Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

HE 66/2025 vp: hallituksen esitys eduskunnalle liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja siihen liittyviksi laeiksi

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on kuullut asiantuntijoita hallituksen esityksestä liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 66/2025 vp). Valiokunnalle annettiin yhteensä 28 kirjallista asiantuntijalausuntoa. Lausuntoja antaneet tahot olivat: työ- ja elinkeinoministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, rautatiealan sääntelyelin, Suomen Keskuskauppakamari, Raidealan neuvottelukunta RAINE edustaen myös Palvelualojen työnantajat PALTA ry:tä, Keski-Suomen liitto, Lapin liitto, Pirkanmaan liitto, Pohjois-Pohjanmaan liitto, Varsinais-Suomen liitto, Suomen Lähijunat Oy, VR-Yhtymä Oy, Satakuntaliitto, Linja-autoliitto ry, Suomen Paikallisliikenneliitto ry ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä.

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

Rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevat ehdotukset

Asiantuntijalausunnoissa pääosin kannatettiin ehdotusta siirtää liikenne- ja viestintäministeriöllä oleva rautatieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle, sekä ehdotusta, jolla mahdollistettaisiin uusien alueellisten rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten muodostuminen.

Useissa lausunnoissa (**Varsinais-Suomen ELY-keskus, Pirkanmaan liitto, Satakuntaliitto, VR-Yhtymä Oy, Keski-Suomen liitto, Keskuskauppakamari, Kuntaliitto, Linja-autoliitto ja Paikallisliikenneliitto ry**) tunnistettiin, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi ehdotuksen toteutuessa nykyistä parempi mahdollisuus yhteensovittaa valtion hankkimia liikenteen palveluita eri liikennemuodoissa, sekä saada synergioita hankintojen toteuttamisessa. **Liikenne- ja viestintävirasto, Paikallisliikenneliitto ry, Pirkanmaan liitto, Satakuntaliitto, Keski-Suomen liitto, Lapin liitto ja Kuntaliitto** kuitenkin korostivat, että Liikenne- ja viestintävirastolla tulisi olla riittävät resurssit toimivaltaisen viranomaisen tehtävän hoitamiseen.

Yleisesti lausunnoissa pidettiin tärkeänä rautatieliikenteen uusia alueellisia toimivaltaisia viranomaisia koskevien säännösten mahdollistavaa luonnetta. **Suomen Lähijunat Oy** ehdotti, että valtiolla tulisi olla toimivalta vain valtakunnallisessa, alueiden välisessä henkilöjunaliikenteessä, ja että alueilla tulisi olla velvollisuus hakeutua toimivaltaiseksi viranomaiseksi, jos lähijunaliikennettä halutaan alueella järjestää. **Kilpailu- ja kuluttajaviraston** lausunnossa taas ehdotettiin, että valtion tulisi linjata, että se ei hanki muuta kuin maakuntarajat ylittävää liikennettä.

Useat lausunnonantajat (**Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Kuntaliitto, Keskuskauppakamari, Raidealan neuvottelukunta RAINE edustaen myös Palvelualojen työnantajat PALTA ry:tä**)

ehdottivat, että valtio voisi kannustaa uusien toimivaltaisten viranomaisten syntymistä erityisesti valtionavustusjärjestelmän luomisen ja valtion kalustoyhtiön avulla. Lisäksi **Pirkanmaan liitto, Pohjois-Pohjanmaan liitto, Satakuntaliitto, Varsinais-Suomen liitto, Keski-Suomen liitto, Kuntaliitto ja Paikallisliikenneliitto ry** korostivat tarvetta valtion ja kuntien sekä alueiden väliselle yhteistyölle valtion toimivaltaisena viranomaisena tekemien hankintojen suunnittelussa ja toteutuksessa.

Ministeriön kanta:

Valtio ei ole aiemmin kilpailuttanut rautatieliikennettä ja uusi tehtävä on syytä pyrkiä hoitamaan mahdollisimman tehokkaasti julkisen talouden reunaehdot huomioiden. Nykyisessä julkisen talouden tilanteessa toimintamenojen lisäämistä on tarkasteltava kriittisesti ja lähtökohtaisesti uudet viranomaistehtävät tulee hoitaa nykyisten toimintamenomäärärahojen puitteissa. Liikenne- ja viestintävirastossa on nykyisten ELY-keskusten joukkoliikennetehtävien siirtyessä virastoon vuoden 2026 alussa valtion paras asiantuntemus liikenteen palveluiden hankinnoista. Liikenne- ja viestintäministeriö arvioi, samoin kuten useat asiantuntijalausunnon antajista, että virasto kykenee myös hyödyntämään synergioita eri liikennemuotojen hankinnoissa.

