

Asia: VN/4099/2024

Lausuntopyyntö: Työryhmämietintö hallituksen esitykseksi hankintalain, erityisalojen hankintalain sekä rikosrekisterilain 6 b §: n muuttamiseksi

Lausunnonantajan lausunto

Esityksen yleiset tavoitteet ja päämäärät

Mitä mieltä olette esityksen yleisistä tavoitteista ja päämääristä? Saavutetaanko esityksellä hallitusohjelman yleiset tavoitteet säästöistä ja kilpailun lisäämisestä?

Hallitusohjelman mukaan tavoitteena on saavuttaa julkisten hankintojen tehostamisella merkittäviä kustannussäästöjä keskipitkällä aikavälillä. Hallitusohjelman mukaan käytännön toimet kilpailun lisäämiseksi edellyttävät hankintayksikkötasolla tapahtuvaa osaamisen lisäämistä sekä velvollisuutta pyrkiä onnistuneisiin kilpailutuksiin.

Tavoitetta ei saavuteta. Hankintojen pilkkomisvelvoitetta, markkinakartoituksen pakollisuutta, uudelleenkilpailutusta yhden tarjouksen tilanteessa ja sidosyksiköiden omistusrajaa ei tule lisätä lakiin.

Ehdotus lisää hallinnollista työtä, kustannuksia ja vaarantaa päivittäispalvelujen jatkuvuutta sopimuskausien muutoskohdissa ja lisää kustannusriskejä henkilökuljetus- ja joukkoliikennehankinnoissa. Investointeja edellyttävien pitkien kilpailutusten läpimenoajat pitenevät entisestään. Lain soveltamisen alkaessa on odotettavissa vakaviakin häiriöitä ja puutteita palveluihin. Oikeudellinen epävarmuus ennakolta tehtyjen menettelyjen riittävydestä lisääntyy.

Rajoittamalla sidosyksiköiden omistusta nyt esitetyllä tavalla ei edistetä hallitusohjelman mukaisia tavoitteita ainakaan julkisesti hankitun joukkoliikenteen toimialalla ja sen erityisosaamisalueella lippu, maksu- informaatiojärjestelmissä. Aiheutettavat haitat ja kustannukset ylittävät epävarmat hyödyt. Tieliikenteen ja rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten toimivalta ja yleinen etu on määritelty erityislainsäädännössä. Supistamalla toimialan tai muiden yleisen edun in-house-toimintaa hallitus rajoittaisi ja vähentäisi viranomaisten toimivaltaa yleishyödyllisten palveluiden järjestämisessä. Omistusoikeuden rajaaminen ei edistä yleistä etua.

EU-hankintadirektiivien periaatteet olivat aluksi yleisiä sääntöjä yhteiseen sisämarkkinaan tähtäävistä avoimista ja tasapuolisista menettelyistä. Vuodesta 2014 lähtien on ryhdytty enenevästi määrittelemään mitä pitää ostaa ja jätetään vähemmän harkintavaltaa julkisille hankintayksiköille. Sektorilainsäädännön päivitykset säätävät laatupisteitä ja määräävät lisää teknisiä eritelmiä hankintasopimuksiin.

Euroopan tilintarkastustuomioistuimen Julkiset hankinnat EU:ssa selvityksessä 28/2023 todetaan, että urakka-, tavara- ja palveluhankintasopimuksista käytävä kilpailu väheni vuotta 2021 edeltäneiden kymmenen vuoden aikana. Vuoden 2014 uudistustavoitteita ei ole saavutettu, sillä hallinnollinen taakka ja pieni pk-yritysten osallistuminen ovat edelleen olemassa. Yhden tarjouksen kilpailut ja suoramarkkinat ovat lisääntyneet. Kilpailun vähenemisen muiksi syiksi arvioidaan monimutkaiset aikaa vievät hankintamenettelyt, mikä saattaa estää erityisesti pk-yrityksiä osallistumasta kilpailutuksiin ja markkinoiden keskittyminen. Lisäksi arvioidaan, että kilpailun esteitä ei ehkä edes tunnisteta. (Erityiskertomus 28/202: Julkiset hankinnat EU:ssa (https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2023-28/SR-2023-28_FI.pdf))

Suomen tulisi arvioida EU- ja kotimaisen sääntelyn kokonaisvaikutus ja ottaa sääntelyssä huomioon eri toimialojen erilaiset markkinaolosuhteet. EU:ssa arvioidaan hankintamenettelyjä osana vihreää teollisuuspakettia. Julkisiin hankintoihin kohdennetaan lisää odotuksia kestävyysmuutoksesta tuote-, palvelu- ja teknologiamarkkinoilla kun taas ristiriitaisesti yritysten kestävyysuunnitteluun ja raportointiin sekä taksonomiaan suunnitellaan kevennyksiä ja helpotuksia

Hankintojen valmistelu

Hankintojen valmistelua koskevilla ehdotuksilla pyritään lisäämään hankintojen huolellista valmistelua, markkinakartoituksen käyttöä, sekä kilpailua julkisissa hankinnoissa. Tavoitteena on saada lisää tarjontaa ja säästöjä. Työryhmän mietinnössä ehdotetussa ratkaisussa on samanaikaisesti pyritty varmistamaan, että se on käytännön hankintatoimen näkökulmasta tarkoituksenmukainen.

Julkiset hankkijat toimivat budjettirajoitteiden ja niukkojen resurssien puitteissa, ja niiden toiminnan tavoitteet ohjaavat löytämään laadun ja kustannustehokkuuden optimia. Huolellinen hankinnan valmistelu, kilpailun lisääminen ja sitä kautta kustannustehokkuuden ja toimivan markkinan aikaansaaminen ovat tärkeitä tavoitteita julkisessa hankkimisessa. Hankkijat itse tunnistavat markkinavuoropuhelun, kohteiden koon suunnittelun, tarjousaikataulujen rytmittämisen sekä osaamisen tärkeyden hankintojen onnistumisessa.

Tehostaminen ja kilpailun lisääminen ei kuitenkaan tapahdu muutosesityksen keinoin eli prosessivaiheita lisäämällä, pakottamalla uusimaan yhden tarjouksen hankintoja tai kategorisesti poistamalla kaikki alle 10 % omistajat sidosyksiköistä.

Kaupunkiseutujen joukkoliikenneviranomaiset hankkivat liikennepalveluja eniten erityisalan hankintalain menettelyin, joita suurin osa lainsäädäntöehdotuksista ei koske. Samat toimijat tekevät hankintoja kuitenkin myös hankintalain mukaan silloin kuin toiminta tai suurin osa sitä ei palvelisi yleishyödyllisten palvelujen verkkoa tai arvioidaan muuten olevan riskiä soveltamisalan tulkinnasta. Hankintalakia on käytetty muun muassa kutsuliikenteiden, koululaiskuljetusten, sekamuotoisten liikennehankintojen, kaupunkipyörien ja liikennettä tukevien palvelujen yms. hankintoihin.

Lainsäädäntöehdotus lisää kustannuksia ja oikeudellista epävarmuutta ennakolta tehtyjen menettelyjen riittävydestä, vaarantaa päivittäispalvelujen jatkuvuutta sopimuskausien muutoskohdissa sekä lisää aikataulu- ja kustannusriskejä henkilökuljetus- ja joukkoliikennehankinnoissa. Menettelyjä, markkinavuoropuhelua ja hallintotyötä olisi välttämätön lisätä kaikilla alueilla, tuotteissa ja palveluissa, vaikka muita kilpailua synnyttäviä edellytyksiä ei olisi. Näin voi olla esimerkiksi harvaan asutuilla alueilla ja paikkaan sidotuissa palveluissa, missä yritysten määrä on muutenkin vähenemässä. Lain voimaantulon ja soveltamisen alkaessa on odotettavissa vakaviakin häiriöitä ja puutteita palveluihin.

Osaajapula kuntien teknisessä toimessa lienee voimistuva ilmiö. Joka viides kuntien teknisen toimialan työpaikka jää täyttämättä. (Kuntaliiton tiedote: Joka viides kuntien teknisen toimialan työpaikka jää täyttämättä | Kuntaliitto.fi <https://www.kuntaliitto.fi/tiedotteet/2023/joka-viides-kuntien-teknisen-toimialan-tyopaikka-jaa-tayttamatta>) Asiantuntijoista eläköityy 40 % seuraavan kahdeksan vuoden aikana. Investoinnit viivästyvät, arjen palvelut vaarantuvat.

Hankintalain muutoksen maanlaajuiseen ja eri toimialat kattavaan mittakaavaan ja ehdotettuun aikatauluun vastaava osaamisen vaihto ja resurssit sidosyksiköistä kuntiin tai sidosyksiköistä yrityksiin ei voine toteutua kaikkea osaamista korvaavasti.

Erytislainsäädäntö lisää vaatimuksia hankintayksiköille ja tarjoajille henkilökuljetuksiin 2021 alkaen EU 2021 voimaan tulleen Lain ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista myötä. Pienten ja keskisuurten yritysten voi vaikea saada rahoitusta kalustoinvestointeihin. Käyttövoimamuutos kiihdyttää markkinoiden keskittymistä. Seuraavaksi EU:n raskaiden ajoneuvojen CO2 asetuksen myötä vuodesta 2030 alkaen voi valmistaa vain sähkökäyttöisiä kaupunkibusseja. Lainsäädäntö sisälsi myös velvoitteita julkiseen hankkimiseen.

