitä. Juridisesti relevanttia on myös se, että nämä tahot ovat omia, erillisiä oikeushenkilöitä. Esimerkiksi kunnalla tarkoitetaan kunnan oikeushenkilöä. Jos sen sijaan tarkoitetaan kuntayhtymiä tai kuntien omistamia yhtiöitä, tulee tämä erikseen mainita ja eritellä. Myös kunnan virasto on käsite, jonka käyttämisestä tulisi välttää. Kunnan virastot ja liikelaitokset ovat osa kunnan oikeushenkilöä. Seudulliset joukkoliikenneviranomaiset ovat puolestaan oma hankintayksikkönsä.

Termien selkiyttämisen ohella tulisi kiinnittää huomiota näiden eri hankintayksiköiden velvoitteiden määrittelyyn riittävän selkeästi. Lakiluonnoksen perusteella on esitetty kysymyksiä siitä, mitä puhtaiden ajoneuvojen vaatimuksia kuntayhtymien tulisi soveltaa. Luonnoksen perusteella kuntayhtymiä koskisivat direktiivin mukaiset yleisvelvoitteet. Kuntaliitto pitää tätä kannatettavana, sillä kuntayhtymien omistajissa on kuntia, joilla on keskenään erilaiset velvoitteet ja niiden toiminnallinen ja alueellinen ulottuvuus vaihtelee. Siksi yleistaso on selkein soveltamisen osalta.

Direktiivin soveltamisalan piirissä ovat kaikki julkiset hankintayksiköt. Näin ollen selkiyttämistarve koskee myös erilaisten yhtiömuotoisten toimijoiden ja seurakuntien velvoitteita. Lain valmistelussa ei ole juurikaan tarkasteltu julkisten yhtiöiden hankintoja (hankintalainsäädännön tarkoittamat julkisoikeudelliset laitokset) taikka evankelisluterilaisen tai ortodoksisen kirkon ja näiden seurakuntien hankintoja. Vaikka lakiluonnoksen perusteella nämä olisivat yleisvelvoitteiden piirissä, olisi hyvä tämä myös lain perusteluissa selkeästi avata.

Kuntien eriytetyt tavoitteet

Lakiluonnos esittää alueellisesti eriytettyjä tavoitteita kunnille ja asettaa kaikille valtion toimijoille direktiivin yleistavoitteet. Korkeimmat vaatimukset on siirretty 17 isoimmalle kaupungille. Yksittäisenä huomiona, että Pori puuttuu kyseisestä listasta. Kuntaliitto pitää tärkeänä, että valtion toimisi esimerkkinä muille toimijoille direktiiviäkin kunnianhimoisempien tavoitteiden toteutuksessa omien hankintojensa osalta. Valtion toimijoille tulisivatkin määrittää yleisvelvoitetta korkeammat tavoitteet.

Lakiluonnoksessa on tuotu esille kuntien tavoitteiden alueellisen eriyttämisen tarkoitus ymmärrettävästi. Eriytetyillä velvoitteilla pyritään ottamaan huomioon alueellisia erityispiirteitä kuten etäisyyksiä, taloudellisia valmiuksia, latauspisteiden saatavuutta ja taksimarkkinoiden tilannetta. Lakiluonnoksessa tulisi kuitenkin myös perustella, miksi kuntien puhtaiden ajoneuvojen tavoitteet on eriytetty juuri esitetyllä tavalla maakuntapohjaisesti ja miten alueelliset erityispiirteet ovat eriyttämiseen vaikuttaneet. Kuntien tavoitteiden eriyttäminen ja toisaalta niiden maakunnittainen niputtaminen ja juuri 17 kaupungin valitseminen korkeimpien tavoitteiden alueiksi vaikuttaa väistämättä myös summittaiselta.

Lakiluonnoksesta ei ilmene, millä perusteella Suomen jäsenmaakohtaiset tavoitteet saavutettaisiin esitetyillä kuntien eriytetyillä tavoitteilla mukaan lukien muiden julkisten hankintayksiköiden tavoitteet. Asialla on merkitystä, sillä lain toteutustavaksi on valittu hankintayksikkökohtaiset tavoitteet ja niiden seuranta sanktiointimahdollisuuksineen. Hankintayksiköiden on lakiluonnoksen mukaan varmistettava niille asetettujen tavoitteiden toteutuminen.

Kuten edellä on todettu, kuntien osalta vaatimukset on vaikeinta täyttää taksiperusteissa ja pienlinja-autoilla hoidettavissa koululais- ja sote-kuljetuksissa. Kuntien puhtaiden ajoneuvojen vaatimusten eriyttäminen ei saa aiheuttaa kunnan lakisääteisen velvoitteiden toteutumiselle esteitä. Erityisesti vähäisen tarjonnan ja pitkien välimatkojen maaseutumaisilla alueilla tässä on erityisiä haasteita. 17 kaupungin joukossa on niin ikään useita kaupunkeja, joissa välimatkat ovat pitkiä kuntaliitosten johdosta ja harvaanasuttua aluetta kuljetustarpeineen on paljon esimerkiksi Rovaniemi, Kouvola, Mikkelin, Kuopio ja Oulu. Silti niille on asetettu samat puhtaiden ajoneuvojen tavoitteet kuin esimerkiksi Helsingille.

Mahdollisen sote-uudistuksen vaikutuksia kuntien hankintoihin ei lakiluonnoksessa luonnollisestikaan voitu huomioida. Kuntaliitto korostaa, että kuntien velvoitteita tulee tarkastella pikaisesti uudestaan, jos hyvinvointialueiden perustamista koskeva lakimuutos hyväksytään. Kuntien vaatimukset tulee tällöin tarkastella pikaisesti uudelleen erityisesti henkilöautojen, pakettiautojen ja pienlinja-autojen osalta. Hyvinvointialueiden vastattavaksi siirtyisivät kunnista sote-kuljetukset ja myös esimerkiksi koti-hoidon työntekijöiden käytössä olevat autot, jolloin kuntien hankinnat supistuisivat merkittävästi.