Esityksen valmistelun aikana sidosryhmät laajasti korostivat, että julkisesti tuetun henkilöjunaliikenteen järjestämisen tulisi olla mahdollisuus, ei velvollisuus kunnille, kuntayhtymille ja alueille. Kuten hallituksen esityksen jaksossa 4.1 todetaan, jokaisella alueella voi olla yksi toimivaltainen viranomainen, mikä tarkoittaa, että esimerkiksi nykyisin HSL-alueella valtio ei voi järjestää henkilöjunaliikennettä vaan junaliikenteestä vastaa HSL. Valtion järjestämä liikenne voi kuitenkin vähäisessä määrin kulkea HSL-alueen kautta, kuten pieni osa valtion ostoliikenteen reiteistä nykyisin tekee. Mikäli valtio vetäytyisi nykyisistä vastuistaan henkilöjunaliikenteen hankinnoissa, voisi se tarkoittaa, että merkittävä osa valtion ostoliikenteestä lakkaisi. Päätös käytännössä pakottaisi kunnat rahoittamaan liikennettä, jos ne haluaisivat sen jatkuvan. Ministeriö kiinnittää huomiota myös siihen, että rajanvedot kaukojunaliikenteen ja alueellisen junaliikenteen välillä eivät ole aina kirkkaita. Kaikki alueellinen junaliikenne ei noudata maakuntien rajoja, ja toisaalta monet kunnat ja maakuntaliitot ovat korostaneet esimerkiksi valtion ostoliikenteeseen nykyisin kuuluvan kiskobussiliikenteen palvelevan alueen valtakunnallista saavutettavuutta markkinaehtoisen liikenteen syöttöliikenteenä.

Rautatieliikenteen toimivaltaisille viranomaisille myönnettävälle valtionavustukselle on olemassa riittävä lainsäädännöllinen pohja, eikä se edellyttäisi lakimuutoksia. Liikennepalvelulain mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi liikenteen palveluista annetun lain 173 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa mainittuihin tarkoituksiin. Valtioneuvoston asetuksessa liikenteen palvelujen valtionavustuksista (509/2018) säädetään tarkemmin valtion talousarviossa liikenteen palvelujen tukemiseen osoitetun valtionavustusmäärärahan käyttötarkoituksesta ja myöntämismenettelyistä. Asetuksessa säädetään suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille, sekä alueelliseen ja paikalliseen liikenteeseen myönnettävistä valtionavustuksista. Asetuksen perusteella valtionavustusta voi myöntää liikenteen palvelujen tukemiseen, eikä sitä ole kohdennettu tiettyyn liikennemuotoon. Asetuksen mukaan valtionavustus voi olla enintään 50 prosenttia hyväksyttävistä kustannuksista. Asetuksessa myös määritellään suuret ja keskisuuret kaupunkiseudut, joille Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää valtionavustusta. Asetusta voi olla tarpeen muuttaa samassa yhteydessä, kun toimivaltamuutosta koskeva lakiesitys annetaan siinä tapauksessa, että rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset eivät vastaa asetuksessa määriteltyjä suuria ja keskisuuria kaupunkiseutuja, ja mikäli valtio päättäisi tulevina vuosina tukea rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten

henkilöjunaliikenteen hankintoja. Keskuskauppakamarin lausunnossa tehty ehdotus mahdollisten seudullisten rautatieliikenteen toimivaltamuutosten valmistelusta osana MAL-sopimusten valmisteluprosessia voisi periaatteessa olla yksi mahdollinen prosessi, missä voidaan voisi sopia valtionavustuksen tasosta rautatieliikenteen järjestämiseen, jos seudulla on halua ottaa toimivaltaisen viranomaisen tehtävä itselleen ja avustuksiin olisi osoittaa rahoitusta. Huomioitava on, että uudet alueelliset toimivaltaiset viranomaiset eivät kuitenkaan välttämättä ole MAL-seutuja.

