

26.6.2015

Lausuntopyyntö pvm:llä 13.5.2015

Liikenneviraston lausunto hankintalakien kokonaisuudistuksesta

I OSA YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 luku Tarkoitus periaatteet ja määritelmä

Liikennevirasto pitää lähtökohtaisesti hyvänä pienten ja keskisuurien yritysten mahdollisuuksien parantamista osallistua hankintoihin. Pidämme kuitenkin tärkeänä, että tulevassa laissa säilytetään nykyisen esityksen mukaisesti hankintayksiköllä tapauskohtainen harkinta hankintojen jakamisessa osiin. Lakiehdotuksen 75 §:n mukaan hankintayksiköllä on perusteluvelvollisuus, mikäli se ei jaa hankintasopimusta osiin. Jakamatta jättämiselle on oltava asianmukaiset perusteet. Esityksen mukaan tällainen asianmukainen syy olisi esimerkiksi se, että sopimuksen toteuttaminen olisi teknisesti liian vaikeaa tai vaikeuttaisi eri sopimuskumppaneiden koordinoitua.

Liikenneviraston mielestä 4 §:n määritelmien esitysjärjestys tulisi olla joko aakkosjärjestys tai vaihtoehtoisesti muu prosessuaalinen logiikka. Lisäksi 4 § 11) -kohdan määritelmä hankinta-asiakirjoista on tulkittavissa koskemaan kaikkia hankintayksikön laatimia asiakirjoja, eikä esitetty esimerkki -luettelo ole muutoinkaan tarkoituksenmukainen.

2 luku Soveltamisala

Liikennevirasto arvostaa lakiehdotuksen 9 §:ään lisättyjä oikeudellisiin hankintoihin liittyviä poikkeuksia. Oikeudelliset hankinnat ovat usein nopeita, haastavia, yksityiskohtaisia ja edellyttävät syvää luottamusta.

3 luku Yhteishankinnat ja hankintojen varaaminen

Liikennevirasto ehdottaa 20.4 §:ssä esitettyä hankintalain soveltamisalan rajausta siirrettäväksi tarkoituksenmukaisempaan kohtaan lain 9 §:ään. Yhteishankintayksiköltä tapahtuvat hankinnat ovat olennainen osa julkisen toimijan suorittamia hankintoja ja näin ollen on tarkoituksenmukaisempaa sijoittaa soveltamisalaa koskevat rajaukset samaan lainkohtaan.

Muita yhteishankintoja koskevassa 21 §:ssä esitettyjä vastuukysymysten määrittelyjä Liikennevirasto pitää hyvänä muutoksena, sillä käytännössä yhteishankintoihin liittyvät oikeusongelmat koostuvat pääsääntöisesti vastuun määrittymisestä.

26.6.2015

4 luku Kynnysarvot ja hankinnan ennakoidun arvon laskeminen

Liikenneviraston mielestä 27.6 § selkeyttää hankinnan arvon määrittelyä tilanteissa, joissa on kyse useista erillisistä toiminnallisista yksiköistä.

PK -yritysten toimintamahdollisuuksien turvaamiseksi 31 §:n määrittelemisen yksityiskohtaisesti olisi tärkeää. Laissa ei ole perusteluosuudesta ilmenevää toista momenttia?

II OSA EU-KYNNYSARVON YLITTÄVIÄ TAVARA- JA PALVELUHANKINTOJA, RAKENNUSURAKOITA JA SUUNNITTELUKILPAILUJA KOSKEVAT SÄÄNNÖKSET

5 luku Hankintamenettelyt

Liikennevirasto kiinnittää huomiota siihen, ettei lakiehdotuksessa ole lainkaan hankintamenettelyn valintaa koskevaa säännöstä. Onko hankintamenettelyn valintaa koskeva säännös jätetty tarkoituksella pois (vrt. nykyinen HankL 24 §)? Tämä kommentti koskee myös erityisalojen hankintalakia.

Rajoitetussa menettelyssä on ehdokkaiden valinnassa käytetty termiä vertailuperuste, joka on helposti sekoitettavissa tarjousten vertailuperusteisiin. Epäselvyyden ja sekaannusten välttämiseksi olisi selkeämpää käyttää muuta termiä kuvaamaan ehdokkaiden määrän rajaamista Liikennevirasto ehdottaa käytettäväksi termiä karsintaperuste, joka kuvaisi sitä, että kyseessä on ehdokkaiden määrän karsiminen.

