

**Käyttöoikeussopimuksen
tarjousasiakirjamallit
Joukkoliikenteen
hankintamenettelytyöryhmän mietintö**



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Työryhmä: pj toiminnanjohtaja Pekka Aalto,		Julkaisun laji Mietintö	
Suomen paikallisliikenneliitto ry		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä 11.3.2008	
Julkaisun nimi Käyttöoikeussopimuksen tarjousasiakirjamallit. Joukkoliikenteen hankintamenettelytyöryhmän mietintö			
Tiivistelmä Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 11.3.2008 joukkoliikenteen hankintamenettelytyöryhmän, jonka tehtävänä on ollut mm. selvittää käyttöoikeussopimusten käyttöön liittyviä näkökohtia ja arvioida, miltä osin kansalliseen lakiin tarvitaan palvelusopimusasetusta täydentäviä säännöksiä, sekä valmistella tarjousasiakirjamallit. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista astuu voimaan 3.12.2009. Palvelusopimusasetuksessa säädetään niistä toimenpiteistä ja menettelytavoista, joita toimivaltaiset viranomaiset voivat soveltaa turvatakseen kansalaisille riittävät ja laadukkaat joukkoliikennepalvelut. Samaan aikaan palvelusopimusasetuksen kanssa on tarkoitus saattaa voimaan uusi joukkoliikennelaki, jonka valmistelua varten hankintamenettelytyöryhmä on esittänyt välimietinnössään ehdotuksia joukkoliikennelain palvelusopimusasetusta täydentäviin säännöksiin, jotka koskevat keskeisesti käyttöoikeussopimukseen (konsessioihin) liittyviä hankintamenettelyjä. Hankintamenettelytyöryhmän mietinnössä on avattu palvelusopimusasetuksen soveltamista kansallisella tasolla, selvennetty käyttöoikeuden ja käyttöoikeussopimuksen sisältöä ja käyttöaluetta sekä määritelty lainsäädännössä käytettävät keskeiset käsitteet ja selvennetty niiden sisältöä. Hankintamenettelytyöryhmän tehtävänä oli valmistella myös palvelusopimusasetuksen mukaisten käyttöoikeussopimusten asiakirjamallit. Palvelusopimusasetusta soveltaessaan toimivaltainen viranomainen voi valita liikenteen järjestämistavan useista vaihtoehdoista, joista yksi on käyttöoikeussopimusten käyttäminen. Toimivaltainen viranomainen tekee käyttöoikeussopimukset tarjouskilpailun perusteella. Käyttöoikeussopimusten ero ostosopimukseen ja tilaaja/tuottajamalliin tulee olla selvä, koska hankinnassa sovellettava lainsäädäntö eroaa näiden sopimusmallien osalta merkittävästi toisistaan. Käyttöoikeussopimuksissa, erona ostosopimukseen, on suurempi yrittäjäriski ja liikenteenharjoittajan suurempi suunnittelu- ja markkinointivastuu. Käyttöoikeussopimus tuottaa oikeuden ja velvollisuuden julkisen henkilöliikenteen harjoittamiseen. Käyttöoikeus voi olla olosuhteista riippuen ulkopuoliselta kilpailulta kokonaan suojattu oikeus. Käyttöoikeussopimuksessa liikenteenharjoittajan taloudellisena korvauksena ovat pelkästään viranomaisen vahvistaman tariffin mukaiset matkalipputulot tai näiden lisäksi viranomaisen julkisen palvelun velvoitteesta maksama rahallinen korvaus. Joukkoliikennepalveluiden kysynnästä aiheutuva riski on liikenteenharjoittajalla, kuten kustannusriskikin, kokonaan tai osaksi.			
Avainsanat (asiasanat) Hankinta, käyttöoikeus, käyttöoikeussopimus, joukkoliikenne			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM: Merja Nikkinen			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 41/2009		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkojulkaisu)	ISBN 978-952-243-097-7 (painotuote) 978-952-243-098-4 (verkojulkaisu)
Sivumäärä (painotuote) 88	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenne- ja viestintäministeriö		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 11.3.2008 joukkoliikenteen hankintamenettelytyöryhmän selvittämään käyttöoikeussopimusten käyttöön liittyviä näkökohtia ja arvioimaan, miltä osin kansalliseen lakiin tarvitaan palvelusopimusasetusta täydentäviä säännöksiä. Työryhmän tehtäväksi annettiin lisäksi tarjousasiakirjamallien valmistelu. Tarkastelussa työryhmän piti ottaa erityisesti huomioon kaupunkien ja kaupunkiseutujen tarpeet. Asiakirjamallit tuli valmistella niin, että ne soveltuvat käytettäväksi myös maaseutuliikenteessä. Työssä tuli ottaa huomioon myös kutsujoukkoliikenteen soveltamismahdollisuus.

Työryhmän työn tuli muodostua seuraavista osatehtävistä:

1. Käyttöoikeussopimusten käyttöalue
2. Käyttöoikeussopimusten keskeinen sisältö
3. Hankintamenettelyn aikataulu
4. Yleisen säännön käyttöön liittyvät näkökohdat
5. Ehdotukset siitä, mistä hankintamenettelyyn liittyvistä seikoista tulisi säätää lailla
6. Tarjousasiakirjamallien valmistelu

Työryhmä antoi tehtävästään välimietinnön kesäkuussa 2008 ja työryhmän tuli saada työnsä valmiiksi 31.12.2008 mennessä. Tarjousasiakirjamallien valmistelua varten työryhmä anoi työlleen lisääaikaa. Loppuraportin ja asiakirjamallien valmistelua varten työryhmän määräaikaa pidennettiin 10.12.2008 niin, että työryhmän työn tuli olla valmis 30.4.2009 mennessä.

Työryhmän puheenjohtajana on toiminut Suomen Paikallisliikenneliitto ry:n toiminnanjohtaja Pekka Aalto ja jäsenenä yli-insinööri Marcus Merin/LVM, neuvotteleva virkamies Irja Vesanen-Nikitin/LVM, ylitarkastaja Seppo Huttunen/Itä-Suomen lääninhallitus, joukkoliikennejohtaja Sirpa Korte/Turun kaupunki, kunnossapitopäällikkö Jaakko Ylinampa/Oulun kaupunki, joukkoliikennelogistikko Timo Ahokanto/Lahden kaupunki, liikenneinsinööri Silja Siltala/Kuntaliitto, lakiasioiden erityisasiantuntija Tuuli Tarukannel/Kuntaliitto 10.8.2008 asti ja 11.8.2008 lähtien lakimies Markus Ukkola/Kuntaliitto sekä osastopäällikkö Ari Heinilä/LAL. Työryhmän sihteereinä ovat toimineet yli-insinööri Marcus Merin ja neuvotteleva virkamies Irja Vesanen-Nikitin (9.12.2008 saakka) ja 10.12.2008 lähtien ylitarkastaja Merja Nikkinen.

Työryhmä on kokoontunut 16 kertaa.

Linja-autoliitto jätti eriävän mielipiteen hankintamenettelytyöryhmän mietintöön.

Saatuaan tehtävänsä päätökseen työryhmä luovuttaa mietintönsä kunnioittavasti liikenne- ja viestintäministeriölle.

Helsingissä 30. päivänä huhtikuuta 2009

Pekka Aalto

Timo Ahokanto

Ari Heinilä

Seppo Huttunen

Sirpa Korte

Marcus Merin

Silja Siltala

Markus Ukkola

Irja Vesanen-Nikitin

Jaakko Ylinampa

Merja Nikkinen

Sisällysluettelo

Työryhmän luovutuskirje

Joukkoliikenteen hankintamenettelytyöryhmän mietintö	1
I TAUSTA	1
1 Johdanto	1
1.1 Työryhmän toimeksianto ja tehtävä	1
1.2 Linja-autoliikenteen nykyiset tuotantomallit ja julkinen rahoitus	2
1.3 Keskeisten käsitteiden merkityksestä	3
1.4 Käyttöoikeussopimusten asiakirjamallit	3
2 Palvelusopimusasetuksen sisältö sekä huomioita soveltamisesta kansallisella tasolla	4
2.1 Palvelusopimusasetuksen tarkoitus ja soveltamisala	4
2.2 Viranomaisen käytössä olevat keinot	5
2.3 Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten ja yleisten sääntöjen pakollinen sisältö	5
2.4 Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen	6
2.5 Korvauksen määrä	7
2.6 Julkaiseminen	7
2.7 Siirtymäkausi	8
2.8 Yhteensopivuus perustamissopimuksen kanssa	9
II TYÖRYHMÄN KÄSITTELEMÄT KYSYMYKSET	9
1 Käyttöoikeussopimusten sisältö ja käyttöalue	9
1.1 Käyttöoikeussopimuksia koskevat säädökset	9
1.2 Käyttöoikeussopimus ja ero ostosopimukseen	10
1.3 Käyttöoikeussopimusten myöntäminen	11
1.4 Käyttöoikeussopimusten sisällön periaatteet	11
1.5 Käyttöoikeussopimusten soveltaminen, käyttöalue ja johtopäätöksiä	13
2 Hankintamenettelyn aikataulu	14
3 Yleisen säännön käyttöön liittyvät näkökohdat	16
3.1 Yleisen säännön pääperiaatteet	16
3.2 Yleisen säännön sisältö	17
3.3 Yleisen säännön käytettävyyteen vaikuttavia seikkoja	17
4 Hankintamenettelyn huomioiminen joukkoliikennelaissa ja hankintalaissa	18
5 Lopuksi	20
LIITE 1 Linja-autoliikennepalvelujen tuotantomallit ja käytännöt henkilöliikennelain mukaan	
LIITE 2 Linja-autoliikenteen julkinen rahoitus, palveluiden ostaminen ja julkinen tuki	
LIITE 3 Henkilöliikennettä koskevassa lainsäädännössä esiintyvät käsitteet	

Käyttöoikeussopimuksen tarjousasiakirjamallit:

Tarjouspyyntö (käyttöoikeussopimus)

Liite 1: Käyttöoikeussopimuksen yleiset ehdot

Liite 3a: Linja-autoliikenteen käyttöoikeussopimuksen yleiset palvelutasomääritykset kaupunki- ja lähiliikenteessä (esimerkki)

Liite 3b: Tarjouskilpailun kohteen nro x käyttöoikeussopimuksen erityiset palvelutasomääritykset (esimerkki)

Liite 8: Käyttöoikeussopimus linja-autoliikenteen hoitamisesta

Liite 9a: Käyttöoikeussopimuksen linja-autoja koskevat vaatimukset (esimerkki kaupunki- ja lähiliikenteestä)

Liite 9b: Käyttöoikeussopimuksen linja-autoja koskevat vaatimukset (esimerkki maaseutuliikenteestä)

Eriävä mielipide/Linja-autoliitto

JOUKKOLIIKENTEEN HANKINTAMENETTELYTYÖRYHMÄN MIETINTÖ

I. TAUSTA

1. Johdanto

1.1. Työryhmän toimeksianto ja tehtävä

Palvelusopimusasetuksessa säädetään niistä toimenpiteistä ja menettelytavoista, joita toimivaltaiset viranomaiset voivat soveltaa turvatakseen kansalaisille riittävät ja laadukkaat joukkoliikennepalvelut. Näitä toimenpiteitä ovat sopimusten tekeminen liikenteenharjoittajien kanssa ja hintoja koskevien yleisten sääntöjen antaminen. Sopimuksia edeltää neuvottelumenettely tai tarjouskilpailu.

Tarjouskilpailua järjestettäessä viranomainen voi soveltaa joko hankintadirektiivien tai palvelusopimusasetuksen mukaista menettelyä. Viimeksi mainittua sovelletaan käyttöoikeussopimukseen eli konsessioihin. Tältä osin asetuksen säännökset ovat yleispiirteiset, mistä johtuen asetuksen lisäksi tarvitaan kansallisia täytäntöönpanonormeja.

Henkilöliikennelain kokonaisuudistuksen jälkimmäisen osan valmistelu on aloitettu syksyllä 2007. Tavoitteena on, että laki tulee voimaan samanaikaisesti palvelusopimusasetuksen kanssa. Yhtenä valmistelun osana on palvelusopimusasetuksen menettelytapanormeja täydentävien säännösten valmistelu. Näiden säännösten kattavuus ja asiaan liittyvien oikeusturvanäkökohtien huomioon ottaminen voidaan parhaiten varmistaa tarkastelemalla asiaa soveltajien näkökulmasta. Soveltajia ovat toisaalta joukkoliikenteen järjestämisestä vastaavat viranomaiset ja toisaalta liikennepalveluja tuottavat liikenteenharjoittajat.

Liikenne- ja viestintäministeriön alustavan arvion mukaan käyttöoikeussopimuksia sovellettaisiin lähinnä kaupunkiseuduilla. Hankintamenettelyyn liittyvän valmistelutyön minimoimiseksi ja riittävän yhdenmukaisten käytäntöjen varmistamiseksi on tarkoituksenmukaista valmistella hankintamenettelyssä tarvittavien asiakirjojen malli. Malliasiakirjoista on aikaisempia myönteisiä kokemuksia ja niiden laatimista on pidetty esimerkillisenä toimintatapana.

Työryhmän tehtävänä on ollut selvittää käyttöoikeussopimusten käyttöön liittyviä näkökohtia ja arvioida, miltä osin kansalliseen lakiin tarvitaan palvelusopimusasetusta täydentäviä säännöksiä, sekä valmistella tarjousasiakirjamallit. Tarkastelussa tulee ottaa erityisesti huomioon kaupunkien ja kaupunkiseutujen tarpeet. Asiakirjamallien tulee kuitenkin soveltua käytettäväksi myös maaseutuliikenteessä. Kutsujoukkoliikenteen soveltamismahdollisuus tulee ottaa työssä huomioon.

Työryhmän työ muodostuu seuraavista osatehtävistä:

1. Käyttöoikeussopimusten käyttöalue

2. Käyttöoikeussopimusten keskeinen sisältö
3. Hankintamenettelyn aikataulu
4. Yleisen säännön käyttöön liittyvät näkökohdat
5. Ehdotukset siitä, mistä hankintamenettelyyn liittyvistä seikoista tulisi säätää lailla
6. Tarjousasiakirjamallien valmistelu

Työryhmän antoi välimietintönsä kohdissa 1-5 mainituista osatehtävistä 15.6.2008. Tämä mietintö perustuu välimietintöön ja siihen tehtyihin tarkennuksiin ja lisäyksiin. Työryhmä on kuullut asiantuntijoina vanhempaa hallitussihteerinä Kyllikki Silvennoista työ- ja elinkeinoministeriöstä ja lakimiehiä Markus Ukkolaa ja Tuuli Tarukannelta Kuntaliitosta sekä tietojärjestelmä vastaava Kimmo Sinisaloa Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnasta ja lakimies Rain Mutkaa Helsingin kaupungin liikennelaitokselta.

Toimeksiannon mukaisten selvitysten tekeminen eteni hyvässä hengessä. Myös uusia käytännöllisiä kysymyksiä ja ongelmia on tuotu esiin ja niihin on etsitty yhdessä vastauksia.

1.2. Linja-autoliikenteen nykyiset tuotantomallit ja julkinen rahoitus

Nykyisin säännöllisiä linja-autoliikennepalveluja tuotetaan kolmella eri tavalla:

- palvelut perustuvat linjaliikennelupiin ja tarvittaessa niitä täydentäviin liikenteen ostoisiin;
- tilaaja- tuottajamalliin, jollainen on käytössä YTV-alueella, Helsingissä ja Turussa sekä osin Tampereella ja, jossa palvelut hankitaan kilpailuttamalla ;
- viranomaisen omaan tuotantoon, jollainen Tampereen kaupungissa käytössä oleva järjestelmä pääosin on.

EU:n palvelusopimusasetus N:o 1370/2007 (EY) astuu voimaan 3.12.2009. Se korvaa mm. nykyisen palveluvelvoiteasetuksen ja aiheuttaa muutoksia myös kansallisessa lainsäädännössä. Nykyinen henkilöliikennelaki korvataan samaan aikaan voimaan astuvalla uudella joukkoliikennelailalla, joka on pääasiassa palvelusopimusasetuksen täytäntöönpanolaki.

Edellä todetun muutoksen ja uudistuksen toteuttamisen lähtökohtana ovat linja-autoliikenteen nykyiset tuotantomallit.

Mietinnön *liitteeksi 1* on otettu tiivistelmä Suomen joukkoliikenteen nykyisestä järjestämistavasta. Tämä on tarpeellista kokonaiskuvan saamiseksi ja, koska

palvelusopimusasetuksen voimaan tulosta johtuvien muutosten ymmärtämisen ja täytäntöönpanon lähtökohdan muodostaa nykyinen järjestelmä.

Mietinnön *liitteeseen 2* on otettu tiivistelmä myös julkisen liikenteen rahoituksesta, palveluiden hankinnasta ja lipputuista.

1.3. Keskeisten käsitteiden merkityksestä

Jo työn alkuvaiheessa työryhmä piti tarpeellisena määritellä lainsäädännössä käytettävät keskeiset käsitteet ja selvittää niiden sisältöä. Käytännössä on aiheutunut sekaannusta siitä, että EU:n palvelusopimusasetuksen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista) mukaisille käsitteille annetaan usein hieman toisistaan poikkeava sisältö.

Osasyynä tähän on sekin, että palvelusopimusasetus tuo joukkoliikenteen toimialan kielenkäyttöön joukon aivan uusia käsitteitä, joiden sisältö ainakin suomalaisessa alan keskustelussa on vielä selkiintymätöntä. Myös joidenkin käsitteiden sisältö voi palvelusopimusasetuksessa poiketa siitä, miten meillä ne yleensä ymmärretään. Tämä vaikeuttaa yhtenäisen näkemyksen saavuttamista asetuksen tulkinnasta. Käsitteiden määrittelyllä ja niiden sisällön ymmärtämisellä on olennainen merkitys palvelusopimusasetuksen soveltamisessa.

Tärkeimpien lainsäädännössä esiintyvien käsitteiden määrittelyt on koottu tämän mietinnön *liitteeseen 3*.

1.4. Käyttöoikeussopimusten asiakirjamallit

Toimeksiantonsa mukaisesti työryhmä on valmistellut myös palvelusopimusasetuksen mukaisten käyttöoikeussopimusten asiakirjamallit. Työ on ollut vaativa, ei vähiten siitä syystä, että käyttöoikeussopimuksista ei joukkoliikenteen toimialalla ole tietävästi mitään kokemusta. Jo tässä vaiheessa huomautetaan, että asiakirjamallit eivät ole toimivaltaisia viranomaisia sitovia, vaan jokainen käytännön tilanne on arvioitava erikseen. Asiakirjamallit koskevat kilpailutettavaa liikennettä. Laatimisessa on ollut lähtökohtana ”päämarkkina” eli kaupunkimainen liikenne, johon käyttöoikeussopimukset parhaiten soveltuisivat. Valmistelussa on huomioitu kuitenkin myös haja-asutusalueiden liikenne ja ns. palveluliikenne. Ilman olosuhteiden edellyttämiä tarvittavia muutoksia ne eivät viimeksi mainittuun liikenteeseen sovellu. Kyse on kuitenkin vain ns. hienosäädöstä.

Asiakirjojen laatimisen yhteydessä havaittiin hyväksi liittää niihin työryhmän omia kommentteja ja soveltamisohjeita, jotta toimivaltaiset viranomaiset ymmärtäisivät kiinnittää huomiota tärkeimpiin esille tuleviin käytännön yksityiskohtiin.

Käyttöoikeussopimuksen tarjousasiakirjojen mallit ovat liitteenä.

2. Palvelusopimusasetuksen sisältö sekä huomioita soveltamisesta kansallisella tasolla

2.1. Palvelusopimusasetuksen tarkoitus ja soveltamisala

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten N:o 1191/69 ja 1107/70 kumoamisesta (palvelusopimusasetus) on annettu 23.10.2007. Asetus tulee voimaan 3.12.2009.

Asetusta sovelletaan yleishyödyllisten liikennepalvelujen tarjoamiseen, kun julkisen henkilöliikenteen toimivaltainen viranomaisella haluaa varmistaa julkisen liikenteen palvelutason sellaiseksi, että sen syntyminen ei ole mahdollista markkinaehtoisesti.

Yleishyödyllisten palvelujen varmistamisella viranomaiset voivat tavoitella markkinoilla käytävän kilpailun pohjalta tuotettuja palveluja runsaampia ja laadukkaampia palveluita sekä edullisempia hintoja.

Toimivaltaisen viranomaisen valittavana on neljä vaihtoehtoista mallia:

- 1) Kaikki liikennepalvelut tuotetaan markkinaehtoisesti kaupalliselta pohjalta.
- 2) Osa liikenteestä syntyy kaupalliselta pohjalta ja osa on sellaista liikennettä, johon asetusta sovelletaan. Erilaiset kombinaatiot ovat mahdollisia.
- 3) Kaikki liikennepalvelut tuotetaan asetuksen mukaisesti.
- 4) Viranomaisella tuottaa liikennepalvelut itse tai käyttäen sisäistä liikenteenharjoittajaa.

Palvelusopimusasetusta sovelletaan toimivaltaisen viranomaisen määräämiin julkisen palvelun velvoitteisiin tai niitä koskeviin sopimuksiin. Asetuksessa vahvistetaan ne ehdot, joiden mukaisesti toimivaltainen viranomaisella voivat korvata liikenteenharjoittajille julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä aiheutuvat kustannukset ja myöntää yksinoikeuksia julkisen henkilöliikenteen harjoittamiseen.

Asetusta sovelletaan raideliikenteeseen ja maantieliikenteeseen. Jäsenvaltio voi halutessaan soveltaa asetusta myös sisävesiliikenteeseen ja tietyin rajoituksin myös kansalliseen meriliikenteeseen. Asetuksen pääasiallinen soveltamisala on kansallisessa liikenteessä. Sitä sovelletaan myös kansainväliseen liikenteeseen, jos soveltamisen edellytykset täyttyvät.

Pelkästään kaupalliselta pohjalta harjoitettava ns. markkinaehtoinen liikenne jää asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Sitä koskevat mm. EU:n perussopimuksen taloudellista kilpailua koskevat säännöt ja valtiontukia koskevat säännöt.

Pelkistetysti ja yhteenvedona voidaan todeta, että 3.12.2009 alkaen joukkoliikennepalveluiden tuotanto tapahtuu joko markkinaehtoisesti, perustuen taloudelliseen kilpailuun tai palvelusopimusasetuksen mukaisesti, perustuen säänneltyyn kilpailuun. Markkinaehtoisessa, palvelusopimusasetuksen ulkopuolelle jäävässä liikenteessä yksinoikeudet eivät ole mahdollisia. Siinä sovelletaan EU:n perustamissopimuksen määräyksiä ja varsinkin kilpailusääntöjä, kuten PSA:ssa on todettu. Palvelusopimusasetuksen mukaisessa liikenteessä kyse on aina viranomaisten puuttumisesta markkinoiden toimintaan, jolloin oikeudet palveluiden tuottamiseen myönnetään pääsääntöisesti kilpailuttamalla ja tällöin myös yksinoikeudet ovat sallittuja.

2.2. Viranomaisen käytössä olevat keinot

Asetuksessa säädetään niistä keinoista, joita käyttäen viranomainen voi toimia julkisen henkilöliikenteen alalla. ”Kun toimivaltainen viranomainen päättää myöntää valitsemalleen liikenteen harjoittajalle minkä tahansa luonteisen yksinoikeuden ja /tai korvauksen julkisen palveluiden velvoitteen täyttämistä, tämän viranomaisen on myönnettävä se julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen puitteissa” (PSA 3 artikla 2.kohta). Vahvistettaessa kaikille matkustajille tai tietyille matkustajaryhmille matkalippujen enimmäishintoja vaihtoehtona on yleisen säännön käyttäminen (PSA 3 artikla 3.kohta).

Kun toimivaltainen viranomainen puuttuu eli yleisessä intressissä sääntelee palveluiden tuotantoa tai hinnoittelua, se tapahtuu tekemällä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Kyseessä ei kuitenkaan aina ole perinteinen kaksipuolinen, sopimuksenvarainen oikeustoimi. Julkisen palveluhankintoja koskevan sopimuksen käsite on laaja, kattaen ”minkä tahansa luonteisen yksinoikeuden ja /tai korvauksen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä”. (Asetuksen 2. artikla i-kohta)

Jäsenvaltiot saavat olla soveltamatta asetusta sellaisiin yleisiin sääntöihin, joilla vahvistetaan enimmäishinnat koululaisille, opiskelijoille, harjoittelijoille ja liikuntarajoitteisille. Tällaisista toimenpiteistä on kuitenkin ilmoitettava (notifioitava) komissiolle perustamissopimuksen 88 artiklan mukaisesti ja niihin sovelletaan yleistä valtioneutukia koskevaa järjestelyä.

2.3. Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten ja yleisten sääntöjen pakollinen sisältö

Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten ja yleisten sääntöjen sisällöstä on asetuksessa yksityiskohtaiset määräykset. Sekä sopimuksissa, että yleisissä säännöissä on määriteltävä julkisen palvelun velvoitteet ja niiden maantieteellinen soveltamisalue. Lisäksi on määriteltävä etukäteen parametrit, joiden mukaan korvaus lasketaan niin, että liialliselta korvaukselta vältytään. Etukäteen on määriteltävä myös yksinoikeuksien luonne ja laajuus, kustannusten jakamista koskevat säännöt ja matkalippujen myynnistä saatavien tulojen jakamista koskevat järjestelyt.

Sopimusten pitää olla määräaikaista. Pääsäännön mukaan linja-autoliikenteessä enimmäisaika on kymmenen vuotta ja raideliikenteessä 15 vuotta. Lisäksi voidaan käyttää em. pääsäännöstä poikkeavia voimassaoloaikoja tietyissä perusteluissa tilanteissa.

Toimivaltaiset viranomaiset voivat vaatia valittua liikenteenharjoittajaa myöntämään palvelujen tarjoamiseen aikaisemmin osallistuneelle henkilöstölle samat oikeudet, jotka se olisi saanut, mikäli kyseessä olisi ollut liikkeenluovutus. Tämä ei kuitenkaan rajoita kansallisen tai yhteisöoikeuden soveltamista, eikä työehtosopimuksen soveltamista.

Toimivaltaiset viranomaiset voivat myös kansallisen lainsäädännön nojalla asettaa laatuvaatimuksia. Sopimuksissa ja tarjouskilpailuasiakirjoissa on osoitettava alihankintaa koskevat rajaukset. Sopijaosapuolena olevan liikenteenharjoittajan on itse hoidettava suurempi osa palvelusta. Alihankinnan käyttöä ei kuitenkaan ole rajoitettu, jos sopimus kattaa liikenteenharjoittamisen lisäksi myös suunnittelua ja rakentamista. Käyttöoikeussopimusten kannalta viimeksi todettu on tärkeä huomata.

2.4. Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen

Asetus ei rajoita, eikä muuta hankintadirektiivien soveltamista. Siten linja-autoliikennettä ja raitiovaunuliikennettä koskevat tavanomaiset julkisia hankintoja koskevat sopimukset on tehtävä direktiivien mukaisesti. Poikkeuksen muodostavat käyttöoikeussopimukset. Palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 1.kohdan mukaan palveluja koskeviin käyttöoikeussopimuksiin hankintadirektiivejä ei sovelleta, kuten edellä on todettu. Silloin, kun sopimukset tehdään direktiivien mukaisesti, asetuksen kilpailuttamisvelvollisuuden poikkeuksia ja siirtymäaikaa koskevia kohtia ei sovelleta. Tämänkin seikka on tärkeä pitää mielessä.