Sääntelyn tiukentuminen ja hankinnan tavoitteiden lisääminen heikentää markkinan houkuttelevuutta tarjoajien näkökulmasta. Vaatimukset toimitusvarmuudesta lisännevät varsinkin pienten ja keskisuurten tarjoajien riskiä. Niillä tuskin on pienillä tilaussarjoillaan neuvotteluvaltaa kalustovalmistajiin ja -myyjiin eurooppalaisessa ja globaalissa mittakaavassa tai vaikuttavuutta globaalien toimitusketjujen isoissa häiriöissä.

- **Kuinka hyvin hankintalain 65, 75, 124 ja 125 §:iä koskeva esitys edistää markkinakartoituksen käyttöä ja hankinnan huolellista valmistelua?**

65 § Markkinakartoitus

Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kilpailutuksia voi suurimmilla hankkijoilla olla useampia vuodessa. Markkina tunnetaan jo edellisten kilpailutusten perusteella. Henkilökuljetusalan toimijat tunnistavat itsekin markkinakeskustelut ja -kartoitukset tarpeelliseksi tietyissä tapauksissa, esimerkiksi käyttövoimamuutoksessa, palveluverkkomuutoksissa tai kun pyritään etsimään laatuun kannustavia sopimusehtoja.

Henkilökuljetushankinnoissa menestyminen edellyttää paikkaan sidottua kalustoa ja henkilöresurssia. Pienissä kunnissa ja vähäväkisillä alueilla on vähän toimijoita, jolloin valmistelun huolellisuudesta riippumatta joihinkin kohteisiin saadaan vain yksi tarjous. Erityisesti harvaan asutuilla ja muutoinkin vähenevien kaupallisten palvelujen ja yritysten alueilla tiukentuva lainsäädäntö voi johtaa erityisiin vaikeuksiin henkilökuljetusten järjestämisessä ja nostaa kustannustasoa entisestään. Uusi tarjous on todennäköisesti ensimmäistä kierrosta kalliimpi.

Toisaalta veloitteelta kilpailuttaa uudelleen voi välttyä tekemällä aina markkinakartoituksen. Markkinakartoitusvaihe ja toteutusvaihtoehtojen kirjaamisen pakollisuus osana hankintojen suunnittelua on raskas tapa kehittää hankintoja ja tuo ylimääräistä hallinnollista työtä rutiiniluontoisiin samantyyppisenä toistuviin hankintoihin. Oikeudellista epävarmuutta syntyy siitä, millainen kartoitus ja arvio on kelpoinen. Niitä on tehtävä kaiken varalta, vaikka markkina tunnettaisiin. Valitukset ja hankintojen viivästykset voisivat silti lisääntyä.

Traficomien selvityksen (Traficomien tutkimuksia ja selvityksiä 17/2024) mukaan kalusto- ja palveluhankkimista koskevan ajoneuvolainsäädännön tavoitteiden saavuttamisessa on ollut haasteita asukasluvultaan pienissä, harvaan asutuissa kunnissa, sillä kuljetuspalveluiden tarjouspyyntöihin ei usein saada lainkaan tarjouksia puhtaista ajoneuvoista (ajoneuvoluokka M1) tai saapuneet tarjoukset ovat hinnaltaan liian korkeita kunnan maksukykyyn nähden. Haasteena nähtiin myös, että oman kunnan pienet yritykset ovat jääneet ilman sopimuksia, sillä puhtailla ajoneuvoilla tehdyt tarjoukset ovat usein tulleet suurilta yrityksiltä oman kunnan ulkopuolelta.

Joukkoliikenneala keskittyy ja yritysten määrä vähenee, mikä vähentää tarjoajien määrää. Markkinaehtoisten palveluiden kysyntä on vähentynyt ja kustannukset nousseet. (Lehtiartikkeli: Nämä linja-autoyritykset ovat kompuroineet Alalla on edessään kohtalon kysymys, Kauppalehti 16.2.2024)

75 § Hankinnan jakaminen osiin

Hankinnan pilkkomisvaatimus on vaikeaselkoinen. On tulkinnanvaraista, onko hankkeen luonnetta, laajuutta ja esimerkiksi jakamisen riskejä arvioitu riittävällä tavalla. Paikallisliikenneliiton mielestä hankintojen toteuttaminen mahdollisimman taloudellisesti olemassa olevat kilpailuolosuhteet hyväksi käyttäen sekä hankintojen toteuttaminen tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina ovat sopivia ohjenuoria erilaisiin suomalaisiin markkinaolosuhteisiin ja erilaisille toimialoille. Jokaiselta toimialalta ja hankintayksiköltä vaaditaan substanssiosaamista siitä, minkälainen hankinnan pilkkominen edistää kilpailua, kustannustehokkuutta ja toimintavarmuutta.

Henkilökuljetusalan lainvalintakysymyksissä on vaikeuksia ja siksi myös sekamuotoisten hankintojen ja hankintayhteistyön tekeminen eri tahojen kanssa on hankalampaa kuin yksin toimiminen. Kiristyvät vaateet lisäävät epäröintiä erilaisten tavoitteiden ristipaineissa. Yhteistyö ja tehtävien ketjuttaminen pilkkomisen sijaan olisi suomalaisten henkilökuljetusten ja matkakorvausten kustannustehokkuudelle ja markkinan toimivuudellekin eduksi. Korostettu vaade pilkkoa hankintoja haittaa henkilökuljetusten kustannustehokkuuden kehittymistä.

125 § Hankintamenettelyn keskeyttäminen

Hankkijan ja tarjoajan kannalta on kohtuutonta ja epätarkoituksenmukaista, jos vaatimukset täyttävää ja kohtuuhintaista tarjoutusta ei voida hyväksyä. Yksi saatu tarjous voi olla kokonaistaloudellisesti hyvä.

Henkilökuljetushankinnat vähäpäästöisellä tai päästöttömällä kalustolla edellyttävät jo pitkää valmistautumisaikaa hankintapäätöksen jälkeen. Veloitteesta kilpailuttaa uudelleen yhden tarjouksen tilanteet seuraa päivittäispalvelun keskeytymisen riski ja/tai väliaikaisjärjestelyjen kalliit kustannukset ja työmäärä. Vaikka hankinnat olisi aloitettu ajoissa, tarjouksen uusimisen velvoite tuo merkittävän riskin palvelun toteutumiselle. Kuljetushankinnoissa kyse on usein lakisääteisistä tehtävistä kuten koululaiskuljetukset. Arjen huoltovarmuus vaarantuu.

Uudelta kilpailuttamiselta voisi esityksen mukaan välttyä, jos hankinta on valmisteltu riittävän huolellisesti. Pykälä 125 siten varmasti edistää markkinakartoituksen tekemistä ja valmistelua, mutta on monissa tapauksissa ylimääräistä työtä. Markkinakartoitusten, hankintavaihtoehtojen vertailu ja hankintakertomusten laatiminen lisäävät hankinnan kustannuksia tilanteessa, missä kustannustaso vähäisistä markkinatoimijoista johtuen on jo korkea. Hankintojen valmisteluun joudutaan käyttämään lisää aikaa ja markkinavuoropuhelupyyntöjen moninkertaistuessa aito kiinnostus osallistua vähenee.

Toimivassa markkinassa, entuudestaan hyvän markkinatuntemuksen pohjalta ja hyvin valmistelluissa hankinnoissa hallinnollinen taakka (uudet selvitystarpeet ja niiden dokumentointi) kasvaisi ilman todennettavaa vaikutusta markkinan toimivuuteen.

- **Ovatko esitetyt keinot sopivia näiden tavoitteiden saavuttamiseksi?**

Eivät ole.

Sidosyksiköiden käytön rajoittaminen

Mitä mieltä olette esityksessä ehdotetusta sidosyksiköiden vähimmäisomistusta koskevasta vaatimuksesta? Onko se mielestänne tarkoituksenmukainen ja toteuttamiskelpoinen?

Paikallisliikenneliitto lausunnossaan kantaa joukkoliikennealalla toimivaan lippu- ja maksujärjestelmäyhtiöön ja esityksen vaikutukseen kyseiseen yhtiöön ja palvelusopimusasetuksen mukaisten joukkoliikennepalvelujen tarkoituksenmukaiseen toteuttamiseen.

MIELIPITEEMME VAATIMUKSESTA

Viranomaisten määräysvallassa oleva lippu- ja maksujärjestelmä on osa avointa, oikeudenmukaista ja syrjimätöntä joukkoliikenteen kilpailuttamista. Hankintayksiköt ovat keskittäneet tämän erityisosaamisen yhteiseen sidosyksikköön, joka hankkii varsinaisista palveluista noin 70-80 % markkinoilta ja sovittaa ne toimivaksi kokonaisuudeksi. Yhtiöllä omistajina on 22 joukkoliikenteen toimivaltaista viranomaista.

Muutoksella ja yhtiön mahdollisessa omistuksen osittaisessa purkamisessa markkinaan vapautuva oman tuotannon osuus olisi vain noin 0,5 miljoonaa, (noin 3-5 henkilön vuotuinen työpanos) 12 hankintayksikön järjestettäväksi muilla tavoin. Noin 30 miljoonan euron liikennöintisopimukseen tulee uusia integraatiokustannuksia. Avoin ja syrjimätön liikennehankintojen kilpailuttaminen vaikeutuu ja markkinan toiminta heikkenee. Nykyinen skaalaeduin tuotettu palvelutaso ja kustannustehokkuus noin 20 omistajalle menetetään. Hankintayksikköjen suoraan ja yksin markkinalta hankkima palvelu olisi kalliimpi. Markkinoilla olisi lakimuutoksen voimaantultua yksi palveluntarjoaja joka ensimmäisillä hankintakierroksilla 1.7.2026 alkaen pystyisi kaikkiin toimivaltaisen viranomaisen tarvitsemiin rajapintoihin.