Myöskään kalustoyhtiön perustaminen ei edellytä lainsäädäntömuutoksia. Virheellisten käsitysten estämiseksi, liikenne- ja viestintäministeriö kuitenkin tässä yhteydessä toteaa, että myös kunnat ja kaupungit voivat hyödyntää kalustoyhtiötä näin halutessaan ja kalustoyhtiö ottaa huomioon ne kalustotarpeet, mitkä aiheutuvat kuntien, kuntayhtymien ja alueiden halusta kilpailuttaa nykyistä laajemmin henkilöjunaliikennettä. Liikenne- ja viestintäministeriö on tuonut edellä olevan esiin useissa tilaisuuksissa ja sama mainitaan myös kesäkuussa 2024 julkaistussa valtioneuvoston kanslian tiedotteessa. Liikenne- ja viestintäministeriö on myös johdonmukaisesti tuonut esityksissään esille talouspoliittisen ministerivaliokunnan kesäkuussa 2026 tekemän linjauksen siitä, että alueelliset toimijat voivat yhdessä valtion kanssa osana valtion kilpailuttamaa ostoliikennettä tai halutessaan hankkia junaliikennettä itse toimivaltaisena viranomaisena.

Esityksessä ehdotettavaan 182 §:n 2 momenttiin sisältyy yhteistyövelvoite toimivaltaisille viranomaisille, joka vastaa nykyistä säännöstä. Sen mukaan toimivaltaisten viranomaisten on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Viranomaisten on liikennettä suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että säännös tarjoaa riittävän lainsäädännöllisen pohjan yhteistyölle ja huomauttaa, että Liikenne- ja viestintävirasto omassa lausunnossaan totesi tekevänsä yhteistyötä alueiden kanssa henkilöjunaliikenteen tilaamisessa myös jatkossa, jos toimivalta rautatieliikenteessä sille siirtyy.

Sääntelyelimen siirtoa koskeva ehdotus

Asiantuntijalausunnoissa yleisesti kannatettiin sääntelyelimen siirtämistä, sekä pidettiin perusteltuna siirtää sääntelyelin Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteyteen. **Työ- ja elinkeinoministeriö, Kilpailu- ja kuluttajavirasto sekä rautatiealan sääntelyelin** pitivät lausunnoissaan tärkeänä, että Kilpailu- ja kuluttajavirastolle siirtyvä määräraha kattaa siirtyvien neljän henkilön palkkakulujen lisäksi myös muut sääntelyelimen toimintojen suorittamiseen liittyvät kustannukset, mukaan lukien asianmukaisen osuuden yleiskustannuksista. Rautatiealan sääntelyelin ja KKV toivat esiin myös, että siirtyvän rahoituksen tulisi kattaa viiteen siirtyvään virkaan liittyvä rahoitus.

Ministeriön kanta:

Rautatiealan sääntelyelimen siirtoon liittyvä määrärahaesitys perustuu sovitusti Liikenne- ja viestintäviraston tekemään arvioon. Siirtyvä määräraha olisi 383 000 euroa. Liikenne- ja viestintäviraston arviossa on huomioitu siirtyvät virat (4htv ja päällikön taustavirka), sekä vuokrat, palveluostot, muut kulut ja sääntelyelimen osuus Liikenne- ja viestintäviraston yleiskustannuksista,

sisältäen mm. työterveyshuollosta, laitteista ja yhteisistä järjestelmistä aiheutuvat kustannukset. Valtion tuottavuusohjelman leikkauksia ei ole laskettu arvioon mukaan.

Hankintamenettelyitä koskevat muutosehdotukset

Palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 kohdan mukaan toimivaltainen viranomainen voi hankkia ilman tarjouskilpailua pienet julkiset palveluhankinnat, joiden keskimääräinen ennakoitu vuosittainen arvo on rautateiden julkisten henkilöliikennepalvelujen hankinnan osalta alle 7,5 miljoonaa euroa tai määrältään alle 500 000 kilometriä vuodessa, ellei tätä ole kielletty kansallisessa lainsäädännössä.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto ehdottaa lausunnossaan, että EU:n palvelusopimusasetuksen mahdollistamia suorahankintoja tulisi kansallisella lainsäädännöllä rajata esimerkiksi puoleen, tai hieman yli puoleen palvelusopimusasetuksessa asetetusta kynnysarvosta. KKV esitti myös, että kynnysarvoa voitaisiin tarpeen vaatiessa aina muuttaa markkinaolosuhteiden mukaan.