Toimivaltainen paikallinen viranomainen voi päättää tarjota itse julkisia henkilöliikennepalveluja. Se voi myös tehdä sopimuksia ilman tarjouskilpailua oikeudellisesti erillisen yksikkönsä (sisäinen liikenteenharjoittaja) kanssa. Tätä koskien asetuksessa on yksityiskohtaisia määräyksiä. Ne koskevat viranomaisen määräysvallan arvioimista ja toiminnan alueellisia rajoituksia sekä tilannetta, jossa paikallista viranomaista ei jossakin jäsenvaltiossa lainkaan ole ja lisäksi alihankinnan rajoituksista.

Toimivaltaiseksi viranomaiseksi katsotaan myös viranomaisten ryhmittymä. Tällöin ryhmittymä voi päättää tarjota palvelut itse tai tehdä julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen ilman tarjouskilpailua vähintään yhden ryhmittymään kuuluvan paikallisen toimivaltaisen viranomaisen määräysvaltaan kuuluvan liikenteenharjoittajan kanssa. Tämä asia on syytä huomioida kansallisessa lainsäädännössä. Ainakaan mahdollisuutta ei tulisi rajoittaa. Hankintatyöryhmä esittää erillisen selvityksen tekemistä niistä mahdollisuuksista ja rajoitteista, jotka palveluiden hankkimiseen näissä tilanteissa liittyvät. Mahdollisia ongelmia voi syntyä sen seurauksena, että muodostetaan uusia alueellisia toimivaltaisia vi-

ranomaisia joko erillisinä oikeushenkilöinä tai viranomaisien ryhmittäminä. On huomioitava myös lainsäädännön eroavaisuuteen liittyvät seikat linja-autojen ja raitiovaunujen sekä metrojunien ja raskaan raideliikenteen osalta.

Silloin kun toimivaltainen viranomaisinen turvautuu ulkopuoliseen liikenteenharjoittajaan, sopimukset on pääsäännön mukaan tehtävä tarjouskilpailun perusteella. Pääsäännöstä poikkeaminen on mahdollista vain kolmessa asetuksen 5 artiklan 4, 5 ja 6 kohdissa mainituissa tilanteissa, kun toimivaltainen viranomaisinen niin päättää:

- Kilpailuttamisvelvollisuus ei koske kynnysarvojen alle jääviä sopimuksia. Yleinen kynnysarvo sopimuksen keskimääräiselle vuotuiselle arvolle on alle miljoona euroa tai tuotannon määrä, joka jää alle 300 000 kilometrin vuodessa. Pieniä ja keskisuuria yrityksiä (PK-yrityksiä) koskevat edellä mainittua ylemmät arvot: 2 milj. euroa tai 600 000 kilometriä henkilöliikennepalveluita. PK-yritykseksi katsotaan yritys, joka liikennöi enintään 23 ajoneuvolla.
- Kilpailuttamisvelvollisuus ei koske myöskään tilannetta, jossa tarvitaan toimivaltaisen viranomaisen kiireellisiä toimia silloin, kun palvelu keskeytyy tai on välittömässä vaarassa keskeytyä.
- Kolmas poikkeus kilpailuttamisvelvollisuudesta on rautatieliikenne. Ilman tarjouskilpailua tehdyn sopimuksen enimmäispituus on kymmenen vuotta.

Kynnysarvoja ja rautatieliikennettä koskevien poikkeusten osalta toimivaltaisen viranomaisen oikeutta tehdä sopimus ilman tarjouskilpailua voidaan rajoittaa kansallisella lailla.

Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että niillä, jotka ovat kiinnostuneita harjoittamaan ilman tarjouskilpailua tehdyn sopimuksen piirissä olevaa liikennettä, on asianmukaiset mahdollisuudet oikeussuojan saamiseen.

2.5. Korvauksen määrä

Asetukseen ja sen liitteeseen sisältyy yksityiskohtaisia määräyksiä maksettavan korvauksen määrästä. Tarkoituksena on estää liiallisen tuen maksaminen. Menettelyyn liittyy erillisen kirjanpidon pitäminen julkisesta palvelusta aina silloin, kun liikenteenharjoittajalla on myös muuta toimintaa. Näitä määräyksiä sovelletaan kaikkiin sopimuksiin, jotka on tehty ilman tarjouskilpailua sekä korvauksiin, jotka maksetaan yleisen säännön perusteella (6 artikla 1.kohta)

2.6. Julkaiseminen

Jokaisen toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava kerran vuodessa yhdistelmäraportti, jossa selostetaan sen toimivaltaan kuuluvat julkisen palvelun velvoitteet, valitut liikenteenharjoittajat, maksetut korvaukset ja myönnetyt yksinoikeudet. Raportissa on eroteltava linja-autoliikennettä ja raideliikennettä koske-

vat tiedot. Yksinoikeuksien luonne ja ulottuvuus on kuvattava (7 artikla 1.kohta).

Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava viimeistään vuosi ennen tarjouskilpailua tai suora hankintasopimuksen tekemistä tiedot suunnitellusta sopimuksen tekomenettelystä sekä niistä palveluista ja alueista joita sopimus koskee. Jos kyseessä on alle 50 000 kilometrin sopimus, näitä tietoja ei tarvitse julkaista (7 artikla 2.kohta).

Suora hankintana tehdyistä rautatieliikenteen sopimuksista on julkaistava seuraavat tiedot: palvelun tarjoajan nimi ja omistussuhteet, sopimuksen kesto, palvelujen kuvaus, korvauksessa käytettyjen parametrien kuvaus, laatutavoitteet sekä omaisuuden liittyvät ehdot (7 artikla 3.kohta).

2.7. Siirtymäkausi

Palvelusopimusasetuksessa määrätty siirtymäkauden pituus on kymmenen vuotta. Siirtymäkautta sovelletaan vain asetuksen 5. artiklan osalta. Siirtymäkauden aikana jäsenvaltioiden on ryhdyttävä toimenpiteisiin 5. artiklan noudattamiseksi asteittain erityisesti kuljetuskapasiteettiin liittyvien vakavien rakenteellisten ongelmien välttämiseksi. Siirtymäkauden puolivälissä jäsenvaltioiden tulee toimittaa komissiolle kertomus, josta ilmenee miten 5. artiklan mahdollinen asteittainen soveltaminen on toteutunut.

Koska siirtymäkausi ei koske esim. asetuksen 6 artiklan soveltamista, on ilman tarjouskilpailua tehtyjen sopimusten mukaisten tai yleiseen sääntöön liittyvien ”kaiken luontoisten korvausten” oltava asetuksen liitteen säännösten mukaisia jo 3.12.2009 jälkeen.

Asetuksessa on säännöksiä voimassa olevien sopimusten suojasta. Lähtökohtana on, että voimassa olevien sopimusten soveltamista saadaan jatkaa niiden voimassaoloajan loppuun saakka edellyttäen, ettei sopimusten voimassaoloaika ole ylipitkä. Kun kansallisella tasolla ilmeisesti jopa lain tasolla ennen 3.12.2009 tehtyjen sopimusten siirtymäajan suojasta päätetään, kannattaa huomioida, että palvelusopimusasetuksen 8. artiklan 3. kohdan mukaan näiden sopimusten tulee alunperinkin olla tehty paitsi kansallisen, myös yhteisön lainsäädännön mukaan.

Toimivaltaisilla viranomaisilla on mahdollisuus siirtymäkauden jälkimmäisellä puoliskolla estää tiettyjen liikenteenharjoittajien osallistuminen tarjouskilpailuun. Jos rajoitusta sovelletaan, se on kohdistettava kaikkiin niihin liikenteenharjoittajiin, joiden tuottamien julkisten liikennepalveluiden arvosta enemmän kuin puolet ei perustu palvelusopimusasetuksen mukaisiin sopimuksiin. Menettelyn tarkoituksena on estää mahdollisia markkinahäiriöitä (asetuksen johdanto-osa 32-kohta ja 8. artikla 4. kohta). Edellä todettu on otettava uuden joukkoliikennelain siirtymäsäännöksissä huomioon.

2.8. Yhteensopivuus perustamissopimuksen kanssa

Asetuksen mukaisista korvauksista ei tarvitse ilmoittaa Komissiolle perustamissopimuksen 88 artiklan mukaisesti. Jäsenvaltioille jää edelleen rajoitettu mahdollisuus myöntää muuta kuin asetuksen mukaista tukea perustamissopimuksen 73. artiklan nojalla, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai, jos se on korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämistä erityisesti tiettyjen infrastruktuurikustannusten korvauksena, taikka liikennejärjestelmien tutkimukseen ja kehittämiseen.

Tämän mahdollisuuden käyttö riippuu toimivaltaisten viranomaisten päätöksistä. Näiden palvelussopimusasetuksen ulkopuolisten tukien myöntämistä koskevat perussopimuksen periaatteet mm. avoimesta ja syrjimättömästä menettelystä, kuten myös EU:n kilpailusäännöt ja ns. Altmark-tapauksen (C-280/00) neljä periaatetta sekä valtion tukien etukäteinen notifiointi.

II TYÖRYHMÄN KÄSITTELEMÄT KYSYMYKSET

1. Käyttöoikeussopimusten sisältö ja käyttöalue

1.1. Käyttöoikeussopimuksia koskevat säädökset

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2004/18/EY sisältyy palveluja koskevan käyttöoikeussopimuksen määritelmä. Se on tarpeen direktiivin soveltamisalan rajauksen takia eli sen vuoksi, että tiedetään, milloin kyseessä on käyttöoikeussopimus. Direktiivin 17 artiklan mukaan direktiiviä ei nimittäin sovelleta 1 artiklan 4 kohdassa määriteltyihin käyttöoikeussopimuksiin. Määritelmä on esitetty tämän mietinnön liitteessä 3.

Julkisen liikenteen käyttöoikeussopimuksista todetaan palvelusopimusasetuksen 5. artiklan 1-kohdassa vielä, että käyttöoikeussopimuksia tehtäessä ei sovelleta hankintadirektiiveissä 2004/17/EY ja 2004/18/EY säädetyjä menettelyjä eli käyttöoikeussopimusten tekemisen menettelytapojen säätely jää direktiivien soveltamisalan ulkopuolelle.

Käyttöoikeussopimusten myöntämisen osalta palvelusopimusasetus täyttääkin hankintadirektiivien aukon henkilöliikennepalveluiden osalta. Asetuksen tultua voimaan, kansallisella lailla ei voida säätää niistä seikoista, jotka asetus kattaa. Edellä mainitun asetuksen kohdan mukaan muut palveluhankintoja koskevat sopimukset (esim. tavalliset ostosopimukset) tehdään linja-autojen tai raitiovaunujen henkilöliikennepalveluiden osalta em. direktiiveissä säädettyjen menettelyjen mukaisesti.

EU:n hankintadirektiivit on meillä pantu täytäntöön julkisia hankintoja koskevalla lailla (30.3.2007/328) ja ns. erityisalojen hankintalailalla (30.3.2007/349). Tässä yhteydessä meillä oli jo ennen palvelusopimusasetuksen säätämistä tehty ns. kansallinen valinta, jonka mukaan hankintalakia sovelletaan myös palveluja koskeviin käyttöoikeussopimuksiin.

Julkisten hankintojen tekemistä sääntelevä lainsäädäntö tuntee kahdenlaisia käyttöoikeussopimuksia: käyttöoikeusurakat sekä palveluja koskevat käyttöoikeussopimukset. Lähtökohtana on julkisista hankinnoista annetun lain (348/2007) 5§:n 6-kohdan määritelmä, joka on saman sisältöinen, kuin em. direktiivin 2004/18/EY mukainen määritelmäkin. EU:n komissio on antanut tulkitsevan tiedonannon käyttöoikeussopimuksista yhteisön oikeudessa (12.4.2000).

Kansallisen hankintalain 24§:n mukaisesti palveluja koskevat käyttöoikeussopimukset on lähtökohtaisesti kilpailutettava sillä huomiolla, että EU-kynnysarvot ylittäviä hankintoja koskevia hankintalain menettelysäännöksiä (lain II luku) ei sovelleta palveluja koskeviin käyttöoikeussopimuksiin, vaikka näiden arvo ylittäisikin 206.000 euron kynnyksarvon.

Hankintalain mukaan palveluja koskevia käyttöoikeussopimuksia tehtäessä voidaan käyttää myös neuvottelumenettelyä (hankintalain 66§ 2. mom). Edellytyksenä neuvottelumenettelyn käytölle on esim., että avoimessa tarjouskilpailussa ei ole saatu tarjouspyynnön mukaisia tarjouksia (hankintalain 25§). Tältä osin ja myös useissa muissa kohdissa hankintalain sisältö eroaa palvelusopimusasetuksesta. Asetuksen 5 artiklan 3. kohdan mukaan julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tehdään tarjouskilpailumenettelyn perusteella. Noudatetun menettelyn on oltava avoin kaikille liikenteenharjoittajille, oikeudenmukainen ja siinä on noudatettava avoimuuden ja syrjimättömyyden periaatteita. Tarjousten jättämisen ja mahdollisen esivalinnan jälkeen menettelyyn saattaa sisältyä neuvotteluja, joissa on noudatettava edellä mainittuja periaatteita ja joissa pyritään määrittämään, kuinka voitaisiin parhaiten täyttää erityiset ja monitahoiset vaatimukset.

Tilanne on siis kaikkea muuta kuin selkeä. Valmisteilla olevaan uuteen joukkoliikennelakiin tulee ottaa säännökset, jossa palvelusopimusasetuksen tarkoittamien käyttöoikeussopimusten tekomenettelyt ja täydentävien neuvotteluiden sekä hankintalain tarkoittaman neuvottelumenettelyn ero ja soveltaminen selkeytetään.

1.2. Käyttöoikeussopimus ja ero ostosopimukseen

Käyttöoikeussopimuksen pääkohdat on määrittely liitteesä 3. keskeisten käsitteiden määrittelyn yhteydessä. Tuolloin huomioon on otettu hankintadirektiivien ja hankintalain mukaiset palveluja koskevan käyttöoikeussopimuksen määritelmät sekä erityisesti komission tulkitseva tiedoksianto käyttöoikeussopimuksista yhteisön oikeudessa.

Tiivistetysti voidaan vielä todeta, että käyttöoikeussopimus on sukua rakentamisessa käytettävälle käyttöurakalle, jossa rakentaja saa pääasiallisen korvauksensa rakennuksen, sillan tai moottoritien tulevilta käyttäjiltä vuokrana, siltamaksuina taikka tiemaksuina, mutta ei rakennuskohteen tilaajalta eli omistajalta; vastuu rahoituksesta, toteuttamisesta, laadusta, kunnossapidosta ym. ovat sopimuskauden ajan rakentajalla. Joukkoliikenteessä vastuu em. seikoista kuuluisi kokonaan tai ainakin pääosin liikenteenharjoittajalle.

Erona ostosopimukseen on suurempi yrittäjäriski ja liikenteenharjoittajan suurempi suunnittelu- sekä markkinointivastuu. Ostosopimukselle on tyypillistä liikenteen tilaajana olevan toimivaltaisen viranomaisen vastuu liikenteen suunnittelusta, mukaan lukien reitit ja aikataulut. Tilaaja vastaa yleensä myös markkinoinnista. Matkalipuista saatavat tulot menevät joko sellaisenaan liikenteenharjoittajalle tai tilitetään tilaajalle. Liikenteenharjoittajalle maksetaan liikennöinnistä joko sopimuksen mukainen kokonaiskorvaus tai matkalipputulosten lisäksi sovitti erilliskorvaus.

Käyttöoikeussopimuksia ja niiden periaatteita voidaan soveltaa kaikissa joukkoliikenteen muodoissa, raideliikenne mukaan lukien.

Työryhmä korostaa, että käyttöoikeussopimusten eron ostosopimukseen ja tilaaja/tuottajamallin liikennöintisopimukseen tulee olla selvä. Näin siitä syystä, että hankinnassa sovellettava lainsäädäntö eroaa näiden sopimusmallien osalta merkittävästi toisistaan. Ostoliikennettä ja tilaaja/tuottajamallin mukaisia liikennepalveluita hankittaessa sovelletaan julkisia hankintoja koskevia säännöksiä. Käyttöoikeussopimuksissa tiettyjen julkisen liikenteen palveluiden osalta sen sijaan noudatetaan palvelusopimusasetusta ja sitä tarkentavaa valmistelun alla olevaa uutta joukkoliikennelakia. Joukkoliikennelakiin on tehtävä käyttöoikeussopimusten hankintamenettelyä koskevat selventävät ja täydentävät säännökset. Tarkempi sääntely on välttämätöntä jo palvelusopimusasetuksessa ja hankintalaissa käytettyjen käsitteiden eroavaisuuden vuoksi, mutta etenkin oikeusturvan ja oikeusvarmuuden takia.

1.3. Käyttöoikeuksien myöntäminen

Käyttöoikeussopimuksien myöntämistä koskevat palvelusopimusasetuksen ja kansallisen hankintalain lisäksi EU:n perussopimuksen periaatteet mm. syrjimättömästä ja yhdenvertaisesta kohtelusta, menettelyn avoimuudesta sekä tavaroiden ja palveluiden vapaasta liikkuvuudesta.

Toimivaltainen viranomainen tekee käyttöoikeussopimukset tarjouskilpailun perusteella noudattaen palvelusopimusasetusta, sitä tarkentavia kansallisia säädöksiä ja edellä mainittuja periaatteita. Siirtymäkauden aikana käyttöoikeuksia voidaan toimivaltaisen viranomaisen harkinnan mukaan myöntää myös ilman tarjouskilpailumenettelyä. Tällöinkin sopimusten tekemistä koskevat edellä mainitut periaatteet.

Kuten edellä todettiin, käyttöoikeussopimuksien tekemistä koskevista menettelyistä tulee ottaa uuteen joukkoliikennelakiin tarvittavat säädökset ja viittaukset julkisia hankintoja koskevan lain tiettyihin kohtiin.

1.4. Käyttöoikeussopimusten sisällön periaatteet

Perinteisestä ostosopimuksesta ja ns. bruttomallin mukaisesta liikennöintisopimuksesta käyttöoikeussopimus eroaa sisällöltään useissa kohdin.

Aikaisemmin esitettyjen määrittelyiden pohjalta käyttöoikeussopimuksen keskeisiä periaatteita ja sisältöä voidaan hahmotella seuraavasti:

1. Käyttöoikeussopimus tuottaa oikeuden ja velvollisuuden julkisen henkilöliikenteen harjoittamiseen yhdellä tai useammalla alueella taikka reitillä tai niiden osalla sopimuksessa määriteltyjen aikarajojen puitteissa.
2. Käyttöoikeus voi olla olosuhteista riippuen ulkopuoliselta kilpailulta kokonaan suojattukin oikeus eli käytännössä yksinoikeus liikenteen hoitamiseen sopimuksessa määritellyllä alueella/linjastolla/liikenneverkolla/liikenneverkon osalla, jolloin päällekkäistä kilpailevaa liikennettä ei sallita; tyypillisesti kyse on käyttöoikeudesta viranomaisen hallitsemaan joukkoliikenneverkon osaan. Kaupunkimaisessa paikallisliikenteessä suoja kilpailevalta liikenteeltä voi olla rajoitetumpi, jolloin esimerkiksi ydinkeskustan alueella voi olla joltain osin päällekkäistäkin liikennettä.
3. Liikenteenharjoittajan varsinaisina tuloina eli taloudellisena korvauksena ovat pelkästään viranomaisen vahvistaman tariffin mukaiset matkalipputulot tai lipputulojen lisäksi viranomaisen julkisen palvelun valvoiteesta maksama rahallinen korvaus. On myös mahdollista, että kaikkien matkalippujen hinnoista ei päättä viranomainen, vaan liikenteenharjoittajalla on oikeus käyttää ja hinnoitella omia lipputuotteitaan. Oikeus asiakkailta perittäviin matkalipputuloihin kokonaan tai ainakin merkittävään osaan niistä on keskeinen kohta käyttöoikeussopimuksissa.
4. Lipputuloriski eli joukkoliikennepalveluiden kysynnästä aiheutuva riski on liikenteenharjoittajalla, kuten kustannusriskikin kokonaan tai osaksi. Kääntäen voidaan todeta, että kun liikenteenharjoittaja ei saa lipputuloja suoraan tai erillisen tilityksen kautta matkustajilta, kyseessä ei ole käyttöoikeussopimus, vaan esim. tavallinen ostosopimus. Kustannusriskiä voidaan jakaa ja vähentää indeksiehdolla silloin, kun se on laillista.
5. Liikenteen suunnitteluvastuu kuuluu kokonaan, taikka ainakin merkittävästi viranomaisen vahvistamien palvelutasoa koskevien määrittelyjen puitteissa liikenteenharjoittajalle.
6. Markkinointivastuu palveluista kuuluu kokonaan tai suurelta osin liikenteenharjoittajalle.
7. Lippu- ja informaatiojärjestelmän omistus, hallinta, clearing, myyntilaitteet ym. voivat kuulua kokonaan tai osaksi liikenteenharjoittajalle taikka toimivaltaiselle viranomaiselle. Palvelut voidaan hankkia myös ulkopuoliselta ehdot täyttävältä operaattorilta. Toimivaltainen viranomainen voi asettaa velvoitteita liittymiselle tai yhteensopivuudelle alueellisesti tai valtakunnallisesti käytössä olevien järjestelmien kanssa.

Liitteenä olevat käyttöoikeussopimusten asiakirjamallit perustuvat edellä mainituille periaatteille. Työryhmä korostaa, että konkreettisia käyttöoikeussopimuksia tehtäessä asiakirjamallit tulee aina tarkentaa tapauskohtaisesti, ottaen huomioon paikalliset joukkoliikennemarkkinat ja tavoiteltava palvelutaso.

1.5. Käyttöoikeussopimusten soveltaminen, käyttöalue ja johtopäätöksiä

Joukkoliikenteen toimialalla ei käyttöoikeussopimuksista maassamme ole tietävästi kokemusta. Käyttöoikeussopimukset sinänsä eivät ole uusi ilmiö. Rakennusallalla niitä on käytetty mm. moottoriteiden ja julkisten rakennusten toteutuksessa ja rahoituksessa jonkin verran sekä Suomessa että muualla useita vuosia.

Kokonaan uudesta asiasta ei ole kysymys senkään vuoksi, että yhtäläisyyksiä perinteisten liikennöintisopimusten, ostosopimusten ja seutulippusopimusten kanssa on runsaasti.

Käyttöoikeussopimuksissa liikennepalveluiden kysyntä ja kysynnän muutokset vaikuttavat suoraan liikenteenharjoittajan tulonmuodostukseen. Tällaisessa asetelmassa on oleellista liikenteenharjoittajan vastuu myös liikennepalveluiden suunnittelusta ja tarjonnasta. Tämä edellyttää liikenteenharjoittajilta mm. liikennesuunnittelun ammattitaidon ylläpitoa ja kehittämistä sekä markkinoinnin kehittämistä. Markkinoinnilla pyritään vaikuttamaan palveluiden kysyntään ja tämän vuoksi liikenteenharjoittaja vastaisi palveluiden markkinoinnista lukuunottamatta joukkoliikenteen yleismarkkinointia sillä toimialueella, jota toimivaltainen viranomais hallitsee.

Koska liikenteenharjoittajalla on lipputuloriski eli palveluiden kysyntä vaikuttaa suoraan tulonmuodostukseen, tulee vastapainona olla mahdollisuudet vaikuttaa lipputulokertymään. Tämä toteutuisi siten, että viranomaisen määrittämien palvelutasoa koskevien kriteerien puitteissa liikenteenharjoittaja vastaa julkiseen henkilöliikenteeseen liittyvien palveluiden hallinnoinnista ja toteuttamisesta ja mm. suunnittelee yksityiskohtaisen vuorotarjonnan sekä aikataulut palvelutasomäärittelyiden puitteissa. Linjareittien ja niiden muodostaman verkoston suunnitteluvastuu voisi sekin liikennöitävän alueen ominaisuuksista riippuen merkittävässä määrin kuulua liikenteenharjoittajalle. Suunnitteluvastuun laajuuteen ja sisältöön vaikuttavat esim. väestömäärä ja väestötiheys, liikenneverkon rakenne, todelliset ja potentiaaliset matkustajamäärät jne.

Käyttöoikeussopimuksissa tulisi pyrkiä sellaisiin perinteisiin lääninhallitusten tekemiä ostosopimuksia laajempiin suunnittelukokonaisuuksiin, jotka mahdollistavat alueellisesti yhtenäiset ja tasokkaat joukkoliikennepalvelut asiakkaille ja kannustavat liikenteenharjoittajia liiketoiminnan kehittämiseen ja matkustuksen lisäämiseen.

Käyttöoikeussopimusten käyttöönotto on mahdollista toteuttaa tilaaja/tuottajamallia kevyemmällä viranomaisorganisaatiolla. Tämä johtopäätös perustuu mm. siihen, että viranomaisten tehtävät liikenteen suunnittelussa voidaan rajata ensisijassa palvelutason yleiseen määrittelyyn eri alueilla ja eri vuorokaudenaikoina sekä eri liikennetyypeille muun suunnitteluvastuun kuuluessa liikenteenharjoittajille. Käyttöoikeussopimusten valmistelun ja hallinnoinnin edellyttämä työn määrä

vuosittain ja eri ajankohtina myös vaihtelee huomattavasti, keskittyen tarjouskilpailujen järjestämisen vaatimien tehtävien ja määrittelyjen ympärille. Osin tästä johtuen ja ulkopuolisen asiantuntevuuden varmistamiseksi käyttöoikeussopimusten valmistelussa ja kilpailuttamisessa tultaneen käyttämään apuna myös ulkopuolista asiantuntija-apua. Sekin vaikuttaa vähentävästi viranomaisorganisaatioiden laajuuteen.

Palvelutason suunnittelun ja määrittelyn lisäksi toimivaltaisen viranomaisen vastuu sekä huolellisuusvelvollisuus korostuvat käyttöoikeussopimusten tarkoittamien liikennekokonaisuuksien eli liikennöintikohteiden määrittelyssä. Tärkeä viranomaistehtävä on myös käyttöoikeussopimusten noudattamisen valvonta. Tähän tuleekin jatkossa kiinnittää huomiota.

Oletettavasti käyttöoikeussopimukset ovat tulevaisuudessa ainakin keskeisten periaatteidensa osalta käytössä joukkoliikennepalveluiden tuotantotapana osassa kaupunkiseutuja ja täydentävien palveluiden tuotantotapana pienemmillä paikkakunnilla sekä haja-asutusalueilla. Myös tilaaja/tuottajamalliin perustuvassa suurten kaupunkiseutujen julkisessa liikenteessä käyttöoikeussopimuksia tai niiden periaatteita voitaisiin käyttää vaihtoehtoisena ja täydentävänä tuotantotapana varsinaisten ydinkeskustojen kehysalueilla sekä kehysalueiden ja ydinkeskustojen välisessä joukkoliikenteessä. Tällöin järjestelmän koordinoinnin vuoksi edellytettäneen kuitenkin sitä, että joukkoliikenteen operatiivinen suunnittelu ja osin reitti- ja aikataulusuunnittelukin kuuluisivat toimivaltaisen viranomaisen vastuulle tai edellyttävät toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntää.