Sidosyksikkösääntelyehdotus on pienosakkaita syrjivä ja eriarvoistava. Esitys kaventaisi perustuslailla turvattua kuntien itsehallintoa ja rajoittaa omaisuuden suojaa. EU:n oikeusperiaatteiden mukaisesti myös julkisyhteisöjä ja niiden hankintayksiköitä tulisi kansallisessa lainsäädännössä kohdella yhdenvertaisen ja syrjimättömän kohtelun periaatteita noudattaen.

Kotimaisen hankintalaki poikkeaa hankintadirektiivin kuvaamasta sidosyksiköstä. Hankintadirektiivin mukaan yksittäiset edustajat voivat edustaa useita tai kaikkia osallistuvia hankintaviranomaisia. Direktiivi ja EU-tuomioistuimen oikeuskäytäntö korostavat sitä, että päätösvaltaa käytetään nimenomaan yhdessä ja yhteisten intressien mukaisesti. Uusi kansallinen ajatusmalli on ristiriidassa hankintadirektiiveissä ja oikeuskäytännössä korostuvan yhteisen määräysvallan ja hankintayhteistyön hyötyjä painottavan näkemyksen kanssa.

Työryhmän esitystä sidosyksikkösääntelystä tulisi muuttaa; ensisijaisesti siten, että vähimmäisomistusta koskeva 10 % rajoitus poistetaan perusteettomana, tai toissijaisesti siten, että omistusoikeuden vähimmäismäärää koskeva raja ei koske yhteishankintayksiköitä, eikä sellaisia sidosyksiköitä, jotka on perustettu tuottamaan yleisen edun mukaisia palveluita kaikille osakkaina oleville yhteisöille ja, joiden tarkoituksena ei ole tuottaa liikevoittoa ja merkittävästi harjoita kaupallista liiketoimintaa.

Lisätietoja:

SIDOSYKSIKKÖ JOUKKOLIKENNEALALLA

Sidosyksikkösääntely vaikuttaa merkittävästi julkisiin joukkoliikennehankintoihin.

Waltti Solutions Oy (aiemmalta nimeltään TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy) toimii julkisia hankintoja koskevien säädösten tarkoittamana osakkaidensa omistamana sidosyksikkönä ja yhteishankintayksikkönä. Yhtiön kaikki 22 osakasta ovat liikennepalvelulain (320/2017) 182-183 §:ssä lueteltuja toimivaltaisia viranomaisia. Yhtiön ovat 17.5.2013 perustaneet pääministeri Jyrki Kataisen hallituskaudella valtion Liikennevirasto sekä kaupunkien ja kaupunkiseutujen joukkoliikenteen järjestämisestä vastaavat toimivaltaiset viranomaiset. Tavoitteena oli mahdollistaa liikennöinnin kilpailuttaminen EU palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisesti, mahdollittaa lippujärjestelmien yhteentoimivuus eri kaupungeissa ja kasvattaa joukkoliikenteen käyttöä. Myöhemmin valtio on luopunut osakkuudesta.

Omistajista 20 omistaa alle 10 % yhtiöstä. Yhtiöjärjestyksen mukaan yhtiö on joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten voittoa tuottamaton, omakustannusperiaatteella toimiva yhtiö. Yhtiön liikevaihto vuonna 2024 oli n. 11 MEUR.

Liikennepalveluiden tarjoaminen yleisön käyttöön perustuu mm. EU:n palvelusopimusasetuksen (1370/2007 ja kansallisen liikennepalvelulain (320/2017) mukaisesti kilpailutettuihin hankintasopimuksiin. Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset toteuttavat EU-palvelusopimusasetuksen mukaisen joukkoliikennepalveluverkon hankinnat pääosin erityisalojen hankintalain mukaan.

Viranomaisen määrittelemä ja tuottama lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmä on olennainen osa avointa, oikeudenmukaista, syrjimätöntä ja tehokasta julkisen henkilöliikennepalvelun kilpailuttamista. Liikennepalveluverkon toteutus ja asiakasmaksujen kerääminen hoidetaan tasapuolisella tavalla suhteessa liikennepalvelua hoitaviin yrityksiin. Omassa hallinnassa olevalla lippu- ja maksujärjestelmällä turvataan linja-autoyrityksille vakaita ja tasapuolisia kilpailuolosuhteita liikennepalveluverkon hankinnoissa.

Omistajaviranomaisten yleishyödyllisten joukkoliikennehankintojen markkinoilta hankittu arvo on suuruusluokkaa 700 miljoonaa euroa vuodessa ja näistä noin 200 miljoonaa euroa vuodessa viranomaisilla, joiden omistusosuus Waltti-yhtiössä on alle 10 %. Esimerkiksi Kuopiossa yhtiön kautta tuotetun palvelun arvo suhteessa liikennepalveluhankintojen arvoon on noin 3 %. Muutoksella lippu- ja maksujärjestelmäyhtiöön vaikutetaan koko palveluverkoston.

Toisena merkittävänä hyötynä viranomaisten yhteistyöstä sidosyksikössä on, että yhteiseen järjestelmään osallistuminen maksaa vähemmän kuin oman järjestelmän rakentaminen. Viranomaiset saavuttavat sidosyksikköhankeillaan ja yhteistyöllään järjestelmien ylläpidossa ja kehittämisessä skaalaetuja ja kustannussäästöjä. Sama järjestelmä ja sen osat voidaan suhteellisen pienillä "räätälöinneillä" ja kustannuksilla monistaa kaikkien viranomaisten käyttöön. Korjaukset, ylläpito ja päivitykset voidaan tehdä yhteen yhteiseen järjestelmään. Verrattuna 20 erilliseen hankintaan yhtiön järjestely on kustannustehokas.

Yhtiö hankki vuonna 2024 77 % palveluista ja järjestelmäkehityksestä markkinoilta ja sen oma henkilötyö on muun muassa järjestelmien eri osien yhteensovittamista, kehitystyötä omistajille ja toimittajayhteistyötä. Järjestelmä on osin omiin immateriaalioikeuksiin perustuva, modulaarisesti rakennettu ja hankintalain säännösten mukaisesti kilpailutettu. Kilpailutukset mahdollistavat myös pienempien erityisosaamista tarjoavien yritysten palveluiden hyödyntämisen sekä säännöllisesti mahdollisuuden päästä osaksi järjestelmän kehitystyötä pitkien yhden palveluntuottajan kokonaisuuksien sijaan.

Esimerkiksi vuonna 2023 yhtiössä tehtiin palveluhankintoja yhdeksältä (9) palveluntarjoajalta. Tällä saavutetaan huomattavia skaalaetuja, kustannussäästöjä kaikille yhtiön osakkaina oleville viranomaishankintayksiköille ja vältetään riskejä sekä riippuvuutta yhdestä toimittajasta. Hankinnan jakaminen osiin edistää myös kilpailullisten markkinoiden toimintaa. Yhtiön puitejärjestelyissä on mukana hyvin eri kokoisia ja iso määrä yrityksiä. Pienet ja keskisuuret yritykset voivat kilpailla tehtävistä. Eri osa-alueiden tarjoajien ei tarvitse olla lippu- ja maksujärjestelmän toimittaja.

Jos Waltti-yhtiö purettaisiin kokonaan, markkinoilta hankittaisiin noin 11 miljoonan euron liikevaihto, mistä noin 70-80 % on aiemminkin hankittu markkinoilta. Nykyinen sidosyksikön oman työn osuus 20-30 % tarvittaisiin henkilötyönä palvelujen hankkimiseen, kehittämiseen ja yhteensovittamiseen. Tämä osuus eli noin kolme miljoonaa olisi korvattava palkkaamalla työntekijät itselle tai ostamalla hankkimisen, kehityksen ja yhteensovittamisen palveluja asiantuntijoilta eri yrityksistä. Vastuu palvelun järjestämisestä säilyy joukkoliikenteen toimivaltaisella viranomaisella.

MIELIPITEEMME EHDOTETUSTA SIDOSYKSIKÖIDEN VÄHIMMÄISOMISTUSTA KOSKEVASTA VAATIMUKSESTA, SEN LAKIPERUSTASTA, TARJOITUKSEN MUKAISUUDESTA JA TOTEUTTAMISKELPOISUUDESTA

Hankintalain 15§:än esitetty kaikkia toimialoja ilman poikkeuksia koskeva 10 % miniomistusvaatimus muuttaa pienomistajien asemaa radikaalisti. Ehdotus on pienosakkaita syrjivä ja eriarvoistava. Ehdotuksen oikeudellinen ja tosiasiallinen perusta on kyseenalainen.

Waltti Solution Oy:n tuottamat palvelut ovat olennainen osa omistajiensa yleishyödyllisiä palveluja, joita koskee oma erityislainsäädäntö. Näkemyksemme on, että kaikkia toimialoja ja kaikkia yhtiömuotoisia sidosyksiköitä, riippumatta niiden toiminnan tarkoituksesta ja erityispiirteistä, ei pitäisi käsitellä yhtenä kokonaisuutena. Toimialojen ja toiminnan oikeudelliset perusteet voivat erota olennaisesti toisistaan.

Esityksemme on, että hankintalain 15§:än esitetyistä muutoksista luovutaan, koska riittävät oikeudelliset perusteet puuttuvat.