Ajoneuvohankinnat ja kuljetuspalveluhankinnat

Kuntaliitto toteaa, että tilanteessa, jossa sähköautojen markkinat ovat vielä kehitysvaiheessa, hankintayksiköille muodostuu kustannusrasitusta sekä huomattavasti kalliimpien autojen että latausinfrastruktuurin toteutuksen muodossa. Lakiehdotuksessa on todettu, että siinä on pyritty toteuttamaan direktiivin vaatimukset tavalla, joka ei kohdistaisi kustannuspainetta kuntien lakisääteisten kuljetusten järjestämiseen. Tähän on pyritty eriyttämällä kuntien tavoitetasot. Kuntaliitto toteaa, että kuntien tavoitteiden eriyttäminen ei itsessään estä kustannusten nousua millään alueella, oli vaatimus puhtaiden autojen osuudesta 20 %, 35 % tai 50 % hankinnoista.

Lakiluonnoksessa onkin myös tunnistettu, että sen valmistelussa ei voida saada täyttä varmuutta siitä, että kustannukset nousisi, sillä vastaavaa uudistusta ei ole tehty aikaisemmin.

Kuntaliitto kiinnittää myös huomiota siihen, että taksimarkkinoiden vapauttaminen on muuttanut taksien toimintaa ja saavutettavuutta perusteellisesti, eikä uuden tilanteen mukaisia lähtötietoja ole ollut arvioinnin käytettävissä. Lakiluonnoksen vaatimusten to-teuttaminen on erityisen haastavaa monilla maaseutumaisilla alueilla, maaseutumaiset taajamat ja kaupungit mukaan lukien. Koulukuljetusten välimatkat ovat paikoin pitkiä. Taksiautoilijat voivat hoitaa koulukuljetusten välissä asiointiliikennettä ja Kela-kuljetuksia, jolloin pitkiin latauksiin ei ole aikaa. Realismia ei myöskään ole se, että yri-tykset tarjoaisivat kahta autoa samalle reitille, toista vara-autoksi, jos akun lataus ei riitä. Jos kunnat asettavat liian kunnianhimoisia tavoitteita kaluston osalta, on riskinä, että tarjouksia ei saada. Jos tarjouskilpailua ei synny, palveluiden hinnat nousevat Lakiluonnoksessa on arvioitu, että kuntien hankintakustannukset niiden käytössä. olevien henkilöautojen osalta kasvavat noin 3,3 miljoonaa tai noin 19 prosenttia vuodessa koko maan tasolla. Arvion oletuksena on käytetty hybridi- ja sähköautojen osalta 30 000 euron hintaa sekä nykyisen kaluston osalta keskimäärin 20 000 euron hintaa. Lakiluonnos olettaa, että kuntien henkilöautohankinnat koostuvat esimerkiksi kotihoidon tuen työntekijöiden käytössä olevista ajoneuvoista, joiden oletetaan olevan keskimääräistä pienempikokoisia ja siten myös edullisempia. Tällainen oletus yksinkertaistaa asiaa liikaa. Esimerkiksi kotihoidon työntekijät toimivat vaihtelevissa olosuhteissa laajallakin alueella ja käytössä olevien autojen on oltava toimintavarmoja. Tällaisissa olosuhteissa nykyisenkaltaiset pienet sähköautot eivät riitä, kun kantaman tulee riittää ilman latauksia koko päiväksi ja myös pakkasella.

Vaikutusten arvioinnissa tulisi vielä tarkentaa kunnille aiheutuvia sähköautoihin siirtymisen lisäkustannuksia. Puhtaiden pakettiautojen lisäkustannus puuttuu laskelmista kokonaan, vaikka niiden vuotuinen hankinta määrä on arvioitu (n. 130 kpl).

Sähköautojen hinnat tulevat todennäköisesti laskemaan, mutta kehityksen nopeudesta ei ole vielä varmuutta. Lakiluonnoksen kustannusarvioissa on myös oletettu, että yksi polttomoottoriauto voidaan korvata yhdellä sähköautolla. Näin ei aina ole, vaan jos auton päivittäinen ajomäärä toistuvasti ylittää sähköauton toimintamatkan eikä latausai-kaa ole, voidaan ajoja joutua järjestelemään lisäkalustolla. Lisäksi reittisuunnittelussa ja ajokaluston tarpeen arvioinnissa määräävä tekijä on sähköauton toimivuus talviaikana, jolloin sähköauton toimintamatka voi olla 25-30 % lyhyempi kuin kesä-lä. Lakiluonnoksen raskaan kaluston palveluhankintojen vaikutusarviointi on suurpiirteinen ja päättyy johtopäätökseen, että ehdotuksella ei olisi merkittäviä kustannusvaikutuksia raskaan kaluston palveluhankintoihin. Hankintayksikkökohtainen tarkastelu tuottaa kuitenkin suuremman lukumäärän palveluhankinnassa kilpailutettavia puhtaita ja energiatehokkaita ajoneuvoja kuin valtakunnan tason tarkastelu, kun otetaan huomioon lakiehdotuksen laskentalogiikka. Käytännössä toteutuva vaatimustaso riippuu hankintayksikön koosta ja kilpailutettavasta ajoneuvomäärästä. Vaikutusten arviointia tulisi täsmentää tämän osalta.