Käyttöoikeussopimukset ovat keskeinen osa palvelusopimusasetuksen keinovalikoimaa. Niitä voidaan harkinnan mukaan täydentää esim. ostosopimuksilla ja mahdollisuuksien mukaan myös markkinaehtoisella liikenteellä joko sellaisenaan tai yleistä sääntöä soveltaen. Täydentävät ostosopimukset tulevat kyseeseen silloin, kun käyttöoikeussopimukselle ei ole liikenteellisiä edellytyksiä eli esim. silloin, kun sopimus koskisi vain yhtä linjaa. Yleisen säännön käyttö täydentävänä järjestelyinä voi soveltua silloin, kun kyse on käyttöoikeussopimuksen mukaiseen alueeseen liittyvästä alueesta, jossa kysyntä on suhteellisen vähäistä ja ennustettavaa. Viimeksi mainittujen täydentävien järjestelyiden käytön edellytyksenä on lisäksi, että ne eivät vaikuta vähentävästi käyttöoikeussopimuksen haltijan tulonmuodostukseen.

2. Hankintamenettelyn aikataulu

Työryhmä katsoo, että hankintamenettelyn aikatauluun voidaan ottaa kantaa vasta syksyllä 2009, kun kansallisella tasolla on tarkempi tieto palvelusopimusasetuksen siirtymäkauteen liittyvistä järjestelyistä. Olennaista on, kuinka pitkiksi ennen palvelusopimusasetuksen voimaantuloa tehtyjen liikennöintisopimusten ja liikennelupien suojajajat määritellään. Kun tämä tiedetään, voidaan arvioida ja suunnitella kuinka laajasti eri alueilla ja missä aikataulussa siirtymäkautena käyttöoikeussopimuksia tullaan tekemään, vai pitäydytäänkö esimerkiksi perinteisissä ostosopimuksissa.

Vaikka siirtymäajan liikennöintisopimukset olisivatkin sisällöltään pääosin nykyisten liikennelupien ja liikennöintisopimusten mukaisia, voidaan sopimuksiin silti sisällyttää käyttöoikeussopimuksiin kuuluvia periaatteita mm. liikenteen suunnittelusta ja markkinoinnista. Ottaen kuitenkin huomioon palvelusopimusasetuksen täytäntöönpanoon ja uuden lain valmistelun ja siihen liittyvien neuvotteluiden, toimenpiteiden ja järjestelyiden keskeneräisyyden sekä kiireellisyyden, ei tämä tunnu realistiselta.

Seuraavassa esitetään joitakin yleisiä näkökohtia, jotka vaikuttavat käyttöoikeussopimusten hankintamenettelyihin ja aikatauluihin.

Ennen käyttöoikeussopimusmalliin siirtymistä koskevia päätöksiä viranomaisen on teetettävä tarpeelliset liikennettä ja joukkoliikenteen palvelutasoa koskevat taustaselvitykset ja arvioitava, missä määrin nykyinen palvelutaso, ottaen huomioon jo maksettavat julkiset tuet, eri alueilla ja eri liikennetyypeissä vastaa asetettavia tavoitteita. Tämän jälkeen arvioidaan ja päätetään, millä eri tuotantotavalla ja/tai niiden yhdistelmällä tavoitteet on optimaalisesti saavutettavissa. Harkinnassa otetaan huomioon myös toimivaltaisten viranomaisten taloudelliset ja muut resurssit sekä mahdollisuudet lisätä ja muuttaa niiden painopistettä. Nykyisen liikennelupia ja ostosopimuksia käsittelevän lääninhallitusten henkilöstön siirtyminen uusien organisaatioiden palvelukseen on sekin huomioitava resurssinnissa ja aikatauluissa.

Varsinkin siirtymäkauden alussa on mahdollista, että myös käyttöoikeussopimuksia tehdään ensin ilman varsinaista tarjouskilpailua. Tällöin sopimusneuvotteluita tultaneen käymään pääasiassa niiden liikenteenharjoittajien kanssa, jotka tuottavat kyseisiä palveluita nykyisinkin ko. toimivaltaisen alueellisen viranomaisen toimialueella.

Myös viimeksi mainitussa tilanteessa on huomattava, että neuvottelumenettelyä koskevat EU:n perussopimuksen periaatteet syrjimättömästä ja avoimesta menettelystä ja liikenteenharjoittajien yhdenvertaisesta kohtelusta ym. Suunniteluista hankinnoista on palvelusopimusasetuksen mukaan ilmoitettava vuosi etukäteen EU:n virallisessa lehdessä, ”jotta mahdolliset julkisen liikenteen harjoittajat ehtivät reagoida” (asetuksen johdanto-osa 29-kohta). Edellä todettuun liittyen EU:n uusi oikeusturvadirektiivi on otettava huomioon myös uutta joukkoliikennelakia säädettäessä. Tämäkin on sopimuksen tekoon ja täytäntöönpanoon liittyvissä aikatauluissa huomioitava.

Käyttöoikeussopimusten kilpailuttaminen on siirtymäkautena mahdollista. Harkintaan vaikuttaa myös se, kuinka korkeiksi ilman tarjouskilpailua toteutettavien sopimusten kustannukset palvelusopimusasetuksen ja sen liitteen määräyksiä noudattaen viranomaisille tulisivat muodostumaan. Palvelusopimusasetuksen sanamuoto ei tässä tilanteessa näytä mahdollistavan esimerkiksi minkäänlaisista korvausten maksimimääristä sopimista. Tämä voi lyhentää siirtymäajan sopimusten kestoa.

Käyttöoikeussopimusten käyttöönottoa suunniteltaessa huomiota on kiinnitettävä palvelusopimusasetuksen siirtymäkauden ensimmäisen puoliskon sopimusten

tekomenettelyihin ja sopimuskausien pituuteen. Palvelusopimusasetukseen perustuen voidaan tehdä se johtopäätös, että ilman tarjouskilpailua tehtyjen julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten markkinaosuus ei saa aiheuttaa epätasapainoa julkisen liikenteen markkinoiden asteittaisessa avaamisessa, eikä myöskään haitata tai estää siirtymäajan jälkimmäisellä puoliskolla palvelusopimusasetuksen alaisilla markkinoilla jo olevien tai sinne pyrkivien liikenteenharjoittajien toimintaa. Tämä tulee ottaa huomioon niin liikenteenharjoittajien kuin toimivaltaisten viranomaistenkin päätäessä sopimusten kestosta ja laajuudesta (ks. asetuksen johdanto-osa 32.kohta ja 8 artikla 4.kohta).

Hankintamenettelyiden aikatauluihin liittyen korostettakoon, että palvelusopimusasetuksen täytäntöönpano alkaa käytännössä jo ennen asetuksen voimaan tuloa, mikä johtuu mm. edellä mainitusta ilmoitusvelvollisuudesta. Tämän velvollisuuden noudattaminen ei suinkaan edellytä varmaa tietämystä siitä, miten joukkoliikennepalvelut 3.12.2009 jälkeen toteutetaan.

3. Yleisen säännön käyttöön liittyvät näkökohdat

3.1. Yleisen säännön pääperiaatteet

Kuten liitteenä 3 olevissa käsitteiden määrittelyssä on todettu, yleisellä säännöllä tarkoitetaan palvelusopimusasetuksen mukaan toimenpidettä, jota sovelletaan erotuksetta kaikkiin samantyyppisiin julkisiin henkilöliikennepalveluihin ja kaikkiin liikenteenharjoittajiin tietyllä maantieteellisellä alueella, josta toimivaltainen viranomainen vastaa. Vaihtoehtona julkisia palveluhankintoja koskevalle sopimukselle, enimmäishintoja koskevia julkisen palvelun velvoitteita voidaan antaa myös yleisellä säännöllä.

Kyseessä on hintavelvoite, eli viranomainen velvoittaa liikenteenharjoittajat noudattamaan vahvistamiaan yleisiä taikka yhtä tai useampaa erityisryhmää koskevia matkalippujen hintoja. Hintavelvoitteesta seuraa velvollisuus maksaa liikenteenharjoittajille korvaus erillisen laskelman mukaan ja siten kuin palvelusopimusasetuksesta ja sen liitteestä ilmenee.

Liikenteenharjoittajille maksettava kompensatio tai muu korvaus taikka vastike suoritetaan palvelusopimusasetuksen mukaisia menettelytapoja noudattaen. Tällöin kyse on korvauksesta, joita eivät koske EU:n valtioneuvoston päätökset.

Palvelusopimusasetuksen johdanto-osan 5. kohdan ja 3. artiklan 3. kohdan mukaan, jos jäsenvaltio päättää olla soveltamatta palvelusopimusasetusta tiettyihin yleisiin sääntöihin, jotka koskevat taloudellisia korvauksia matkalippujen enimmäishinnoista koululaisille, opiskelijoille, harjoittelijoille tai liikuntarajoitteisille, sovelletaan niihin ”yleistä valtioneuvoston päätöstä koskevaa järjestelyä”.

3.2. Yleisen säännön sisältö

Vertailu käyttöoikeussopimukseen selventää yleisen säännön oikeudellista luonnetta ja sisältöä. Toisin kuin käyttöoikeussopimuksessa, yleisen säännön piiriin kuuluva liikenne on edelleen markkinaehtoista, kaupallista liikennettä. Kun käyttöoikeussopimuksessa on kyse yleensä yksinoikeudesta tai yksinoikeudeksi tulkittavasta erityisoikeudesta liikennöintiin sovitulla alueella ja/tai reitillä sovituin ajankohtina, niin yleistä sääntöä sovellettaessa tällaista kilpailulta suojattua oikeudellista asemaa ei ole.

Toisin kuin käyttöoikeussopimuksissa, yleisen säännön perusteella markkinoiden toimintaan puututtaessa julkisten tukien saajien piiriä ei voida etukäteen tarkasti rajata. Palvelusopimusasetuksen mukaan kyseessä on nimenomaan ”kaikkiin liikenteenharjoittajiin sovellettavien julkista liikennettä koskevien yleisten sääntöjen asettaminen”. Liikennetyyppiin liittyvä raja on kuitenkin mahdollista. Tämä tarkoittaisi esimerkiksi sitä, että pikavuoroliikenne tai kaukoliikenne voitaisiin tarvittaessa sulkea yleisen säännön soveltamisalan ulkopuolelle tietyllä rajatulla maantieteellisellä alueella.

Yleistä sääntöä sovellettaessa julkisen subvention määrästä ei voida liikenteenharjoittajien kanssa etukäteen sopia, vaan tuki, mukaan lukien kohtuullinen voitto, joudutaan laskemaan ja maksamaan siten kuin palvelusopimusasetuksessa ja sen liitteessä määrätään. Ennakkomaksujen perusteista ja määristä voidaan luonnollisesti sopia.

3.3. Yleisen säännön käytettävyyteen vaikuttavia seikkoja

Palvelusopimusasetuksessa sisällöltään ja menettelytavoiltaan tiukasti määritellyn yleisen säännön käyttöä saattaa käytännössä rajoittaa se, että taloudelliseen kompensatioon oikeutettujen liikenteenharjoittajien määrää ja liikennetarjonnan määrää ei voida etukäteen riittävällä varmuudella rajoittaa. Palvelusopimusasetuksen mukaisesti laskettaviin korvauksiin ovat oikeutettuja niin alueella jo liikennöivät ns. vanhat liikennöitsijät, kuten myös markkinoille tulevat uudet liikenteenharjoittajat. Uusi joukkoliikennelaki ei enää antane viranomaisille oikeutta nykyisessä määrin rajoittaa liikennepalveluiden tarjoajien ja tarjonnan määrää. Korvauksiin oikeutettujen liikenteenharjoittajien määrä ja liikennetarjonnan määrä eivät ole sopimuksenvarainen asia.

Toinen yleisen säännön käytettävyyden kannalta huomionarvoinen seikka on se, että liikenteenharjoittajille maksettavista korvauksista ei voida 3.12.2009 jälkeen enää tehdä nykyisen kaltaisia kunta- tai seutulippusopimuksia, joissa korvaus perustuu liikenne- ja viestintäministeriön vahvistaman tariffin ja kuntien päättämisen, tätä alemman tariffin erotuksen perusteella maksettavaan, matkakohtaiseen lipputukeen. Kuten edellä todettiin, yleistä sääntöä käytettäessä korvauksesta ei voida etukäteen sopia, vaan sen suuruus vahvistetaan liikenteenharjoittajakohtaisesti jälkikäteen toteutuneiden tuottojen ja kustannusten perusteella palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Liikenteenharjoittajille liikennöintivelvoitteista maksettavat korvaukset vaihtelevat yrityksittäin ja niihin vaikuttaa mm. kunkin yrityksen kustannus- ja pääomarakenne.

Edellä mainituista seikoista seuraa, että toimivaltaisen viranomaisen on useinkin talousarvion yhteydessä vaikea etukäteen riittävän tarkasti ennakoida, paljonko julkisia varoja vaaditaan hintavelvoitteen kompensoimiseksi. Tämän vuoksi on mahdollista, että yleistä sääntöä sovelletaan ainakin alkuvaiheessa vain jonkun erityisryhmän matkalippujen hintoja määrättäessä, koska tuolloin matkustajien ja matkustuksen määrä eli palveluiden kysyntä voidaan etukäteen kohtuullisen luotettavasti ennustaa.

Toisaalta, jos toimivaltainen viranomainen palvelusopimusasetuksen voimaan astumisen jälkeen tulee siihen johtopäätökseen, että palveluiden tarjonta joillakin markkinaehtoisten joukkoliikennepalveluiden markkinoilla on kohtuullisesti vakiintunut ja kysyntä sekä siihen liittyen liikennöitsijöille maksettavien taloudellisten korvausten määrä on ennustettavissa, niin yleisen säännön tuomia mahdollisuuksia voidaan hyödyntää pyrittäessä lähinnä sosiaalisilla perusteilla varmistamaan markkinahintoja edullisemmat matkalippujen hinnat jollekin tai joillekin erityisryhmille. Kunnille tulisi tällöin varata mahdollisuus vaikuttaa asukkaidensa matkalippujen hintoihin yleisestä säännöstä päätettäessä.

Yleisen säännön käyttöön ja käytettävyyteen vaikuttaa keskeisesti myös se, millaiseksi markkinaehtoisen, palvelusopimusasetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävän joukkoliikenteen tarjonnan mahdollinen etukäteinen viranomaissääntely muodostuu. Tämä tiedetään vasta, kun markkinaehtoisen joukkoliikenteen liikennöintioikeuksien ehdot joukkoliikennelain vahvistamisen jälkeen ovat tiedossa. Markkinoille tulon ennakkosääntelyn keinot ja mahdollisuudet eivät kuitenkaan tule yltämään nykyiselle tasolle, vaikka lainsäätäjät omaksuisi ns. sallitun minimisääntelyyn laajentavankin tulkinnan.

4. Hankintamenettelyn huomioiminen joukkoliikennelaissa ja hankintalaissa

Uuden joukkoliikennelain valmistelu on loppuvaiheessa. Laki tulee sisältämään muun ohella palvelusopimusasetusta täydentävät ja muutoksenhakua koskevat määräykset, kuten myös toimivaltaisia viranomaisia koskevat määräykset sekä joukkoliikenteen palvelutasoa koskevat yleiset määräykset.

Täydentävinä määräyksinä joukkoliikennelakiin tulee sisällyttää joukkoliikennepalveluiden hankintamenettelyä koskevat perussäännökset vastaavalla tavalla kuin nykyisessä henkilöliikennelaissa. Tämä koskee sekä nykyisiä ostoliikennepalveluita että uusia käyttöoikeussopimuksia.

Palvelusopimusasetuksen osalta oikeusturvan järjestäminen korkeatasoiseksi on perusasia. Tämä koskee erityisesti käyttöoikeussopimusten myöntämistä. Koska käyttöoikeussopimukset ovat julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, kuten ostosopimuksetkin, on luontevaa, että käyttöoikeussopimuksia koskeviin toimivaltaisen viranomaisten päätöksiin haetaan muutosta markkinaoikeudessa ja edelleen korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

Käyttöoikeussopimusten hankintamenettelyjen osalta on kaksi vaihtoehtoa. Toisen vaihtoehdon mukaan joukkoliikennelakiin otetaan viittaukset niihin hankintalain pykäliin, joita käyttöoikeussopimuksia tehtäessä tulnaisiin noudattamaan. Kyseeseen tulisivat ilmeisesti hankintalain III-osan säännökset soveltuvin osin. Samalla hankintalakiin tulisi tehdä joukkoliikenteen käyttöoikeussopimusten edellyttämät tarkistukset ja muutokset. Olisi myös mahdollista, että hankintalakiin otettaisiin omat erityismääräykset joukkoliikenteen käyttöoikeussopimuksista. Selvää on, että nykyiset säännökset hankintalaissa ja palvelusopimusasetuksessa ovat riittämättömät. Myös hankintalaissa ja asetuksessa käytetyt käsitteet eroavat jonkin verran toisistaan.

Hankintalain soveltamista puoltaa mm. se, että lain soveltamisesta julkisiin hankintoihin on kokemusta ja oikeuskäytäntöä. Käyttöoikeussopimuksissa käytettäviä arviointiperusteita, kuten palvelutasoa ml. palvelun määrä ja muita laatutekijöitä on käytetty yleisesti myös ostoliikennesopimuksia tehtäessä, joten tästäkin on kokemusta. Oikeusvarmuuden vuoksi olisi luultavasti yksinkertaisempaa ja selkeämpää, että sekä ostoliikenteen että käyttöoikeuksien tekomenettelyissä noudatettaisiin samaa lakia. Palveluhankintoja koskevia käyttöoikeussopimuksia koskevat määrittelyt sisältyvät nykyiseen hankintalakiin.

Toinen vaihtoehto on se, että kaikki käyttöoikeuksia koskevat palvelusopimusasetuksen soveltamisen kannalta tarpeelliset säännökset otetaan uuteen joukkoliikennelakiin. Tällöin säännösten sisältö voi vain perustellusta ja erityisestä syystä poiketa hankintalain vastaavista pykälistä. Tämä voisi antaa viranomaisille lisää joustavuutta ja mahdollisuuksia alueellisten erityisolosuhteiden huomioimiseen, mutta saattaisi toisaalta vaarantaa liikenteenharjoittajien yhdenvertaista kohtelua. Vaikka soveltamiskäytäntö varsinkin siirtymäkauna voisi toimivaltaisilla viranomaisilla olla toisistaan poikkeavaa, aikaa myöten myös tästä järjestelystä saataisiin oikeuskäytäntöä, joka ohjaisi säädösten yhdenmukaista soveltamista. Käyttöoikeussopimusten tekomenettelyä koskevien kohtien sisällyttäminen joukkoliikennelakiin olisi myös yksinkertaisempaa lainsäädännön valmistelun ja ehkä soveltamisenkin kannalta.

Käytännön kokemuksesta voitaneen päätellä, että joukkoliikenteen hankintoja koskeva huomattava määrä oikeudenkäyntejä ei johdu pelkästään hankintalain tulkinnanvaraisuudesta ja epäselvyyksistä, vaan merkittävässä määrin hankintayksiköiden itsensä muodostamista vaihtelevista normikäsityksistä ja paikallisista hankintakäytännöistä. Tämäkin kannattaa ottaa huomioon lainkohtien sisällön selkeydessä ja em. vaihtoehtoja arvioitaessa.

Koska liikenne- ja viestintäministeriö on valinnut edellä mainituista vaihtoehdoista jälkimmäisen, niin asian enempi pohtiminen ei ole tarpeen. Oleellista on joukkoliikennelakiin otettavien pykälien sisältö ja selkeys.

Joukkoliikennelakiin tulisi selvyuden vuoksi ottaa myös neuvotelumenettelyn tai suora hankinnan käytöstä tarpeelliset määräykset tai mahdolliset viittaukset hankintalakiin. Hankintalain mukaan neuvotelumenettelyä saa käyttää vain silloin, kun siihen on lain 25§:n mukaiset perusteet. Palvelusopimusasetuksen 5. artiklan 3-kohdan mukaan tarjousten jättämisen ja mahdollisen esivalinnan

jälkeen voi tarjouskilpailuun sisältyä neuvotteluita, joissa on noudatettava mm. avoimuuden ja syrjimättömyyden periaatteita. Ilman tarjouskilpailua voidaan julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia tehdä vain PSA:n 5. ariklan 4-kohdan kynnyksarvojen rajoissa.

Uuteen joukkoliikennelakiin otettavien siirtymäajan liikennöintisopimusten osalta korostettakoon sitä, että kansallisten järjestelyiden tulee pysyä palvelusopimusasetuksen rajoissa ja olla myös kaikkien osapuolien kannalta kohtuullisia ja oikeudenmukaisia. Siirtymäsäännöksissä joukkoliikennemarkkinoiden alueelliset erot tulee kohtuudella huomioida siten, ettei palveluiden kehittämistä rajoiteta tai jarruteta useiksi vuosiksi niillä alueilla, joilla joukkoliikenteelle on saatavissa merkittävästi uusia käyttäjiä. Toisaalta heikomman kysynnän alueilla on porrastetuilla ja pidemmillä siirtymäajoilla varmistettava palveluiden saatavuus ja mahdollistettava liikenteenharjoittajille riittävä aika sopeutua tuotantotavan muutoksiin. Sekaannuksen mahdollisuus on olemassa, koska toimivaltaisten viranomaisten alueellinen toimivalta käytännössä on päällekkäistäkin.

5. Lopuksi

Työryhmä on toimeksiantonsa mukaisesti valmistellut myös käyttöoikeussopimuksia koskevat tarjousasiakirjamallit noudattaen erikseen selvitettyjä lainsäädännöstä johdettuja periaatteita. Käytäntöjen selkeyttämisessä ja yhdenmukaistamisessa näillä liitteenä olevilla asiakirjamalleilla toivotaan olevan ohjaava merkitys. Asiakirjojen kehittämistarvetta ja soveltamista käytäntöön tulee arvioida vielä myöhemmin ja siinä vaiheessa, kun niiden käyttöönotosta jonkun toimivaltaisen viranomaisen toimialueella päätetään.

Monia asioita jää avoimiksi ja esitetyt arviot ovat usein vasta alustavia. Toimeksiannon osakysymyksiin joudutaan vielä palaamaan, kun uuden joukkoliikennelain sisältö varmentuu. On mahdollista, että vastauksia joudutaan odottamaan vielä senkin jälkeen, kun Eduskunta on vahvistanut nykyisen henkilöliikennelain korvaavan uuden joukkoliikennelain.

Helsingissä 30.4.2009

Pekka Aalto
hankintatyöryhmän puheenjohtaja

liite 1**Linja-autoliikennepalvelujen tuotantomallit ja käytännöt henkilöliikennelain mukaan****1. Tilaaja-tuottajamalli**

Tilaaja-tuottajamallissa tilaajana olevan julkisyhteisön vastuu on suuri. Tilaaja vastaa niin strategiatason tavoitteista ja liikenteen palvelutasosta kuin liikenteen käytännön suunnittelusta, integraatiosta, laadusta, lippujärjestelmästä ja hinnoista sekä lipunmyynnistä samoin kuin aikatauluinformaatiosta ja muusta tiedotuksesta asiakkaille. Kaikki liikenne kilpailutetaan. Liikenteenharjoittajat hoitavat liikenteen sopimusten määräämällä tavalla ja toteuttavat sopimuksissa vaaditun laadun. Lipputulosten osalta liikennöintisopimuksissa on ollut käytössä niin sanottu bruttomalli, eli tilaaja on saanut kaikki lipputulot.

Tilaaja-tuottajamallia on arvosteltu siitä, että sitä sovellettaessa toteutunut kova kilpailu on johtanut yritysten talouden tuloksen huonontumiseen ja tappioihinkin. Syntyneeseen tilanteeseen on vaikuttanut useita eri tekijöitä, kuten esimerkiksi yritysten markkinaosuuksien tavoittelu, yritysten kilpailulta suojatun liikenteen määrä ja sen mahdollistamat ristisubventiot kilpailuttamisen alkuvuosina sekä korvaavien markkinoiden puute.

Pääkaupunkiseudulla seudullisen joukkoliikenteen järjestäminen on pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnasta annetun lain (1269/1996) 2 §:n nojalla yhteistyövaltuuskunnan tehtävä. Tämän lain nojalla YTV muun muassa hyväksyy pääkaupunkiseudulla noudatettavan joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän ja seudullisen liikenteen taksat. Koko YTV-alueen liikenne on kilpailutettu.

YTV voi sopimuksen perusteella ottaa hoitaakseen yhdelle tai useammalle jäsenkunnalle kuuluvan toimialaansa liittyvän tehtävän. Jäsenkunnat maksavat YTV:n eri tehtävistä aiheutuvat kulut, siltä osin kuin tehtävän hoidosta perittävät maksut ja muut tuotot eivät riitä kattamaan kuluja, palvelujen käytön mukaisesti. Tarkemmat jakoperusteet on sovittu yhteistyösopimuksessa.

Helsinki vastaa itse Helsingin sisäisen liikenteen järjestämisestä, suunnittelusta ja tilaajatehtävistä, päättää sisäisten lippujen hinnoista, palvelutasosta ja rahoituksesta. Helsingillä on myös vastuullaan bussiliikenteen tuotantoa. Joukkoliikenteen suunnittelusta vastaa Helsingin kaupungin liikennelaitos HKL.

Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen suunnittelu- ja tilaajatoiminnot yhdistetään vuoden 2010 alusta lukien uuden yhteisen organisaation, Helsingin Seudun Liikenne kuntayhtymän alaisuuteen.

Turun kaupunkiliikenne on pääosin kilpailutettu. Turun kaupungin joukkoliikennetoimisto suunnittelee ja kilpailuttaa reitit ja liikennöinti hoidetaan tällä hetkellä 13 liikennöitsijän toimesta. Turun kaupungilla on myös oma liikennelaitos, joka hoitaa noin 16 % liikenteestä.

Suurin osa Suomen joukkoliikennematkoista tehdään tilaaja-tuottajamalliin perustuvassa julkisessa liikenteessä.

2. Viranomaisen oma tuotanto

Suomessa ei ole enää käytössä aivan puhdasta viranomaisen oman tuotannon mallia.

Tampereella käytössä olevassa oman tuotannon mallissa kaupungin toiminnot on nyttemmin jaettu erikseen tilaajatoimintoihin eli liikenteen järjestämisvastuuseen ja tuottajatoimintoihin eli käytännön operointiin, josta vastaa Tampereen Kaupunkiliikenne -liikelaite. Myös kaupunkiliikenteen kilpailuttamista on aloitettu. Liikenneluvat myöntää kaupunginhallitus.

Turun kaupungilla on pienestä osasta sisäistä linja-autoliikennettä vastaava liikelaite.

3. Linjaliikenneluvat markkinaehtoisessa henkilöliikenteessä

Linjaliikennelupia ja niiden myöntämiseen liittyviä käytäntöjä on aiheellista selostaa edellisiä tuotantotapoja seikkaperäisemmin. Näin siitä syystä, että palvelusopimusasetuksen ja uuden joukkoliikennelain tuomat muutokset juuri linjaliikennelupien myöntämisen edellytyksissä ym. tulevat todennäköisesti olemaan merkittävämmät kuin mitä tilaaja-tuottajamallin, ostoliikenteen ja viranomaisten oman tuotannon osalta tapahtuu.

Linjaliikennelupiin perustuvassa järjestelmässä liikenteenharjoittajien vastuu liikenteestä korostuu. Liikenteenharjoittajat vastaavat mm. liikenteen käytännön suunnittelusta ja taloudesta. Toimialan etujärjestön, Linja-autoliiton omistama Oy Matkahuolto Ab huolehtii mm. lippujärjestelmästä, matkalippujen myynnistä, aikatauluinformaatiosta ja asemapalveluista.