EU:n hankintadirektiivin 12. artiklassa säädetään hankintayksiköiden hankinnoista omilta sidosyksiköiltään. Hankintadirektiivi on pantu täytäntöön kansallisella hankintalaille (1397/2016), jonka 15 §:ssä säädetään hankinnoista hankintayksikön sidosyksiköiltä.

Hankintalaissa sidosyksiköllä tarkoitetaan

- hankintayksiköstä muodollisesti erillistä ja päätöksenteon kannalta itsenäistä yksikköä ja lisäksi
- hankintayksikkö yksin tai yhdessä muiden hankintayksiköiden kanssa käyttää määräysvaltaa yksikköön samalla tavoin kuin omiin toimipaikkoihinsa ja, että
- hankintayksikkö harjoittaa enintään viiden prosentin ja enintään 500 000 euron osuuden liiketoiminnastaan muiden tahojen, kuin niiden hankintayksiköiden kanssa, joiden määräysvallassa se on.

Lisäehto on, että sidosyksikössä ei saa olla muiden kuin hankintayksiköiden pääomaa. Edellä tarkoitettu prosenttiosuus on 10, ja 500 000 euron rajoitusta ei sovelleta, kun hankintayksikön määräysvallassa olevan yksikön liiketoimintaa vastaavaa markkinaehtoista toimintaa ei ole.

Hankintayksiköiden katsotaan yhdessä käyttävän määräysvaltaa sidosyksikköön, jos

- sidosyksikön toimitelimet koostuvat kaikkien hankintayksiköiden edustajista ja
- hankintayksiköt voivat yhdessä käyttää ratkaisevaa päätösvaltaa sidosyksikön strategiaan tavoitteisiin ja tärkeisiin päätöksiin ja lisäksi
- sidosyksikkö toimii määräysvaltaa käyttävien hankintayksiköiden etujen mukaisesti.

Viimeinen kohta on hankintadirektiivin 12 artiklassa kirjoitettu muotoon: "määräysvallan alainen oikeushenkilö ei aja sellaisia etuja, jotka poikkeaisivat määräysvaltaa käyttävien hankintaviran omaisten eduista."

HANKINTALAIN JA HANKINTADIREKTIIVIN EROT

Hankintalain 15 § ei ole suora käänös EU:n hankintadirektiivistä, vaan pikemminkin tiivistelmä siitä. Yleisen periaatteen mukaisesti hankintalaki, jolla direktiivi on kansallisesti pantu täytäntöön, ei saa poiketa direktiivistä, ellei siihen ole säädöksistä tai oikeuskäytännöstä johdettavaa perustetta tai valtuutusta joltain osin.

Hankintadirektiivin 12. artiklassa sidosyksikön määrittelyä ja toiminnan perusteita on täsmennetty selvästi enemmän kuin, mitä kansallisessa hankintalaissa on todettu. Yhdenmukaisesti hankintalain kanssa edellytetään, että määräysvallan alaisen oikeushenkilön so. sidosyksikön päätöksentekuelimet koostuvat kaikkien määräysvallan käyttöön osallistuvien hankintaviranomaisten edustajista. Hankintadirektiivin mukaan "yksittäiset edustajat voivat edustaa useita tai kaikkia osallistuvia hankintaviranomaisia." Hankintalain tämä maininta puuttuu. Hankintadirektiivin valmistelussa ilmeisesti on ymmärretty, että tällainen valtuutus edustaa muita hankintaviranomaisia kuuluu normaaliin viranomaisten toimivaltansa puitteissa harjoittamaan hankintayhteistyöhön.

Merkille pantavaa on, että tällaisen valtuutuksen ja edustamisoikeuden ei hankintadirektiivin perusteella tulkita vaikuttavan valtuutuksen antavan viranomaisen asemaan siten, että se vähentäisi vaikutus- ja määräysvaltaa siten, että sidosyksikön tunnusmerkistö ei täyttyisi.

Silloin, kun sidosyksikön osakkaina on useampia, kuin yksi hankintayksikkö, edellytetään direktiivissä, kuten nykyisessä hankintalainsäädännössä, että "hankintaviranomaiset voivat yhdessä käyttää ratkaisevaa vaikutusvaltaa määräysvallan alaisen oikeushenkilön strategiaan tavoitteisiin ja tärkeisiin päätöksiin." Säädösten sisällön ja tulkinnan osalta kannattaa kiinnittää huomiota seuraavaan:

-- Kokonaisuutenaan direktiivi ja EU-tuomioistuimen oikeuskäytäntö korostavat sitä, että päätösvaltaa käytetään nimenomaan yhdessä ja yhteisten intressien mukaisesti. Tämä ilmenee myös hankintadirektiivin perusteluosassa useissa kohdin.

-- Missään kohdassa ei erikseen nosteta esiin yksittäisen hankintayksikön omistusoikeuden määrän merkitystä ratkaisevassa päätöksenteossa. Tämä seikka ei kuulu sidosyksikön eli määräysvallan alaisen hankintayksikön tunnusmerkistöön ollenkaan.

-- Myöskään EU-tuomioistuimen päätöksistä, joita on useita, ei saada tukea sille, että hankintayksiköiden omistusoikeuden määrää sidosyksikössään voitaisiin kansallisella lailla rajoittaa nyt esitetyllä tavalla.

Tuomioistuimen ratkaisuihin on merkillepantavaa lisäksi, että sidosyksikölle jo mahdollisuus käyttää yhdessä ratkaisevaa vaikutusvaltaa riittää tältä osin tunnusmerkistön täyttymiseen.

Edellä todetusta poiketen hankintalain 15 §:ä koskevassa työryhmän muutosesityksessä näkökulma on päinvastainen: yksittäisen osakkaana olevan hankintayksikön osakeomistuksen määrä ja sen tuoma määräysvalta suhteessa muihin osakkaina oleviin hankintayksiköihin vaikuttaa olevan keskeinen määräysvallan kriteeri ja mittatikka.

Uusi kansallinen ajatusmalli on ristiriidassa hankintadirektiiveissä ja oikeuskäytännössä korostuvan yhteisen määräysvallan ja hankintayhteistyön hyötyjä painottavan näkemyksen kanssa. Tämä tarkoittaa myös oikeudellista ristiriitaa. Osakeomistuksen minimimäärää korostava kanta ei ainakaan yleishyödyllisten palveluiden järjestämistä koskevassa päätöksenteossa pitäisi olla relevantti. Sen sijaan, kun kyse on yksityisomisteisesta voittoa tavoittelevasta tavallisesta liikeyrityksestä asiaa voidaan arvioida toisin.

Hankintadirektiivissä hankintayksikön tunnusmerkistöön kuuluvaa päätösvaltaa ja määräysvaltaa ei arvioida hankintayksiköiden omistusoikeuksien suuruuden perusteella. Mahdollisuutta ja oikeutusta omistuksen vähimmäismäärää koskevan rajoituksen sisällyttämiselle kansalliseen hankintalakiin ei voida johtaa myöskään EU:n perussopimuksesta, muista säädöksistä taikka EU-tuomioistuimen oikeuskäytännöstä. Määräysvaltaa tulee arvioida tapauskohtaisesti ja erikseen (esim. Tecal-tuomio C-107/98 ja Econord-tuomio C-182/11). Osakeomistuksen pieni määrä ja %-osuudet eivät EU-oikeuden perusteella vaikuta sidosyksikön tunnusmerkistön täyttymiseen. Myöskään kilpailusäännöistä ei löydy tukea työryhmän esitykselle.

Kokonaan toinen asia on, että hankintayksikön in-house-toiminnalle voitaneen kansallisesti asettaa hankintadirektiiviä tiukempia rajoja, mutta linjassa EU-oikeuden ja sen tulkintojen kanssa ja tietenkin Suomen perustuslain sallimissa rajoissa. Toiminnalle asetettavat rajoitukset ovat siis eri kategorian oikeuskysymys, kuin omistusoikeutta ja määräysvaltaa koskevat rajoitukset.

EU:n johtavien oikeusperiaatteiden mukaisesti myös julkisyhteisöjä ja niiden hankintayksiköitä tulisi kansallisessa lainsäädännössä kohdella yhdenvertaisen ja syrjimättömän kohtelun periaatteita noudattaen.

Pienten ja keskisuurten kaupunkiseutujen ja kuntien oikeuksia Kuntalain mukaiseen hankintayhteistyöhön ja yhteistoimintaan yleishyödyllisiä palveluita tuottaessa ei pitäisi kansallisella lailla perusteettomasti rajoittaa.

Kuten hankintatyöryhmän esityksestäkin ilmene, niin missään muussa EU-maassa ei ole hankintalain 15 §:ään esitetyn kaltaista sidosyksikön tunnusmerkistöä merkittävästi muuttavaa lisäystä. Hankintayksiköiden toimintaa koskevia rajoituksia joissain EU-maissa kylläkin on. Kaikissa EU-maissa meitä sitovat yhteiset EU-oikeuden säädökset ja EU-tuomioistuimen päätöksiin nojaava oikeuskäytäntö. Tämä on oikeudellisesti merkittävä ja arvokas oikeusvarmuutta ja oikeusturvaa lisäävä asia.

Hallitusohjelman kirjauksen perusteella lähdetäisiin omille kansallisille linjoille tekemällä rajauksia, jotka todennäköisesti ovat ristiriidassa direktiivien ja EU-tuomioistuimen ratkaisujen kanssa.