Esimerkiksi jätteenkuljetuksen palveluhankintojen osalta vaikutukset on arvioitu valtakunnan tasolla, ei hankintayksikkökohtaisesti, vaikka lain vaatimukset suunnitellaan säädettävän hankintayksikkökohtaisesti. Yksittäisille jäteyhtiöille kohdennettuna 9 %:n vaatimustaso voi

tarkoittaa todellisuudessa huomattavasti suurempaa puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen lukumäärää koko maassa kuin ehdotuksessa on esitetty (9 kpl/100 kpl). Kun jätelaitos kilpailuttaa vähintään 10 ajoneuvoa hankintajaksolla, sen on mahdollista pysytellä suunnilleen 9 %:n vähimmäisvaatimustasossa, mutta tätä pienemmällä kilpailutettavilla ajoneuvomäärillä vaatimustaso nousee käytännössä korkeammaksi, koska lain vaatimuksen täyttämiseksi vähintään yhden ajoneuvoista on oltava puhdas ja energiatehokas.

Joukkoliikenne

Lausunnoille lähetetystä lakiluonnoksesta oli jäänyt pois M2-ajoneuvoja eli pienlinja-autoja koskevat vaatimukset. Direktiivissä ne ovat vaatimusten osalta samassa korissa henkilöautojen ja pakettiautojen kanssa (uusiutuvia biopolttoaineita ei hyväksytä käyttövoimaksi). Pienlinja-autoja (M2) käytetään kuntien järjestämissä koulu- ja sote-kuljetuksissa. Pienlinja-autojen sähköistyminen ei tapahdu nopeasti ja lain vaatimusten toteuttaminen on haastavaa. Lain valmistelussa on tuotu esille, että hankintayksiköt voivat pyrkiä kompensoimaan pienbussien sekä myös pakettiautojen ja tilataksien sähköistymisen haasteita panostamalla sähköautoihin henkilöauto- ja taksipalveluhankinnossa. Hankintayksiköllä kuten joukkoliikenneviranomaisilla ei läheskään aina ole sellaista kappalemäärää henkilöautohankintoja, että tämä olisi mahdollista. Huomioitava myös on, että kuljetusten hoitaminen pienbussilla on ympäristöllisesti tehokkaampaa kuin usealla henkilöautolla. M2-ajoneuvojen sisällyttäminen samaan koriin henkilöautojen ja pakettiautojen kanssa voi heikentää esteettömien M2-autojen saatavuutta sote- ja koulu-kuljetuksiin kuten myös Kelan kuljetuksiin. Suomen tulisi pyrkiä toteutusmalliin, jossa M2-luokan linja-autoja tarkasteltaisiin osana linja-autojen kategoriaa. Todennäköistä on, että sama kysymys nousee muissakin jäsenmaissa, kun niissä direktiivin implementointi etenee.

Kuntaliitto toteaa, että kaupunkibussien osalta laissa on tärkeää tarkentaa, että M3-luokan ajoneuvojen puhtauden vaatimukset koskevat alaluokkaa I kuten direktiivissäkin on todettu. Ratkaisevaa on, millaiseksi ajoneuvoksi linja-auto on rekisteröity, eikä sen käyttötarkoitus (kaupunkiliikenne, seutuliikenne, ELY-liikenne tai kaukoliikenne).

Lakiluonnos suuntaa linja-autoja (M3) koskevat yleiset puhtauden vaatimukset kaikille hankintayksiköille (11 §), mutta toisaalta lain taustateksteissä viitataan vain joukkoliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin. Kuntaliitto esittää lakiin tarkennusta, että M3 alaluokan I vaatimukset kohdentuvat joukkoliikenneviranomaisten tekemiin hankintoihin. Niiden hankinnat ratkaisevat maaston tavoitteen saavuttamisen linja-autojen yleisten puhtauden tavoitteiden osalta.

Lakiluonnoksen mukaan täyssähköbussia koskeva alatavoite on eritelty alueellisten erityispiirteiden perusteella. Sähköbussien vähimmäisosuudet esitetään eriyttäväksi siten, että HSL ja viisi muuta kunnallista joukkoliikenneviranomaista kantavat tavoitteen toteutuksesta vastuun. Lakiluonnoksesta ei kuitenkaan selviä, miksi juuri tämä joukko on rajattu sähköbussitavoitteen vastuunkantajiksi ja miksi prosenttiosuudet on jaettu esitetyllä tavalla.

Kaupunkibussien sähköistymiskehitys ja tarjonta on kehittynyt kaupunkiliikenteessä myönteisesti vapaaehtoisuuden pohjalta useassa kaupungissa. Toisaalta sähköbussien-kaan osalta kehitys ei välttämättä ole virtaviivaista. Sähköbussien kysyntä tulee kasva-maan voimakkaasti koko EU-alueella. Akkuteknologian pitkän aikavälin kehitystä ei vie-lä tiedetä. Lakiluonnoksen lähestymistapa, jossa asetetaan kovia tavoitteita rajatulle joukolle toimijoita pitkälle aikavälille, voikin muodostua toimijoiden kannalta riskiksi. Uhkana tällöin on myös sanktioseuraamukset.

Kuten lakiluonnoksessa tuodaan esille, joukkoliikenneviranomaisten omat tavoitteet ovat kunnianhimoisia myös sähköistymisen osalta ja, jos ne toteutuvat, täyttyisivät Suomen tavoitteet maatasolla. Kuntaliitto esittää, että olennaista sähköbussitavoit-teen toteutumisessa on tavoitteen toteutuminen maatasolla, ei yksittäisten hankin-tayksiköiden osalta. Tämä palvelee myös pakkoa paljon paremmin sähköbussien han-kintaan panostavien joukkoliikenneviranomaisten pyrkimyksiä tehdä kustannustehok-kaita sähköbussihankintoja.