Lakiehdotuksen 33 §:ssä oleva viittaus hankintayksikön asettamiin vaatimuksiin jää epäselväksi, koska säännöksestä ei ilmene, missä hankintayksikkö on nämä vaatimukset asettanut. Ko. säännöstä voisi täsmentää siten, että kysymyksessä on hankintailmoituksessa esitetyt tarjoajan soveltuvuuden vaatimukset.

Liikennevirasto pitää erittäin positiivisena, että neuvottelumenettelyn käyttöedellytyksiä on laajennettu. Selventämistä kaipaa kuitenkin lain 35 § siltä osin, että 2 momentin mukaan vertailuperusteista ei saa neuvotella, mutta perustelujen mukaan vertailuperusteita voidaan kuitenkin vähäisessä määrin tarkentaa neuvottelujen kuluessa. Epäselväksi jää, mitä tämä tarkoittaa käytännössä.

Liikennevirasto on havainnut myös 35.4 §:ssä ristiriitaa, siltä osin kuin ko. kohdassa on todettu, että hankintailmoituksen muutoksista on ilmoitettava kirjallisesti kaikille mukana oleville. Liikenneviraston käsityksen mukaan hankintailmoitukseen tehtävät muutokset on edelleen tehtävä korjausilmoituksella.

Liikennevirasto pitää oikeudellisesti epäselvänä 35.4 §:n mukaista tilannetta, jossa hankintayksikön on pyydettävä tarjoajalta erillinen yksilöity suostumus tarjoajan antamien luottamuksellisten tietojen luovuttamiseen. Epäselvää on, onko tarkoituksena määritellä uusi hankintalain mukainen luottamuksellinen tieto, joka ylittää julkisuuslain salassapito-perusteet? Liikenneviraston näkemyksen mukaan tulisi pitäytyä julkisuuslain mukaisissa salassapitoperusteissa.

26.6.2015

Liikennevirasto pitää myös terminologisesti haasteellisena 35.5 §:ssä mainittua neuvottelujen *päättämisestä* ilmoittamista ja haluaa kiinnittää huomiota mahdolliseen sekaantumisvaaraan hankintaa koskevien päätöksiä osalta.

Liikennevirasto haluaa kiinnittää huomiota 37 §:n osalta siihen, että kilpailullisessa neuvottelumenettelyssä ratkaisumallien valinnan jälkeen tulisi olla mahdollista jatkaa normaalia neuvottelumenettelyä. Rajaamalla tämä mahdollisuus pois, luodaan turhaa jäykkyyttä ja ylimääräisiä rajoja eri hankintamenettelyjen välille. Lisäksi Liikennevirasto pitää turhana mainintaa kilpailullisen neuvottelumenettelyn kohdalla 37 §:ssä palkkion maksamisesta, koska palkkion maksaminen on Liikenneviraston näkemyksen mukaan täysin hankintayksikön harkintavallassa oleva asia kaikissa hankintamenettelyissä.

Liikennevirasto kiinnittää huomiota innovaatiokumppanuutta koskevassa 38 §:n 3 momentissa säädettyyn, jonka mukaan ehdokkaiden valinnassa *on arvioitava* ehdokkaiden *valmiuksia* tutkimukseen ja kehittämiseen sekä innovatiivisten ratkaisujen kehittämiseen. Säännöksestä ei ilmene, onko kysymyksessä mahdollisesti soveltuvuuden vähimmäisvaatimuksesta vai vertailuperusteesta. Lisäksi tätä koskeva säädösteksti ja perusteluteksti ovat ristiriidassa keskenään, koska lakitekstin sanamuoto on velvoittava (on arvioitava) kun taas perusteluteksti ei velvoita (tulisi arvioida).

Liikennevirasto toteaa suorahankintaa koskevasta 40 §:stä, että siinä on useita terminologisia epäselvyyksiä. Ensinnäkin epäselvää on, mitä 3 momentissa tarkoitetaan sillä, että *tarjous* ei pidetä soveltuvana? Epäselvä on, mitä tarkoitetaan sillä, että *tarjous* on hankintayksikön kannalta *tarpeeton*? Kyseisen lain kohdan perustelut ovat epäjohtomukaiset. Edelleen kyseisen lain kohdan 2 momentin 2-kohdassa todetaan lisäedellytyksenä vaadittavan muun muassa, että *järkeviä* vaihtoehtoisia tai korvaavia ratkaisuja ei ole. Liikennevirasto oudoksuu sanan "järkevä" käyttöä säädöstekstissä.