HANKINTALAIN 15 §:N MUUTOSesitys PERUSTUSLAIN JA KUNNALLISEN ITSEHALLINNON NÄKÖKULMASTA

Kuntien itsehallinto on perustuslain 121 §:n nojalla turvattu. Tavallisella lailla ei tulisi säätää sellaisia rajoituksia, jotka kaventaisivat kuntien itsehallintoa. Kuntalain 50 §:n 2 momentin mukaan kuntien yhteistoimintaan ei sovelleta julkisista hankinnoista annettua lakia eikä vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista annettua lakia mm., jos

- yhteistoiminnassa on kyse julkisista hankinnoista annetun lain 15 §:ssä tarkoitetulla tavalla kunnan tai kuntayhtymän hankinnasta sen sidosyksiköltä.

Siinäkin tapauksessa, että kunta päättää antaa jonkun toimivaltaansa kuuluvan käytännön toiminnon, kuten vaikkapa joukkoliikenteen palveluiden, ml. lippu-, maksu- ja

informaatiojärjestelmät hankintasopimuksella sidosyksikkönsä, taikka yksityisen palveluntuottajan tehtäväksi, säilyy vastuu palvelun järjestämisestä kunnalla.

Kunnalla on perustuslain ja kuntalain perusteella valta päättää, tuottaako se palvelun itse ns. omana työnä, antaako se palvelun yhdessä muiden kuntien kanssa perustamansa sidosyksikkönsä tehtäväksi vai kilpailuttaako se palvelun hankintasäädösten edellyttämällä tavalla. Kunnalla hankintayksikkönä on valta päättää myös yhteistyön laajuudesta eli, kuinka monen muun hankintayksikön kanssa tuota yhteistyötä harjoitetaan. Nyt yhteistyö rajattaisiin lailla koskemaan enintään kymmentä osakasta.

Palvelun tuotantotavasta ja kuntien välisen yhteistyön muodoista, laajuudesta ja sisällöstä päättäminen on kunnallisen itsehallinnon ydinaluetta kaikissa kuntien lakisääteisissä ja muissakin toimivaltaan kuuluvissa tehtävissä.

Työryhmän esitys hankintalain 15 §:n muuttamisesta säätämällä 10 %:n vähimmäisomistusta koskeva rajoitus kaventaa olennaisesti kuntien perustuslailla turvattua itsehallintoa. Lopputuloksena olisi, että kunnat hankintayksikköinä eivät voisi perustaa yli kymmenen osakkaan sidosyksikköjä. Työryhmän ehdotus on perustuslain 121 §:n vastainen.

JULKISOMISTEISSA SIDOSYKSIKÖYHTIÖISSÄ OMISTUSOSUUKSIEN MERKITYS EI OLE SAMA KUIN LIIKEYRITYKSISSÄ

Työryhmän esityksessä ei ole otettu huomioon sitä, että julkisyhteisöjen perustamat sidosyksiköt eroavat ratkaisevassa suhteessa tavallisista liiketoimintaa harjoittavista yksityisellä pääomalla rahoitettavista osakeyhtiöistä. Ehdotuksessa hankintalain 15 §:n muuttamiseksi on taustalla mahdollisesti osakeyhtiölain 5. luvun 4 §:n säännös, jonka mukaan 10 %:n osuus yhtiön osakkeista antaa eräänlaisen vähemmistösuojan ja siihen liittyvän oikeuden vaatia ylimääräisen yhtiökokouksen koollekutsumista. Puhtaiden liikeyritysten osalta tämä onkin perusteltua. Määräysvaltaan ja osingon määrään vaikuttaa vain ja ainoastaan osakkaan omistamien osakkeiden määrä.

Liikeyrityksen ja sidosyksikön asemassa olevan viranomaisten yhteistä tarkoitusta varten perustamien yrityksen rinnastaminen vähemmistösuojan näkökulmasta on sen sijaan perusteetonta. Juridisesti osakeyhtiön muodossa toimivan viranomaisyhteisöiden päätöksentekoa ja määräysvallan käyttöä ei pidä arvioida samoilla kriteereillä kuin kaupallista toimintaa harjoittavaa yksityistä pääomaa sisältävää osakeyhtiötä arvioidaan.

Edellä todettu koskee erityisesti yleishyödyllisiä palveluita tuottavia yhteisöjä. Oleellista ei esimerkiksi toimivaltaisten viranomaisten omistamassa lippu- ja maksujärjestelmäosakeyhtiössä ja muissa vastaavissa sidosyksikköyhtiöissä ole, paljonko toimivaltainen viranomaisen osakkeita omistaa, vaan saako se sidosyksiköltä tarvitsemansa palvelut ja käyttääkö se niitä, kuten hankintalain 15 §:n soveltaminen edellyttää. Jo hyvin nimellinen määräkin osakeomistusta riittää tällöin 15 §:n tunnusmerkistön täyttymiseen, kuten EU-tuomioistuimen oikeuskäytäntö osoittaa.

Sidosyksikköä ei ole perustettu osinkoa jakamaan, vaan tuottamaan palveluita osakkailleen. Tästä seuraa sekin, että osakkeilla ei normaaliin tapaan ole vaihtoarvoa. Niitä ei osteta tai myydä osakemarkkinoilla. Sen sijaan nimellinen, minimaalinen määrä osakkeita tuottaa tilanteesta riippuen suurenkin käyttöarvon eli hyödyn ja mahdollisuuden käyttää yhdessä määräysvaltaa yhtiöön lain edellyttämällä tavalla.

Julkisomisteisissa viranomaisten perustamissa yhtiöissä omistajien motiivina ovat yhteishankinnat ja omistajilleen yleensä omakustannushintaan tuottamat palvelut. Hyöty ei tule osakeomistuksen suuruuteen liittyvästä oikeudesta osinkoon, vaan yhteishankintojen ja yhteishallinnon kautta yhteiseen lukuun tuotetuista palveluista ja kustannussäästöistä sekä vaikutusmahdollisuuksista palveluiden sisältöön ja kehittämiseen. Toimivaltaisille viranomaisille osakeomistuksen määrä sidosyksikössä on useimmiten sivuseikka.

Liikeryitykset eivät ole osakkaidensa yhteistyöorganisaatioita toisin, kuin viranomaisten perustamat yhtiömuotoiset sidosyksiköt, joissa osakkaiden viranomaisyhteistyö hyödykkeiden yhteishankinnoissa ja palveluiden tuottamisessa on toimintaa ohjaava keskeinen periaate. Olennaista toimivaltaisille viranomaisille on niiden tarvitsemien palveluiden saaminen sidosyksiköltä kustannustehokkaasti yleensä omakustannushintaan ja niin, että palveluiden häiriötön saatavuus ja jatkuvuus voidaan sidosyksikön toimintaa ohjaamalla ja kehittämällä turvata. Vaikutusvaltaa ei käytetä yhtiökokouksissa äänestettäessä osingonjaosta, vaan osallistamalla yhteiseen strategiseen päätöksentekoon ja valvomalla sitä, että sidosyksiköltä hankittavat palvelut vastaavat viranomaisten tarpeita. Keskeistä omistajille ei ole se, onko sidosyksikön osakkeista 10 % vai sen alle. Tärkeää on yleisölle tarjottavien yleishyödyllisten palveluiden häiriötön turvaaminen ja varmistaminen taloudellisista suhdanteista ja toiminnan liiketaloudellisesta kannattavuudesta riippumatta.

Minkälaisia vaikutuksia esitetyllä sidosyksiköiden omistusosuuden vähimmäisvaatimuksella mielestänne on?

SIDOSYKSIKÖSÄÄNTELYN VAIKUTUS JULKISESTI HANKITUN JOUKKOLIIKENTEEEN
KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN JA KILPAILUN LISÄÄMISEEN

Tieliikenteen ja rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten toimivalta ja yleinen etu on määritelty erityislainsäädännössä. Supistamalla toimialan tai muiden yleisen edun in-house-toimintaa hallitus rajoittaisi ja vähentäisi viranomaisten toimivaltaa yleishyödyllisten palveluiden järjestämisessä. Omistusoikeuden rajaaminen ei edistä yleistä etua.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto on selvityksessään todennut, että suurimmat vaikutukset kohdistuvat niihin toimialoihin, joissa alle 10 prosenttiosuuden omistuksia on paljon. Tällaisia toimialoja ovat erityisesti yleis- ja taloushallinto, ICT ja tietohallinto sekä henkilöstö vuokraus.

Kilpailu- ja kuluttajaviraston arvion mukaan hallitusohjelman tavoitteiden mukaiset hyödyt toteutuvat, jos omistajat pystyvät korvaamaan sidosyksikkötuotantonsa markkinaehtoisella tuotannolla. Hyötyjen saavuttamiseksi markkinoilla tulee olla riittävästi kilpailua. Kilpailutuksesta saatujen hyötyjen määrä riippuu siitä, kuinka paljon sidosyksiköiden omaa tuotantoa vapautuu markkinoilta kilpailutettavaksi.

Jos Walttiyhtiö purettaisiin kokonaan, markkinoilta hankittaisiin noin 11 miljoonan euron liikevaihto, mistä noin 70-80 % on aiemminkin hankittu markkinoilta ja 20-30 % eli nykyinen oman työn osuus tarvittaisiin henkilötyönä palvelujen hankkimiseen, kehittämiseen ja yhteensovittamiseen. Tämä osuus eli noin kolme miljoonaa olisi korvattava palkkaamalla työntekijät itselle tai ostamalla hankinta-apua, kehitystä ja yhteensovittamista asiantuntijoilta eri yrityksistä.