Useat muista lausunnonantajista sitä vastoin kiittivät, että lausunnoilla olleesta esitysluonnoksesta oli poistettu lausuntopalautteen perusteella pieniä suorahankintoja koskeva rajaus. Esimerkiksi HSL-kuntayhtymän lausunnon mukaan suorahankintojen kieltäminen pienissä hankinnoissa olisi rajoittanut mahdollisuuksia sekä henkilöjunaliikenteen tarjonnan kehittämiseen että uusien kotimaisten liikenteenharjoittajien markkinoille tulemiseen, eikä olisi johtanut onnistuneisiin kilpailutuksiin pienissä kohteissa.

Ministeriön kanta:

Liikenne- ja viestintäministeriö on esityksen valmistelussa ottanut huomioon saadun lausuntopalautteen, minkä perusteella erityisesti mahdollisesti liikennettä hankkivat tahot (kunnat, kuntayhtymät ja alueet) vastusivat ehdotusta pienten suorahankintojen kieltämisestä kansallisesti. Ehdotukseen saatiin runsaasti palautetta lausuntokierroksella; ehdotukseen otettiin kantaa yhteensä 21 lausunnossa, joista seitsemässätoista lausunnossa vastustettiin ja neljässä lausunnossa kannatettiin kynnysarvot alittavien suorahankintojen kansallista kieltämistä.

Ministeriön arvion mukaan kynnysarvot alittavien suorahankintojen kieltäminen kansallisesti ei ole keskeinen edellytys kilpailun synnyttämiseksi henkilöjunaliikenteen markkinoille. Lausuntopalautteen perusteella kynnysarvot alittavia suorahankintoja pidettiin tärkeänä toimivaltaisen viranomaisen resurssien käytön kannalta. Arvoltaan pieniin kilpailutuksiin osallistuminen on myös rautatieliikenteen operaattoreiden kannalta paljon resursseja vaativa menettely. Lausunnoissa tuotiin esiin, että pieniä henkilöjunaliikenteen hankintoja ei yleisesti kilpailuteta muillakaan markkinoilla. Kynnysarvot alittavien suorahankintojen kieltäminen toisaalta johtaisi siihen, että toimivaltaisten viranomaisten tulisi aina kilpailuttaa myös uudet, ennakoimattomat palvelutarpeet. Henkilöjunaliikenteessä pitkät sopimuskaudet ovat tyypillisiä ja niiden aikana ennakoimattomia tarpeita voi syntyä, jos esimerkiksi markkinaehtoisessa liikenteessä tapahtuu muutoksia, jolloin toimivaltaisen viranomaisen tulisi käynnistää raskas kilpailutusprosessi. Kynnysarvot alittavien suorahankintojen kieltämistä ei näin ollen pidetty saadun lausuntopalautteen perusteella tarpeeksi hyödyllisenä, jotta siitä toimivaltaisille viranomaisille aiheutuva hallinnollinen taakka olisi perusteltua.

Pakolliset poissulkemisperusteet ja rikosrekisteriotteiden tarkistaminen

VR-Yhtymä Oy kiinnittää lausunnossaan huomiota pakollisten poissulkemisperusteiden tarkastamiseen liittyvään epäselvyyteen ja toivoo, että esityksen sisältöä selkeytettäisiin siten, että esitöissä tarkennettaisiin, koskeeko pakollisten poissulkemisperusteiden arviointi vain liikenteenharjoittajaa itseään vai myös sen hallinto-, johto- tai valvontaelimen jäseniä tai edustus-, päätös- tai valvontavaltaa käyttäviä henkilöä.

Ministeriön kanta:

Kuten VR-Yhtymä Oy:n lausunnossakin todetaan, säännöksessä viitataan vain liikenteenharjoittajaan. Esityksessä ehdotettu 166 §:n 2 momentti vastaa voimassa olevan lain 165 §:n 2 momenttia, eikä esityksen tarkoitus ole muuttaa oikeustilaa tältä osin. Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy VR-Yhtymän ehdotukseen siitä, että säännöskohtaisiin perusteluihin lisättäisiin selvennys, jonka mukaan pakollisten ja harkinnanvaraisten poissulkemisperusteiden arviointi koskee vain liikenteenharjoittajaa. Ministeriön muotoiluehdotus on vastineen liitteenä.