3.1. Liikennelupien myöntämisen ehdot

Linja-autoliikenteen harjoittamisesta liikennelupien nojalla säädetään laissa luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä ((343/1991), jäljempänä henkilöliikennelaissa. Lain mukaan

viranomaisen myöntämä lupa tarvitaan pääsääntöisesti aina kun henkilöitä kuljetetaan linja-autolla korvausta vastaan.

Joukkoliikennelupa, joka on peruslupa, vaaditaan kaikilta, jotka harjoittavat luvanvaraista linja-autoliikennettä. Se on myönnettävä hakijoille, jotka täyttävät lain hyvämaineisuutta, ammattitaitoisuutta, oikeustoimikelpoisuutta ja vakavaraisuutta koskevat edellytykset. Joukkoliikenneluvan nojalla voi harjoittaa vain tilaus- ja ostoliikennettä. Joukkoliikennelupa myönnetään enintään kymmeneksi vuodeksi.

Linjaliikennelupa oikeuttaa harjoittamaan linjaliikennettä linja-autolla. Sen, kuten joukkoliikenneluvankin myöntää hakijan kotipaikan lääninhallitus. Läänin rajat ylittävässä pikavuoroliikenteessä linjaliikenneluvan myöntää kuitenkin Etelä-Suomen lääninhallitus. Henkilöliikenneasetuksella on säädetty joistain kunnista ja kuntayhtymistä joilla on oikeus myöntää linjaliikennelupa omalla alueellaan harjoitettavaan liikenteeseen. Yksinomaan pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan toimialueella linjaliikenneluvan myöntää kuitenkin yhteistyövaltuuskunta, jollei luvan myöntäminen kuulu kunnan toimivaltaan. Käytännössä pääkaupunkiseudulla ja Helsingissä on kuitenkin käytössä edellä mainittu tilaaja-tuottajamalli. Linjaliikenneluvan myöntäminen edellyttää, että hakijalla on voimassa oleva joukkoliikennelupa.

Linjaliikennelupa on tarveharkintainen. Sitä myönnettäessä on otettava huomioon ennen kaikkea liikennepalvelujen kysyntä sekä olemassa olevat liikennepalvelut mukaan lukien ostoliikenne. Samoin on otettava huomioon kuntien henkilöliikenteen järjestämistä koskevat tarpeet ja sen liikenteen taloudellisuus ja tarkoituksenmukaisuus, jonka harjoittamiseen lupaa haetaan. Lupaviranomaiselle on annettu suhteellisen laaja toimivalta tarveharkinnan soveltamisessa.

3.2. Linjaliikenneluvan myöntämiseen liittyviä käytäntöjä

Henkilöliikennelakia on tulkittu siten, että uuden liikenteen aloittamiseen ei saa lupaa, jos olemassa olevat liikennepalvelut riittävät tyydyttämään lupaviranomaisen arvioiman liikennepalveluiden kysynnän. Milloin palvelu katsotaan kysynnän kannalta riittäväksi, on harkinnanvaraista. Harkinnan yhteydessä selvitetään mm., olisiko lupahakemuksen mukaisille palveluille uutta kysyntää ja toisaalta tapahtuisiko matkustajasiirtymää olemassa olevasta liikenteestä uuteen liikenteeseen, josta viimeksi mainitusta seuraisi liikenteen kannattavuuden lasku.

Jos useampi liikenteenharjoittaja hakee uutta lupaa tai voimassa olevan lupansa muuttamista, se myönnetään luvan sisällöstä riippuen yhdelle, useammalle tai ei yhdellekään liikenteenharjoittajalle. Valintaperusteita ei ole laissa mainittu. Täysin uuden liikenteen käynnistäminen on kuitenkin markkinoiden vakiintuneisuudesta johtuen harvinaista. Useimmiten hakemuksissa on kyse olemassa olevan liikenteen, aikataulujen tai reittien muutoksista. Jos kilpailijoita on ilmennyt, ei näiden hakemuksia ole yleensä hyväksytty silloin, kun lausuntojen ja muiden selvitysten perusteella on ilmennyt, että nykyiset palvelut riittävät tyydyttämään kysynnän ja uusi liikennetarjonta vaikuttaisi kielteisesti olemassa olevan liikenteen toimintaedellytyksiin. Käytäntönä on ollut se, että lupaviranomainen on tarkastelussaan pikemminkin kiinnittänyt huomiota olemassa olevan liikenteen taloudellisuuteen ja tarkoituksenmukaisuuteen kuin laissa tarkoitetun, haetun liikenteen taloudellisuuteen ja tarkoituksenmukaisuuteen. Kilpailutilanteessa ratkaisuun ovat usein vaikuttaneet myös lupaviranomaisten ja yritysten keskinäiset neuvottelut ja sopimukset siitä, miten liikenne tulisi järjestää.

Lupajärjestelmä perustuu yrittäjien oma-aloitteisuuteen. Joissakin tapauksissa lupahakemuksia laaditaan myös viranomaisen aloitteesta, esimerkiksi silloin, kun kyse on liikenteen yhteensovittamistarpeista juna-aikataulujen tai koulujen aikataulujen muutosten vuoksi.

Lupaviranomainen perustaa päätöksensä lupahakemukseen, hankittuihin lausuntoihin ja niiden perusteella tehtävään kokonaisharkintaan. Lausuntoja pyydetään lähinnä kunnilta ja Linja-autoliiton alueosastoilta. Käytännössä päätöksenteossa on kiinnitetty enemmän huomiota alan itsensä antamiin lausuntoihin kuin kuntien lausuntoihin.

3.3. Linjaliikennelupaan liittyvät oikeudet ja velvollisuudet

Linjaliikenneluvan voimassaoloaika on enintään kymmenen vuotta. Käytännössä lupa uusitaan aina, kun liikennettä on hoidettu asianmukaisesti. Luvan voimassaoloaikana ja uusinnan yhteydessä lupaan tehdään yleensä luvanhaltijan esittämiä, pieniä muutoksia.

Lipputuloihin perustuvaan linjaliikennelupaan liittyy niin sanottu haittaamiskielto eli suoja kilpailevalta tilaus- ja ostoliikenteeltä. Kilpaileva, esimerkiksi joukkoliikenneluvan nojalla toimiva yrittäjä ei saa harjoittaa tilaus- tai ostoliikennettä, johon linjaliikenteen matkustajat tai osa heistä voisi siirtyä. Haittaa arvioidessa otetaan huomioon matkustajien väheneminen linjaliikenteessä ja osto- tai tilausliikenteenä hoidettavien kuljetusten toistuvuus. Toisaalta huomiota kiinnitetään myös matka-aikaan odotuksineen, vaihtojen määrään ja matkustajien erityistarpeisiin. Näillä rajauksilla on pyritty helpottamaan muun muassa kuntien

kustantamien kuljetusten järjestämistä. Haittaamiskiellon tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko.

Linjaliikenneluvan mukaisella liikenteellä on etuoikeus suhteessa ostoliikenteeseen myös siten, että palvelujen ostomenettelyyn ryhdytään käytännössä vasta sen jälkeen, kun on arvioitu voidaanko kyseinen liikenne kuitenkin hoitaa linjaliikenneluvan muutoksena.

Toisen linjaliikenneluvan mukaisen liikenteen osalta kilpailun suoja toimii siten, että samalle tai lähes samalle aikataululle ja reitille ei yleensä ilman erityisiä perusteita myönnetä lupaa liikenteeseen, jonka harkitaan haittaavan merkittävästi olemassa olevan liikenteen toimintaedellytyksiä. Suojaa on voitu tehostaa myös asettamalla kilpaileviin lupiin ns. matkustajien otto- ja jättörajoituksia. Viimeksi mainitusta käytännöstä on tosin luovuttu.

Luvanhaltijan velvollisuuksien osalta henkilöliikennelaissa korostetaan, että linjaliikenneluvanhaltijalla on velvollisuus harjoittaa liikennettä luvan mukaisesti ja muutenkin asianmukaisesti. Tätä velvoitetta on noudatettu hyvin.

3.4. Linjaliikennelupaan liittyvä luvan peruutusuhka

Jos luvanhaltija ei enää täytä liikenneluvan myöntämisen edellytyksiä tai, jos liikennettä ei harjoiteta luvan mukaisesti ja muutoin asianmukaisesti, voi lupaviranomainen peruuttaa luvan määräajaksi tai kokonaan. Lupa voidaan peruuttaa myös, jos liikenne ei enää ole tarkoituksenmukaisesti järjestettyä ja liikenteen uudelleen järjestely on yleisen edun kannalta välttämätöntä.

Käytännössä lupia ei ole peruutettu viime vuosina. Yleensä ongelmat hoidetaan lupamuutoksin tai yrityskaupoin.

liite 2

Linja-autoliikenteen julkinen rahoitus, palveluiden ostaminen ja julkinen tuki

Palveluvelvoiteasetus. Henkilöliikennelain mukaan valtionrahoitusta voi nykyisin käyttää valtion talousarviossa osoitetuin määrärahoihin hyvityksiin yrityksille asetetuista palveluvelvoitteista siten, kuin julkisten palveluiden käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä oleellisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä annetussa asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 (palveluvelvoiteasetus) tarkemmin määrätään.

Asetus on ollut Suomessa oikeudellisena perustana myös liikenteenharjoittajien oikeudesta luopua kannattamattomasta liikenteestä. Asetus kumoutuu 3 päivänä joulukuuta 2009 siinä yhteydessä kun rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annettu asetus (EY) N:o 1370/2007 (palvelusopimusasetus) tulee voimaan.

Kannattamattoman liikenteen lakkauttaminen. Liikenne- ja viestintäministeriö on 1.10.1994 tekemällään päätöksellään (nro 816/94) ja 7.4.1994 antamallaan ohjeilla (nro 1005/70/94) ilmoittanut, ettei linjaliikennelupiin aseteta liikennöintivelvoitteita. Palveluvelvoiteasetuksen mukaan liikenteenharjoittajalla on ollut oikeus pyytää tappiolliseksi osoittautunut liikenne liikennöintivelvoitteena lakkautettavaksi silloin, kun liikenteen tuotot eivät ole peittäneet muuttuvia kustannuksia. Jos kyseessä on ollut koko autokierto, liikennöintivelvoite on voitu pyytää lakkautettavaksi myös, kun liikenteen tuotot eivät ole peittäneet kiinteitä kustannuksia.

Käytännössä liikenteenharjoittaja on tehnyt luvan muutoshakemuksen, jossa on ollut liitteenä laskelma kannattavuudesta ja tiedot matkustajalaskennoista. Nämä tiedot ovat auttaneet lupaviranomaista arvioimaan onko liikenne mahdollista kuitenkin järjestää ostona. Niin sanotut reittien häntien lakkauttamiset ja osa-aikaiset lakkautukset, kuten kesää tai viikonloppua koskevat lakkautukset on voitu hyväksyä vain, jos ne ovat parantaneet yhtiön taloudellista tulosta ja reitin matkustajat ovat tältä osin olleet eri henkilöitä. Tulkinta perustuu EY tuomioistuimen antamaan ratkaisuun.

Valtion rahoituksen muut käyttötarkoitukset. Valtionrahoitusta voi henkilöliikennelain mukaan käyttää liikennöintivelvoitteista aiheutuneiden korvausten lisäksi myös korvauksiin, joita aiheutuu yritysten kanssa tehdyistä, palvelujen ostamista koskevista sopimuksista. Rahoitusta voidaan kohdentaa myös joukkoliikenteen kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimushankkeisiin.

Valtionavustuksen käytöstä on tarkemmin säädetty valtioneuvoston asetuksessa joukkoliikenteen valtionavustuksista (1153/2008, astui voimaan 1.1.2009; 31.12.2008 saakka LVM:n asetus 64/2002 muutoksineen 88/2003, 519/2005 ja 529/2006). Avustusta voidaan sen mukaan käytännössä ohjata muun muassa linjaliikennettä täydentävään ostoliikenteeseen, matkalippujen hinnanalennuksiin sekä kehittämisen osalta muun muassa palvelulinjojen ja kutsujoukkoliikenteen käynnistämiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö ohjaa lääninhallitusten valtionavustuksen käyttöä ostoliikenteeseen ja liikenteen kehittämiseen vuosittaisen kiintiöpäätöksensä perusteella. Lääninhallitukset ja ministeriö voivat itse käyttää määrärahaa tai myöntää valtionapua kunnalle, seudulliselle kuntayhtymälle tai pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnalle.

Ostoliikenne. Liikennepalvelujen ostojen ja niissä sovellettavan hankintamenettelyn osalta henkilöliikennelaissa todetaan, että ostoliikennepalveluja hankittaessa noudatetaan julkisista hankinnoista voimassa olevia säännöksiä. Laissa julkisista hankinnoista (348/2007) todetaan myös, että kunnat voivat joukkoliikennepalveluja tuottaessaan ja hankkiessaan toimia tarpeen mukaan yhteistyössä toistensa kanssa. Kunta voi tuottaa ostoliikennepalveluita myös toisen kunnan alueelle.

Ostosopimuksia linja-autoliikennettä harjoittavien liikenteenharjoittajien kanssa solmivat käytännössä lääninhallitukset ja kunnat, seudulliset kuntayhtymät sekä pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta.

Kainuun hallintokokeilusta annetun lain (343/2003) mukaan maakunnalle (maakuntavaltuustolle) on siirretty päätösvaltaa muun muassa linja-autoliikenteen ostojen osalta, mutta lääninhallitus hoitaa joukkoliikenteen järjestämiseen liittyviä tehtäviä maakunnan puolesta käytännössä. Maakuntavaltuustolla on näitä ostoja varten oma momenttinsa valtion tulo- ja menoarviossa.

Käytännössä kunnat tyytyvät ainoastaan täydentämään läänin ostoja ostamalla lisävuoroja oman kuntansa sisäiseen liikenteeseen tavoitteenaan peruspalvelutason aikaansaaminen. Lääninhallitukset puolestaan ostavat useampia kuntia koskevaa liikennettä. Kunnissa hankintamenettelyssä ei aina onnistuta noudattamaan julkisista hankinnoista annettuja säännöksiä, mistä oikeudenkäyntien muodossa aiheutuu haittaa kaikille asianosaisille.

Lääninhallitukset ovat voineet ostaa myös alueeltaan suurien kuntien sisäistä liikennettä, jos se on alueelliseksi runkoliikenteeksi määriteltävää. Lääninhallitukset ovat lisäksi myöntäneet valtionavustusta kaupunkimaisen paikallisliikenteen oston.

Lääninhallitukset ostavat yleensä liikennettä siinä vaiheessa, kun voimassa olevat ostosopimukset ovat päättymässä. Linjaliikenteen ensisijaisuus-periaatteen vuoksi liikenne julistetaan ensin haettavaksi ja mikäli hakemuksia tulee, linjaliikennelupa myönnetään tai muutetaan. Jos hakemuksia ei näin saada, valmistellaan asiasta tarjouskilpailu. Kilpailukohteet ovat tällöin useimmiten liikenteen järkevän hoidon kannalta pieniä.

Hankintalakia noudatettaessa sovelletaan avointa menettelyä ja yleensä halvin hinta ratkaisee. Käytännössä on todettu, että laatumallia parempi vaihtoehto on ollut määritellä minimilaatu ja soveltaa ns. nettomallia. Tehtyjen sopimusten pituus on yleensä 1-3 vuotta. Niihin voi sisältyä myös optiokausi.

Tosiasiassa lupaviranomaiset ostavat vain linjaliikennettä täydentäviä vuoroja. Tämä johtuu suoraan henkilöliikennelaista, jossa linjaliikenteellä on etusija ostoliikenteeseen nähden. Sellaisiakin käytäntöjä on esiintynyt, että liikennettä ostetaan ko. liikennöntialueella eli liikennekentällä pääasiallisesti toimivalta linjaliikenteen harjoittajalta eli tehdään tukistoja. Tällä menettelyllä pyritään välillisesti parantamaan tämän linjaliikenteen kannattavuutta.

Lippusopimukset. Henkilöliikennelakiin sisältyy myös seutu- ja kuntalippuja koskevat säännökset. Lain mukaan kunnilla ja kuntayhtymillä on oikeus sopia seutu- ja kuntalippujen hinnoista liikenteenharjoittajien kanssa silloin kun kunnat tai valtio rahoittavat näiden lippujen hinnanalennuksia. Osapuolina voi olla yksi tai useampi kunta tai kuntayhtymä ja kunnan liikenteenharjoittajat yhdessä tai erikseen.

Lippusopimuksissa kunnat ovat päättäneet asiakashinnan ja sitoutuneet subventioon eli hinnanalennuksen korvaamiseen. Matkustajat ovat saaneet käyttöönsä kausilipun, jossa matkalipun hinta on ollut matkustajalle subvention verran edullisempi. Liikenteenharjoittajalle maksetaan hinnanalennuksesta korvaus lipulla tehtyjen matkojen perusteella. Korvauksen tulisi kattaa hinnanalennuksesta aiheutuva lipputulosten menetys.

Palveluvelvoiteasetuksen mukaan viranomaiset ovat voineet tehdä sopimuksia riittävien liikennepalvelujen tarjoamisesta ja nämä sopimukset voivat koskea muun muassa liikennepalveluja määrätyin maksuin ja ehdoin erityisesti tietyille matkustajaryhmille ja tietyille reiteille.

Koska seutu- ja kaupunkilippusopimukset ovat koskeneet vain matkalippujen hintaa ja ne on tehty usean yrityksen kanssa, eivät nämä sopimukset, monista hyvistä puolistaan huolimatta, kuitenkaan täyttäne palveluvelvoiteasetuksen kriteerejä sallituista sopimuksista ja julkisista tuista.

liite 3

Henkilöliikennettä koskevassa lainsäädännössä esiintyvät käsitteet

Käsitteiden määrittelyssä lähtökohtana on virallisissa säädöksissä eli henkilöliikennelaissa, palvelusopimusasetuksessa tai hankintalaissa oleva määritelmä, jota selvennetään suhteessa lähikäsitteisiin tai esittämällä yläkäsite, josta ko. käsite muodostaa osan. Tarvittaessa asiaa selvennetään ja konkretisoidaan esimerkein.

Henkilöliikennelaissa (15.2.1991/343) käytetyt käsitteet

'**Joukkoliikenteellä**' tarkoitetaan linjaliikennettä, ostoliikennettä ja muuta säännöllistä henkilöliikennettä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä;

- Joukkoliikenne on yleiskäsite, jolla on vakiintunut sisältö ja sen tarkoituksena on tehdä ero toisaalta tilauksesta tilaajan määräämällä tavalla liikennöitävään tilausliikenteeseen ja myös yksityisluonteisiin taksiliikenteenä toteutettaviin yksilökuljetuksiin.

'**Linjaliikenteellä**' tarkoitetaan luvanvaraista henkilöliikennettä, joka on säännöllistä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä, jonka reitin liikennelupaviranomainen vahvistaa ja jonka harjoittaminen ei perustu kunnan, kuntayhtymän, pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan, liikenneministeriön tai lääninhallituksen kanssa tehtyyn palveluiden ostamista koskevaan sopimukseen;

- Linjaliikenteen ydin on viranomaisen myöntämä linjakohtainen liikennelupa, jossa aikataulut ja reitit on yksityiskohtaisesti määrätty. Linjaliikenne on ensisijaista tilaus- ja ostoliikenteeseen nähden. Jos matkustajien käytettävissä on sopivat linjaliikennepalvelut, on tilaus- ja ostoliikenteen harjoittaminen kielletty. Reittiliikenteen käsite ja reittiliikennelupa tulevat uudessa joukkoliikennelaissa korvaamaan linjaliikenneluvan.

'**Ostoliikenteellä**' tarkoitetaan joukkoliikenneluvan tai taksiliikenneluvan nojalla harjoitettavaa henkilöliikennettä, joka on säännöllistä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä ja jonka hoitaminen perustuu kunnan, kuntayhtymän, pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan, liikenneministeriön tai lääninhallituksen kanssa tehtyyn palveluiden ostamista koskevaan sopimukseen;

- Tyypillinen esimerkki ostoliikenteestä on lääninhallituksen ostama linjaliikennettä täydentävä liikenne, jolla jonkun haja-asutusalueen joukkoliikenteen peruspalvelutaso pyritään turvaamaan. Ostoliikennepalvelut hankitaan lähes poikkeuksetta kilpailuttamalla, kuten julkisia hankintoja koskeva laki (30.11.2007/348) edellyttää. Ostoliikennettä ovat myös Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan (YTV) ja suurten kaupunkien joukkoliikenteen tilaajaorganisaatioiden hankkimat joukkoliikennepalvelut.

Palvelusopimusasetuksessa (23.10.2007 (EY) N:o 1370/207) käytetyt käsitteet

'**Julkisella henkilöliikenteellä**' tarkoitetaan yleistä taloudellista etua koskevia henkilöliikennepalveluja, joita tarjotaan yleisölle yhtäjaksoisesti ketään syrjimättä;

- Käsitteellä tarkoitetaan PSA:n mukaista liikennettä; ei markkinaehtoista ja siis ase-
tuksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävää liikennettä. Kyseessä ovat nimenomaan
”yleistä taloudellista etua koskevat henkilöliikennepalvelut”, joissa viranomaisten
puuttuminen markkinoiden toimintaan on olennaista. Esimerkkinä tällaisesta liiken-
teestä on käyttöoikeussopimuksen perusteella annettavaan oikeuteen perustuva kau-
punkimainen joukkoliikenne.

- On tärkeää erottaa julkinen henkilöliikenne joukkoliikenteestä. Viimeksi mainittu on
yleiskäsite, jossa liikenne voi toimia ilman julkisia subventioita myös puhtaasti kau-
palliselta pohjalta. Joukkoliikennettä voidaan hoitaa myös taksiautoilla, josta esimerk-
kinä vaikkapa maaseudun koululaiskuljetukset. Kansallisella tasolla meillä on oma
suhteellisen vakiintunut käsitteistö, jota tosin käytetään melko väljästi. Erot PSA:n
tuomaan joukkoliikennekäsitteistöön on tämän vuoksi tärkeä tiedostaa.

'Toimivaltaisella viranomaisella' tarkoitetaan jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden viran-
omaista tai viranomaisten ryhmittymää, jolla on valtuudet toimia julkisen henkilölii-
kenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella, tai muuta elintä, jolle on annettu täl-
laiset valtuudet;

'Toimivaltaisella paikallisella viranomaisella' tarkoitetaan toimivaltaista viran-
omaista, jonka maantieteellinen toiminta-alue ei ole valtakunnallinen;

- Käsitteet pitävät sisällään valtion keskushallinnon sekä valtion, maakuntien ja kunti-
en alueelliset ja paikalliset viranomaiset. Toimivallan määrittely käsittää valtuuksien
ja tehtävien alueellisen, asteellisen ja myös asiallinen rajaamisen ja määrittelyn.

- Ensisijaisesti kyse on PSA:n mukaista toimivaltaa käyttävistä viranomaisista, joilla
tosin voi olla toimivalta myös markkinaehtoisen liikenteen valvonnassa ja lupien re-
kisteröinnissä. Toimivaltaisen viranomaisen tehtäviä voi hoitaa esim. valtion, seudun
tai kaupungin viranomainen. Toimivaltaiset viranomaiset ja niiden tehtävät määritel-
lään tätä kirjoitettaessa vielä valmisteluvaiheessa olevassa uudessa joukkoliikennelais-
sa.

- Toimivaltaisen viranomaisen kompetenssiin kuuluu olennaisena osana julkisia palve-
luhankintoja koskevien sopimusten tekeminen. Tällaisia sopimuksia ovat esim. käyt-
töoikeussopimukset ja ostosopimukset. Viimeksi mainittuja sopimuksia voivat tehdä
muutkin viranomaiset kuin varsinaiset toimivaltaiset viranomaiset. Toimivaltainen vi-
ranomainen voi toimialueellaan soveltaa joukkoliikenteen järjestämisessä myös PSA:n
ns. yleistä sääntöä, jos valtioneuvosto on siitä ensin päättänyt.

- Toimivaltaiselle viranomaiselle tulee kuulumaan myös markkinaehtoisen liikenteen
lupatoimivalta ja valvonta laajuudeltaan ja sisällöltään erikseen määriteltävällä tavalla.

'Julkisen palvelun velvoitteella' tarkoitetaan vaatimusta, jonka toimivaltainen viran-
omainen asettaa tai määrittelee sellaisten yleishyödyllisten julkisten henkilöliikenne-
palvelujen varmistamiseksi, joita liikenteenharjoittaja ei omien taloudellisten etujensa
kannalta katsoen ottaisi hoitaakseen tai ei hoitaisi samassa määrin tai samoilla ehdoilla
ilman korvausta;

- Julkisen palvelun velvoitteen taustalla on PSA:n 1. artiklan 1-kohdassa määritelty asetuksen tarkoitus eli mainittu velvoite voidaan määrätä, kun viranomaisen tarkoituksena on puuttua markkinoiden toimintaan ”varmistukseksi sellaisen yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla”.

- Kyseessä on yleensä palveluiden tarjontaan tai hinnoitteluun kohdistuva sitova määräys, joka voi esim. heikentää liikenteen kannattavuutta tai tekee siitä peräti kannattamatonta. Tästä syystä on perusteltua, että liikenteenharjoittaja on velvollinen hoitamaan velvoitteen tarkoittamaa liikennettä vain kohtuullista kompensatiota vastaan. Tyypillisesti kyseessä on hintavelvoite, jolla viranomainen määrää liikennöitsijän hyväksymään kaupallisia tariffejaan alemman tariffin liikennevälineissä viranomaisen alueelliseen toimivaltaan kuuluvalla alueella. Julkisen palvelun velvoite voi kohdistua yhteen (sopimussuhde) tai kaikkiin (yleinen sääntö) tietyn alueen liikenteenharjoittajista.

'Yksinoikeudella' tarkoitetaan oikeutta, jolla julkisen liikenteen harjoittajalle annetaan mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja jolla suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat;

- Tällä tarkoitetaan pääasiassa julkisia henkilöliikennepalveluita koskevan käyttöoikeussopimuksen perusteella myönnettävää oikeutta ja siihen liittyen kilpailulta suojattua asemaa tarkasti määritellyn liikennekokonaisuuden hoitamiseen. Keskeistä on, että yksinoikeuksia voidaan myöntää vain PSA:n mukaisessa järjestyksessä. Yksinoikeuden myöntää viranomainen, joka siis harkitsee, onko yksinoikeuden myöntämiseen laillisia edellytyksiä. Aloite voi tulla joko viranomaiselta tai liikenteenharjoittajalta. Yksinoikeuden laajuus voi vaihdella yksittäisestä aikataulun mukaisesta linjavuorosta vaikkapa alueelliseen liikennekokonaisuuteen, kuten kaupunginosaan jne. Yksinoikeus voi perustua myös viranomaisen ja liikenteenharjoittajan väliseen ostosopimukseen.

- Yksinoikeus ei edellytä sitä, että joku linjareitti tai ”aikataulukenttä” olisi kokonaisuudessaan suljettu muilta liikenteenharjoittajilta. Käyttöoikeussopimukseen perustuva suojattu asema voi olla myös varsinaista yksinoikeutta rajoitetumpi, mutta yksinoikeuden käsitteeseen luettava erityisoikeus, jolloin samalla reitinosalla voidaan sallia muutakin julkista henkilöliikennettä tai joukkoliikennettä.