Jos yhtiö purettaisiin osittain, eli pienimmät osakkeenomistajat jäisivät ilman palvelua, markkinoilta hankittavaksi siirtyisi noin 1,5 miljoonan euron vuotuinen liikevaihto, mistä markkinaan vapautuva oman tuotannon osuus olisi siis noin 0,5 miljoonaa, noin 3-5 henkilön vuotuinen työpanos 12 hankintayksikön järjestettäväksi muilla tavoin. Yhtiön osittaisessa purkautumisessa yhtiöön jäävät menettäisivät myös osan skaalahyödyistä ja yhtiön tehokkuudesta, jolloin niiden kustannukset nousisivat.

Yhtiön ulkopuolelle jäävät toimijat menettäisivät nykyiset lippujärjestelmänsä ja järjestelmiin yhdessä tehdyt kehittämisinvestoinnit. Voi mennä useita vuosia ennen kuin ne pääsevät maksutavoissa ja palvelusta raportoimisessa samaan palvelutasoon kuin nyt ovat.

Kun yhtiön järjestelmä ei enää olisi käytössä, viranomaiset pyrkisivät todennäköisesti hankkimaan palvelut markkinoilta. Järjestelmän ylläpito- ja käyttökustannukset (clearingpalkkiot, ylläpitomaksut, päivityskustannukset, palvelumaksut jne.) voivat jopa kaksinkertaistua.

Lippu ja maksujärjestelmän hankkimisesta, sopimuskumppanin vaihtamisesta ja lippu- ja informaatiojärjestelmän integraatiosta sekä oleviin liikennepalvelusopimuksiin että järjestelmäosista toisiinsa tulisi merkittäviä kustannuksia. Yksittäiselle ilman sidosyksikön palvelua jäävälle joukkoliikenteen viranomaiselle lisäkustannus- ja työ olisi merkittävä.

Julkisen talouden niukkuuden ollessa pysyvä tilanne, kaikki hankinnat olisi pystyttävä tekemään kustannustehokkaasti ja liikenevät resurssit tulisi käyttää varsinaisten joukkoliikennepalvelun

lisäämiseen. Palveluita jouduttaneen karsimaan kustannussyistä, kun sidosyksiköstä saatu skaalaetu menetetään. Esimerkiksi lähimaksun toteuttaminen voi olla yksittäiselle pienelle toimijalle liian kallis toiminto. Palvelujen heikkeneminen vähentäisi joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja toimivuutta.

Pienomistuksen rajoittaminen saattaa johtaa siihen, että hankintoja ei enää pystyttäisi osaamisen ja resurssien puutteellisuuden vuoksi jakamaan osiin. Paikallisia tarpeita vastaavien lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmien kehittäminen ei olisi valtaosassa maata mahdollista, vaan hankittaisiin valmiituotteita ja kokonaisjärjestelmiä. Pienillä toimijoilla ja joukkoliikennepalveluilla ei ole tarvittavaa neuvotteluvoimaa isoja ICT -yhtiöitä vastaan. Riskinä on toimittajaloukku.

Markkinoilla olisi ensimmäisissä (monivuotisissa) kilpailuissa vain yksi toimija, joka pystyy hankintayksiköiden n tarvitsemiin rajapintoihin ja tietoyhteyksiin erityislainsäädännön alaisen koulumatkatuen maksatuksessa.

Toinen vaihtoehto on, että vastuu lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmistä ulkoistetaan liikenteenharjoittajien vastuulle nykyisten liikennöintisopimusten sopimuskausien päättymisen jälkeen kilpailutettavissa uusissa sopimuksissa. Liikenteenharjoittajien liiketoimintariski kasvaa ja varsinkin pienempien yrittäjien mahdollisuudet osallistua tarjouskilpailuihin vaikeutuisi. Suurilla liikenteenharjoittajilla on jo nykyisin omat järjestelmänsä markkinaehtoisessa liikenteessä. Tämä suosisi suurempia liikenneyhtiöitä ja heikentäisi kilpailutilannetta joukkoliikenteen markkinoilla. Tässäkin tilanteessa markkinoilla olisi ensimmäisissä kilpailuissa vain yksi toimija, joka pystyy keskeisiin joukkoliikenneviranomaisen edellyttämiin toimintoihin.

Joukkoliikenneviranomaisten yhteisen lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmän tuomien mittakaavaetujen menettäminen kasvattaisi joukkoliikenteen kustannuksia kaikilla nykyisen sidosyksion omistajilla erityisesti pienissä kunnissa, mikäli ne jäisivät yhtiön ulkopuolelle. Ne menettäisivät myös keskitetyn erikoisalan osaamisen. Nyt yksillä kustannuksilla saadaan 20 osakkaalle palvelu verrattuna 20 erikseen tehtyyn hankintaan.

Arviomme mukaan myös liikennepalvelulain tarkoittama yhteentoimivuus heikkenisi. Kolmansien osapuolten rajapintaratkaisujen määrä ja transaktiokustannukset lisääntyisivät, jos kilpailutuksen lopputuloksena monet eri toimijat valikoituisivat pienten ja keskisuurten joukkoliikenneviranomaisten lippujärjestelmän sopimuskumppaneiksi.

Vastaavasti kuin kilpailun avauduttua linja-autoliikenteessä joudutaan raidemarkkinan avoimuutta ja tasapuolisen kilpailuttamisen edellytyksiä miettimään, kun suunnitellaan ostoliikenteen hankintoja raiteilla. Yksi osa markkinalle tuloa on kysymys, millaista lippujärjestelmää voidaan palveluntarjoajilta vaatia ja olisiko vaadittu taso kilpailun este.

Liikenteen ostaja joutuu ottamaan liikennepalvelua hankkiessaan kantaa myös lipputyyppeihin, hintoihin ja lippujen saatavuuteen eri tavoilla tai käyttöoikeussopimusoperaattorin liikkumavaraan hinnoittelussa, vaikka jättäisikin lippujärjestelmät liikenneoperaattorien hoidettavaksi.

Laki liikenteen palveluista määrää viranomaiset sovittamaan eri toimijoiden palveluja yhteentoimivaksi ja määrää millaisia lippujärjestelmiä ja rajapintayhteistyötä on kyettävä tekemään.

Lukuisin eri tavoin säädellyn joukkoliikenteen viranomaistoiminnan hallinnollista taakkaa ei ole järkevää lisätä. Arviomme on, että rajoittamalla sidosyksiköiden omistusta aiheutettavat haitat ylittävät epävarmat hyödyt ja kustannukset kasvavat.

- **Jos sidosyksiköitä koskeva muutos toteutetaan esitetyllä tavalla, mitä toimenpiteitä ja niistä aiheutuvia kustannuksia muutos todennäköisesti aiheuttaisi edustamanne organisaation eri toimialojen kannalta ja yleisesti?**

Jos sidosyksiköitä koskeva muutos toteutetaan esitetyllä tavalla, mitä toimenpiteitä ja niistä aiheutuvia kustannuksia muutos todennäköisesti aiheuttaisi edustamanne organisaation eri toimialojen kannalta ja yleisesti?

Henkilökuljetusmarkkinassa ja sen kehityksessä on ominaispiirteitä, jotka johtavat vähenevään yritysten määrään ja kilpailuun, eikä hankintasääntelyn kiristäminen näitä lähtökohtia muuta.

Lippujärjestelmä on olennainen osa joukkoliikenteen verkostoa ja sen tulee olla tilaajan määräysvallassa, jotta kilpailuneutraalit liikennehankinnat onnistuvat. Sidosyksikkösääntelyllä puututaan aiheettomasti viranomaishankintayksikköjen oikeuteen toteuttaa yleishyödylliset palvelunsa tarkoituksenmukaisella tavalla.

Julkisesti hankitun joukkoliikennemarkkinan tasapuolisen kilpailuttamisen (700 milj. euron vuotuinen arvo) toteutus vaikeutuu markkinoille vapautettavan sidosyksikön pienen oman tuotannon osuuden vuoksi. Osittaisessa sidosyksikön purussa markkinoilta ostettavaksi siirtyisi 0,5 miljoonaa, yhtiön purkamisessa kokonaan 3 miljoonaa euroa.

Muutoksesta seuraa suunnitteluvaihe ja monikierroksinen hallinnollisten päätösten sarja sekä omistajilla että asian käsittelyä yhtiössä. Lisäksi neuvotteluja ja muutoksia nykyisten markkinoilta hankittujen sopimusten sisällöstä. Yhtiön tilanteen selkiytyttyä seuraisi ulkopuolelle jääneiden toimenpiteitä ja päätösvaiheita korvaavista järjestelyistä. Näitä kustannuksia ei arvioida tähän lausuntoon.

Tarvittavat järjestelyt hidastavat varsinaisen palvelutehtävän ja ydintoiminnan kehitystä.

Kustannukset kaikille nykyisille omistajille nousisivat, koska kustannustehokas toteutustapa ja skaalaetu menetetään. Tulee muutuskustannuksia, integraatiokustannuksia ja kustannukset uusinvestoinnista, kun entinen omaisuus menetetään.

Osittain purkamisessa pienimmät osakkeenomistajat jäisivät ilman palvelua. Mikäli se siirtyisi markkinoilta hankittavaksi, kyseessä olisi noin 1,5 miljoonan euron vuotuinen liikevaihto, mistä markkinaan vapautuva oman tuotannon osuus olisi pieni, vuotuisesti siis noin 0,5 miljoonaa.