Pykälämuutosehdotukset

Suomen Lähijunat Oy ehdotti lausunnossaan, että esityksessä ehdotettu uusi 182 § muutetaan muotoon: ”*Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat liikenne- ja viestintävirasto valtakunnallisessa alueiden välisessä rautatieliikenteessä ja alueellisessa rautatieliikenteessä alueelliset viranomaiset. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 181 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.*

Seuraavat alueelliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten ja Keravan kaupunkien, Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion ja Tuusulan kuntien sekä Vantaan kaupungin muodostamalla alueella.

2) Xxxx kaupunki/kunta Xxxx:n kaupungin, kunta A, kunta B … ja kunta X muodostamalla alueella.”

Ministeriön kanta:

Kuten edellä on todettu, valmistelun aikana saadun palautteen perusteella erityisesti mahdolliset uudet toimivaltaiset viranomaiset ovat pitäneet tärkeänä, että toimivaltamuutokset perustuvat alueellisiin tarpeisiin ja ne tehdään kuntien ja alueiden aloitteesta. Myös tieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten toimivalta-alueisiin tehtävät muutokset perustuvat samaan periaatteeseen. Mikäli valtio vetäytyisi nykyisistä vastuistaan henkilöjunaliikenteen hankinnoissa, voisi se tarkoittaa, että merkittävä osa valtion ostoliikenteestä lakkaisi. Päätös käytännössä pakottaisi kunnat rahoittamaan liikennettä, jos ne haluaisivat sen jatkuvan. Ministeriö ei sen vuoksi kannata Suomen Lähijunien muutosehdotusta.

VR-Yhtymä Oy ehdotti lausunnossaan lukuisia uusia hankintamenettelyitä koskevia pykälämuutosehdotuksia.

VR-Yhtymä Oy ehdotti, että 164 §:n 1 momentin ensimmäisen lauseen alku muutettaisiin muotoon (muutos korostettuna) ”*Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset voivat käyttää **tämän luvun mukaisia sopimuksia** tehtäessä menettelyä, jossa*…” Vaihtoehtoisesti voidaan viitata lain 162 §:n mukaisiin sopimuksiin.

Ministeriön kanta:

164 §:n 1 momentissa säädettäisiin toimivaltaisen viranomaisen mahdollisuudesta käyttää käyttöoikeussopimusten tekemiseen yksi- tai kaksivaiheista menettelyä. Momentti vastaa voimassa olevan lain 162 §:n 3 momenttia. Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistelun aikana katsonut, että yksi- tai kaksivaiheisen menettelyn käyttämistä ei ole tarpeellista laajentaa muihin kuin käyttöoikeussopimusten tekemiseen ja muuttaa vallitsevaa oikeustilaa siltä osin, eikä siihen myöskään ole esitetty muutoksia saadussa lausuntopalautteessa. Näin ollen ministeriö ei kannata ehdotettua muutosta.

VR-Yhtymä Oy ehdotti, että 166 §:ään lisätään viittaus hankintalain 86 §: ään seuraavasti: *Tarjoajille voi asettaa hankintalain 85 §:ssä **ja 86 §:ssä** säädettyjä vaatimuksia sen varmistamiseksi, että ehdokkailla ja tarjoajilla on hankintasopimuksen toteuttamiseen tarvittavat taloudelliset ja rahoitusta koskevat voimavarat **sekä tekninen suorituskyky ja ammatillinen pätevyys***."

Ministeriön kanta:

Hankintalain 86 §:n mukaan hankintayksikkö voi asettaa vaatimuksia, joilla varmistetaan, että ehdokkailla ja tarjoajilla on tarvittavat henkilöstö- ja tekniset voimavarat ja kokemusta hankintasopimuksen toteuttamiseksi hankintayksikön edellyttämällä tasolla. Hankintayksikkö voi vaatia, että riittävä kokemus osoitetaan viittaamalla aiemmin toteutettuihin sopimuksiin. Liikenne- ja viestintäministeriön arvion mukaan aikaisemman kokemuksen vaatiminen tarjoajilta voi vaikeuttaa markkinoillepääsyä. Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomiota siihen, että Suomessa muilla yrityksillä ei ole kokemusta junaliikenteen operoinnista kuin VR:llä ja tämänlaisten referenssien vaatimisella uudet toimijat voitaisiin sulka hankintojen ulkopuolelle, mikä estäisi merkittävästi uusien kotimaisten yritysten markkinoille pääsyä ja vahvistaisi edelleen VR-Yhtymä Oy:n markkina-asemaa. Näin ollen ministeriö ei kannata VR-Yhtymä Oy:n ehdotusta.