- Yksinoikeutta ei voida myöntää ilman, että siihen kuuluisi julkisen palvelun velvoite. Yksinoikeus voi olla ainoana korvauksena myös julkisen palvelun velvoitteen täyttämisestä.

- Käsitettä ei tule sekoittaa nykyisen liikenneluvan oikeudellisesta luonteesta käytyyn keskusteluun. Ero on tehtävä myös PSA:n voimaan astumisen jälkeiseen, asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävään markkinaehtoiseen, kaupalliselta pohjalta järjestettyyn joukkoliikenteen hoitamiseen. Näin siitä huolimatta, että viimeksi mainittu perustuu viranomaisen rekisteröimään liikennöintioikeuteen ja vaikka liikenteenharjoittajalla tosiasiallisesti olisi määräävä markkina-asema jollakin relevantilla maantieteellisellä markkina-alueella. Kyseessä on oltava nimenomaan toimivaltaisen viranomaisen myöntämä oikeus.

'Julkisesta palvelusta maksettavalla korvauksella' tarkoitetaan kaikkia etuja, erityisesti taloudellisia etuja, joita toimivaltainen viranomainen antaa suoraan tai välillisesti julkisista varoista julkisen palvelun velvoitteen toteuttamisaikana tai tähän aikaan liittyen;

- Kysymys on esim. yleisen säännön perusteella maksettavasta korvauksesta taikka käyttöoikeussopimuksen tai ostosopimuksen perusteella liikenteenharjoittajalle maksettavasta korvauksesta riippumatta siitä, perustuuko päätös tai sopimus PSA:een vai julkisia hankintoja koskeviin säädöksiin. Korvaus käsittää myös seutu- ja kaupunkilippusopimusten mukaiset, julkisia henkilöliikennepalveluita koskevat lippuet, jotka välillisesti tulevat liikenteenharjoittajan hyödyksi.

'Julkisia palveluhankintoja koskevalla sopimuksella' tarkoitetaan yhtä tai useampaa oikeudellisesti sitovaa asiakirjaa, jossa vahvistetaan toimivaltaisen viranomaisen ja julkisen liikenteen harjoittajan välinen sopimus, jolla julkisen palvelun velvoitteiden alaisten julkiseen henkilöliikenteeseen liittyvien palvelujen hallinnointi ja toteuttaminen uskotaan kyseiselle julkisen liikenteen harjoittajalle; jäsenvaltion lainsäädännöstä riippuen sopimus voi olla myös toimivaltaisen viranomaisen tekemä päätös,

- joka on annettu erillisen lainsäädäntötoimen tai säädöksen muodossa tai

- jossa vahvistetaan ehdot, joiden mukaisesti toimivaltainen viranomainen itse tarjoaa kyseisiä palveluja tai uskoo niiden tarjoamisen sisäiselle liikenteenharjoittajalle.

- Julkisen palvelun sopimuksen käsite on laaja ja se kattaa ”minkä tahansa luonteisen yksinoikeuden ja /tai korvauksen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä”. Tyypillisiä tällaisia sopimuksia ovat joukkoliikennepalveluiden ostosopimukset ja käyttöoikeussopimukset julkisen liikenteen hoitamisesta tietyllä alueella. Ostosopimukset ovat julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, vaikka ne linja-autojen ja raitiovaunujen henkilöliikennepalveluiden osalta tehdään hankintadirektiiveissä ja julkisia hankintoja koskevissa säädöksissä säädettyjen menettelyjen mukaisesti (ks. PSA 5. artikla 1-kohta).

'Yleisellä säännöllä' tarkoitetaan toimenpidettä, jota sovelletaan erotuksetta kaikkiin samantyyppisiin julkisiin henkilöliikennepalveluihin tietyllä maantieteellisellä alueella, josta toimivaltainen viranomainen vastaa;

- Vaihtoehtona julkisia palveluhankintoja koskevalle sopimukselle, enimmäishintoja koskevia julkisen palvelun velvoitteita voidaan antaa myös yleisellä säännöllä.

- Pelkistettynä yleinen sääntö voi tarkoittaa seuraavaa:

- yleinen sääntö on ns. normipäätös, jollaisia voidaan antaa vain lailla, asetuksella tai valtioneuvoston päätöksellä

- kyseessä on hintavelvoitteen määrääminen, johon liittyy menettelytapa, jolla kompensatio tai korvaus hintavelvoitteesta maksetaan yhdenvertaisilla ja syrjimättömillä perusteilla liikenteenharjoittajille

- hintavelvoitteella tarkoitetaan viranomaisen vahvistaman, liikennöitsijän omaa kaupallista tariffia alemman tariffin noudattamista viranomaisen määrittelemällä alueella

- tariffi voi olla yleinen, kaikkia matkustajaryhmiä koskeva tai koskea vain määrättyä matkustajaryhmää (esim. koululaiset, eläkeläiset, varusmiehet)

- hintavelvoitteen korvaamiseen liittyy PSA:n määrittelemä ns. ylikompensaatiokiello; korvaus ei voi olla myöskään alikompensoiva.

- Yleisestä säännöstä on erotettava korvaus, joka maksetaan liikenteenharjoittajalle ilman tarjouskilpailua tehdyn julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen perusteella ja jolloin myös sovelletaan PSA:n ja sen liitteen mukaista laskentatapaa.

Jos jäsenvaltio päättää olla soveltamatta PSA:ta tiettyihin yleisiin sääntöihin, jotka koskevat taloudellisia korvauksia matkalippujen enimmäishinnoista koululaisille, opiskelijoille, harjoittelijoille tai liikuntarajoitteisille, sovelletaan niihin ”yleistä valtiointukia koskevaa järjestelyä” (PSA:n yleinen osa 5-kohta, 3. artiklan 3-kohta). Näitä tukia koskee mm. notifiointivelvollisuus ja liikenteenharjoittajien yhdenvertaisen ja syrjimättömän kohtelun periaatteet.

Julkisia hankintoja koskevissa direktiiveissä (2004/17/EY ja 2004/18/EY) sekä hankintalaissa (30.3.2007/348) käytetyt käsitteet

’Palveluja koskevan käyttöoikeussopimuksen’ määritelmä sisältyy Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2004/18/EY. Direktiivin 1. artiklan 4-kohta kuuluu seuraavasti: ”Palveluja koskevalla käyttöoikeussopimuksella tarkoitetaan muutoin samanlaista sopimusta kuin julkista palveluhankintaa koskevaa sopimusta, paitsi että palvelujen suorittamisen vastineena on joko yksinomaan palvelun käyttöoikeus tai tällainen oikeus ja maksu yhdessä”.

EU:n hankintadirektiivit on pantu täytäntöön julkisista hankinnoista annetulla lailla (348/2007). Hankintalain 5§:n 6-kohdan mukaan palveluja koskevalla käyttöoikeussopimuksella tarkoitetaan muuten samanlaista sopimusta kuin palveluhankintasopimus, mutta palveluiden vastikkeena on joko oikeus hyödyntää palvelua tai oikeus ja maksu yhdessä.

EU:n komissio on antanut lisäksi tulkitsevan tiedonannon käyttöoikeussopimuksista yhteisön oikeudessa (2000/C/02).

Julkisen liikenteen käyttöoikeussopimus voidaan em. perusteella määritellä seuraavasti:

’Julkisen liikenteen käyttöoikeussopimuksella’ (sama kuin konsessio) tarkoitetaan toimivaltaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajan välistä julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta, joka sisältää yleensä yksinoikeuden tai erityisoikeuden julkisen liikenteen liikenneverkon tai sen osan käyttöön, mutta eroaa tavallisesta joukkoliiken-

teen ostosopimuksesta tai tilaaja/tuottajamallin mukaisesta liikennöintisopimuksesta mm. siten, että kustannus- ja tulo- ja riski ja vastaavasti myös suunnittelu- ja markkinointivastuu on viimeksi mainittuja sopimustyyppisiä enemmän liikenteenharjoittajalla. Tähän liittyy keskeisesti se, että liikenteenharjoittaja saa matkalipuista kertyvät tulot joko kokonaan tai ainakin merkittävältä osalta ja vastaavasti voi mm. omalla suunnittelu- ja markkinointityöllään vaikuttaa liikevaihtonsa lisäämiseen.

'Neuvottelumenettelyllä' tarkoitetaan hankintamenettelyä, jossa toimivaltainen viranomaisen hankintayksikkönä julkaisee hankinnasta hankintailmoituksen ja halukkaat ammatilliset vaatimukset ym. täyttävät liikenteenharjoittajat voivat pyytää saada osallistua ko. hankintaan;

Viranomaisen neuvottelee palveluhankintoja koskevan sopimuksen valitsemiensa toimittajien kanssa noudattaen julkisista hankinnoista annettua lakia ja mm. syrjimättömän ja yhdenvertaisen kohtelun periaatteita.

- Tämän tyyppisestä menettelystä ei tiettävästi ole vielä kokemusta, mutta esimerkiksi käyttöoikeussopimuksissa sitä voidaan soveltaa siirtymäkauteksi viranomaisen hankinnan mukaan.

'Suorahankinnalla' tarkoitetaan hankintamenettelyä, jossa hankintayksikkö julkaisematta hankintailmoitusta valitsee menettelyyn mukaan yhden tai useamman toimittajan, jonka kanssa hankintayksikkö neuvottelee sopimuksen ehdoista;

- Mitä edellä on todettu neuvottelumenettelystä, koskee myös suorahankintaa eli suorahankinnan edellytyksiä ja siinä noudatettavia periaatteita koskevat hankintalain säädökset, kuten myös EU-oikeuden yleiset periaatteet mm. kilpailevien liikenteenharjoittajien yhdenvertaisesta ja syrjimättömästä kohtelusta.

Muita joukkoliikenteeseen liittyviä käsitteitä

'Täydentävällä liikennepalveluiden ostolla' tarkoitetaan yleensä olemassa olevien markkinaehtoisten (kaupallisten) joukkoliikennepalveluiden täydentämistä ostosopimuksen perusteella tuotettavilla palveluilla.

Täydentäviä joukkoliikennepalveluita hankittaessa noudatetaan lähtökohtaisesti julkisia hankintoja koskevia säädöksiä. Tästä seuraa mm., että PSA:n siirtymäsäännökset ja kynnysarvot ym. eivät tule sovellettaviksi.

Täydentävää ostoa koskeva menettely ja sopimuksen sisältö on pidettävä erillään käyttöoikeussopimusten tekomenettelystä ja sopimusten sisällöstä. Täydentävässä ostossa on määritelmänsä perusteellakin kysymys suhteellisen pienestä, kuten esimerkiksi yksittäisen linjavuoron hankinnasta.

Tyypillisesti tilanne voi olla sellainen, että markkinaehtoisesti tuotettavat palvelut eivät ulotu jollekin yhteysvälille joinakin ajankohtina. Täydentävään joukkoliikennepalveluiden ostoon voidaan joutua myös jostain ennalta arvaamattomasta muutoksesta liikennöinnissä tai liikennepalveluiden kysynnässä.

'Yleishyödyllisillä palveluilla' tarkoitetaan EU:ssa jokapäiväiseen elämään liittyviä palveluja, kuten liikenne-, posti-, televiestintä-, sairaala-, sosiaalipalveluita, viemärintä, jätehuoltoa sekä vesi- ja energiahuoltoa, sähköä, koulutusta ja pakollista sosiaaliturvaa. Yleishyödylliset palvelut jaetaan kahteen ryhmään eli voittoa tavoitteleviin tai tavoittelemattomiin palveluihin. Yleishyödyllisiin palveluihin voi kuulua velvoite, jolla pyritään takaamaan markkinoita avatessa, että palvelua on jatkuvasti saatavilla ja että palvelun laatu säilyy. Toisin kuin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvissä palveluissa, EU-perustamissopimuksessa ei löydy lainkaan mainintaa yleishyödyllisistä palveluista. Yleishyödyllisten palvelujen käsite on muotoutunut lähinnä EU:n tuomioistuimen ratkaisukäytännössä. Yleishyödyllisiin palveluihin liittyy yleensä valtion intressi turvata palvelun saatavuus samoin edellytyksin kaikille kansalaisille.

'Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut' eli ns. SGEI-palvelut (services of general economic interest) ovat EY:n perustamissopimuksen 16. ja 86. artiklassa tarkoitettuja yleishyödyllisiä taloudellisia palveluita. Näiden palveluiden saatavuuden turvaaminen katsotaan yhteiskunnallisesti niin tärkeäksi, että viranomainen voi asettaa palveluntuottajalle julkisen palvelun velvoitteen tuottaa ennalta määriteltyä palvelua sekä maksaa palvelun tuottamisesta korvauksena valtiontukea. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut eroavat muista palveluista siten, että viranomaisten on turvattava niiden riittävä tarjonta kaikille, vaikka markkinoilla ei olekaan riittävästi kannusteita niiden tarjoamiseen. Näiden palvelujen varmistamiseksi on sallittua, että valtio voi jäljempänä mainituin edellytyksin antaa taloudellista tukea julkisen palvelun velvoitteesta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi. Monet maaliikenteen henkilöliikennepalveluista voidaan katsoa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviksi palveluiksi.

Koska yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palveluiden tuottaminen on taloudellista toimintaa, palveluiden tuottamiseen julkisista varoista maksettaviin korvauksiin on lähtökohtaisesti sovellettava EY:n valtioneukisääntöjä. Maaliikenteen henkilöliikenteen alalla julkisista palveluista maksettavat korvaukset voivat olla EY:n perustamissopimuksen valtioneukisäännösten mukaisia tiettyjen edellytysten täytyessä. Esimerkiksi EY-tuomioistuin on todennut asiassa C-280/00, Altmark Trans GmbH antamassaan ratkaisussa, etteivät julkisista palveluista maksettavat korvaukset ole lainkaan EY:n perustamissopimuksen 87 artiklassa tarkoitettuja valtioneukia, mikäli neljä kumulatiivista, muun muassa korvauksen laskentaperusteita, kilpailuttamista sekä kompensaaion määrää koskevaa edellytystä täyttyy. Koska palvelusopimusasetuksen menettelysäännöissä on otettu huomioon yhteisön valtioneukilainsäädäntö sekä EY-tuomioistuimen relevantti oikeuskäytäntö, toimivaltaisten viranomaisten palvelusopimusasetuksen säännösten mukaisesti maksamat korvaukset julkisista palveluista eivät ole sellaista valtioneukia, joista tulisi tehdä ilmoitus EU:n komissiolle.

'Yleisen taloudellisen edun kannalta välttämättömille palveluille' ei ole vakiintunutta määritelmää, koska tietyntyyppinen välttämättömyys kuuluu olennaisena osana jo yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palveluihin sekä näille säädettyihin lievennyksiin.

TARJOUSPYyntÖ, KäYttÖOIKEUSSOPIMUS

Linja-autoliikenne

I TARJOUSKILPAILU 20XX/1

viranomaisen nimi, toimivaltaisena viranomaisena järjestää tarjouskilpailun linja-autoliikenteen (*tai linja-autoilla toteutettavan kutsujoukkoliikenteen*) hoidtamisesta käyttöoikeussopimuksen perusteella.

Käyttöoikeuden sisältö on määritelty **liitteenä 1** olevassa asiakirjassa "Käyttöoikeussopimuksen yleiset ehdot".

- *Kun käyttöoikeussopimuksella annetaan oikeus alueellisesti rajattuun liikenneverkon osaan, tulee myös yksinoikeus tai erityinen oikeus tapauskohtaisesti määritellä yksiselitteisesti, jotta vältetään epäselvyyksiltä mm. suhteessa mahdolliseen kilpailevaan liikenteeseen ja muihin käyttöoikeussopimuksiin.*
- *PSA:n siirtymäkautena sopimuksia voidaan tehdä järjestämättä tarjouskilpailua ja siten, kuin PSA:ssa on todettu. Tällöin tätä asiakirjaa voidaan käyttää vain soveltuvin osin sopimuksia tehtäessä.*

1. Tarjoajat

Tarjouskilpailu on avoin kaikille liikenteenharjoittajille, joilla on joukkoliikenneluvan perusteella oikeus henkilöliikenteen harjoittamiseen.

2. Tarjouskilpailun kohde

Tarjouskilpailu koskee käyttöoikeutta julkisen liikenteen liikenneverkkoon seuraavasti:

Kohteet nrot Kunta/kunnat, kaupunginosa tai alue/liikenneverkon osa
x-y

Kaikkien samalla kertaa kilpailuun tulevien kohteiden tarkempi määrittely on esitetty tarjouspyynnön **liitteessä 2** "Kilpailukohteiden määrittely".

- *Toimivaltainen viranomainen laatii liitteen 2 ja muiden tarjouspyynnössä mainittujen liitteiden edellyttämät asiakirjat tapauskohtaisesti kuhunkin liikenneverkkoon ja tilanteeseen soveltuen. Hankintamennettelytyöryhmä laatii näistä asiakirjoista ohjeita ja esimerkkejä myöhemmin tarpeen mukaan.*

3. Sopimusaika

Sopimusaika on 3/4/5/6/7 vuotta ja alkaa xx.yy.20xx ja päättyy xx.yy.20xx.

- *Jos optiota (sopimuskauden jatkamista) halutaan käyttää, tulee ottaa huomioon tulevan uuden joukkoliikennelain lisätilauksia koskevat määräykset. Sopimuskausi optioineen voi olla enintään 10 vuotta. Lähtökohtana on, että option käyttäminen edellyttää kummankin sopijapuolen hyväksymistä.*

- *Sopimuskauden tulee olla riittävän pitkä, jotta se mahdollistaa kannattavan liiketoiminnan.*

4. Käyttöoikeussopimuksen periaatteet

Liikenteenharjoittaja saa kaikki matkustajilta perittävät matkalipputulot ja muut tulot siten, kuin yleisissä ehdoissa on todettu.

Liikenteenharjoittaja suunnittelee linjat, niiden reitit, aikataulut ja vuorotarjonnan ottaen huomioon toimivaltaisen viranomaisen palvelutasomäärityt.

5. Tarjoukset

Liikenteenharjoittaja jättää tarjouksen käyttöoikeuden kohteen mukaisen julkisen liikenteen hoitamisesta toimivaltaisen viranomaisen vahvistamien, **liitteenä 3** olevien palvelutasomäärityiden mukaisesti.

- *Palvelutaso määritellään aina kohteiden liikennetarpeiden mukaisesti. Yleisimpiä palvelutasotekijöitä ovat liikennöintiajat, vuoroväli, vaunukuormitus ja kävelyetäisyydet pysäkille. Palvelutasoon voi kuulua myös palvelun laatua määrittäviä tekijöitä (ks. LVM:n julkaisut nro:t 39/2007, 54/2007 ja 55/2007 ja 7/2005).*
- *Erityisistä syistä voidaan palvelutasomäärityksissä vaatimukseksi asettaa keskeisillä yhteysväleillä matka-aika. Toimivaltaisen viranomaisen tulee tällöin varmistua siitä, että asetettu enimmäisaika on liikenneolosuhteet ja ajankohta huomioon ottaen mahdollinen.*
- *Maaseutumaisessa liikenteessä voidaan edellyttää tiettyjen koulumatkojen ja työpaikkakeskittymien hoitamista tai riittävien asiointipalveluiden turvaamista joukkoliikenteellä*
- *Palvelutasoa koskevan määrittelyn yhteydessä toimivaltainen viranomainen voi esittää arvioita siitä, kuinka nykyinen liikennetarjonta täyttää palvelutasomäärityt ja mitkä palvelutasopuutteet tulee tarjouksessa korjata.*

Tarjouksessa ilmoitetaan se vuorotarjonta linjoittain (tai kutsujoukkoliikenteen palvelutarjonta) vuorokauden eri liikennöintiaikoina, jonka liikenteenharjoittaja sitoutuu matkustajille vähintään tarjoamaan. Edellä mainitut tiedot esitetään käyttöoikeuden kohteen palvelutasoa kuvaavassa liikennöintisuunnitelmassa, joka on osa tarjousta.

- *Palvelutasoa koskevat määrittelyt ovat palvelun vähimmäistaso, joka tarjouksessa voidaan siis ylittää.*
- *Toimivaltaisen viranomaisen on päätettävä, kuinka yksityiskohtaista liikennöintisuunnitelmaa tarjouksessa edellytetään.*

Tarjouksen liikennettä koskevat tiedot ilmoitetaan **liitteenä 4.** olevalla kaavakkeella. Tämän lisäksi tulee esittää reittikartta, josta käyvät ilmi kaikkien liikennöitävien linjojen reitit.

- *Liikenteestä tulee esittää ainakin vuorotarjonta eri vuorokaudenaikoina (aamu- ja iltaruuhka, päiväliikenne, iltaliikenne) ja eri viikonpäivinä linjoittain sekä liikenteen alkamis- ja päättymisajankoh-*

dat eri viikonpäivinä. Lisäksi tulee ilmoittaa liikennöintisuunnitelmaan perustuvat vuotuiset ajokilometrit, joiden laskennassa on otettu huomioon mahdolliset kesä- ja juhlapyhien liikenteen supistukset. Ilmoitettua ajokilometrimäärää voidaan käyttää tarjousten arviointiperusteena.

Tarjoukset tulee tehdä kohteittain. Tarjousta ei saa sitoa minkään muun kohteen tarjouksen ratkaisemiseen.

Tarjousta tehtäessä lähtökohtana ovat tarjoushetkellä voimassa olevat matkalippujen asiakashinnat (**liite 5**). Matkalippujen hintoja voidaan muuttaa siten, kuin käyttöoikeussopimuksen yleisissä ehdossa on todettu.

- *Hintojen muutos sovitaan alueen olosuhteisiin ja siitä on mainittava tarjouskilpailuasiakirjoissa.*

Jos liikenteenharjoittaja vaatii edellä mainittujen matkalippu- ja mahdollisten muiden tulojen lisäksi toimivaltaiselta viranomaiselta liikenteen hoitamisesta vuotuisen korvauksen, tulee sen arvonlisäveroton arvo ilmoittaa tarjouksessa. Korvausta koskeva tarjous tulee tehdä vuoden ensimmäisen/toisen/kolmannen/neljännän vuosineljänneksen hintatasossa, mikä vastaa edellisen vuosineljänneksen indeksia.

- *Viimeksi mainittu koskee tilannetta, jossa indeksiehdon käyttö on sallittu.*
- *Korvaus voi toimivaltaisen viranomaisen niin harkitessa perustua suoritemääriin, mikä vaikuttaa taloudellisen riskin jakoon.*
- *Toimivaltaisen viranomaisen on joka tapauksessa syytä pyytää tarjoajia ilmoittamaan myös mahdollisen lisäliikenteen suoritteiden (linjakilometrit, ajotunnit, autopäivät) perusteella maksettavan lisäkorvauksen yksikköhinnat sitä tilannetta varten, että liikenteen määrää muutetaan toimivaltaisen viranomaisen esityksestä palvelutasoa koskevissa määrittelyissä todetusta poikkeavalla tavalla.*

Vaadittava korvaus ilmoitetaan erillisessä kirjekuoressa tarjouspyyntöasiakirjojen mukana toimitetulla lomakkeella, joka on myös allekirjoitettava.

Tarjouksen keskeiset tiedot tulee koota erilliseen tarjouskirjeeseen. Tarjouskirjeessä tulee olla ainakin tarjoajan nimi, liikenteestä vastaavan henkilön nimi ja tarjottavat kohteet ja liikennöintisuunnitelma. Jos tarjoajana on tarjousyhteenliittymä, tulee tarjouskirjeen sisältää yhteenliittymään osallistuvien nimet. Myös mahdollisista alihankkijoista on ilmoitettava alihankintaan osallistuvien nimet.

Ennen tarjouksen tekemistä liikenteenharjoittajan tulee selvittää ja riittävällä huolellisuudella tarkistaa käyttöoikeussopimuksen kohteena olevan liikenteen taustatiedot, joihin on viitattu myöhemmin tarjouspyynnön kohdassa 6.

6. Tarjouksen laatimiseen liittyvä tausta-aineisto

Tarjouksen tekemisen taustatietoina ovat **liitteenä 6** käyttöoikeussopimuksen vaikutusalueita nykyisin palvelevan linja-autoliikenteen reitit ja aikataulut, edelliseltä liikenteenharjoittajalta ja/tai joukkoliikenteen maksujärjestelmäoperaattorilta saatuihin tilastotietoihin perustuva arvio joukkoliikennematkustuksen määrästä ja sen alueellisesta ja ajallisesta jakautumasta, matka-

lipputuloista sekä väestötietoja alueittain, kuten myös alueen isoimmat työnantajat ja liikekeskukset. Tämän lisäksi liitteessä 6 esitetään linja-autoliikenteen käytettävissä olevat tiet ja kadut sekä linja-autoasemat, muut terminaalit, mahdollisesti käytössä olevat varikkopalvelut ja kaikkien edellä mainittujen käyttöedellytykset.

- *Toimivaltaisen viranomaisen tulee omalta osaltaan varmistaa, että matkustajamäärä- ja lipputulotietoja koskeva informaatio on luotettava ja riittävän yksilöityä tarjouksen tekemistä varten ja että se perustuu maksujärjestelmästä saatuihin tietoihin.*
- *Matkustajamäärien ja lipputulojen ajallista jakaumaa koskevat tiedot esitetään kuukauden tarkkuudella.*

7. Maksu- ja informaatiojärjestelmä

Toimivaltaisen viranomaisen toimialueella on käytössä seuraava elektroninen maksujärjestelmä ja informaatiojärjestelmä:

- *Yksilöidään käytettävä maksujärjestelmä ja informaatiojärjestelmä, jotka tulevat kyseeseen ja vaadittava yhteensopivuus muihin järjestelmiin.*

Tarjouspyynnön **liitteissä 1 ja 7** on kuvattu maksujärjestelmä ja informaatiojärjestelmä sekä siihen liittyvät toimivaltaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajan oikeudet ja velvollisuudet.

8. Ilmoitus ja asiakirjojen tilaaminen

Ilmoitus tarjouskilpailun järjestämisestä on jätetty pp.kk.vvvv julkaistavaksi Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä ja se on ilmestynyt Julkiset hankinnat -lehdessä nro _____ sekä internetosoitteessa www.hankintailmoitukset.fi.

_____ kuun _____ päivästä lähtien tarjouspyyntöasiakirjat (kaksikieliset kunnat) ovat tilattavissa tai noudettavissa tilaajan toimipaikalta osoitteesta:

(puh. _____ fax _____ email: _____)

Asiakirjat ovat saatavissa suomenkielisinä ja tärkeimmät asiakirjat on myös käännetty ruotsiksi.

- *Jos käyttöoikeussopimus siirtymäkauden aikana tehdään järjestämättä tarjouskilpailua siten, kuin PSA:ssa on todettu, ilmoitetaan sopimuksen tekemisestä joukkoliikennelain mukaisesti.*

9. Tiedustelut

Tarjouskilpailua koskevat kirjalliset tiedustelut tulee toimittaa toimivaltaisen viranomaisen kirjaamoon, osoite:

Muutoin tarjouspyyntöä koskeviin tiedusteluihin vastaavat:

Kaikkiin määräaikaan mennessä jätettyihin tiedusteluihin vastataan viimeistään pp.kk.vvvv. Vastauskirje lähetetään kaikille tarjouspyyntöasiakirjat vastaanottaneille.