6 luku Määräajat

Liikennevirasto pitää hyvänä, että 56 §:ssä on lyhennetty vähimmäismääräaikoja. Liikennevirasto pitää kuitenkin liian ankarana, että aina kun hankintaan liittyy toteutuspaikkaan tutustumista, tulee tarjousajan olla pidempi, vaikka pidennyksen kesto jäisi hankintayksikön harkittavaksi.

Pykälän 3 momentissa annetaan keskushallintoviranomaiselle mahdollisuus sopia rajoitetun menettelyn määräajasta. Liikennevirasto pitää tätä erittäin epäkäytännöllisenä menettelynä, joka antaa mahdollisuuden tarkoitushakuisuuteen. Kohta aiheuttaa epäselvyyttä niille hankintayksiköille, jotka ohjaavat sekä keskushallintoviranomaisia, että muita hankintayksiköitä. Liikennevirasto esittää, että tältä osin ei käytetä direktiivin sallimaa harkintavaltaa, vaan kohta poistetaan.

Pykälässä käytetään termiä "kutsua" tarjousten jättämisestä ja toimittamisesta. Termien käyttö tulisi yhtenäistää. Pykälässä ja laissa muuallakin käytetään sekä termiä "kutsua jättämään tarjous", että "kutsua toimittamaan tarjous" ja perustelutekstissä käytetään termiä "pyydetään jättämään tarjoukset".

26.6.2015

7 luku Velvollisuus ilmoittaa hankinnoista ja ilmoitusmenettely

58 §:n 1 momentista puuttuu pakollisten ilmoitusten listalta sopimusmuutosta koskeva ilmoitus, joka 60 §:n mukaan on pakollinen ilmoitus. Momentin viimeinen lause jää epäselväksi ja Liikenneviraston näkemyksen mukaan se voitaisiin poistaa kokonaan. Edellä käy selkeästi ilmi, että suora hankintailmoituksen tekeminen ei ole pakollinen, joten lause ei tuo mitään lisäarvoa.

Liikennevirasto pitää hyvänä, että mahdollisuus suora hankintailmoituksen laatimiseen on laajennettu koskemaan nyt myös EU kynnysarvon alittavia hankintoja.

Liikennevirasto pitää 58 §:n 4 momentissa kuvattua uutta määräaikojen laskentatapaa epäselvänä. Momentin mukaan määräaika alkaa kulua kun ilmoitus lähetetään julkaistavaksi Hilmaan, vaikka itse ilmoitus ja tarjousasiakirjat julkaistaan Hilmassa vasta viimeistään 48 tuntia siitä, kun ilmoitus on lähetetty Hilmaan julkaistavaksi. Näin tarjousten laskenta-aika on mahdollisesti 2 vuorokautta lyhyempi kuin ilmoitettu aika. Liikenneviraston näkemyksen mukaan ei ole tarkoituksenmukaista, että määräaika alkaa kulua ennen kuin ilmoitus on julkaistu ja tarjoajien saatavilla. Lisäksi epäselväksi jää, alkaako määräaika kulua jo ennen kuin hankintailmoitus on tarkastettu Hilmassa, vai lähteekö ilmoitus suoraan Euroopan unionin viralliseen lehteen. Tämä on erityisen haasteellista korjausilmoitusten tekemisen kohdalla, jolloin on kohtuutonta, että korjausilmoitus julkaistaan vasta viimeistään 48 tunnin kuluttua korjausilmoituksen lähettämisestä Hilmaan.

Lisäksi pykälän sanamuodosta jää epäselväksi tarkoitetaanko tuolla "muualla julkaisemisella" nimenomaan ilmoittamista Hilmassa. Liikennevirasto on näin tulkinut perustuen direktiivissä käytettyyn muotoiluun "kansallisella tasolla julkaisu". Selkeyden vuoksi asia olisi hyvä ottaa esiin perusteluissa.

60 §:ssä on mainittu sopimusmuutoksia koskeva ilmoitus. Mietinnöstä ei kuitenkaan mistään käy ilmi, mistä muutoksista ilmoitus pitää julkaista tai milloin tämä ilmoitus voidaan/pitää julkaista. Ilmoituksesta ei ole ollenkaan mainintaa olennaisia muutoksia koskevassa 135 §:ssä tai säännöksen perusteluissa.