Lataus- ja jakeluinfrastruktuurin toteutus

Sähköisten henkilöautojen ja henkilökuljetusten, kuten taksipalveluiden, perusedellytys on toimiva ja hyvin saavutettava latausinfrastruktuuria. Käytännössä jokainen täyssäh-köauto vaatii auton säilytyspaikkaan oman normaalitehoisen latauspisteen (latausteho 3,7-22 kW). Henkilö- ja pakettiautojen latauspisteiden kustannuksia ei ole otettu huomi-oon lakiluonnoksen vaikutusarvioissa. Rambollin selvityksen mukaisilla puhtaiden hen-kilöautojen hankintamäärillä (320 autoa/vuosi) vuosien 2021-2025 aikana tarvittaisiin noin 1600 normaalitehoista latauspistettä. Yönylilataukseen riittää useimmiten yksivai-hevirralla toimiva latauspiste (3,7 kW), mutta työpäivän taukojen aikana tehtävä välila-taus olisi tehokkaampaa kolmivaihevirralla (yleensä 11 kW). Kolmivaihevirralla toimiva lataus yleistyy täyssähköautoissa ja mahdollistaa nopeamman latauksen. Jos latauspis-teet olisivat yksivaihevirtaa käyttäviä ja hankittavat henkilöautot täyssähköautoja, lisä-kustannus olisi vuosina 2021-2025 arviolta 0,8-2,4 M€ (500-1500 €/kpl). Kolmivaihevir-taa käyttävät latauspisteet maksaisivat vastaavasti noin 1,6-4,0 M€ (1 000 – 2500 €/kpl). Lisäksi sähköjärjestelmä saattaa edellyttää muutoksia, jotka nostavat kustan-nuksia (lataustehon hallinta, sähköliittymän koko, muut korjaukset). Vastaavasti sähkö-käyttöisten pakettiautojen latauspisteiden lisäkustannus vuosina 2021-2025 (n. 650 kpl) olisi yksivaihevirtaan (kolmivaihevirtaan) perustuvissa latauspisteissä noin 0,3-1,0 (0,7-1,6) M€.

Uusiutuvia biopolttoaineita käyttävä raskas kalusto ja linja-autot tarvitsevat myös jake-luinfran saatavuuden parantamista koko maassa. Tällä hetkellä on olemassa alueita, joil-la ko. polttoaineita ei ole saatavilla. Lainsäädäntö ei myöskään velvoita järjestämään esimerkiksi uusiutuvan dieselöljyn jakelua maanlaajuisesti, vaan biopolttoaineiden jake-luvelvoitteen toteutumista seurataan maatasolla.

Lakiluonnoksen mukaan tällä hetkellä erityisesti pikalatausinfrastruktuuri on voimakkaasti painottunut suurimpiin kaupunkeihin ja siitä yli puolet sijaitsee pääkaupunkiseudulla sekä Turun ja Tampereen alueilla. Etenkin Kaakkois- ja Pohjois-Suomessa latausinfrastruktuurin saatavuudessa todetaan olevan puutteita. Markkinaehtoisesta latausinfrastruktuurin rakentamisesta todetaan voivan aiheutua direktiivin toimeenpanossa kustannuspainetta julkiselle sektorille. Kuntaliitto toteaa, että latausinfrastruktuurin kustannukset ovat iso osa sähköautoihin siirtymisen kustannuksia. Lain toimeenpano ja latausinfrastruktuurin toteutus aiheuttavat julkiselle sektorille kustannuspainetta sekä haja-asutusalueilla, kaupungeissa että pienemmissä taajamissa.

Lakiluonnoksen vaikutusten arvioinnissa ei ole kiinnitetty huomiota kuntien kustannuspaineisiin latausinfrastruktuurin toteutuksessa, vaikka niille asetetaan vaatimuksia sanktiomahdollisuuksineen. Kuntaliitto korostaa, että lain toimeenpanossa tulee tukea latausinfrastruktuurin saatavuuden parantamista kunnissa koko maassa ja kompensoida siitä aiheutuvat kustannukset kunnille osana valtionosuusjärjestelmää. Isompien kuntien ja kaupunkien käytössä olevia sähköautoja varten tullaan tarvitsemaan latausinfrastruktuuria useisiin toimipisteisiin (eivät aina kunnan omistamia kiinteistöjä). Henkilökuljetuksia hoitavien yritysten kuten taksien käyttöön tarvitaan latausinfrastruktuuria koko maassa.

Suhde hankintalainsäädäntöön ja -käytäntöihin kaipaa selkiyttämistä

Lausunnolla olevassa hallituksen esitysluonnoksessa ei ole riittävän selkeästi huomioitu sen soveltamisen rajapintaa suhteessa julkisia hankintoja koskeviin menettelysääntöihin (1397/2016 laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista; 1398/2016 laki vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista). Tämä konkretisoituu erityisesti soveltamisalaa, käytännön hankintamenettelyä, mahdollisia seuraamuksia ja siirtymäsäännöstä koskevissa pykälissä. Näistä soveltamisalaa ja mm. terminologiaan liittyviä huomioita on käsitelty edellä. Näiden huomioiden ohella pykäläkohtaisena huomiona se, että lakiluonnoksen 5 § ei tuota lisäarvoa soveltajalle. Hankintalain menettelysäännösten noudattaminen koskee joka tapauksessa hankintayksiköitä.