- *Tarjouskilpailusta voidaan järjestää julkinen informaatiotilaisuus kaikille kiinnostuneille.*
- *Vastaukset kysymyksiin voidaan julkaista myös internetissä*

10. Tarjouspyynnön täsmentäminen

Jos esitetyissä tiedusteluissa tai muutoin on tullut ilmi tarjouskilpailun kannalta jotain sellaista, että se antaa aihetta muuttaa tai tarkentaa tarjouspyynnön sisältöä, muutoksista tai tarkennuksista ilmoitetaan vastauskirjeessä. Muutokset tarjouspyynnön sisältöön voivat tässä vaiheessa olla vain vähäisiä. Jos nämä muutokset sitä edellyttävät, voidaan tehdä päätös tarjousajan pidentämisestä korkeintaan kahdella viikolla. Myös tästä ilmoitetaan vastauskirjeessä.

Jos liikenteen järjestämiseen vaikuttavat olosuhteet ovat tarjouspyynnön lähettämisen jälkeen ennalta arvaamattomasti muuttuneet merkittävästi ja siten, että tarjouspyyntöön tehtävät muutokset olisivat olennaisia tai toimivaltainen viranomaisen arvioi edellisessä kappaleessa tarkoitetut muutokset merkittäviksi, keskeytetään tarjouskilpailu ja järjestetään uusi. Tästä ilmoitetaan erikseen tarjouspyyntöasiakirjat vastaanottaneille.

11. Tarjousten jättäminen ja voimassaolo

Tarjoukset tulee toimittaa tarjouspyyntöasiakirjojen mukana olevissa kahdessa kirjekuoressa viimeistään _____ klo _____ mennessä toimivaltaisen viranomaisen kirjaamoon, osoite:

Tämän jälkeen saapuneita tarjouksia ei oteta huomioon.

Toiseen kirjekuoreen tulee tarjoajan edellyttämä vuotuinen korvaus, jonka tarjoaja matkalipputulosten lisäksi itselleen mahdollisesti vaatii käyttöoikeus-sopimuksen mukaisen liikenteen hoitamisesta. Toiseen kirjekuoreen tulee tarjouskirje, palvelutason osalta vähintään palvelutasoa koskevien määrittelysten mukainen liikennöintisuunnitelma ja muut tarjouspyynnössä edellytetyt tiedot.

- *Vaikka liikennöitsijä ei tarjouksessa vaatisi erillistä korvausta liikenteenharjoittamisesta, on erillisen hintakuoren jättäminen syytä edellyttää näissäkin tapauksissa. Tällöin hintakuoressa ilmaistaan, että korvausta ei vaadita.*

Tarjoukset tulee tehdä suomen tai ruotsin kielellä.

Tarjousten tulee olla voimassa pp.kk.20vv. saakka.

12. Tarjouskilpailun ratkaiseminen

Tarjouskilpailu ratkaistaan viimeistään _____ välittömästi kaikille tarjouksen tehneille.

ja siitä ilmoitetaan

Käyttöoikeussopimus voidaan tehdä ja tarjouskilpailua koskeva päätös panna täytäntöön aikaisintaan 21 päivän kuluttua siitä, kun tarjoaja on saanut tai hänen katsotaan saaneen päätöksen ja muutoksenhakuohjeet (hakemusosoitus markkinaoikeuteen ja valitusosoitus) tiedoksi.

Jos jokin tarjoaja on suljettu pois tarjouskilpailusta tai jokin tarjous on hylätty, päätös tästä ilmoitetaan perusteluineen asianomaiselle tarjoajalle. Tarjouskilpailun ratkaisuperiaatteet esitetään jäljempänä tässä tarjouspyynnössä.

13. Käyttöoikeussopimus ja vakuus

Tarjouskilpailun ratkaisemisen jälkeen käyttöoikeudesta tehdään tilaajan ja valitun liikenteenharjoittajan välillä sopimus. Sopimusmalli on **liitteenä 8**.

Liikenteenharjoittaja asettaa sopimusvelvoitteidensa täyttämistä vakuuden, jonka suuruus on _____ euroa. Vakuus tulee asettaa kaksi (2) kuukautta ennen liikenteen aloittamista.

- *Vakuuden suuruuden määrittämiseen vaikuttaa sopimuksen pituus ja sopimuskorvauksen arvioitu suuruus. Vakuuden tulee kattaa sopimuksen ennenaikaisesta purkautumisesta aiheutuvat toimivaltaiselle viranomaiselle aiheutuvat ylimääräiset kustannukset. Vakuuden määrää asetettaessa tulee ottaa huomioon myös sopimuksen purkautumiseen liittyvät mahdolliset vahingonkorvaukset.*

14. Ilmoitus varikkopalveluiden järjestämisestä

Viimeistään kaksi (2) kuukautta ennen sopimuksen mukaisen liikenteen aloittamista liikenteenharjoittajan tulee jättää toimivaltaiselle viranomaiselle luotettava selvitys siitä, kuinka liikenteen hoidon edellyttämät varikkopalvelut tullaan järjestämään.

- *Jos liikenteenharjoittajalla ei ole käytettävissä omaa varikkoa, selvityksenä varikkopalveluiden järjestämisestä on esimerkiksi sopimus, esisopimus tai vuokranantajan ilmoitus oikeudesta käyttää varikkoa.*

15. Tarjousten luottamuksellisuus

Tarjousista julkaistaan niiden vertailutaulukko. Voittaneesta tarjouksesta ilmoitetaan seuraavat tiedot: tarjoajan nimi, liikennöintisuunnitelma, matkalipputulojen lisäksi liikenteenharjoittajalle mahdollisesti maksettava vuotuinen korvaus sekä tarjousarvioinnin tulos. Hylätyn tarjouksen tehneille ilmoitetaan tarjousten hylkäysperusteet. Tarjousista voidaan julkaista tilastollisia yhteenvetotietoja.

- *Hankintapäätös on perusteltava ja siinä on ilmoitettava tarjousten pisteytykset ja mahdolliset kirjalliset perustelut.*

Tarjousasiakirjojen julkisuus määräytyy viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) mukaisesti. Tarjousasiakirjat ovat julkisia viimeistään silloin, kun käyttöoikeussopimus on tehty. Tietoja käsitellään julkisina yleensä kuitenkin jo silloin, kun sopimuksesta on päätetty.

Ne tarjousasiakirjoihin kuuluvat tiedot, joiden tarjoaja katsoo kuuluvan liike- ja ammattisalaisuuden piiriin, tulee ilmoittaa erillisliitteinä ja varustaa merkinnällä "Salainen". Tarjouksen korvausta koskevat tiedot eivät ole lain mukaan liike- ja ammattisalaisuuksia.

II TARJOUKSEEN LIITETTÄVÄT ASIAKIRJAT JA SELVITYKSET

Tarjoukseen tulee liittää seuraavat asiakirjat ja selvitykset:

1. Tiedot liikenteenharjoittajasta

- 1) selvitys siitä, että tarjoajalla on tarjouksen jättäessään voimassa olevien joukkoliikennettä koskevien säädösten mukaan oikeus joukkoliikenteen harjoittamiseen tai tarjoaja voi osoittaa luotettavalla todennäköisyydellä, että sillä sopimuskauden alkaessa on kyseinen oikeus. Lisäksi on esitettävä selvitys siitä, että liikenteestä vastaava henkilö täyttää säädöksissä määrätyt ehdot
- 2) tarvittaessa tilinpäätösasiakirjat kahdelta viimeiseltä tilikaudelta, ellei niitä ole toimitettu tilaajalle jo aiemmin
- 3) verottajan todistus siitä, että tarjoajalla ei ole vastuullaan ennakonpidätysvelkaa
- 4) vakuutusyhtiön ilmoitus siitä, että työntekijöiden eläkevakuutusmaksut on maksettu
- 5) selvitys siitä, mitä työehtosopimusta noudatetaan
ja tarvittaessa
- 6) selvitys tarjousyhteenliittymästä ja mahdollisista alihankkijoista edellä kohdissa 1 - 4 mainittuine tietoineen

Perustellusta syystä toimivaltainen viranomaisen hyväksyy myös muun kuin edellä kohdissa 2-4 mainitun asiakirjan näytöksi tarjoajan luottokelpoisuudesta ja taloudellisesta asemasta.

2. Tiedot alihankinnasta

Jos liikennöitsijä käyttää alihankkijaa, tarjouksesta tulee ilmetä, mikä osuus liikennöinnistä on tarkoitus suorittaa alihankintana. Tarjouskilpailussa valitun liikenteenharjoittajan tulee hyväksyttävä käyttämänsä alihankkijat etukäteen toimivaltaisella viranomaisella.

Alihankinnan osuus käyttöoikeussopimuksen mukaisen liikenteen hoitamisesta on oltava alle puolet vuotuisista julkisen liikenteen palveluista linjakilometreillä mitattuna.

3. Linja-autokalusto

Käyttöoikeussopimuksessa noudatetaan **liitettä 9** "Käyttöoikeussopimuksen linja-autoja koskevat vaatimukset", jossa on esitetty linja-autojen enimmäisikä ja tyyppiä sekä ominaisuuksia koskevat toimivaltaisen viranomaisen asettamat vaatimukset.

- *Linja-autokalustoa koskevat vaatimukset ovat perustellusti tilaaja-tuottajamallin ostosopimuksissa käytettyjä vaatimuksia yleispiirteisemmät ja voivat rajoittua ikää, matalalattiaisuutta, muita matkustajapalveluominaisuuksia ja mahdollisesti päästöluokkaa koskeviksi. Käyttöoikeussopimuksen tulariskistä johtuen liikenteenharjoittaja oletettavasti pitää liikennekaluston omassa intressissään optimaalisella ja laadullisesti riittävällä tasolla.*
- *Kohdekohtaisesti ja varsinkin kutsujoukkoliikenteessä linja-autoille voidaan asettaa mm. matkustajaryhmien erityistarpeista aiheutuvia muita kuin liitteessä 9 (kaupunkiliikenne ja maaseutuliikenne) esitetyjä vaatimuksia.*

Tarjouksessa (erillinen kaavake) ilmoitetaan vain käytettävien linja-autojen rekisteröintivuosi ja tyyppi, josta ilmenee alustan ja korin malli.

Ennen sopimuksen mukaisen liikenteen aloittamista liikenteenharjoittajan tulee toimittaa toimivaltaiselle viranomaiselle selvitys käytettävästä linja-autokalustosta, josta käy ilmi, että linja-autokalusto täyttää liitteessä 9 asetetut vaatimukset.

4. Palvelun laatu

Tarjoukseen tulee liittää selvitys yrityksen asiakaspalautejärjestelmästä, johon sisältyy palautekanavien ja palautteiden käsittelyn kuvaus.

Liikenteenharjoittaja voi niin halutessaan esittää selvityksenä palvelun laadusta sertifioitun ISO-9001 laatujärjestelmän ja ISO-14001 ympäristöjärjestelmän tai muun käyttämänsä toimintajärjestelmän.

5. Mahdolliset lisäselvitykset

Tarjoajalta voidaan pyytää lisäselvityksiä mm. tarjoajan harjoittamasta liikenteestä sekä taloudesta, vakavaraisuudesta ja mahdollisista alihankkijoista.

III TARJOUSKILPAILUN RATKAISEMINEN

1. Tarjoajan sulkeminen tarjouskilpailun ulkopuolelle

Tarjouskilpailun ratkaisemisen ensimmäisessä vaiheessa suljetaan pois ne tarjoajat, joiden ei toimintaa ja taloutta koskevien tietojen perusteella voida perustellusti arvioida selviävän tarjouspyynnön velvoitteista.

Tarjoaja on suljettava pois tarjouskilpailusta hankintalain (348/2007) 53-54 §:issä mainituilla perusteilla ja silloin, kun tarjoaja ei täytä joukkoliikennelaisissa (/2009) olevia liikenteenharjoittajille asetettavia vaatimuksia taikka, kun tarjoajana on tarjousyhteenliittymä, joka ei täytä kilpailunrajoituslaissa (480/1992) säädettyjä edellytyksiä eli on mm. kilpailukohteeseen nähden liian suuri.

Tarjoaja voidaan sulkea pois tarjouskilpailusta, jos

1. tarjoajan tekninen suorituskyky arvioidaan niin heikoksi tai taloudellinen tilanne niin huonoksi, että tarjoajalla voidaan perustellusti olettaa olevan vaikeuksia hoitaa liikennöintiä sopimuksen mukaisesti, tai
 - *Perusselvityksenä tarjoajan taloudellisesta suorituskyvystä riittää yleensä verottajan todistus ennakonpidätysten suorittamisesta ja vakuutusyhtiön ilmoitus eläkevakuutusmaksujen maksamisesta sekä tilinpäätösasiakirjat. Lisäksi voidaan edellyttää tiettyä vakavaraisuusastetta.*
 - *Tarjouspyynnössä on ilmoitettava ne kriteerit, joilla teknistä suorituskykyä ja taloudellista tilannetta arvioidaan.*
 - *Jos ilmenee epäselvyyttä teknisessä suorituskyvyssä tai taloudellisessa tilanteessa, tulisi em. asioista hankkia päätöksen perusteeksi puolueettoman ulkopuolisen asiantuntijan lausunto.*
2. tarjoajalla on sellaisia tarjoajasta itsestään johtuvia avoimia työehtosopimusriitoja tai työoikeudellisten velvoitteidensa laiminlyönnejä, joiden voidaan perustellusti arvioida vaikuttavan merkittävästi liikenteen hoitoon taikka kilpailutilanteeseen markkinoilla.

2. Tarjouskilpailun ratkaisuperiaatteet

Tarjouskilpailun ratkaisemisen toisessa vaiheessa vertaillaan hyväksytyjen tarjoajien jättämiä tarjouspyynnön mukaisia tarjouksia.

Lopullinen valinta tehdään tarjouspyynnön ehdot täyttävien tarjousten kesken. Hyväksytyksi tulee se tarjous, joka on toimivaltaiselle viranomaiselle kokonaistaloudellisesti edullisin (mallit 1., 3. ja 4.)/hinnaltaan halvin (malli 2.). Tarjousten keskinäistä edullisuutta arvioitaessa otetaan huomioon korvaus, joka matkalipputulojen lisäksi mahdollisesti vaaditaan (so. ei arvioituja matkalipputuloja sinänsä) ja laatutekijänä (jäljempänä mallit 3. ja 4.) tarjottava palvelutaso, jota mitataan palvelun määrällä sekä alueellisella ja ajallisella kohdentamisella (jäljempänä malli 4.).

- *Tarjousten arviointiperusteiden määrittely on tarjouskilpailun kriittinen kohta ja vaatii erityistä harkintaa. Arviointiperusteet on määriteltävä kohteen tarpeiden mukaisesti selkeästi ja seikkaperäisesti yhteismitallisten ja vertailukelpoisten tarjousten saamiseksi. Käytettäessä arviointiperusteena kokonaistaloudellista edullisuutta on niiden tärkeysjärjestyksen, painoarvojen ja pisteytyksen perustuttava a.o. laatutekijöiden arvioituun merkitykseen. Lähtökohtana ja tavoitteena pisteytyksessä tulee olla mahdollisimman hyvä palvelutaso, jolloin pisteytyksen tulisi suosia hyvää palvelutasoa ja alhaista korvausta sekä ”rangaista” heikkoa palvelutasoa ja korkeaa korvausta.*

Arviointiperusteet on pyrittävä määrittelemään niin yksiselitteisesti, että niiden objektiivinen numeerinen arviointi on mahdollista ja että ne ovat tarjoajalle ymmärrettävät. Liikennöintisuunnitelmalle asetettavia vaatimuksia harkittaessa on otettava em. seikat huomioon.

- *Liikenteeseen tarjottavien linja-autojen ominaisuuksia ei esitetä käytettäväksi tarjousten arviointiperusteena, vaan toimivaltainen viranomainen määrittelee haluamansa kaluston laatutason linja-autoille*

asetettavien ominaisuuksien ja iän riittäväillä vähimmäisvaatimuksilla.

Seuraavassa esitetään neljä esimerkinomaista vaihtoehtoista mallia kokonaistaloudellisen arvioinnin suorittamiseksi erityyppisissä tilanteissa.

- *Malleissa 3. ja 4. esitetyt eri osatekijöiden painoarvot ovat ohjeellisia ja toimivaltaisen viranomaisen harkittavissa.*

Malli 1. Kilometrikorvaukseen perustuva malli

Tarjouksien edullisuutta arvioidaan pelkästään kilometrihinnan perusteella. Tarjouskilpailun voittaa se tarjous, jossa vaadittu vuotuinen korvaus jaettuna tarjouksessa esitetyn liikennöintisuunnitelman mukaisilla vuotuisilla kilometreillä (€/linjakilometri) on halvin.

- *Tämä malli soveltuu tilanteeseen, jossa liikenteen julkisen tuen tarve suhteessa lipputuloihin arvioidaan vähäiseksi (alle 15 %). Mallia suositellaan käytettäväksi linjastoltaan yksinkertaisissa tapauksissa, joissa matkustajakysyntä on melko hyvä.*
- *Malli on lähellä puhdasta hintakilpailua. Halvimman km-korvauksen käyttäminen ratkaisuperusteena muodostaa kuitenkin liikennöitsijälle kannusteen tarjota vähimmäistasoa enemmän liikennettä, joten kysymys on tarjousten kokonaistaloudellisen edullisuuden arvioimisesta.*
- *Arviointiperusteena olevan vuotuisen linjakilometrimäärän tulee olla todennettavissa tarjoukseen sisältyvän liikennöintisuunnitelman perusteella.*

Malli 2. Kokonaiskorvaukseen perustuva malli

Tarjouksien edullisuutta arvioidaan liikenteestä vaadittavan kokonaiskorvauksen perusteella.

Tarjouskilpailun voittaa se tarjous, jossa vaadittu vuotuinen kokonaiskorvaus on edullisin.

Jos kaksi tai useammat tarjoukset ovat hinnaltaan yhtä edullisia esimerkiksi siten, että kokonaiskorvausta ei vaadita lainkaan, tarjouskilpailun voittaa se tarjous, jonka liikennöintisuunnitelman mukainen vuotuinen linjakilometrimäärä on suurin.

- *Tätä mallia suositellaan käytettäväksi tilanteissa, joissa palvelualueet, joukkoliikenteen väylästä tai kilpailukohteen muut ominaisuudet rajoittavat merkittävästi vaihtoehtoisten ratkaisujen esittämistä liikennöintisuunnitelmassa.*

Malli 3. Kokonaiskorvaukseen ja kilometritarjontaan perustuva malli

Tarjouksien kokonaistaloudellista edullisuutta arvioidaan liikenteestä vaadittavan kokonaiskorvauksen ja palvelutarjonnan (linjakilometri) perusteella.

Arviointi toteutetaan yhteismitallistamalla tarjottavan liikenteen määrä (linjakilometrit) ja vaadittava korvaus pisteyttämällä ne alla kuvattavalla tavalla.

Euromääräisesti halvin tarjous saa 80 pistettä ja muiden tarjousten pistemäärä lasketaan seuraavasti:

Tarjouksen pistemäärä = halvimman tarjouksen vuotuisen korvauksen hinta jaettuna asianomaisen tarjoajan korvauksen hinnalla ja kerrottuna 80 pisteellä. Jos halvimmassa tarjouksessa ei vaadita korvausta, merkitään sen hinnaksi 1 €

Se tarjous, jossa tarjouksessa esitetyn liikennöintisuunnitelman mukaisten linjakilometriä määrä on suurin, saa 20 pistettä. Muiden tarjousten pistemäärä lasketaan seuraavasti:

Tarjouksen pistemäärä = asianomaisen tarjoajan vuotuiset linjakilometrit jaettuna suurimmalla tarjotulla linjakilometrimäärällä ja kerrottuna 20 pisteellä.

Tarjouskilpailun voittaa se tarjous, joka saa näillä arviointiperusteilla yhteensä eniten pisteitä.

- *Tätä mallia suositellaan käytettäväksi silloin, kun kilpailtavana olevan liikenteen tiedetään edellyttävän merkittävää julkista rahoitusta ja toimivaltainen viranomais haluaa tarjousmenettelyllä kannustaa vuorotarjonnan lisäämiseen. Tarjousten arviointi halutaan kuitenkin pitää yksinkertaisena.*
- *Linjakilometriä määrän enimmäispisteytystä voidaan lisätä esitetyistä 20:stä, jos toimivaltainen viranomais haluaa arvioinnissa korostaa liikennöintisuunnitelman lisätarjontaa.*
- *Mallia ei kuitenkaan suositella käytettäväksi tapauksissa, joissa yhden käyttöoikeussopimuksen piirissä on useita hyvin erilaisia asuinalueita, jotka edellyttävät liikennetarjonnan huomattavasti toisistaan poikkeavien linjojen muodostamista.*

Malli 4. Kokonaiskorvauksen ja palvelutason arviointiin perustuva malli

Tarjouksien kokonaistaloudellista edullisuutta arvioidaan liikenteestä vaadittavan kokonaiskorvauksen ja palvelutarjonnan (palvelutasomäärityksen ylittävän liikennetarjonnan) perusteella.

Arviointi toteutetaan yhteismitallistamalla tarjottava palvelutaso osaluokittain ja ajankohdittain sekä vaadittava korvaus pisteyttämällä ne alla kuvattavalla tavalla.

Kokonaiskorvauksesta voi saada enintään 50 pistettä ja liikenteen palvelutasosta enintään 50 pistettä.

Euromääräisesti halvin tarjous saa 50 pistettä ja muiden tarjousten pistemäärä lasketaan seuraavasti:

Tarjouksen pistemäärä = halvimman tarjouksen vuotuisen korvauksen hinta jaettuna asianomaisen tarjoajan korvauksen hinnalla ja

kerrottuna 50 pisteellä. Jos halvimmassa tarjouksessa ei vaadita korvausta, merkitään hinnaksi 1 €

Se tarjous, jossa esitetyn liikennöintisuunnitelman mukainen palvelutarjonta on paras, saa 50 pistettä. Muiden tarjousten pistemäärä lasketaan seuraavasti:

Tarjouksen pistemäärä = asianomaisen tarjoajan liikenteen palvelutason pistemäärä suhteutettuna parhaan tarjouksen pistemäärään (= 50 pistettä).

Liikenteen palvelutaso arvioidaan antamalla palvelutasomäärittelyiden ylittävälle vuorotarjonnalle lisäpisteitä tämän lisäpalvelutason määrän sekä alueellisen ja ajallisen kohdentumisen perusteella. Tarjouspyynnössä tulee määritellä erityyppisen vähimmäisvaatimukset ylittävän palvelutarjonnan painotus tarjouksia arvioitaessa.

Tarjouskilpailun voittaa se tarjous, joka saa näillä arviointiperusteilla yhteensä eniten pisteitä.

- *Tarjontaa alueellisesti painotettaessa voidaan antaa suurempi painoarvo esimerkiksi pientaloalueita palvelevalle lisätarjonnalle kuin kerrostaloalueita palvelevalle lisätarjonnalle, koska tällainen lisätarjonta ei syntyisi välttämättä lipputuloperusteisesti.*
- *Ilta- tai viikonloppuliikennettä voidaan painottaa arjen päiväliikennettä enemmän, jos toimivaltaisella viranomaisella on pyrkimys kehittää kaupungin joukkoliikennettä palvelutarjonnaltaan perustasoa olennaisesti paremmaksi.*
- *Palvelutason arvioinnin perusteet ja käytettävät painokertoimet tulee esittää tarjouspyynnössä selkeästi tarvittaessa esimerkkilaskelmaa käyttäen.*
- *Tätä mallia voidaan käyttää laajoissa liikennekokonaisuuksissa, joihin sisältyy matkustuskysynnältään erilaisia alueita ja osassa alueita on palvelutasomäärittelyä tehtäessä todettu puutteita.*
- *Mallin soveltaminen edellyttää tarkan laskentamallin laatimista ja erilaisen lisäpalvelutarjonnan objektiivisesti perusteltua arvottamista painokertoimineen.*
- *Mallin käyttämisestä päätettäessä tulee ottaa huomioon sen edellyttämä asiantuntemus ja huomattava työmäärä niin viranomaisen kuin tarjouksen laatijan puolella.*
- *Tätä mallia käytettäessä tulee tarjousten arvioinnissa toimia siten, että hintakuoret avataan vasta sen jälkeen, kun liikennöintisuunnitelman mukaisen palvelutason arviointi on suoritettu loppuun.*

3. Hankinnan keskeyttäminen

Toimivaltainen viranomainen voi keskeyttää hankinnan seuraavilla perusteilla:

- 1) tarjousten korvausten hintataso on liian korkea, tai
- 2) jos olosuhteet tai liikenteen tilaajan määrärahatilanne olennaisesti muuttuvat siten, että suunniteltua liikennettä ei ole tarkoituksenmukaista toteuttaa tarjouspyynnössä esitetyllä tavalla.

Päiväys

Allekirjoitukset

LIITTEET

edellä mainitussa numerojärjestyksessä (laaditaan yleisiä ehtoja lukuun ottamatta erikseen jokaisen tarjouskilpailun osalta)

MUU AINEISTO

Tapauskohtaisesti

KÄYTTÖOIKEUSSOPIMUKSEN YLEISET EHDOT

Linja-autoliikenne

(Voidaan käyttää soveltuvin osin myös silloin, kun käyttöoikeussopimus tehdään järjestämättä tarjouskilpailua ja soveltuvin osin myös palveluliikenteessä)

Näitä yleisiä ehtoja noudatetaan tehtäessä linja-autoliikenteen käyttöoikeussopimuksia toimivaltaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajan välillä siten, kuin tästä on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 (palvelusopimusasetus) ja joukkoliikennelaissa (/2009) on säädetty.

Nämä ehdot liitetään osaksi erikseen tehtävää käyttöoikeussopimusta.

1. Käyttöoikeus

Käyttöoikeudella tarkoitetaan oikeutta ja velvollisuutta julkisen liikenteen hoitamiseen erikseen määritellyllä osalla julkisen liikenteen verkkoa. Liikenteenharjoittaja saa tästä korvauksena matkustuksesta kertyvät lipputulot ja muut myyntitulot sekä lisäksi tarjouksensa mukaisen korvauksen. Liikenteenharjoittaja vastaa liikenteen kustannuksista sekä palveluiden suunnittelusta ja markkinoinnista.

- *Määritelmä hankintalaissa: Käyttöoikeussopimuksella tarkoitetaan muuten samanlaista sopimusta kuin palveluhankintasopimus, mutta palveluiden vastikkeena on joko oikeus hyödyntää palvelua tai oikeus ja maksu yhdessä (L julkisista hankinnoista (348/2007) 5§ 6-kohta).*

2. Julkisen palvelun velvoite

Liikenteenharjoittaja sitoutuu liikennöimään käyttöoikeutensa mukaista liikennettä toimivaltaisen viranomaisen vahvistamien julkisen liikenteen palvelutasoa koskevien määritysten mukaisesti ja siten kuin käyttöoikeussopimuksessa ja siihen liitetyissä asiakirjoissa on todettu.

3. Tariffijärjestelmä, matkalipputulot ja muut tulot

Toimivaltainen viranomainen vahvistaa käyttöoikeussopimuksen mukaisessa liikenteessä käytettävän tariffijärjestelmän, matkalippujen hinnat ja myyntiehdot.

- *Huomautus: tariffijärjestelmä ja matkalippujen hintojen vahvistaminen voi koskea vain osaakin alueella käytössä olevista matkalipuista, osan jäädessä liikenteenharjoittajan vapaasti hinnoiteltavaksi. Tariffijärjestelmä voi sisältää myös valtakunnallisia lipputuotteita.*

Liikenteenharjoittaja saa sen osan matkalipputulosta, joka vastaa käyttöoikeussopimuksen mukaisen liikenteen matkustusta.