8 luku Tietojenvaihto

Lakiehdotuksen 62 §:n mukaan hankintamenettelyyn liittyvä tietojenvaihto kuten tarjoukset ja osallistumishakemukset on toimitettava sähköistä muotoa käyttäen. Tässä viestinnässä käytettävien välineiden ja niiden teknisten ominaisuuksien on oltava syrjimättömiä, yleisesti saatavilla ja yhteentoimivia yleisesti käytössä olevien tieto- ja viestintäteknologisten tuotteiden kanssa, eivätkä ne saa rajoittaa toimittajien mahdollisuuksia osallistua hankintamenettelyyn.

62 §:n osalta jää epäselväksi, mitä tarkoitetaan termillä "yleisesti saatavilla"? Ovatko esimerkiksi järjestelmät, joita käyttääkseen käyttäjä (=tarjoaja) tarvitsee salasanan hankintayksiköltä, "yleisesti saatavilla"?

26.6.2015

9 luku Hankinnan valmistelu, tarjouspyyntö ja hankinnan kohteen kuvaus

65 § Markkinakartoitus. Liikenneviraston näkemyksen mukaan tämä on hyvä uusi säännös, joka tuo sääntelyn piiriin käytännössä jo vakiintuneen menettelyn. Liikennevirasto pitää hyvänä ratkaisuna, että hankintayksikkö voi itse päättää, ilmoitetaanko markkinakartoitukseen ryhtymisestä Hilmassa tai jotain muuta menettelyä käyttäen.

66 § Ehdokkaan tai tarjoajan osallistuminen hankinnan valmisteluun. Pykälän 2 momentissa lienee tarpeen viitata myös 81 §:n 1 momentin 8 kohtaan.

68 § Tarjouspyynnön sisältö. Säännöksen 1 momentissa on kerrottu, että hankintayksikön on asetettava tarjouspyyntö, neuvottelukutsu ja niiden liitteet sähköisessä muodossa kaikkien saataville samanaikaisesti kun hankintailmoitus julkaistaan. Liikennevirasto on ymmärtänyt, että tämä säännös tulee voimaan välittömästi riippumatta 62 §:n sähköistä tietojenvaihtoa koskevasta säännöksestä. 68 §:n 2 ja 3 momentin poikkeussäännöksissä kuitenkin viitataan nimenomaan 62 §:ään. Mitä poikkeussäännöksiä noudatetaan siirtymäajalla ennen 62 §:n mukaisen sähköisen tietojenvaihtoja koskevan ratkaisun käyttöönottoa?

69 § Rajoitetussa menettelyssä hankinta-asiakirjojen saataville asettamisesta hankintailmoituksen julkaisemispäivänä vaikuttaa rajoitetun menettelyn käytettävyyteen, koska tämä kaventaa hankintayksiköiden mahdollisuutta ottaa hankinnassa huomioon ehdokkaiksi ilmoittautuneiden tarjoajien piirteet esimerkiksi erityisosaamisen.

74 §:n perusteluissa esille nostettu olennaisuus vaatimus ei ilmene säädöstekstistä.

Liikennevirasto pitää osatarjousten käsittelyä koskevia 75 §:n 2 ja 3 momenttia hyvänä selkeytyksenä.

10 luku Ehdokkaiden ja tarjoajien valinta sekä tarjouksen valinta

Hankintalain mietinnön 79 §:n 2 momentissa säädetään, että "avoimessa menettelyssä hankintayksikkö voi tarkistaa tarjousten ja osallistumishakemusten vaatimustenmukaisuuden ja vertailla tarjoukset ennen 1 tarjoajien soveltuvuuden tarkistamista." Termi "osallistumishakemus" lienee tässä yhteydessä väärä, osallistumishakemus-termiä käytetään rajoitetussa menettelyssä? Lisäksi kohdan perusteella jää epäselväksi, mitä tarkoitetaan "osallistumishakemusten vaatimustenmukaisuuden tarkistamisella" Edelleen mietinnön 79 §:n 3 momentissa säädetään, että "hankintayksikkö voi päättää olla tekemättä hankintasopimusta, jos se on todennut, ettei tarjous ole 81 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettujen velvoitteiden mukainen". Viitatussa 81 §:n kohdassa 5 viitataan tarjoajaan, ei tarjoukseen, joka on rikkonut kohdassa mainittuja velvoitteita. Mietinnön 79 §:n 3 momentin mukaiseen harkinnanvaraisen poissulkemisperusteen käyttäminen edellyttää 81 §:n 1 mom. 5-kohdan mukaisen tilanteen näyttämistä toteen tarjouksen osalta, tarjoajan osalta esitetty näyttö ei vielä ole riittävää?