Suhde hankintamenettelyihin

Luonnoksen luvussa 3 on pykäläehdotukset mm. hankintayksikköä koskevasta jälkilisävelvollisuudesta, yhteishankintojen tekemisestä sekä hankintayksikköä koskevien vähimmäisosuuksien laskemisesta. Kuntaliitto huomauttaa, että koska pykälissä 13 ja 14 ei poiketa hankintalain normaalista sääntelystä eivätkä pykälät tuo lisäarvoa lakiluonnoksessa jo aiemmin mainittuun mm. hankintayksiköiden velvoitetoimien osalta, voisi nämä pykälät poistaa tarpeettomina. Jos ne kuitenkin halutaan syystä tai toisesta laissa säilyttää, tulisi ko. pykälien otsikkoja muokata paremmin vastaamaan pykälän sisältöä. Sama koskee pykälää 12, jossa ei säädetä niinkään hankintayksikön yleisestä ilmoitusvelvollisuudesta, vaan jälkilisävelvoitteen liittyvästä sisällyttämisestä raportointivelvoitteesta.

Sen sijaan Kuntaliiton jo aiemmin valmistelussa esiin nostettuja näkökohtia lakiluon-noksen suhteesta hankintamenettelyä koskevaan lainsäädäntöön ei ole luonnoksessa huomioitu. Keskeisin niistä liittyy tilanteeseen, jossa hankintayksikkö pyrkii asianmu-kaisesti toteuttamaan sisältölain edellyttämät velvoitteensa, mutta kilpailutusprosessi ei tuota haluttua lopputulosta. Hankintayksiköllä pitäisi lain perusteella olla selkeä kä-sitys siitä, miten tässä tilanteessa hankintalain mukainen etenemistapa vaikuttaa esimerkiksi sille mahdollisesti kohdistuviin seuraamuksiin.

Esimerkiksi lakisääteisissä henkilökuljetuksissa kunnan on huolehdittava lakisääteisis-tä järjestämisvastuistaan. Nämä koskevat esi- ja perusopetuksen koululaiskuljetuksia (perusopetuslaki), vammaisten liikkumiseen liittyviä tehtäviä (vammaispalvelulaki) se-kä sosiaalihuoltolain ja kehitysvammaisten erityishuollosta annetun lain kuljetussää-döksien tehtäviä. Lisäksi esimerkiksi jätehuollossa kunnan velvollisuutena on huolehtia asumisen ja kunnan hallinto- ja palvelutoiminnan jätehuollosta jätelain 32 §:n mukaan ja siten järjestää myös jätteen kuljetuspalveluita. Kunta tai esimerkiksi kunnan jätelaitos ei voi jättää tehtäviään hoitamatta tai hankintaa tekemättä sillä perusteella, ettei tehdyn hankintamenettelyn avulla saada sellaisia ajoneuvoja, jotka täyttävät asetetut ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimukset. Huoli on alueittain todellinen mm. latausinfra ja jake-luverkoston puutteiden vuoksi ainakin ensimmäisen hankintajakson aikana.

Lainsäätäjän tulisi selkeästi tunnistaa myös tilanteet, joissa lainsäädännön täyttäminen voi tuottaa vaikeuksia, ja ottaa ne huomioon esimerkiksi lain valvonta- ja rangaistusme-nettelyissä vähintäänkin lieventävänä tekijänä.

Seuraamusjärjestelmästä

Luonnoksessa esitetään erillistä seuraamusjärjestelmää siihen tilanteeseen, että hankin-tayksikkö ei pysty toteuttamaan sille säädettyjä vähimmäisvelvoitteita. Kuntaliitto tote-aa, että kuten perusteluissakin tuodaan selvästi esiin, on kyseessä päällekkäinen järjes-telmä mm. rikosoikeudellisen virkavastuuta koskevan järjestelmän kanssa. Lisäksi hal-linnollisia sanktioita koskevan sääntelyn tulisi täyttää oikeasuhtaisuuden vaatimukset. Kuntaliitto ehdottaa, että tästä päällekkäisestä seuraamusjärjestelmästä luovutaan ja pykälät 18-21 poistetaan.

Jos pykälissä ehdotettu seuraamusjärjestelmä syystä taikka toisesta edelleen säilytetään lakiluonnoksessa, tulisi siinä täsmällisesti kuvata ko. järjestelmän suhde toisaalta perus-tuslakiin ja toisaalta hankintalain mukaisiin seuraamuksiin. Laista ja sen perusteluista tulisi selkeästi käydä ilmi se, että kaksoisrangaistavuuden kielto on voimassa myös suhteessa hankintalain mukaisiin seuraamuksiin eli yhdestä hankintamenettelystä ei pitäisi koitua hankintayksikölle kaksinkertaista seuraamusta. Näin ollen seuraa-musten määräämisessä tulisi huomioida se, minkälaiset sanktiot hankintayksikkö on mahdollisesti ko. jakson hankintamenettelyistä jo saanut. Ehdotettu hallinnollinen seu-raamusmaksu voi nousta suuruudeltaan erittäin merkittäväksi ja näin muodostua koh-tuuttomaksi hankintayksikön näkökulmasta.

Hallinnollisen seuraamusmaksun osalta pykäläluonnoksessa mainitaan, että ”seuraa-muskollegio voi päätöksellä jättää määräämättä seuraamusmaksun, jos hankintayksikön laiminlyönti on vähäinen tai laiminlyönnille on pätevä syy tai jos seuraamusmaksun määrääminen olisi hankinta-ajanjakson olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta”. Ko. pykäläluonnoksen perusteluissa ei kuitenkaan avata termejä ”vähäinen”, ”pätevä syy” tai ”kohtuuton”. Pykälän perusteella ei voi yksittäisen tapauksen osalta päätellä sitä, tulisi-ko seuraamus koskemaan hankintayksikköä vai ei. Siksi Kuntaliitto ehdottaa, että pe-rusteluihin lisätään esimerkkejä tilanteista, jotka voisivat täyttää nämä vähäisyyden, pätevän syyn tai kohtuuttomuuden kriteerit. Näitä olisivat Kuntaliiton näke-myksen mukaan esimerkiksi tilanteet, joissa hankintayksikkö on noudattanut lakia, mutta ei ole saanut markkinoilta riittävästi puhtaita ajoneuvoja ja näin alittaa tavoit-teensa (vähäinen). Pätevä syy voisi olla esimerkiksi järjestämisvastuun täyttämiseen liit-tyvä, pakottava syy tai sellaiset ennakoimattomat olosuhdemuutokset, joihin hankin-tayksikkö ei ole voinut hankinnoissaan riittävästi varautua. Kohtuutonta seuraamuksen määrääminen olisi esimerkiksi tilanteessa, jossa hankintayksikkö on saanut hankinta-menettelystä hankintalain mukaisen seuraamuksen.