- *Esimerkiksi eri sopimusalueilla käytetyn kausilipun lipputulojen jakaminen käyttöoikeussopimuksen ja alueen muun liikenteen kesken.*

Mahdollisesta rahdin kuljetuksesta sovitaan erikseen, jolloin periaatteena on, että rahtitulot kuuluvat liikenteenharjoittajalle. Liikenteenharjoittaja saa myös kaikki itse hankkimansa mainos- ja muut myyntitulot.

4. Liikenteen hoidosta maksettava korvaus ja sen tarkistaminen

Jos toimivaltainen viranomainen maksaa matkalippu- ja mahdollisten muiden asiakastulojen lisäksi liikennöintivelvoitteen hoitamisesta liikenteenharjoittajalle korvausta, tarkistetaan tarjouksen mukaisen korvauksen arvonlisäverotonta määrää ensin tarjouksen jättämiskuukauden tasosta liikenteen aloittamispäivää edeltävän kuukauden tasoon soveltaen Tilastokeskuksen linja-autoliikenteen kokonaisindeksin muutosta. Tämän jälkeen korvausta tarkistetaan puoli-vuosittain 1.1. ja 1.7. lukien edellä mainitun indeksin muutoksen perusteella täysimääräisesti.

- *Indeksitarkistus, jos lain mukaan sallittu.*

5. Matkalippujen hintojen ja korvauksen tarkistaminen

Toimivaltainen viranomainen tarkistaa matkalippujen hintoja sopimuskauden aikana enintään kerran vuodessa tammikuun alusta lukien ja siitä päätetään vähintään kaksi (2) kuukautta ennen uusien hintojen voimaan astumista. Lähtökohtana matkalippujen hintojen tarkistamisessa on Tilastokeskuksen linja-autoliikenteen kokonaisindeksin muutos edellisestä tarkistusajankohdasta.

Matkalippujen hinnan tarkistuksen tarkoituksena on kompensoida liikenteenharjoittajalle liikennöinnin kustannusten muutos. Tarkistuksista ja liikenteenharjoittajalle maksettavasta kompensatiosta neuvotellaan tarvittaessa sopijapuolten kesken.

Jos matkalippujen hintojen tarkistus ei ole keskimääräisen kustannusnousun suuruinen, kompensoidaan liikenteenharjoittajalle tämän takia saamatta jääneet matkalipputulot joko vastaavalla lisäkorvauksella tai julkisen palvelun velvoitteen pienentämisenä liikennöinnin osalta.

Sopimuskauden aikana matkustajamäärien muutokset kuuluvat liikenteenharjoittajan yrittäjärisktiin.

- *Jäljempänä kohdassa 6 on kuvattu toimintamalleja tilanteissa, joissa matkalipputulot jäävät eri syistä tarjouspyynnössä arvioitua olennaisesti pienemmiksi.*

Jos kustannustaso sopimuskauden aikana muuttuu sopijapuolista riippumattomista syistä oleellisesti ennalta arvaamattomalla tavalla, neuvotellaan matkalippujen hintojen tai liikenteenharjoittajalle maksettavan korvauksen tarkistamisesta toimivaltaisen viranomaisen toimialueella toimivien liikenteenharjoittajien kanssa. Tarkistustarpeen arvioimisen lähtökohtana on linja-autoliikenteen kokonaisindeksin muutos.

6. Liikenteen suunnittelu ja palvelutason määrän muutokset

Liikenteenharjoittaja suunnittelee käyttöoikeussopimuksen mukaisen liikenteen reitit, aikataulut ja lähtömäärän ottaen huomioon tarjouspyynnössä asetetut vaatimukset ja liikenteenharjoittajan tarjouksessaan ilmoittama palvelutaso.

Sopimuskauden aikana, kuitenkin aikaisintaan vuoden kuluttua liikenteen aloittamisesta liikenteenharjoittaja voi muuttaa käyttöoikeussopimuksen mukaisen julkisen liikenteensä linjojen reittejä, aikatauluja ja vuorotarjontaa sekä kohdentaa liikennettä paremmin palveluiden kysyntää vastaavaksi, ottaen huomioon palvelutasoa koskevat määräykset ja sen, mitä käyttöoikeussopimuksessa on sovittu.

Sopijapuolet voivat neuvotella liikennepalveluiden muutostarpeista ennen niiden toteuttamista. Liikenteenharjoittaja ilmoittaa tehtävistä muutoksista toimivaltaiselle viranomaiselle viimeistään kolme (3) kuukautta ennen niiden toteuttamista. Toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava 21 arkipäivän kuluessa liikenteenharjoittajalle, jos se katsoo, että ilmoitetut muutokset eivät täytä palvelutasoa koskevilla määräyksillä ja sopimuksessa asetettuja vaatimuksia.

Jos liikenteen toteuttamiseen liittyvät olosuhteet ovat olennaisesti muuttuneet siitä, kun tarjous jätettiin ja sopimus tehtiin, toimivaltainen viranomainen voi vähentää palvelutason alueellista vähimmäistarjontaa.

Jos toimivaltaisen viranomaisen ilmoittamat tarjouspyynnön laatimiseen liittyvän tausta-aineiston tiedot osoittautuvat sopimuskauden ensimmäisen kuuden (6) kuukauden aikana olennaisesti virheellisiksi siten, että arvioitu matkustuksen määrä ja matkalipputulot jäävät liiketoiminnan kannattavuuteen vaikuttavalla tavalla tarjouspyynnössä ilmoitettua olennaisesti pienemmiksi, sopijapuolet neuvottelevat sopimuksen mukaisen korvauksen tai palvelusomäärittelyiden mukaisen liikennetarjonnan tarkistamisesta vastaamaan muuttunutta tilannetta.

- *Esimerkiksi sään tai arkipyhien sijoittumisen vaikutuksesta aiheutuvat kysynnän muutokset eivät muodosta perusteita neuvotteluille.*

Jos toimivaltainen viranomainen sopimuskauden aikana päättää täydentää palvelutasoa, sovitaan liikenteenharjoittajalle asetettavasta lisävelvoitteesta ja sen korvaamisesta erikseen. Neuvottelujen lähtökohtana on käyttöoikeussopimuksen mukaisen korvauksen perusteella laskettu liikenteen kilometrihinta, jota voidaan perustelluista syistä korottaa.

- *Perustellut syyt keskimääräisestä hinnasta poikkeamiseen voivat johtua esimerkiksi lisäliikenteen edellyttämästä lisääntyneestä kalustotarpeesta, liikennöintijankohdan korkeammista palkkakustannuksista tai alhaisemmista lipputulosta.*

7. Käytettävät linja-autot

Käyttöoikeussopimuksen mukaisessa liikenteessä käytettävien linja-autojen on oltava hyväkuntoisia ja siistejä sekä ominaisuuksiltaan vähintään tarjouspyyntöasiakirjoissa määritellyn mukaisia.

Ominaisuuksiltaan ja tyyppiltään muunlaisia linja-autoja saadaan käyttää ainoastaan poikkeuksellisesti ja silloin, kun määritellyn mukaisia linja-autoja ei välttämättömien korjaustöiden tai varaosien saantivaikeuksien taikka jostain muusta liikenteenharjoittajasta riippumattomasta syystä ole käytettävissä.

- Käytettävien linja-autojen ikä ei saa ylittää xx vuotta.

8. Korvauksen vähentäminen ja sanktio

Jos palvelutasoa koskevien määräysten ja sopimuksen mukainen liikennesuoritteiden määrä ei ole toteutunut, eikä tämä ole johtunut toimivaltaisen viranomaisen vastuulla olevista syistä, alennetaan korvausta toteutumattomien liikennesuoritteiden määrään (esim. linjakilometrien) ja yksikköhinnan perusteella. Jos laiminlyönti on toistuvaa eikä syynä ole ylivoimainen este, alennetaan korvausta toteutumattomien liikennesuoritteiden määrään osalta kaksinkertaisesti.

Jos liikenteessä käytettävät linja-autot eivät iältään tai muilta ominaisuuksiltaan ole käyttöoikeussopimuksen mukaisia, vähennetään kuukausittain maksetta-

vaa korvausta näiden linja-autojen osalta **xxx** €/linja-auto/kuukausi, jokaiselta alkavalta täydeltä kuukaudelta.

- *Sanktio määritellään kunkin tarjouskilpailun yhteydessä erikseen ja sen määrää on syytä tarkistaa kustannuskehityksen perusteella.*

Jos korvauksen vähentämisen perusteet olisivat muutoin olemassa, mutta liikenteenharjoittajalle ei korvausta kuitenkaan tarjouksen ja sopimuksen mukaan makseta, määritellään sanktio erikseen.

- *Vähennysperusteet on määriteltävä tarjouspyynnössä.*

9. Tarjousyhteenliittymät

Liikenteenharjoittajat voivat voimassa olevan kilpailulainsäädännön puitteissa muodostaa tarjousyhteenliittymiä, jotka jättävät yhteisiä tarjouksia kilpailtavana olevasta liikenteestä.

Tarjousyhteenliittymä voidaan muodostaa esimerkiksi silloin, kun yksittäisen liikenteenharjoittajan resurssit, kuten linja-autojen määrä, eivät riitä käyttöoikeuden kohteena olevan liikenteen hoitamiseen.

Tarjousyhteenliittymään kuuluvat liikennöitsijät vastaavat yhteisvastuullisesti käyttöoikeussopimuksen mukaisista velvoitteista. Tarjousyhteenliittymää kohdellaan itsenäisenä oikeushenkilönä.

Tarjousyhteenliittymä nimeää liikenteestä vastaavan henkilön.

10. Alihankinta

Jos liikennöinnissä käytetään alihankkijaa, kuuluu vastuu liikenteen hoidosta käyttöoikeussopimuksen tehneelle liikenteenharjoittajalle. Alihankkijat ja muutokset alihankkijoissa tulee ilmoittaa toimivaltaisen viranomaisen hyväksyttäväksi ennen muutosta tai alihankinnan aloitusta. Alihankkijan kelpoisuus ratkaistaan samoilla perusteilla kuin varsinaisen liikenteenharjoittajan kelpoisuus.

- *Tarjouspyynnössä ilmoitetaan tarvittaessa alihankinnalle asetettavat vaatimukset erikseen ja ne voivat koskea esim. taksien käyttöä.*

Kaikki käyttöoikeussopimuksen velvoitteet, mukaan lukien näiden yleisten ehtojen määräykset koskevat soveltuvin osin myös alihankkijan liikennöintiä, vaikka alihankkijan ja toimivaltaisen viranomaisen välillä ei olekaan sopimussuhdetta.

Alihankinnan käyttö voidaan kieltää, mikäli alihankintana järjestetty liikenne ei täytä sopimusasiakirjojen mukaisia vaatimuksia.

11. Maksu- ja informaatiojärjestelmä

Liikenteenharjoittaja sitoutuu liittymään ennen sopimuskauden alkua johonkin viranomaisen auditoimaan, hyväksymään ja osoittamaan elektroniseen matk korttijärjestelmään ja informaatiojärjestelmään.

- *Järjestelmä voi olla toimivaltaisen viranomaisen oma tai kolmannen osapuolen (kuten MH:n) taikka liikenteenharjoittajan oma elektroninen maksu- ja informaatiojärjestelmä.*
- *Ennen tarjouskilpailun järjestämistä toimivaltainen viranomainen auditoi kysymykseen tulevat maksu- ja informaatiojärjestelmät ja määrittää,*

mitä matkustusta, lipputuloja ja liikenteen säännöllisyyttä koskevia tietoja on toimivaltaiselle viranomaiselle näistä järjestelmistä toimitettava.

- *Maksu- ja informaatiojärjestelmän tulee tuottaa keskitetysti ne tiedot, jotka valtakunnallinen joukkoliikenteen tilastointi edellyttää.*

Maksu- ja informaatiojärjestelmien kautta seurataan matkalipputulojen lisäksi myös matkustustietoja ja liikenteen säännöllisyyttä. Liikenteenharjoittaja huolehtii matkalippujen hintoja, liikenteen aikatauluja, reittejä sekä niiden muutoksia koskevan tiedon tuottamisesta matkustajainformaatiojärjestelmään.

Liikenteenharjoittaja hankkii kustannuksellaan maksu- ja informaatiojärjestelmiin edellyttämät rahastuslaitteet ja varikkojärjestelmät ja vastaa sekä huolehtii niiden toimivuudesta ja yhteensopivuudesta maksu- ja informaatiojärjestelmän kanssa.

Liikenteenharjoittaja vastaa myös omalta osaltaan maksu- ja informaatiojärjestelmänsä soveltuvuudesta toimivaltaisen viranomaisen osoittaman muun alueella käytössä olevan maksu- ja informaatiojärjestelmän kanssa.

Jos järjestelmää sopimuskauden aikana toimivaltaisen viranomaisen toimesta muutetaan siten, että siitä aiheutuu liikenteenharjoittajalle lisäkustannuksia esimerkiksi uusien laitehankintojen kautta, toimivaltainen viranomainen korvaa muutoksista aiheutuneet ylimääräiset kustannukset täysimääräisesti.

Liikenteenharjoittaja laatii liikennöintisuunnitelmansa perusteella aikataulut, jotka se toimittaa riittävän ajoissa ennen liikenteen alkamista valtakunnalliseen joukkoliikenteen reittejä ja aikatauluja koskevaan rekisteriin.

12. Matkalippujen myynti, tilitys ja matkustustiedot

Liikenteenharjoittaja myy toimivaltaisen viranomaisen tariffijärjestelmän mukaisia matkalippuja linja-autoissa ja mahdollisissa muissa toimipisteissään sen mukaisesti kuin siitä on erikseen sovittu.

Liikenteenharjoittajalla on oikeus myydä linja-autoissa myös oman tariffinsa mukaisia matkalippuja, jos myyntioikeudesta on toimivaltaisen viranomaisen kanssa erikseen sovittu.

Toimivaltainen viranomainen sopii matkalippujen hankinnasta liikenteenharjoittajan kanssa.

Jos liikenteessä on käytössä toimivaltaisen viranomaisen elektroninen maksujärjestelmä, tilitetään liikenteenharjoittajalle kuuluva osa matkalipputuloista sen clearingin kautta kokonaisuudessaan liikenteenharjoittajalle liikennöintiä seuraavan kuukauden 10. päivään mennessä.

Jos liikenteessä on käytössä kolmannen ulkopuolisen tahon (esim. MH) elektroninen maksujärjestelmä, tekee liikenteenharjoittaja palvelusopimuksen ao. maksujärjestelmän haltijan kanssa clearing- ja matkustuspalveluista sekä matkalipputulojen tilityksestä. Toimivaltaiselle viranomaiselle toimitetaan tässä tapauksessa kuukausittain suoraan ao. järjestelmästä tiedot matkalipputuloista ja matkustuksesta, liikenteen täsmällisyydestä ja mahdollisesti ajamatta jääneistä vuoroista.

Jos liikenteessä on käytössä liikenteenharjoittajan oma elektroninen maksujärjestelmä, jonka toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt, toimittaa liikenteenharjoittaja edellä mainitut matkalipputuloja, matkustusta ja liikenteen täsmällisyyttä sekä ajamattomia vuoroja koskevat tiedot kuukausittain toimivaltaiselle viranomaiselle.

13. Markkinointi ja tiedottaminen

Toimivaltainen viranomainen huolehtii toimialueensa julkisen liikenteen yleis-markkinoinnista ja yleisestä koko toimialuetta koskevasta tiedottamisesta.

Liikenteenharjoittaja huolehtii kaikesta käyttöoikeussopimuksen mukaisen liikenteensä markkinoinnista mukaan lukien aikataulujen painatus ja jakelu, mainonta ja sähköinen informaatio.

- *Toimivaltainen viranomainen määrittelee tässä kohdassa tuotettavan matkustajainformaation minimitason*

Linja-autokalustoa koskevilla määräyksillä voidaan etukäteen rajoittaa mainos-tilan osuutta linja-autojen ulkopinnoissa.

Liikenteenharjoittaja varaa linja-autojen sisäpinnoista riittävästi tilaa toimivaltai-sen viranomaisen yleismarkkinoinnille ja ulkopinnoista tilaa kyseessä olevan lii-kenteen tunnuksille. Liikenteenharjoittaja huolehtii tämän materiaalin kiinnittä-misestä ja poistamisesta.

Yleismarkkinointiin kuuluvan informaation esittämisestä linja-autojen elektroni-sissa näyttötauluissa sovitaan erikseen.

Toimivaltainen viranomainen voi tarjouspyynnössä asettaa liikenteenharjoitta-jalle velvoitteita pysäkki-informaation toimittamisesta ja ylläpidosta taikka osal-listumisesta seudullisen informaation tuottamiseen.

- *Selvitetään pysäkki-informaation ja seudullisen informaation toteuttaminen.*

14. Tutkimukset

Ellei matkustusta ja lipputulaja koskevia tietoja saada suoraan maksu- ja infor-maatiojärjestelmästä, tekee liikenteenharjoittaja tarvittavat matkustajalaskennat ja muut matkustajatutkimukset ilman eri korvausta siten, kuin siitä erikseen so-vitaan.

Toimivaltaisella viranomaisella on oikeus kustannuksellaan tehdä linja-autoissa liikennepalveluiden laatua ja asiakastyytyvyyttä koskevia tutkimuksia.

15. Valvonta ja raportointi

Toimivaltaisella viranomaisella on oikeus valvoa ja tarkastaa käyttöoikeusso-pimukseen kuuluvan liikenteen matkalippujen myyntiin, lippukirjanpitoon, ajo-suoritteisiin ja linja-autojen käyttöön liittyviä asiakirjoja ja tietoja.

Liikenteenharjoittaja valvoo linjojensa liikennöintiä ja toimittaa toimivaltaiselle viranomaiselle seuraavat seurantaraportit ja asiakirjat:

- yhteenveto ajamattomista, myöhästyneistä, korvaavalla kalustolla ja muilla kuin sopimusasiakirjoissa määritellyillä linja-autoilla liikennöidyistä lähdoistä kuukausittain.

Liikenteenharjoittajan tulee laatia toimivaltaiselle viranomaiselle asiakaspa-lautejärjestelmänsä perustuva yhteenveto liikenteenhoitoa koskevistä asia-kaspalautteista ja niiden aiheuttamista toimenpiteistä kerran sopimusvuodes-sa.

Toimivaltainen viranomainen voi sopimuskauden kestäessä vaatia liikenteenharjoittajalta selvitystä yrityksen taloudellisesta ja teknisestä suorituskyvystä.

16. Vakuudet

Liikenteenharjoittajan tulee asettaa sopimusvelvoitteidensa kaikenpuolisen täyttämisen vakuudeksi toimivaltaisen viranomaisen hyväksymä erillinen vakuus, jonka määrä on ilmoitettu tarjouspyynnössä.

Vakuuden tai muun saatavat turvaavan järjestelyn tarkoituksena on korvata toimivaltaiselle viranomaiselle mahdollisesti aiheutuva vahinko, jos liikennettä ei aloiteta ja hoideta sopimuksen ja tarjouspyyntöasiakirjojen mukaisesti tai sopimus purkautuu ennen sopimuskauden päättymistä. Vakuudeksi hyväksytään pankin tai vakuutusyhtiön omavelkainen takaus taikka muu toimivaltaisen viranomaisen hyväksymä vakuus tai järjestely.

Vakuus on annettava viimeistään kaksi (2) kuukautta ennen sopimuskauden alkua ja sen on oltava voimassa vähintään viisi (5) viikkoa liikennöintisopimuksen päättymisen jälkeen.

17. Sopimuksen purkaminen ja irtisanominen

Sopimus voidaan purkaa välittömästi, jos liikenteenharjoittaja ei määräaikaan mennessä aseta sopimuksen mukaista vakuutta tai toimita tarjouspyynnössä edellytettyä selvitystä varikkopalveluiden järjestämisestä.

Jos toinen sopijapuoli oleellisesti rikkoo keskeisiä sopimuksen ehtoja, kuten laiminlyö toistuvasti liikennöintivelvoitteen, käyttää sopimuksen vastaista ajokautta tai laiminlyö maksuvelvollisuutensa, on toisella sopijapuolella oikeus purkaa sopimus, ellei ensin mainittu sopijapuoli ole oikaissut menettelyään sopimuksen mukaiseksi asetetun kohtuullisen määräajan kuluessa, saatuaan toiselta sopijapuolelta tätä tarkoittavan kirjallisen huomautuksen, joka sisältää esitetyn rikkomuksen yksilöinnin.

Toimivaltaisella viranomaisella on oikeus purkaa sopimus, jos liikenteenharjoittaja joutuu konkurssitilaan tai muutoin sellaiseen taloudelliseen tilaan, ettei se pysty asianmukaisesti täyttämään sopimuksen velvoituksia, ellei liikenteenharjoittaja tai sen oikeudenomistaja toimivaltaisen viranomaisen esittämän vaatimuksen jälkeen kohtuullisessa ajassa saata toimintaansa sopimuksen mukaiseksi ja aseta sopimukseen perustuvien velvoitteittensa täyttämistä toimivaltaisen viranomaisen hyväksymää lisävakuutta.

Sopimus voidaan purkaa myös, jos liikenteestä vastaava henkilö on menettänyt kokonaan tai joltain osin hänelle asiaa koskevilla säädöksillä asetetut edellytykset, eikä hänen tilalleen ole asetettu ao. edellytykset täyttävää henkilöä.

Liikenteenharjoittaja voi ilman eri perustelua irtisanoa sopimuksen, kun sopimuksen mukaisen liikenteen alkamisesta on kulunut vähintään kaksi (2) vuotta. Irtisanomisaika on kymmenen (10) kuukautta.

Jos edellä mainituissa tapauksissa sopimuksen päätyminen ennenaikaisesti tapahtuu muulla perusteella kuin toimivaltaisen viranomaisen sopimusvelvoitteiden laiminlyönnistä, liikenteenharjoittaja menettää sopimuksen mukaisen vakuuden kertakaikkisena korvauksena toimivaltaiselle viranomaiselle sopimuksen purkautumisesta aiheutuvista järjestely- ja muista kustannuksista. Menettävän vakuuden määrää voidaan sovitella, jos sopimuksen purkautuminen tapahtuu sopimuskauden jälkimmäisellä puoliskolla.

Liikenteenharjoittaja voidaan sulkea määräajaksi, enintään kahdeksi (2) vuodeksi, liikenteen järjestämistä koskevien tarjouskilpailujen ulkopuolelle, jos sopimuksen purkautuminen on johtunut liikennöitsijästä johtuvasta syystä tai lii-

kenteenharjoittaja on irtisanonut sopimuksen yllä viidennessä kappaleessa kuvatulla tavalla.

Sopimuksen purkautuessa on sopimusta rikkonut sopijapuoli velvollinen korvaamaan vastapuolelleen näin aiheuttamansa välittömän vahingon. Jos sopimus on purkautunut liikenteenharjoittajan vastuulla olevasta syystä, voidaan liikennöinnistä maksettavaa korvausta ja vakuutta käyttää liikenteenharjoittajaa enempiä kuulematta vahingonkorvaussaatavan kuittaamiseen.

- *Vahingonkorvausvelvollisuus määräytyy yleisten sopimus- ja vahingonkorvausoikeudellisten periaatteiden mukaan.*

Liikenteenharjoittaja voi lisäksi ensimmäisen sopimusvuoden aikana irtisanoa sopimuksen lakkaamaan kuuden (6) kuukauden irtisanomisajan jälkeen, jos tarjouksen tekemisen taustatietoina ilmoitetut matkustuksen määrä ja/tai matkalipputulot koskevat arviot osoittautuvat ennalta arvaamattomasti ja todistettavasti olennaisesti virheellisiksi siten, että liikenteen kannattavuus jää olennaisesti alhaisemmaksi kuin tarjousta tehtäessä on arvioitu eikä edellä kohdassa 6. mainituissa neuvotteluissa ole saavutettu ratkaisua. Sopimus voidaan irtisanoa myös kymmenen (10) kuukauden irtisanomisajalla, jos liikennepalveluiden kysyntään vaikuttavat olosuhteet ovat sopimuskauden aikana olennaisesti, ennalta arvaamattomasti ja liikenteen kannattavuuteen merkittävästi vaikuttavalla tavalla muuttuneet eikä sopimuksen jatkamista voida näissä oloissa pitää kohtuullisena. Edellä tässä kappaleessa todetuissa tilanteissa sopimuksen irtisanominen ei muodosta perustetta liikennöitsijän poissulkemiselle toimivaltaisen viranomaisen järjestämistä tarjouskilpailuista. Tällöin liikenteenharjoittaja ei myöskään menetä sopimusvelvoitteidensa täyttämiseksi asettamaansa vakuutusta.

Sopimuksesta mahdollisesti johtuvat erimielisyydet ratkaisee toimivaltaisen viranomaisen toimipaikan käräjäoikeus.

Linja-autoliikenteen käyttöoikeussopimuksen yleiset palvelutasomäärittelyt kaupunki- ja lähiliikenteessä _____ kaupunkiseudulla (esimerkki)

Käyttöoikeussopimuksen palvelutasomäärittely tehdään kaksivaiheisesti. Kaupunkiseudun tasolla laaditaan keskeisten palvelutasotekijöiden ohjearvot, jotka ovat vähimmäisvaatimuksia. Palvelutasotekijöitä ovat liikennöinti-aika, vuoroväli, kävelyetäisyys pysäkeille sekä vaunuorjitus. Ohjearvot perustuvat LVM:n julkaisuun 54/2007. Tämän jälkeen palvelutaso-ohjeen kohdekohtaisesta soveltamisesta annetaan tarkentavat määräykset (jäljempänä liite 3b).

Toimivaltaisen viranomaisen toimialueella noudatettavat liikennöinti-aajan, vuorovälin ja kävelyetäisyyden ohjearvot on esitetty alla olevassa taulukossa. Ohjearvot koskevat yhteyttä vaikutusalueen osa-alueelta seudun suurimpaan kaupunkikeskukseen, ellei liitteessä 3b toisin mainita. Muita yhteysvälejä koskevat määrittelyt annetaan liitteessä 3b.

		Kilpailutaso	Tavoitetaso	Perustaso	Minimitaso
Liikennöinti-aika	Arkipäivä	5 – 23	6 – 23	6 – 21	7 – 17
	Lauantai	7 – 23	9 – 23	9 – 18	tarpeen mukaan
	Sunnuntai	9 – 23	12 – 23	12 – 18	tarpeen mukaan
Vuoroväli	Arkipäivä	10 – 20 min, klo 18 jälkeen 30 min	30 min, ruuhka-aikoina 15 – 20 min	60 min, ruuhka-aikoina 30 min	vähintään 3 – 5 lähtöä/ ajosuunta koulu- ja asiointimatkatarpeiden mukaisesti
	Lauantai	30 min	30 min	60 min	asiointimatkatarpeen mukaan
	Sunnuntai	30 min	30 min	60 min	asiointimatkatarpeen mukaan
Kävelyetäisyys pysäkeille	kaupunkiliikenteen alueella	•enintään 400 m •pääosalla asukkaista alle 300 m	enintään 400 m	enintään 400 m	enintään 400 m

Ruuhka-ajat ovat klo 6-9 ja 14-18 ellei liitteessä 3b toisin mainita. Vaikutusalueen jakautuminen osa-alueisiin esitetään liitteenä 3c olevalla kartalla.