26.6.2015

Mietinnön 80 §:n perusteluosuuden viimeisessä kappaleessa viitataan kaksi kertaa "harkinnanvaraiseen poissulkemisperusteeseen", ilmeisesti pitäisi viitata "pakolliseen poissulkemisperusteeseen".

Mietinnön 81 §:n 1 mom. 4-kohdassa säädetään verojen ja sosiaaliturvamaksujen maksujen laiminlyöntitilanteista ja 3 momentissa säädetään, että "edellä 1 mom. 4-kohdassa säädettyä ei sovelleta, jos ehdokas tai tarjoaja on maksanut verot tai sosiaaliturvamaksut taikka sopinut sitovasta järjestelystä niiden maksamista varten". Liikennevirasto katsoo, että 3 momenttia tulisi muuttaa siihen suuntaan, että myös sellainen tarjoaja voidaan hylätä, joka on tehnyt veroja ja/tai sosiaaliturvamaksuja koskevan maksusuunnitelman, jos verovelan määrä huomioiden tarjoajaa ei ole tarkoituksenmukaista ottaa mukaan kilpailuun. Nykyisestä laista poikkeava, mietinnön mukainen menettely on omiaan lisäämään hankintayksikön taloudellista riskiä. Lisäksi Liikennevirasto toteaa, että pelkän sitovan maksusuunnitelman tekeminen ei myöskään ole riittävää, vaan tarjoajan on tullut myös noudattaa tehtyä maksusuunnitelmaa. Liikennevirasto pitää hyvinä muutoksina 6, 7, 8, 9-kohtien mukaisia uusia harkinnanvaraisia poissulkemisperusteita.

Liikennevirasto pitää tervetulleena muutoksena mietinnön 86 §:n mukaisten teknisen suorituskyvyn ja ammatillisen pätevyyden kolmen ja viiden vuoden aikarajojen pidentämisen mahdollisuutta. Liikennevirasto pitää tarkoituksenmukaisena, että mahdollisuus määrääaikojen pidentämiseen olisi kerrottu liitteen D sijasta 86 tai 88 §:ssä.

Mietinnön 88 §:n viimeisen momentin osalta Liikennevirasto toteaa, että isoille hankintayksiköille on haasteellista pykälässä asetettu kielto pyytää tarjoajaa toimittamasta asiakirjanäyttöä, jos hankintayksiköllä on mainitut ajantasaiset asiakirjat jo "hallussaan". Liikennevirastolle saapuu lukuisia tarjouksia päivittäin ja tarjoukset ovat käsittely- ja arviointivaiheessa vain ko. hankintaa tekevien henkilöiden tiedossa. Tarjousten käsittelyssä voi helposti mennä kuukausi ja vasta tarjousten käsittely- ja arviointivaiheen päätyttyä, hankintayksikön sisällä informoidaan julkisesti saaduista tarjouksista ja niiden tarkemmasta sisällöstä.

Mietinnön 92 §:n 3 momentin mukaan "hankintayksikön on vaadittava ehdokasta tai tarjoajaa korvaamaan toimittaja, jonka voimavaroja se käyttää hyväkseen, jos kyseinen toimittaja ei täytä 79 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettuja vaatimuksia soveltuvuudesta ja pakollisista poissulkemisperusteista". Tarkoittaako siis tämä sitä, että tällaista ehdokasta tai tarjoajaa ei saa hylätä suoraan hankintailmoituksessa asetettujen soveltuvuusvaatimusten tai pakollisten poissulkemisperusteiden perusteella vaan tällaisessa tilanteessa, suoran hylkäämisen sijasta, hankintayksikön pitää esittää ensin vaatimus toimittajan vaihtamisesta? Tämä sama kysymys nousee mietinnön 78 §:n osalta, koskien alihankkijoiden poissulkemistä. Liikenneviraston näkemyksen mukaan tällainen tulkinta hidastaisi ja monimutkaistaisi hankintaprosessia merkittävästi sekä olisi vastoin tasapuolisen kohtelun periaatetta. Pykälässä tulisi täsmentää, että kohta koskee ainoastaan sellaisia alihankkijoita joiden avulla ehdokas tai tarjoaja ei osoita soveltuvuuden täyttymistä. Jos hankintayksikkö on esittänyt hankintailmoituksessa selvästi ehdokasta ja tarjoajaa koskevat soveltuvuusvaatimukset, tulee niitä vasten voida tehdä suoraan hylkäyspäätöksiä ilman edeltäviä toimittajan/alihankkijan vaihtovaatimuksia.