Lisäksi Kuntaliitto painottaa, että jos Suomi kansallisesti pääsee tavoitteisiinsa, ei yk-sittäisille hankintayksiköille tulisi määrätä lain tarkoittamia seuraamuksia lain-kaan, vaikka jotkin hankintayksiköt olisivat alittaneet oman tavoitteensa. Tämä tu-lisi myös käydä ilmi laista ja sen perusteluista.

Lisäksi Kuntaliitto huomauttaa, että jos seuraamusjärjestelmä syystä taikka toisesta edelleen lakiin aiotaan sisällyttää, tulee esimerkiksi seuraamuskollegion sijoittumista ja kokoonpanoa arvioida uudelleen. Ensisijaisesti tällaisten sanktioiden määräämisestä tulisi päättää tuomioistu-in. Tämä on perusteltua myös hankintayksiköiden oikeustur-van kannalta. Jos seuraamuskollegio edelleen jäisi päättäväksi tahoksi, kokoonpanossa tulisi olla esimerkiksi lainopillista osaamista sekä käytännön hankintatoimintaa tunte-via henkilöitä ja seuraamusharkinnan prosessin tulisi olla selkeästi ennakkoon määritel-ty. Kokoonpanon määrittely ja prosessiin liittyvät asiat eivät voisi jäädä viraston si-säiseksi asiaksi.

Lisäksi huomiona, että 21 §:ää tulisi täsmentää siten, että siitä käy yksiselitteisesti ilmi, että muutoksenhaku ja oikaisuvaatimus koskee seuraamuskollegion tekemää päätöstä, eikä esimerkiksi hankintayksikön tekemää hankintapäätöstä. Pykäläkohtaisina huomi-oina lisäksi, että 20 §:ssä viitataan 20 §:ään, mutta ilmeisesti tarkoitus on ollut viitata 19 §:ään?

Lopuksi Kuntaliitto tuo esiin jo aiemmin esittämänsä näkökohdan siitä, että jos erilli-nen seuraamusjärjestelmä otetaan käyttöön, tulisi sitä alkaa soveltaa vasta toisen kauden aikana.

Siirtymäsäännöksestä ja hankintayksikköä koskevista vähimmäisvelvoitteista

Siirtymäsäännöstä ja sitä koskevia perusteluja olisi syytä selkeyttää. Luonnoksen perusteella voi jäädä hieman epäselväksi, miten 23§:n mukainen siirtymäsäännös ja toisaalta 15 §:n tarkoittaman hankintayksikön vähimmäisosuuksien laskeminen limittyvät toisiinsa. Siksi nämä pykälät ja niiden perustelut olisi hyvä tarkastella jatkovalmistelussa kokonaisuutena.

Siirtymäsäännöksen osalta jää hieman epäselväksi, mitä tarkoittaa ”tai jos tällaista ilmoitusta ei aiota lähettää, joiden osalta hankintayksikkö on aloittanut hankintamenettelyn kyseisen päivän jälkeen”. Jos tällä tarkoitetaan tilanteita, joissa hankintailmoitusta ei julkaista, mutta hankinnan valmistelu on aloitettu ennen 2.8.2021, tulisi tämä tuoda perusteluissa selkeämmin esiin.

Siirtymäsäännöksen sekä 15 §:ssä määriteltyjen hankintayksikköä koskevien vähimmäisvelvoitteiden suhdetta olisi myös hyvä selkeyttää. Perusteluissa olisi hyvä mainita esimerkiksi jo valmistelun aikana paljon kysymyksiä herättäneet dynaamisia hankintajärjestelmiä ja puitejärjestelyjä koskevat siirtymäsäännökset. Tähän on ottanut myös komissio kantaa tiedonannossaan (Komission tiedonanto puhtaisten tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämiseksi vähäpäästöisen liikkuvuuden tukemiseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/33/EY 2, 3, 4 ja 5 artiklan soveltamisesta (2020/C 352/01)):

(kysymys) 28. Sovelletaanko direktiiviä aiemmin perustettujen dynaamisten hankintajärjestelmien tai puitejärjestelyjen mukaisesti tarjouskilpailuihin, jos direktiivi tulee voimaan järjestelmän voimassaoloaikana?

(KOM vastaus) Ei. Direktiivin 3 artiklan 1 kohdan mukaan sen soveltamisalaan kuuluvat ainoastaan sopimukset, joista on lähetetty tarjouskilpailukutsu 2. elokuuta 2021 jälkeen. Dynaaminen hankintajärjestelmä tai puitejärjestely, jonka tarjouskilpailukutsu on lähetetty ennen kyseistä päivämäärää, jää siten direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle, vaikka kyseiseen dynaamiseen hankintajärjestelmään perustuvat yksittäiset sopimukset voidaan tehdä kyseisen päivämäärän jälkeen. Ks. myös kysymys 7.

(kysymys) 7. Tarkoittaako 5 artiklan 2 kohta, että sopimukset, joiden tekomenettely on käynnistetty ennen direktiivin (EU) 2019/1161 voimaansaattamista koskevaa määräpäivää, kuuluvat sen soveltamisalaan, jos niiden tekopäivämäärä on myöhemmin kuin 2. elokuuta 2021?