12 joukkoliikenteen viranomaista ei saisi nykyistä vastaavaa palvelua markkinoilta entiseen hintaan vaan kustannus olisi arviomme mukaan 1,5 – 2,0 kertainen ottaen huomioon lippu- ja maksujärjestelmän osana liikennehankintojen vaatimuksia. Vaihdos lisäisi kustannuksia yleishyödyllisen palvelun liikennehankinnoissa, niitä hoitavien yritysten ja hankintayksikön välisessä sopimussuhteessa järjestelmän vaihto- ja integraatiokustannuksina.

- **Mitä toimenpiteitä organisaationne aikoo sidosyksikön omistajana tehdä vähimmäisomistusrajaa koskevan sääntelyn seurauksena (esimerkiksi jatkuuko toiminta markkinaehtoisena, puretaanko yhtiö, pilkotaanko yhtiö, ryhdytäänkö muihin toimenpiteisiin?)**

Paikallisliikenneliitto ry on joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten yhteistyö- ja edunvalvontajärjestö. Seuraamme toimintaympäristön, EU- ja kotimaisen lainsäädännön kehitystä sekä vaikutuksia joukkoliikennemarkkinaan ja joukkoliikenteen kilpailuttamiseen.

Muutos koskettaa lähes kaikkia Paikallisliikenneliiton jäseniä. Ne ovat lippu- ja maksujärjestelmäyhtiössä erilaisilla omistusosuuksilla mukana ja vastaavat mahdolliseen muutokseen varautumisesta ja suunnittelusta itsenäisesti.

Yksi sidosyksikön omistajista on kuntayhtymäviranomainen ja muut joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset sijoittuvat päättävän lautakuntansa tai jaostonsa kanssa osaksi kunta- tai isäntäkuntaorganisaatioita. Lakimuutoksen erilaisia vaikutuksia on voitu arvioida kuntien lausunnoissa lakiesitykseen.

Nykyiset osakkaat todennäköisesti selvittäisivät kaikki mahdolliset vaihtoehdot tarvittavan palvelun hankkimiseen.

Voitaneen arvioida, että pienten ja keskisuurten kaupunkien ja kaupunkiseutujen joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset tuskin perustaisivat keskenään uusia yhteishankintayksiköitä huolehtimaan joukkoliikenteen ICT-järjestelmien suunnittelusta, hankinnoista, ylläpidosta ja kehittämisestä.

Siihen niiltä puuttuvat sekä taloudelliset, että henkilöstöresurssit. Kilpailu ja kustannustehokkuus ei lisääny, vaan pikemminkin vähenee. Kaupallisia toimijoita pienten ja keskisuurten kuntien henkilöliikenteen ICT-markkinat kiinnostavat oletettavasti niin vähän, että toimivaa kilpailua ja järkevähintaisia tarjouksia ei liene odotettavissa.

- **Minkälaisia taloudellisia tai muita hyötyjä muutoksesta todennäköisesti seuraisi?**

Arviomme mukaan muutoksesta ei ole taloudellista hyötyä nykyisille sidosyksikön omistajille. Hallinnollinen taakka lisääntyisi. Siirtymäajat ovat liian lyhyet sekä uudelleen hankintojen että omaisuuden suojan näkökulmasta.

Kilpailu- ja kuluttajaviraston arvion mukaan hallitusohjelman tavoitteiden mukaiset hyödyt toteutuvat, jos omistajat pystyvät korvaamaan sidosyksikkötuotantonsa markkinaehtoisella tuotannolla. Hyötyjen saavuttamiseksi markkinoilla tulee olla riittävästi kilpailua. Riittävä kilpailu on todennäköisintä ei-paikkaan sidotuissa palveluissa, kuten taloushallintopalveluissa ja osassa ICT-palveluita. Lisäksi Kilpailu- ja kuluttajaviraston markkinoiden lisääntynyt hyödyntäminen voi edistää innovaatioita palveluntuotannossa, koska yritykset pääsevät laajemmin kilpailemaan palveluntuotannosta. Kilpailutuksesta saatujen hyötyjen määrä riippuu siitä, kuinka paljon sidosyksiköiden omaa tuotantoa vapautuu markkinoilta kilpailutettavaksi.

Toimialat ja markkinatilanteet vaihtelevat sektoreittain, alueittain ja kilpailutilanteen osalta niin merkittävästi, että Paikallisliikenneliiton mielestä edellä kuvatun yleisen arvion ja yleisten johtopäätösten esittäminen on epävarmalla pohjalla.

Waltti Solutions Oy sidosyksikön hävittämisellä menetetään nyt markkinoilta 80 % ostettavat kustannustehokkaat ja yhtiön toimesta yhteensovitetut palvelut osakkaille. Vain pieni osa ja liikevaihto siirtyisi todennäköisimmässä yhtiön hajoamisen tilanteessa markkinoille. Tällä ei voine arvioida olevan innovaatiomerkitystä, sillä korvaavaa palvelua hankkimassa olisi toimijoita, joilla yleishyödyllisen palvelun koko, palveluun käytetyt varat ja omat viranomaisresurssit ovat pienimmät.

Nykyistä tuotantoa ei pystytä korvaamaan markkinaehtoisella tuotannolla, koska vastaavaa ja etenkin vastaavaa sisältöä ei markkinoilta ole saatavilla. Markkinoilla jo olevat valmisjärjestelmät ja niiden osat vaatisivat muutoksia, parannuksia ja jatkuvaa kehittämistä, jotta ne tyydyttäisivät toimivaltaisten viranomaisten niiden toiminnalle asettamat kriteerit.

Markkinat pääkaupunkiseudun sekä Tampereen ja Turun seutujen ulkopuolella ovat niin pienet, että markkinaehtoisesti uusien järjestelmien toteuttaminen ja käytössä olevien järjestelmien tai järjestelmän osien muutos- ja kehitystyö ei ole liiketaloudellisilla perusteilla järkevää. Kannattavaa liiketoimintaa ei ilmeisesti voida saada aikaan. Kustannukset johtaisivat kohtuuttomiin clearing-, ylläpito- ja toimenpidemaksuihin

Ovatko esitetyt sidosyksiköitä koskevat siirtymäajat mielestänne riittävät? Kuinka paljon aikaa muutoksiin tarvitaan?

Hankintalain muutokset on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2026. Sidosyksikkösääntelypykälää sovellettaisiin 1.7.2026 alkaen.

Tulisi ottaa huomioon lain säätämisen ajankohta sekä sidosyksikön muutoksiin vaadittava päätös- ja järjestelyaika.

Muutoksesta seuraa suunnitteluvaihe ja monien hallinnollisten päätösten sarja sekä omistajilla että asian käsittelyä yhtiössä. Lisäksi neuvotteluja ja muutoksia nykyisten markkinoilta hankittujen sopimusten sisällöstä. Yhtiöstä päättämisen jälkeen seuraa sen ulkopuolelle jääneiden toimenpiteitä ja päätösvaiheita korvaavista järjestelyistä, päätös hankitaanko markkinoilta. Arvioimatta edellä mainittuja sidosyksikön tulevaisuuteen liittyviä vaiheita uuden maksujärjestelmän hankintaan nyt heti aloittaen olisi 16 kuukautta.

Vaiheita; lain edellyttämä huolellinen markkinakartoitus, vaatimusmäärittelyt, tarjouspyyntöjen laatiminen, tarjousten laatimisaika, tarjousten arviointi, hankinnasta päättäminen, hankintamenettelyä koskeva kertomus, vaatimusten mukaisen järjestelmän toteutus, järjestelmän testaus, asennus ja integroiminen oleviin liikennöintisopimuksiin. Tämän lisäksi aikaa voi pidentää mahdollinen valitusvaihe ja harkinta tai vaatimus uudelleen kilpailutuksesta, jos hinta yli tilaajan varojen, tai kun vain yksi tarjous.

Lakiin kirjattu siirtymäaika ei riitä hyvin valmisteltuun hankintaan ja toimivaltaisten viranomaisten päätöksentekoprosessien läpiviemiseen. Markkinakartoituksissa tunnistettaisiin yhden tarjouksen

riski ja riski merkittävästä kustannusnoususta. Markkinoilla olisi arviolta 12 ostajaa hankkimassa itselleen palvelua 1.7.2026 alkaen.

Tarvittavat järjestelyt hidastavat varsinaisen palvelutehtävän ja ydintoiminnan kehitystä.

Muutoksesta voi seurata olemassa olevien sopimusten lainvastaisia olennaisia muutoksia, purkuja ja mahdollisesti vahingonkorvausvaatimuksia.

- **Mitä siirtymäaikaa vaativia toimenpiteitä sidosyksiköitä koskeva kirjaus aiheuttaisi?**

-

Mietinnön liitteinä olevissa eriävissä mielipiteissä on esitetty poikkeuksia sidosyksiköiden omistusosuusvaatimukseen. Tulisiko vaatimukseen säätää poikkeuksia? Minkälaiset poikkeukset olisivat tarkoituksenmukaisia?

Pidämme hankintalain 15 §:än esitettyä muutosta perusteettomana, koska se on selvässä ristiriidassa EU:n hankintadirektiivin 12 artiklan ja sitä koskevan EU-oikeuden useissa päätöksissään vahvistaman tulkinnan kanssa. Kansallisella lailla ei tällaista omistusoikeutta koskevaa rajoitusta tulisi säätää. Lisäksi esitys on käsittääksemme myös perustuslain vastainen rajoittamalla kunnallista itsehallintoa ja omaisuuden suojaa puuttumalla taannehtivasti jo tehtyihin sopimuksiin.