Toimivaltainen viranomainen määrittelee liitteessä 3b, mitä palvelutasoluokkaa (kilpailu-, tavoite-, perus- tai minimitaso) noudatetaan milläkin käyttöoikeussopimuksen vaikutusalueen osa-alueella ja mitä poikkeuksia niihin sallitaan. Minimitaso soveltuu käytettäväksi kaupunkien haja-asutusalueilla sekä maaseudulla.

Vaunuorjitus saa ruuhka-aikoina olla enintään 55 matkustajaa. Muina aikoina kaikkien matkustajien tulee pääsääntöisesti saada istumapaikka.

- Jos hoidettavassa liikenteessä on yksittäisillä vuoroilla korkeita matkustajamääriä (esim. koululaisvuorot), voidaan vaunuorjituksen suurinta sallittua matkustajamäärää korottaa. Tästä tulee olla maininta ja määrittely tarjouspyynnössä.

Tarjouskilpailun kohteen nro 1 käyttöoikeussopimuksen erityiset palvelutasomäärittelyt (esimerkki)

Nämä erityiset palvelutasomäärittelyt tarkentavat liitteen 3a yleisiä määrittelyitä.

Kilpailutasoa noudatetaan seuraavilla vaikutusalueen osa-alueilla:

-

Tavoitetasoa noudatetaan seuraavilla vaikutusalueen osa-alueilla:

- A ja D

Perustasoa noudatetaan seuraavilla vaikutusalueen osa-alueilla:

- B ja C

Minimitasoa noudatetaan seuraavilla vaikutusalueen osa-alueilla:

-

Yllä kuvatuista palvelutasomäärittelyistä sallitaan seuraavat poikkeukset:

- Alueen B itäreunassa rasterilla merkityllä alueella kävelyetäisyyden enimmäispituus saa olla enintään 700 m.
- Koulujen kesäloma-aikana arkiliikenteen enimmäisvuoroväli voi olla tavoitetasoisessa liikenteessä arkisin 30 minuuttia ja sunnuntaisin 60 minuuttia.

Linjaverkon yhdistävyydeltä edellytetään lisäksi seuraavia vaihdottomia yhteyksiä:

- Alueilta A ja B tulee olla vaihdoton yhteys Keskussairaalaan (kartalla KS) arkisin klo 6-20 vähintään kerran tunnissa.

Linjaverkon yhdistävyydeltä ja linjojen aikatauluilta edellytetään lisäksi seuraavia vaihtomahdollisuuksia:

- Alueille A, B, C ja D liitteen 3a määrittelyn mukaisen palvelutason tarjoavat linjat tulee ohjata kulkemaan Matkakeskuksen (MK) kautta ja näiden linjojen aikataulut tulee yhteen sovittaa mahdollisimman hyvien vaihtoyhteyksien tarjoamiseksi.

Linjaverkon käyttämille reiteille, linjojen aikatauluille ja terminaalien käytölle asetetaan lisäksi seuraavia muita määrytyksiä/rajoituksia:

- Keskusta-alueetta (K) palvelee myös muuta kuin tähän tarjouskohteeseen kuuluvaa linja-autoliikennettä: Tarjouksessa on otettava huomioon, että kyseinen liikenne voi tarjota tämän tarjouskohteen kanssa kilpailevia palveluita keskusta-alueen sisäiseen liikkumiseen.
- Alueita B ja C nykyisin palveleva linja-autoliikenne ei täytä palvelutasomäärittelyitä liikennöintiajan osalta iltaliikenteessä. Nämä ohjeet tulee tarjouksen liikennöintisuunnitelmassa korjata vastaamaan tätä palvelutasomäärittelyä.

KÄYTTÖOIKEUSSOPIMUS LINJA-AUTOLIIKENTEEN HOITAMISESTA**1§ Sopijapuolet**

Tämän sopimuksen sopijapuolina ovat toimivaltaisena viranomaisena (*viranomaisen nimi ja Y-tunnus*) ja liikenteenharjoittajana (*liikenteenharjoittajan nimi ja Y-tunnus*) .

2§ Sopimuksen kohde

Sopimuksen kohteena ovat liitteessä 1 olevan tarjouspyynnön mukaisen käyttöoikeuden kohde/kohteet nro:t x-xx.

3§ Sopimusasiakirjat

Sopimusasiakirjat ovat seuraavat:

- tämä sopimus
- tarjouspyyntö ja tarjouspyynnön liitteet (pp.kk.201x)
- tarjous liitteineen

Jos sopimusasiakirjoissa esiintyy tulkintatarvetta, niin tulkinassa noudatetaan edellä lueteltua tärkeysjärjestystä.

4§ Korvaus (jos tarjouksessa)

Liikenteenharjoittajalle maksettava vuotuinen korvaus on ilmoitettu vuoden 20xx _____ kuukauden hintatasossa ja on määrältään (ilman alv) seuraava:

_____ €

Sopimuskauden aikana toteutettavista liikennemuutoksista maksettava lisäkorvaus tai korvauksen vähentäminen tehdään tarjouksessa vaaditun kokonaiskorvauksen perusteella lasketun linjakilometrin mukaisesti. Tätä sovelletaan vähäisissä liikennemuutoksissa, jotka toimivaltainen viranomainen hyväksyy. Suoritteiden yksikköhinta (ilman alv) on seuraava:

- *Vähäinen liikennemuutos tulee määritellä tarjouspyynnössä. Tällaisia muutoksia ovat esimerkiksi toimivaltaisen viranomaisen esityksestä tehtävä, matkustajamäärien kasvusta johtuva lisäauton asettaminen liikenteeseen, yhden lähdön lisääminen tai vähentäminen taikka reitin jatkaminen ilman, että se edellyttää automäärän lisäystä tai merkittäviä työvuorojärjestelyitä.*

Toimivaltaisen viranomaisen edellyttämistä vähäistä merkittävämmistä palvelutason parannuksista maksettava lisäkorvaus maksetaan todellisten aiheutuneiden lisäkustannuksen perusteella siten, kuin erikseen sovitaan.

- *Toimivaltainen viranomainen voi ennakoida liikenteen lisäämistarvetta pyytämällä liikennemuutosten perustaksi erilliset yksikköhinnat eri ajosuoritteille jo tarjouspyynnössä.*
- *Lisäliikenteen ajosuoritteita voivat olla linjakilometri, linjatunti ja autopäivä, jotka tulee määritellä tarjouspyynnössä.*

- 5§ **Matkalippujen hinnat**
Tarjouspyynnön liitteessä 5 ilmoitettuja matkalippujen hintoja tarkistetaan siten, kuin käyttöoikeussopimuksen yleisissä ehdossa on todettu, elleivät sopijapuolet pääätä korotuksesta yhteisesti luopua.
- 6§ **Maksuaikataulu**
Toimivaltainen viranomainen maksaa sopimuksen mukaisen korvauksen laskua vastaan kuukausierinä jokaisen kuukauden 15 päivään mennessä. Viivästyskorko on korkolain mukainen.
- 7§ **Alihankinta**
Alihankinnasta ja alihankkijoista on tarjouspyynnön ja tarjouksen mukaisesti sovittu seuraavaa:
- *Todetaan mm. käytettävät alihankkijat sekä alihankinnan määrä ja kohteet. Alihankinnasta voidaan vaihtoehtoisesti tehdä sopimukseen myös erillinen liite, jota päivitetään sopimuskauden aikana.*
- 8§ **Liikenteestä vastaava henkilö**
Liikenteestä vastaava henkilö on liikenteen alkaessa NN.
- 9§ **Käytettävät linja-autot**
Liikenteessä käytettävien linja-autojen on oltava tyypiltään, iältään ja muilta ominaisuuksiltaan vähintään tarjouspyynnön ja tarjouksen mukaisia koko sopimuskauden ajan.
- 10§ **Maksu- ja informaatiojärjestelmä**
Tämän sopimuksen mukaisessa liikenteessä on käytössä seuraava toimivaltaisen viranomaisen auditoima ja hyväksymä maksu- ja informaatiojärjestelmä, johon liikenteenharjoittajan tietojärjestelmät ja laitteet tarvittavalta osin liitetään:
- *Yksilöidään maksu- ja informaatiojärjestelmä*
- Maksu- ja informaatiojärjestelmään kuuluvista clearing-palveluista, matkustustiedoista ja liikenteen täsmällisyyttä koskevista tiedoista on sovittu seuraavaa:
- *Käytettäessä ulkopuolisen tahon (esim. MH) maksujärjestelmää on em. kappaleessa tarkoitetuista asioista sovittava myös toimivaltaisen viranomaisen ja tämän ulkopuolisen tahon kesken.*
- 11§ **Käyttöoikeussopimuksen mukaisen oikeuden suoja ja haittaamiskielto**
Käyttöoikeussopimus tuottaa liikenteenharjoittajalle palvelusopimusasetuksen ja joukkoliikennelain mukaisen suojan/yksinoikeuden kilpailevalta liikenteeltä seuraavasti:
- *Yksinoikeuden sisältö ja laajuus sekä suhde muuhun joukkoliikenteeseen määritellään tarjouspyynnössä tarjouskilpailun kohteita koskevassa liitteessä. Tässä kohdassa viitataan ao. liitteeseen ja sovitaan tarkennuksista.*

Liikenteenharjoittaja sitoutuu sopimuskautena olemaan harjoittamatta tilaajan toimialueella muuta joukkoliikennettä siten, että se aiheuttaa haittaa tai vaikeuttaa merkittävästi muiden käyttöoikeussopimuksen haltijoiden liikennettä tai liikenteen järjestämistä toimivaltaisen viranomaisen toimialueella.

12§ **Vakuudet**

Liikennöitsijä asettaa tämän sopimuksen mukaisten sopimusvelvoitteidensa kaikenpuolisesta täyttämisestä vakuuden, jonka suuruus on _____euroa. Vakuuden käyttämisestä toimivaltaisen viranomaisen vahingonkorvaussaatavien kuittaamiseen on todettu käyttöoikeussopimuksen yleisten ehtojen 17. kohdassa.

- *Vakuuden suuruuden määrittämiseen vaikuttaa sopimuksen pituus ja sopimuskorvauksen arvioitu suuruus. Vakuuden tulee kattaa sopimuksen ennenaikaisesta purkautumisesta aiheutuvat toimivaltaiselle viranomaiselle aiheutuvat ylimääräiset kustannukset. Vakuuden määrää asetettaessa tulee ottaa huomioon myös sopimuksen purkautumiseen liittyvät mahdolliset vahingonkorvaukset.*

13§ **Korvausten pidättäminen ja kuittaus**

Toimivaltaisella viranomaisella on oikeus liikenteenharjoittajaa enempää kuulematta pidättää osa liikenteenharjoittajalle maksettavasta korvauksesta ja käyttää sitä sopimusrikkomuksesta johtuvien vahingonkorvaus- ja muiden saataviensa kuittaamiseen kuten yleisten ehtojen 17. kohdassa on todettu.

14§ **Erimielisyydet**

Sopimuksen pätevyyttä, tulkintaa ja soveltamista koskevat erimielisyydet pyritään ensisijaisesti ratkaisemaan sopijapuolten välisin neuvotteluin. Mikäli tämä ei johda sopijapuolia tyydyttävään lopputulokseen, ratkaistaan erimielisyydet _____:n käräjäoikeudessa.

15§ **Sopimuksen purkautuminen**

Sopimuksen purkautumisen osalta noudatetaan, mitä käyttöoikeussopimuksen yleisten ehtojen 17. kohdassa on todettu.

16§ **Voimassaolo**

Tämän sopimuksen voimassaolo alkaa _____ ja päättyy _____.

Sopimusta voidaan sopimusehtoja olennaisesti muuttamatta jatkaa tarjouspyynnön mukaisesti enintään _____ vuodella liikenteenharjoittajan ja toimivaltaisen viranomaisen yhteisestä sopimuksesta.

Tätä sopimusta on tehty kaksi (2) samansanaista kappaletta, yksi kullekin sopijapuolelle.

ssä _____ kuun.....päivänä 20xx

Allekirjoitukset

30.4.2009

Liite 9a

Käyttöoikeussopimuksen linja-autoja koskevat vaatimukset - esimerkki: kaupunki- ja lähiliikenne

Näitä linja-autokalustoa koskevia vaatimuksia noudatetaan kaupunkien paikallisliikenteessä ja kaupunkiseutujen lähiliikenteessä.

- *Periaatteiltaan vastaavia vaatimuksia voidaan soveltaa myös muussa lyhytmatkaisessa linja-autoliikenteessä, jolloin esimerkiksi matalalattiaisuutta koskeva vaatimus voidaan jättää pois.*

Käyttöoikeussopimuksen mukaisessa liikenteessä tulee käyttää alla olevan määritelmän mukaisia kaupunkilinja-autoja.

Jäljempänä ilmoitetut mitat ja määräykset ovat kaluston vähimmäisvaatimuksia.

Kaupunkilinja-auto:

- pituus vähintään 11 metriä
- ovijärjestys vähintään 1+2+0 (etu-, keski- ja takaovi)
- kiinteitä istumapaikkoja vähintään 30 kpl (ei sis. ns. klaffi-istumia)
- vähintään 1 lastenvaunupaikka keskioven yhteydessä
- portaaton (matala) lattia etu- ja keskiovien välisellä käytävällä ja lastenvaunupaikalla
- linjatunnusta osoittava näyttö edessä tuulilasissa tai sen yläpuolella

Kaupunkilinja-autojen ohella voi ruuhkatunteina, arkisin klo 6.00-9.00 ja 14.00-18.00, enintään puolet palvelutarjonnasta hoitaa alla olevan määritelmän mukaisilla linja-autoilla edellyttäen, että ao. reitinosilla liikennöidään myös kaupunkilinja-autoilla.

Täydentävän palvelun linja-auto kaupunkiliikenteessä:

- pituus vähintään 11 metriä
- ovijärjestys vähintään 1+1+0 tai 1+0+1 (etu-, keski- ja takaovi)
- kiinteitä istumapaikkoja vähintään 30 kpl. (ei sis. ns. klaffi-istumia)
- linjatunnusta osoittava näyttö edessä tuulilasin yläpuolella

Kaluston keski-ikä saa kunakin sopimusvuonna olla enintään 6/7/8 vuotta. Yksittäisen kaupunkilinja-auton enimmäisikä on 16 vuotta laskettuna rekisteröintiajankohdasta. Täydentävän palvelun linja-auton enimmäisikä saa olla enintään 20 vuotta laskettuna rekisteröintiajankohdasta.

- *Keski-ikävaatimukseen vaikuttavat haluttu kaluston laatuaso, mm. päästövaatimukset sekä sopimuskauden pituus.*
- *Jos varsinaista sopimuskautta jatketaan ns. optiokaudella, voidaan tänä optiokautena sallia keski-ikänsä alkuperäistä sopimusta vanhemman kaluston käyttäminen. Tästä pitää kuitenkin olla määrittelyt tarjouspyynnössä.*
- *Kaupunkilinja-autojen enimmäisikä tulee määrittellä ottaen huomioon sopimuskauden pituus sekä liikenteen rakenne (esim. vanhimpien autojen ajosuorite).*

30.4.2009

Liite 9a

Kaluston keski-ikä lasketaan kunkin sopimusvuoden alussa sopimuksessa tarvittavien autojen iän painottamattomana keskiarvona. Auton ikä lasketaan rekisteröintihetkestä sopimusvuoden aloitusajankohtaan yhden desimaalin tarkkuudella.

Auton, jonka kori on peruskorjattu siten, että sen lattiapinnat, seinä- ja kattoverhoilu sekä istuinpäällysteet on kokonaan uusittu ja jonka kori on ulkopuolelta kokonaan uudelleen maalattu, ikä on peruskorjauksen valmistumiskuukauden lopussa kahdeksan (8) vuotta. Peruskorjaus tulee voida todentaa sen toteuttajan antamalla todistuksella, jossa tehdyt korjaustoimenpiteet on yksilöity.

30.4.2009

Liite 9b

Käyttöoikeussopimuksen linja-autoja koskevat vaatimukset - esimerkki: maaseutuliikenne

Näitä linja-autokalustoa koskevia vaatimuksia noudatetaan maaseutuliikenteessä. Koska maaseutuliikenne on Suomessa eri alueilla hyvin eri tyyppistä, on kalustolle määritelty kaksi eri kokovaihtoehtoa. Kaluston tulee soveltua sopimuksen mukaisen liikenteen hoitamiseen.

Käyttöoikeussopimuksen mukaisessa liikenteessä tulee käyttää alla olevan määritelmän mukaisia tyyppien 1 ja 2 mukaisia linja-autoja.

Yksittäisen linja-auton enimmäisikä on 22 vuotta laskettuna rekisteröintiajankohdasta. Auton ikä lasketaan rekisteröintihetkestä sopimusvuoden aloitusajankohtaan yhden desimaalin tarkkuudella.

Käytettävän kaluston tulee olla siistiä. Ikkunoiden ja penkkiverhoiluiden tulee olla ehjät.

Jäljempänä ilmoitetut mitat ja määräykset ovat kaluston vähimmäisvaatimuksia.

Maaseutuliikenteen linja-auto 1:

- pituus vähintään 10 metriä
- ovijärjestys vähintään 1+1+0 tai 1+0+1 (etu-, keski- ja takaovi)
- kiinteitä istumapaikkoja vähintään 24 kpl (ei sis. ns. klaffi-istuimia)
- tavaratilaa vähintään 1 luukku, jonne mahtuvat mm. kokoon taitetut lastenvaunut
- linjatunnusta osoittava näyttö edessä tuulilasissa tai sen yläpuolella

Maaseutuliikenteen linja-auto 2:

- pituus vähintään 7 metriä
- ovijärjestys vähintään 1+0+0 (etu-, keski- ja takaovi)
- kiinteitä istumapaikkoja vähintään 10 kpl (ei sis. ns. klaffi-istuimia)
- tavaratilaa vähintään 1 luukku, jonne mahtuvat mm. kokoon taitetut lastenvaunut
- linjatunnusta osoittava näyttö edessä tuulilasissa tai sen yläpuolella

Jos kohteessa edellytetään maaseutuliikenteen linja-auton 1 käyttämistä, voidaan se viikonloppuisin korvata maaseutuliikenteen linja-autolla 2.

Auton, jonka kori on peruskorjattu siten, että sen lattiapinnat, seinä- ja kattoverhoilu sekä istuinpäällysteet on kokonaan uusittu ja jonka kori on ulkopuolelta kokonaan uudelleen maalattu, ikä on peruskorjauksen valmistumiskuukauden lopussa kahdeksan (8) vuotta. Peruskorjaus tulee voida todentaa sen toteuttajan antamalla todistuksella, jossa tehdyt korjaustoimenpiteet on yksilöity. Korin peruskorjaus voi lyhentää auton laskennallista ikään vain yhden kerran.

30.4.2009

JOUKKOLIIKENTEEN HANKINTAMENETTELYTYÖRYHMÄN MIETINTÖ

Työryhmän jäsenenä yhdyin mietinnön ehdotuksiin ja kannanottoihin muilta osin paitsi seuraavassa esittämiini kohtiin:

Palvelusopimusasetuksen soveltaminen kansallisesti

Palvelusopimusasetus (PSA) jättää toimivaltaisille kansallisille viranomaisille runsaasti "kansallista liikkumavaraa" julkisen liikenteen järjestämiseksi. PSA:lle on ominaista pyrkimys ottaa huomioon jäsenvaltioiden kansallisten ja alueellisten järjestelyjen erot ja erityispiirteet joukkoliikenteen järjestämisessä. Asetus on kirjoittamistapansa puolesta verraten väljä ja yleisluontoinen "puitesäädös".

Pidän työryhmän kannanottoja ja tulkintoja erityisesti yleisestä säännöstä ja nykyisistä lippusopimuksista sekä PSA:n siirtymäkaudesta monelta osin liian tiukkoina ja ehdottomina. Ns. puhdasoppiset tulkinnat eivät jätä minkäänlaista tilaa kansalliselle liikkumavaralle. Myös viittaukset uuden kansallisen joukkoliikennelain sisältöön ovat turhia, koska lopullisen lain sisältö ei ole tiedossa.

Em. tulkintoja ja viittauksia on esitetty mm. kohdissa "1. TAUSTA 2.7 Siirtymäkausi", "II. TYÖRYHMÄN KASITTELEMÄT KYSYMYKSET 3.3 Yleisen säännön käytettävyyteen vaikuttavia seikkoja ja 4. Hankintamenettelyn huomioiminen joukkoliikenneläisissä ja hankintaläisissä", "liite 2 Linja-autoliikenteen julkinen rahoitus, palveluiden ostaminen ja julkinen tuki" ja "liite 3 Henkilöliikenneläisissä ja PSA:ssa käytetyt käsitteet". Lisäksi liitteen 3 käsitteiden selvennyksissä on mielestäni joiltakin osin ristiriitaisuuksia PSA:n määrittelyihin (mm. käsitteet: julkinen henkilöliikenne, julkisen palvelun velvoite, yksinoikeus).

En yhdy työryhmän kannanottoon, jonka mukaan "liikenteenharjoittajille maksettavista korvauksista ei voida 3.12.2009 jälkeen enää tehdä nykyisen kaltaisia kunta- tai seutulippusopimuksia, joissa korvaus perustuu liikenne- ja viestintäministeriön vahvistaman tariffin ja kuntien päättämän, tätä alemman tariffin erotuksen perusteella maksettavaan, matkakohtaiseen lipputukeen".

Nykyisten, luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain (343/1991) 4 §:n 2 momentissa tarkoitettujen, kuntien tai kuntayhtymien ja liikenteenharjoittajien välisten seutu-, kunta- ja työmatkalippusopimusten toteuttamistapaa ei voida kategorisesti katsoa EU-oikeuden vastaiseksi. Lisäksi PSA:ssa määritellyt korvausperiaatteet liittyvät 6 artiklassa todetulla tavalla 5 artiklaan. Siirtymäkautta voidaan käyttää 5 artiklan soveltamiseen.

L VM on todennut, että erityislainsäädäntöön perustuvat matkakustannusten korvaukset ovat asiakastuloa eivätkä kuulu PSA:n piiriin luettavaan ns. julkiseen tukeen (esim. toisen asteen opiskelijoiden koulumatkatukeen liittyvät opiskelijaseutuliput). Opiskelijaseutulipuilla ja tavallisilla seutulipuilla on erittäin paljon yhtenäisiä piirteitä, joten seutulippujen tukijuridiikka ei ole niin selvää kuin työryhmä tulkitsee.

Nykyiset lippu- ja sopimusmallit on perusteltua hyväksyä myös PSA:n siirtymäkaudella. PSA:n vaatimukset saattavat jopa selkiintyä ja tarkentua siirtymäkauden aikana. Siirtymäkauden järjestelyjen ei tule aiheut-

30.4.2009

taa äkkinäisiä ja voimakkaita muutoksia sen paremmin matkustajille, viranomaisille kuin liikenteenharjoittajillekaan.

En yhdy työryhmän tapaan perustelematta todeta, että uuden joukkoliikennelain "siirtymäsäännöksissä palveluiden kehittämistä ei tule rajoittaa tai jarruttaa useiksi vuosiksi niillä alueilla, joilla joukkoliikenteelle on saatavissa merkittävästi uusia käyttäjiä".

Mielestäni kannanotto on tarpeeton ja asenteellinen. Yritysaloitteiset järjestelmät kehittävät palvelujaan markkinaehtoisesti niillä alueilla missä kysyntää on merkittävästi lisättävissä. Toisaalta viranomaisvetoisten järjestelmien käyttöönotto ei välttämättä merkitse, että joukkoliikenne saisi lisää käyttäjiä. Lisäksi siirtymäkauden pituuden käytölle ei ole mitään PSA:sta tai yleensä EU-oikeudesta johtuvaa estettä.

Käyttöoikeussopimusten asiakirjamallit

Asiakirjamallien epäkohtina nostan esiin seuraavat:

Maksu- ja informaatiojärjestelmä (tarjouspyyntö I / 7., yleiset ehdot 11. ja 12., sopimus 10 §)

Toimivaltaisen viranomaisen toimialueella pitäisi olla käytössä valtakunnallisesti yhteensopiva elektroninen maksujärjestelmä. Tämä vaatimus tukisi myös joukkoliikenteen kehittämisohjelman tavoitetta valtakunnallisesti yhteiskäyttöisten lipputuotteiden aikaansaamiseksi.

Liikenteenharjoittajia voidaan emon tavoitteen mukaisesti velvoittaa hankkimaan valtakunnallisesti yhteensopivia laitteita ja järjestelmiä. Toimivaltaisen viranomaisen pitää vastata mahdollisten muiden vaatimusten kustannuksista.

Toimivaltaisten viranomaisten tulisi pyytää emon järjestelmistä valtakunnallisesti määriteltviä yhdenmukaisia tietoja matkustuksesta ja lipputuloista. Näin vältetään eri alueiden toisistaan poikkeavat tiedonkeruuratkaisut. Liikenteen täsmällisyyttä ja säännöllisyyttä koskevien tietojen automatisointi on kallista, joten näiden tietojen keräämisestä on luovuttava tai keruu on tarvittaessa järjestettävä muulla tavoin.

Matkalippujen hintojen ja korvauksen tarkistaminen (yleiset ehdot 5.)

Toimivaltaisen viranomaisen pitäisi tarkistaa matkalippujen hintoja ensin tarjouksen jättämiskauden tasosta liikenteen aloittamispäivää edeltävän kuukauden tasoon Tilastokeskuksen linja-autoliikenteen kokonaisindeksin muutoksen perusteella. Tarkistusmenettely olisi tällöin sama kuin liikenteen hoidosta maksettavassa korvauksessa (yleiset ehdot kohta 4). Tämän jälkeen lipunhintoja tarkistettaisiin niin kuin yleisissä ehdoissa on todettu.

Ilman esitettyä tarkistusmekanismia liikenteenharjoittaja joutuu tarjouta jättäessään arvaamaan lipputulo-osuuden perustana olevan kustannuskehityksen pahimmillaan jopa parin vuoden ajalta ennen kuin liikenne alkaa. Tämä on kohtuutonta ja heikentää tuntuvasti tarjousten vertailukelpoisuutta.

30.4.2009

Peruskorjatun bussin määrittely (liitteet 9 ja 9b)

Bussin peruskorjauksen määrittelyssä tulee pitäytYä lääninhallitusten hyväksymässä ostoliikenteen vakiintuneessa, valtakunnallisessa käytännössä. Alusta käydään läpi samalla tavalla kuin uudelleen koritetuissa autoissa ja korista uudistetaan kaikki sisäpuoliset pinnat. Kustannuksiltaan tämä on noin puolet uudelleen koritetun bussin hinnasta. Bussin on oltava katsastusviranomaisen tarkastama ennen ja jälkeen peruskorjauksen, jolloin hyväksytyyn peruskorjatun bussin iäksi määritellään viisi (5) vuotta.

Muita huomioita

Asiakirjamallit on laadittu erityisesti suurehkojen kaupunkien tarpeisiin. Työryhmän tehtävänannon mukaan "asiakirjamallien tulee kuitenkin soveltua käytettäväksi myös maaseutuliikenteessä". Maaseutuliikenteessä ei tule vaatia esim. kalliita ja pitkäaikaisia vakuuksia, yksityiskohtaisia kalustomääräyksiä ja ikävaatimuksia eikä epäkelvoja palvelutasotekijöitä (mm. vaunukuormitus).

Tarjouskilpailun ratkaisumallien (4 vaihtoehtoa) arvioinnin ongelmana on se, että malleja ei ole toistaiseksi pystytty testaamaan käytännön esimerkeillä.



Ari Heinilä
Linja-autoliitto