(KOM vastaus) Ei. Kuten 3 artiklan 1 kohdassa täsmennetään, direktiiviä sovelletaan vain sopimuksiin, joiden osalta hankintamenettely on aloitettu 2. elokuuta 2021 jälkeen.

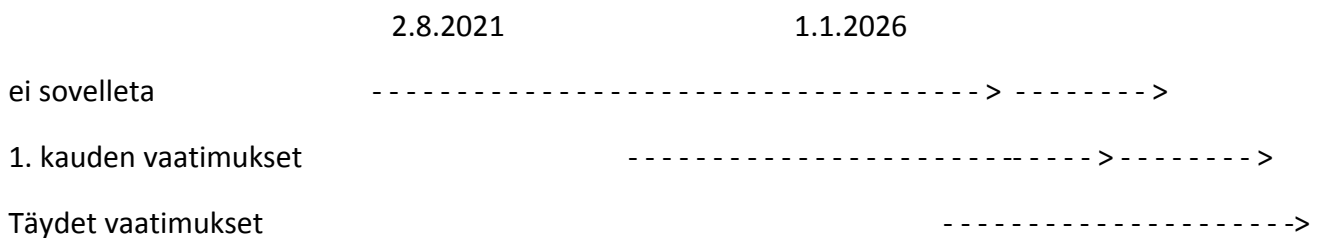
Tässä yhteydessä on myös huomattava, että sopimukset, joiden tekopäivä on toisen viiteajanjakson aikana (eli 31. joulukuuta 2025 jälkeen), lasketaan kyseiselle ajanjaksolle, vaikka hankintamenettely

olisi alkanut ensimmäisen viiteajanjakson aikana (eli 2. elokuuta 2021 ja 31. joulukuuta 2025 välisenä aikana).

Lisätietoja siitä, miten tätä säännöstä sovelletaan puitejärjestely-jen tai dynaamisten hankintajärjestelmien perusteella tehtyihin yksittäisiin hankintasopimuksiin, on myös vastauksissa kysy-myksiin 27–29.

Kuntaliitto esittää, että ko. pykälien (15 § ja 23§) yksityiskohtaisissa perusteluissa huomioidaan komission vastaus sekä dynaamisten hankintajärjestelmien ja puitejärjestely-jen osalta että yleisen soveltamisen osalta. Lisäksi Kuntaliitto ehdottaa lain yleisperusteluihin lisättäväksi kaaviokuvan, joka selkeyttää lain soveltajalle kyseisten pykälien tarkoittamia tilanteita esimerkiksi seuraavalla tavalla:

Puhtaiden ajoneuvojen vaatimusten käyttöönotto



Kuntien kustannukset tulee korvata

Kuntatalouden tila on ennätysheikolla tasolla ja lasku jatkuu koronakriisin seurauksena. Koronakriisi vaikuttaa voimakkaasti myös yrityksiin. Kansallisessa valmistelussa tulee arvioida realistisesti valmisteltavan lainsäädännön kustannukset kuntataloudelle ja so-pia kompensatiosta kunnille.

Lausunnolla oleva luonnos hallituksen esitykseksi ei sisällä selkeää linjaa siitä, miten kunnille korvataan lain aiheuttama kustannusten nousu. Perusteluissa todetaan vain, että kustannukset saattavat kunnissa nousta. Hallitusohjelmassa (kuten myös valtion-osuuksia koskevassa lainsäädännössä) on sitouduttu kompensoimaan täysimääräisesti kuntien tehtävien ja veloitteiden laajentumiset. Lisäkustannuksia ei hallituksen esityksessä ole kuitenkaan kyetty arvioimaan. Kuntaliiton näkökulman mukaan tästä kunta-lain mukaisesta rahoitusperiaatteesta tulee pitää kiinni ja kuntien kustannukset tulee korvata.

HE-luonnos lähtee siitä, että uudesta veloitteesta aiheutuvat lisäkustannukset tulevat kompensoiduksi jälkikäteen valtionosuusjärjestelmän kautta, sikäli kun ajoneuvojen hankinta- ja käyttöoikeuskustannukset sisältyvät opetustoimen ja soten valtionosuus-pohjiin. Kuntaliiton

käsityksen mukaan valtiosuuslainsäädäntö kuitenkin edellyttäisi, että uuden veloitteen arvioidut kustannukset otettaisiin ennalta täysimääräisesti huomioon jo sinä vuonna, jolloin velvoite tulee voimaan. Näin ollen valtiosuuslainsäädännön ja hallituksen asettamat veloitteet eivät luonnoksessa toteudu.

Yhteenveto

Kuntaliitto toivoo direktiivin täytäntöönpanoa tavalla, joka edistää puhtaiden ajoneuvojen käyttöönottoa ja on käytännössä toteutettavissa kuntasektorilla. Direktiivin vaatimukset ovat tiukat Suomen olosuhteisiin etenkin ensimmäisellä kaudella 2021-2025. Kuntaliitto ei kannata direktiivin kansallista lisäsääntelyä käyttöoikeussopimusten, eikä esitetyn hankintayksiköiden sanktiointimahdollisuuden muodossa. Suomen tulisi keskittyä ensivaiheessa puhtaiden ajoneuvojen markkinoiden ja saatavuuden edistämiseen, ml. lataus- ja tankkausinfra, kansallisella tuki- tai vauhditusohjelmalla. Hankintayksikköjä koskevassa sääntelyssä tulisi keskittyä toimeenpanon tukeen ja neuvontaan, sanktioinnin sijaan.