VR-Yhtymä Oy ehdottaa, että 164 a §:n loppuun sisällytettäisiin säännös, jonka mukaan ”*Markkinaoikeuden käsiteltäväksi valituksella ei voida saattaa toimivaltaisen viranomaisen sellaista päätöstä tai muuta ratkaisua, joka koskee sitä, että hankintasopimusta ei jaeta osiin tämän pykälän säännösten perusteella*”.

Ministeriön kanta:

Ministeriö pitää VR-Yhtymä Oy:n tekemää ehdotusta kannatettavana teknisluonteisena lisäyksenä. Ministeriön muotoiluehdotus on vastineen liitteenä.

VR-Yhtymä Oy ehdottaa, että 167 §:n 1 momenttiin lisättäisiin säännös: *Kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen vertailuperusteina voidaan käyttää myös hankintalain 93 §:n 2 momentin mukaisia perusteita*.

Ministeriön kanta:

Ministeriö ei pidä lisäystä tarpeellisena. Hallituksen esityksessä ehdotettuun säännökseen sisältyy jo esimerkinomainen lista kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen vertailuperusteista, missä on mainittu tarjotun palvelun laatu, kaluston laatu, esteettömyys, palvelun integrointi, hinta, tarjonnan määrä, matkustajahinnat, ympäristöystävällisyys sekä ympäristövaatimusten täyttyminen. Tältä osin ehdotettu säännös vastaa voimassa olevan lain 167 §:n 1 momenttia.

VR-Yhtymä Oy ehdottaa, että voimassa olevan lain 166 §:n säännöstä neuvottelumenettelyn käyttämisestä ei kumottaisi. Vaihtoehtoisesti VR-Yhtymä Oy ehdottaa, että 164 §:n 1 momentin loppuun lisättäisiin säännös, jonka mukaan ”*Hankintamenettelyt voivat sisältää neuvotteluja liikenteenharjoittajien kanssa*.”

Ministeriön kanta:

Ministeriön arvion mukaan neuvottelumenettelyn käyttämisestä ei ole tarpeen säätää lain tasolla, koska EU:n palvelusopimusasetus mahdollistaa neuvotteluiden käymisen. Näin ollen neuvottelumahdollisuudesta säätäminen olisi tarpeetonta, päällekkäistä sääntelyä. Ministeriön arvion mukaan neuvottelumenettelystä ei ole myöskään tarpeen antaa tarkentavia menettelytapasäännöksiä. Valmistelun aikana saadun lausuntopalautteen perusteella voidaan todeta, että sidosryhmät eivät pitäneet neuvottelumahdollisuudesta, tai siinä käytettävistä menettelyistä säätämistä tarpeellisena.

VR-Yhtymä Oy ehdottaa, että 166 §:n 1 momentin säännös muutettaisiin muotoon (muutos korostettuna) ”*Liikenteenharjoittajat voivat tehdä tarjouksia tai ilmoittautua ehdokkaaksi ryhmittymänä* ***ja käyttää muiden tahojen voimavaroja*** *hankintalain 92 §:ssä säädetyllä tavalla.”*

Ministeriön kanta:

EU:n palvelusopimusasetuksen 4 artiklan 7 kohdan mukaan tarjousasiakirjoista ja julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksista on ilmettävä avoimella tavalla, onko alihankinta mahdollinen ja jos on, missä laajuudessa. Jos alihankinnat ovat mahdollisia, julkisen henkilöliikenteen palvelujen hallinnointiin ja hoitamiseen tämän asetuksen mukaisesti valittu liikenteenharjoittaja velvoitetaan hoitamaan itse suurin osa julkisen henkilöliikenteen palveluista. Palvelusopimusasetus jättää toimivaltaiselle viranomaiselle harkintavaltaa sen suhteen, onko alihankinta ylipäätään mahdollinen ja velvoittaa joka tapauksessa valitun liikenteenharjoittajan hoitamaan itse suurin osa julkisen henkilöliikenteen palveluista. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että VR-Yhtymä Oy:n lisäysehdotus voisi siten olla palvelusopimusasetuksen vastainen. Näin ollen liikenne- ja viestintäministeriö ei kannata ehdotettua lisäystä, vaan pitää

tarkoituksenmukaisena viitata ainoasta hankintalain 92 §:n säännöksiin vain siltä osin kuin ne koskevat tarjoamista ryhmittymänä.