Sidosyksikön tunnusmerkistöön ei mielestämme voida kasalliseen hankintalakiin lisätä uutta omistajuutta rajoittavaa eriarvoistavaa ehtoa, joka tarkoittaisi, että sellainen sidosyksikkö, jonka osakkaista jonkun tai joidenkin omistusosuus olisi 10 % tai pienempi, ei täyttäisi sidosyksikön tunnusmerkistöä.

Hankintayksiköiden pitää voida viranomaistoimivaltansa puitteissa itse vapaasti määritellä omistusosuuksiensa määrä ilman, että sitä kansallisella poikkeussäädöksellä rajoitetaan. Lähtökohtana on perustuslailla turvattu kunnallinen itsehallinto. Kuntalain säädösten perusteella viranomaisilla pitää olla harkintansa mukaan oikeus päättää omistusosuuksiensa määrästä silloin, kun kyse on kuntien välisestä viranomaisyhteistyöstä ja hankintayhteistyöstä yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Työryhmän esitystä lakimuutoksiksi tulisi muuttaa ensisijaisesti siten, että vähimmäisomistusta koskeva 10 % rajoitus poistetaan perusteettomana, tai toissijaisesti siten, että omistusoikeuden vähimmäismäärää koskeva raja ei koske yhteishankintayksiköitä, eikä sellaisia sidosyksiköitä, jotka

on perustettu tuottamaan yleisen edun mukaisia palveluita kaikille osakkaina oleville yhteisöille ja, joiden tarkoituksena ei ole tuottaa liikevoittoa ja merkittävästi harjoita kaupallista liiketoimintaa.

Turvallisuus ja huoltovarmuus

Vastaako esitys turvallisuutta ja huoltovarmuutta koskeviin tarpeisiin? Onko esitetty muutos riittävä keino varmistaa turvallisuuden toteutuminen hankinnan elinkaaren aikana ottaen huomioon EU-hankintadirektiivien reunaehdot, sekä muu turvallisuutta ja huoltovarmuutta koskeva sääntely?

Vastaako esitys turvallisuutta ja huoltovarmuutta koskeviin tarpeisiin? Onko esitetty muutos riittävä keino varmistaa turvallisuuden toteutuminen hankinnan elinkaaren aikana ottaen huomioon EU-hankintadirektiivien reunaehdot, sekä muu turvallisuutta ja huoltovarmuutta koskeva sääntely?

Huoltovarmuuteen ja turvallisuuteen liittyviä seikkoja voidaan huomioida hankintojen ehdoissa, mutta tämän tulee olla vapaaehtoista.

Paikallisliikenneliiton tietojen ja kokemusten mukaan esimerkiksi kynnys sulkea pois tarjouksia tavaran alkuperän mukaan on korkea. Globaaleissa alihankintaketjuissa ja ns. eurooppalaisessa valmistuksessa on merkittävä osa kolmansien maiden tavaraa, komponentteja tai raaka-aineita. EU -sääntely koskien julkisia ajoneuvohankintoja ei toteutunut EU:n tavoittelemalla tavalla. Suurin osa sähköbussikalustosta suomalaisissa palveluissa (66 % sähköbussista Suomessa) on kiinalaisia. Kaikki jo tehdyt investoinnit huoltoon, osaamiseen ja varikoihin menetettäisiin, jos nyt jokin jo markkinalla oleva tuote kielletäisiin.

Pienten ja keskisuurten hankkijoiden tai tarjoajien on mahdotonta varmistua kaiken palveluhankinnoissa tarvittavan välineistön alkuperästä. Vastuullisuusraportointi on kehittymässä. Vastuullisuusraportoinnin oikeellisuudesta on näkemyksemme mukaan mahdotonta kuitenkaan varmistua. Sosiaalisen vastuullisuuden, työolosuhteiden ja ihmisoikeuksien toteutumisessa on linja-autoalan muutamien pohjoismaisten kokemusten mukaan nojaututtu ihmisoikeusjärjestöjen työhön.

Pidämme esimerkiksi uuden EU:n raskaan kaluston CO₂ -lainsäädäntöä epäonnistuneena julkisen hankkimisen ohjauksen näkökulmasta. Lainsäädäntö pakottaa laittamaan hankintaan teknisiä eritelmiä liittyen huoltovarmuuteen ja varaosien toimitusvarmuuteen tai toisena vaihtoehtona laittamaan huoltovarmuuden valintakriteeriksi 15-40 % painoarvolla. Suomalaisilla pienillä ja keskisuurilla tarjoajalla tai hankkijalla, ei ole tosiasiallista vaikutusmahdollisuutta tai kykyä seurata varaosien toimitusketjujen muutoksia. Olemme arvioineet, että esimerkiksi olennaisten varaosien listaaminen tarjousvaiheessa ei tuo lisäarvoa palveluhankintaan.

Vaadittavien asioiden tulee olla sellaisia, mitä pystytään seuraamaan, sanktioimaan ja mistä löytyy standardoituja dokumentteja. Tulee kerätä oppia, onko yritysvastuudirektiivillä aitoa vaikutusta markkinoihin ja toimitusketjuihin eri toimialoilla ja myönteisiä muutosvaikutuksia kaikenkokoisten yritysten toimintaan ja alihankintaketjuihin. Harkintavalta teknisistä eritelmistä ja tarjouskilpailujen ratkaisuperusteista tulee jättää hankintayksiköille. Niillä on toimialan osaaminen, markkinatuntemus sekä tieto mikä hankinnoissa ja sopimusyhteistyössä toimii.

Palveluhankinnassa laatuvaatimukset tehdään henkilökuljetusten palveluhankinnoissa mieluiten palvelun toteuttamisen näkökulmasta jättäen tekniset toteutukset markkinalle ja alihankintaketjut yritysten valittavaksi olemassa olevia lakeja noudattaen. Palvelun toteutumista henkilökuljetuspalveluissa seurataan sopimusaikana ensisijaisesti siitä näkökulmasta, että haluttu palvelutaso toteutuu. Mahdollinen alisuoriutuminen voi olla sanktioitu ja palvelun kehittämiseen ja vaatimustason ylittävää palvelutasoa voidaan palkita kannustimin.

Paikallisliikenneliiton mielestä hankintalakeja ja prosessia tulisi virtaviivaistaa sen sijaan että lisätään menettelyvaiheita ja tavoitteisiin laatusanoja. Kunnilla ja henkilökuljetusalan tilaajilla on yleistavoitteena jo muutenkin pyrkimys järjestää asukkailleen palvelut taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestäväällä tavalla.

Muun lainsäädännön, valtion ja EU:n toimenpiteiden, koskien esimerkiksi työn teettämien sääntöjä, valvontaa, toimitusketjuja, raaka-aineiden alkuperää, harmaan talouden torjuntaa ja yritysvastuun kehittymistä tulisi edistää kaiken kaupallisen toiminnan ja samalla julkisten hankintojen toteutumista vastuullisella ja huoltovarmalla tavalla.

Toimiva lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmä on yleisölle tarjottavien liikennepalveluiden järjestämisen ydinosa. Sen kautta seurataan mm. joukkoliikenteen aikataulunmukaisuutta, mahdollisia häiriöitä jne. Järjestelmissä käsitellään myös kansalaisten henkilötietoja, matkustamista jne. Tietoturvalle ja salassapidolle täytyy asettaa korkeat vaatimukset. Koordinoiduissa järjestelmissä nämä vaatimukset voidaan toteuttaa hallitummin ja luotettavammin, kuin hajautetuissa järjestelmissä.

Sidosyksikön omistajuuden rajoittaminen esitetyllä tavalla hajauttaisi ja eriyttäisi joukkoliikenteen tietoteknisiä järjestelmiä ja joukkoliikennealan tietoturvaosaamista ainakin pienten ja keskisuurten kaupunkien ja kaupunkiseutujen osalta.

Osakkaina olevat pienet ja keskisuuret toimivaltaiset viranomaiset saavat kaikki lippu- ja maksujärjestelmiä koskevat palvelut Waltti Solutions Oy:n kautta. Tämän yhteyden katkeamisella on vaikutusta myös huoltovarmuuteen.

Huoltovarmuus joukkoliikennearjessa tarkoittaa palvelun toteutumista suunnitellulla tavalla ja liikenteen hankkijan ja liikennöitsijän sekä informaatio, lippu- ja maksujärjestelmien toimittajan varasuunnitelmia erilaisissa häiriötilanteissa.

Rikosrekisteriotteen pakollisuudesta luopuminen

Rikosrekisteriotteiden pakollisesta käytöstä luopumista koskevan ehdotuksen tavoitteena on sujuvoittaa hankintamenettelyjä ja vähentää hallinnollista taakkaa.

Rikosrekisteriotteiden vaatimisesta luopumisella menettely toteutuu kuten monet lakisääteiset tai hankintayksikön asettamat velvoitteet eli tarjoaja antaa toteutumisesta vakuutuksen

- **Missä määrin muutos vaikuttaa hallinnolliseen taakkaan yhtäältä hankintayksiköiden ja toisaalta tarjoajien kannalta ja edistää näitä tavoitteita?**

-

Hankintojen ilmoittaminen

Mitkä ovat näkemyksenne hankintojen ilmoittamista koskeviin muutoksiin? Lisäävätkö ehdotetut muutokset hankintojen avoimuutta tarkoituksenmukaisella tavalla?

Suorahankintojen ilmoittaminen on kannatettavaa, jotta avoimuus lisääntyisi ja tieto julkisten hankintojen arvosta paranisi.

Muut huomiot

-

Soininen Minna
Paikallisliikenneliitto ry