Luonnoksessa käytettyjä julkisia hankintayksiköjä koskevia termejä tulee selkeyttää, jotta hankintayksiköt osaavat tulkita niitä koskevat vaatimukset oikein.

Valtion toimijoiden tulisi toimia hyvänä esimerkkinä ja niille tulisi osoittaa direktiivin yleisveloitetta kunnianhimoisemmat puhtaiden ajoneuvojen prosenttiosuustavoitteet. Kuntien eriytettyjen vaatimusten maakunnittainen niputtaminen ja muita hankintayksiköitä huomattavasti korkeampien vaatimusten siirtäminen 17 asukasluvultaan suurimmalle kaupungille vaikuttaa väistämättä osin summittaiselta. Tämä on ongelmallista, sillä lain toteutustavaksi esitetään hankintayksikkökohtaisia tavoitteita ja niiden seuranta sanktiointimahdollisuuksineen. Hankintayksikölle osoitetut puhtaiden ajoneuvojen vaatimukset voivat kuitenkin olla alun perin kohtuuttomia paikallisiin olosuhteisiin ja markkinoiden keskeneräisyyteen nähden. Lakiluonnoksessa tulisi myös perustella, miten esitetyllä toteutustavalla Suomen jäsenmaakohtaiset tavoitteet toteutuisivat. Kuntaliitto painottaa, että olennaista on, että puhtaiden ajoneuvojen tavoitetasot täytyisivät kansallisella tasolla. Olennaista ei ole, että kaikki hankintayksiköt täyttävät niille kansallisesti määritellyt tavoitteet, sillä olosuhteet ja resurssit vaihtelevat alueittain.

Lakiluonnoksen suhde hankintalainsäädäntöön ja -käytäntöihin kaipaa selkiyttämistä erityisesti pykälissä, jotka koskevat soveltamisalaa, käytännön hankintamenettelyä, mahdollisia seuraamuksia ja siirtymäsäännöstä. Kuntaliiton aiemmin esiin nostamia näkökohtia lakiluonnoksen suhteesta hankintamenettelyä koskevaan lainsäädäntöön ei ole huomioitu. Keskeisin niistä liittyy tilanteeseen, jossa hankintayksikkö pyrkii asianmukaisesti toteuttamaan sisältönsä edellyttämät veloitteensa, mutta kilpailutusprosessi ei tuota haluttua lopputulosta. Hankintayksiköllä pitäisi lain perusteella olla selkeä käsitys siitä, miten tässä tilanteessa hankintalain mukainen etenemistapa vaikuttaa esimerkiksi sille mahdollisesti kohdistuviin seuraamuksiin.

Luonnoksessa esitetään erillistä seu-raamusjärjestelmää siihen tilanteeseen, että hankintayksikkö ei pysty toteuttamaan sille säädettyjä vähimmäisvelvoitteita. Kyseessä olisi päällekkäinen järjestelmä mm. rikosoi-keudellisen virkavastuuta koskevan järjestelmän kanssa ja siksi siitä tulisi luopua. Jos näin ei syystä tai toisesta tehdä, tulisi järjestelmän suhde hankintalain mukaisiin seu-raamuksiin kuvata täsmällisesti. Perusteluihin tulisi lisätä myös esimerkkejä tilanteista, jotka voisivat täyttää vähäisyyden, pätevän syyn tai kohtuuttomuuden kriteerit, joiden johdosta seuraamusmaksu hankintayksikölle voitaisiin jättää määräämättä. Jos erillinen seuraamusjärjestelmä otetaan käyttöön, tulisi sitä alkaa soveltaa vasta toisen kauden ai-kana. Jos Suomi kansallisesti pääsee tavoitteisiinsa, ei yksittäisille hankintayksiköille tu-lisi määrätä lain tarkoittamia seuraamuksia lainkaan. Ehdotettua sanktiojärjestelmää on tarkasteltava myös perustuslainäkökulmista.

Lain tavoitteiden toteutuminen edellyttää riittävän lataus- ja jakeluinfrakstruktuurin to-teutusta kunnissa koko maassa. Vaikutusten arviointia tulee täydentää tästä aiheutuvilla kustannuksilla, ja valtion tulee kompensoida kustannukset kunnille osana valtionosuus-järjestelmää.

Hallitusohjelmassa ja valtionosuuksia koskevassa lainsäädännössä on sitouduttu kom-pensoimaan täysimääräisesti kuntien tehtävien ja velvoitteiden laajentumiset. Lakiluon-nos lähtee siitä, että uudesta velvoitteesta aiheutuvat lisäkustannukset tulevat kompen-soiduksi jälkikäteen valtionosuusjärjestelmän kautta, sikäli kun ajoneuvojen hankinta- ja käyttöoikeuskustannukset sisältyvät opetustoimen ja soten valtionosuuspohjiin. Kunta-liiton käsityksen mukaan valtionosuuslainsäädäntö kuitenkin edellyttäisi, että uuden velvoitteen arvioidut kustannukset otettaisiin ennalta täysimääräisesti huomioon jo si-nä vuonna, jolloin velvoite tulee voimaan. Tämä ei nyt käsiteltävänä olevassa lakiluon-noksessa toteudu.

Kuntien velvoitteita tulee tarkastella pikaisesti uudestaan, jos hyvinvointialueiden pe-rustamista koskeva lakimuutos hyväksytään.

Kuntaliitto pyytää, että lausunnossa esiin tuodut näkökulmat huomioidaan jatko-valmistelussa. Tavoitteena tulisi olla lainsäädäntö, jonka valmistelussa on huomioi-tu eri lakien yhteensovittamisesta johtuvat erityispiirteet sekä laki, jota käytännön soveltajien, kuten kuntien, on mahdollista helposti soveltaa.

Vilkuna Johanna
Suomen Kuntaliitto ry