26.6.2015

Edelleen 92 §:n 4 momentista ei säädöstekstistä käy ilmi, että kysymys on nimenomaan ryhmittymän yhteisvastuusta sopimuskauden aikana. Tämä asia aukeaa vasta perusteluiden kautta.

Mietinnön 96 §:n mukaan tarjoajalta on vaadittava selvitys tarjouksen hinnoista tai kustannuksista, jos tarjous vaikuttaa poikkeuksellisen alhaiselta. Epäselväksi jää, onko tarkoitus, että selvityksiä pyydetään kaikilta tarjoajilta, ei vain voittajalta?

III OSA KANSALLISIA HANKINTOJA, SOSIAALI JA TERVEYSPALVELUJA SEKÄ MUITA ERITYISIÄ PALVELUHANKINTOJA SEKÄ KÄYTTÖOIKEUSSOPIMUKSIA KOSKEVAT MENETTELYT

11 luku Kansalliset menettelyt

103 §:n osalta Liikennevirasto katsoo, että pykälää olisi hyvä täydentää viittauksella 74 §:ään, joka koskee osallistumishakemusten ja tarjousten täydentämismahdollisuuksia EU-kynnysarvon ylittävissä hankinnoissa.

104 §:n osalta Liikennevirasto katsoo, että 80 §:n mukaisten pakollisten poissulkemisperusteiden soveltaminen olisi pakollista myös kansallisissa hankinnoissa. 81 §:n mukaisia harkinnanvaraisia poissulkemisperusteita tulisi voida soveltaa ilman niitä koskevaa viittoa hankinta-asiakirjoissa.

IV OSA YHTEISET SÄÄNNÖKSET HANKINTAPÄÄTÖKSESTÄ, HANKINTASOPIMUKSESTA JA OIKEUSSUOJAKEINOISTA SEKÄ ERINÄISET SÄÄNNÖKSET

Luku 14 Hankintaa koskevat päätökset ja hankintasopimus

Mietinnön 135 §:ssä säädetään hankintasopimuksen muuttamisesta sopimuskauden aikana. Pykälä jakautuu kahteen "osioon": kiellettyihin, sopimusta olennaisesti muuttaviin muutoksiin ja sallittuihin sopimusmuutoksiin. Sallittuja muutoksia ovat mm. optiolausekkeisiin perustuvat muutokset sekä lisätilauksia että muutostöitä koskevat muutokset pykälässä määriteltyjen edellytysten täytyessä. Pykälän mukaisten sopimusmuutosten, 58 §:ssä näiden osalta pakolliseksi säädetyn ilmoittamisen oikeusvaikutusten sekä mahdollisen valitusoikeuden olemassaolo ilmoituksen perusteella jää mietinnön perusteella epäselväksi. Edelleen jää epäselväksi, mitä mahdollisia oikeusseuraamuksia mahdollisen valitusoikeuden johdosta markkinaoikeus voi määrätä koskien sopimusmuutoksia ja alkuperäistä hankintasopimusta? Liikenneviraston näkemyksen mukaan sopimusmuutoksista ilmoittaminen tulisi olla vapaaehtoista ja hankintayksikön harkinnassa, kuten säädetään tällä hetkellä suorahankinnoista ilmoittamisen suhteen. Lisäksi tulevassa hankintalaissa tulisi olla yksiselitteisesti säädetty yllä olevista kysymyksistä, koska sopimusmuutokset ovat hyvin yleisiä.

Mietinnön 136 §:n mukainen 1 momentin 1-kohdan mukainen sopimuksen purkamisedellytys ja toisaalta mietinnön perustelujen mukainen esimerkki 1-kohdan mukai-

26.6.2015

sesta tilanteesta ovat jossain määrin käytännön tasolla ristiriitaisia. Hankintasopimuksen muuttaminen edellyttää sekä tilaajan että toimittajan välistä sopimista. Jos sopijapuolet ovat päätyneet yhdessä tekemään olennaisen sopimusmuutoksen, on hieman erikoista, että toinen sopijapuoli voi vedota yhdessä sovittuun olennaiseen sopimusmuutokseen purkuperusteena. Epäselväksi jää, onko oikeus purkamiseen vasta sitten, kun on tehty, vai voidaanko purkaa myös silloin, kun muutos näyttää todennäköiseltä.

15 luku Oikeussuojakeinot

156 §:n mukaan markkinaoikeuden päätökseen saa hakea muutosta vain, jos KHO myöntää valitusluvan. Liikennevirasto pitää hyvinä prosessiekonomisina muutoksina sekä valituslupaa (156 §) että muutoksenhakukieltoa (139 §) koskevia lisäyksiä.

16 luku Erinäiset säännökset

Lakiehdotuksen 164 §:n mukaan lain 8 luvun mukainen sähköinen tietojenvaihto otetaan käyttöön muiden kuin yhteishankintayksiköiden osalta lokakuussa 2018. Liikennevirasto pitää tätä hyvänä. Käytössä olevat sähköiset menettelyt, kuten projektiportaalit eivät tällä hetkellä täyttäne kilpailuttamisprosessin osalta tulevan hankintalain asettamia vaatimuksia (esim. avoimuus, avaamattomuus ja lokimerkinnät), joten siirtymäajan käyttäminen on perusteltua. Liikennevirasto katsoo, että 8 luvun voimaantuloa koskeva viittaus tulisi olla 163 §:ssä. Pykälissä käytettyä muotoilua "vanha hankintalaki" Liikennevirasto pitää huonona.

Erityisalojen hankintalaki

Siltä osin kun hankintalain ja erityisalojen hankintalain pykälät ovat yhteneväiset, soveltuvat kommentit molempiin lakiesityksiin.

Lain 8 §:ään tai sen perusteluihin Liikennevirasto toivoo lisättävän että erityisaloihin liittyviin hankintapalveluiden hankintoihin sovellettaisiin erityisalojen hankintalakia. Myös erityisaloihin liittyviin järjestelmähankintoihin (esim. junien liikennöintiin tarvittavat tietojärjestelmät) tulisi soveltaa erityisalojen hankintalakia.

Lisäksi erityisalojen lain osalta uudistamme valmistelutyön aikana esittämämme kommentit liittyen joukkoliikennepalvelujen hankintaan. Lain 8 §:n mukainen säädös tarkoittaa että joukkoliikennepalvelujen toimivaltaiset viranomaiset soveltaisivat hankkiessaan liikennepalveluja *hankintasopimuksin* palvelusopimusasetusta ja erityisalojen hankintalakia. *Käyttöoikeussopimuksien* hankinnan yhteydessä sovellettavaksi tulisivat palvelusopimusasetus, joukkoliikennelaki ja erityisalojen hankintalaki. Molemmissa tilanteissa viranomaiset soveltaisivat kuitenkin ilmeisesti myös hankintalakia, koska erityisalojen laissa on edelleen viittauksia myös tietyiltä osin hankintalakiin. Näin ollen hankinnoissa sovellettavia pykälä on käytännössä palvelusopimusasetuksessa ja jopa kolmessa eri laissa. Palvelusopimusasetuksen ja monen eri lain soveltaminen saattaa olla vaikeaselkoista käytännön toimijoille.

26.6.2015

Edelleen muut kuin joukkoliikennelaissa määritellyt toimivaltaiset viranomaiset noudattaisivat hankinnoissaan kuitenkin tavallista hankintalakia? Tämä voi osaltaan johtaa hankaluuksiin sekä hankintayksiköiden yhdenmukaisen toiminnan, että myös liikennepalveluja tarjoavien liikenteenharjoittajien keskuudessa. Myös tämä seikka on omiaan hankaloittamaan toimivaltaisten viranomaisten ja muiden hankkijoiden välisiä mahdollisia yhteishankintoja.

Liikennevirasto on jättänyt lausunnon myös lausuntopalvelu.fi -sivuston kautta.

Johtaja


Laura Kuistio

Lakimies


Virpi Kangasniemi