VR-Yhtymä Oy huomauttaa, että 164 §:n 3 momentin toiseen lauseeseen on jäänyt epähuomiossa kaksi kertaa teksti ”toimitettava julkaistavaksi”.

Ministeriön kanta:

Ministeriö kannattaa VR-Yhtymä Oy:n ehdottamaa teknisluontoista korjausta. Ministeriön muotoiluehdotus on vastineen liitteenä.

Liite: Säädösmuutosehdotukset ja täydennys 164 a §:n perusteluihin

LIITE: Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotus pykäläehdotusten korjaamiseksi ja täydennys 164 a §:n perusteluihin

HE:n muotoilu	Vastineen muotoilu
164 § Hankintamenettelyt ja hankinnasta ilmoittaminen 3 momentti: Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava tiedot hankinnasta palvelusopimusasetuksen 7 artiklan mukaisesti. Lisäksi toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava julkisesti yksi- tai kaksivaiheisella menettelyllä tehtävistä käyttöoikeussopimuksista. Ilmoitukset on ~~toimitettava julkaistavaksi~~ toimitettava julkaistavaksi sähköisesti internetosoitteessa www.hankintailmoitukset.fi. Hankintaan liittyvään tietojenvaihtoon sovelletaan lisäksi hankintalain 8 luvun säännöksiä. Hankintaa koskevissa ilmoituksissa voidaan hyödyntää vakiolomakkeita mainitun lain 59 §:ssä säädetyllä tavalla.	164 § Hankintamenettelyt ja hankinnasta ilmoittaminen 3 momentti: Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava tiedot hankinnasta palvelusopimusasetuksen 7 artiklan mukaisesti. Lisäksi toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava julkisesti yksi- tai kaksivaiheisella menettelyllä tehtävistä käyttöoikeussopimuksista. Ilmoitukset on toimitettava julkaistavaksi sähköisesti internetosoitteessa www.hankintailmoitukset.fi. Hankintaan liittyvään tietojenvaihtoon sovelletaan lisäksi hankintalain 8 luvun säännöksiä. Hankintaa koskevissa ilmoituksissa voidaan hyödyntää vakiolomakkeita mainitun lain 59 §:ssä säädetyllä tavalla.
164 a § Hankintasopimuksen jakaminen osiin *(uusi)*	164 a § Hankintasopimuksen jakaminen osiin uusi 4 momentti Markkinaoikeuden käsiteltäväksi valituksella ei voida saattaa toimivaltaisen viranomaisen sellaista päätöstä tai muuta ratkaisua, joka koskee sitä, että hankintasopimusta ei jaeta osiin tämän pykälän säännösten perusteella.
Säännöskohtaiset perustelut **166 §.** *Ehdokkaiden ja tarjoajien valinta.* 2 momentti: Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin viittaus hankintalain 78 §:n säännöksiin, jotka koskevat alihankkijoiden vaihtamista. Voimassaolevan	Säännöskohtaiset perustelut **166 §.** *Ehdokkaiden ja tarjoajien valinta.* 2 momentti: Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin viittaus hankintalain 78 §:n säännöksiin, jotka koskevat alihankkijoiden vaihtamista. Voimassaolevan

sääntelyn mukaan tarjouskilpailussa on suljettava pois liikenteenharjoittaja, jolla ei ole teknisiä, taloudellisia tai muita edellytyksiä hankinnan toteuttamiseksi tai joka on syyllistynyt hankintalain 80 §:ssä mainittuihin rikoksiin. Liikenteenharjoittaja voidaan sulkea pois mainitun lain 81 §:n perusteella. Yrityksen tai yhteisön rikostausta voidaan tarkastaa tilaamalla rikosrekisteriote (yhteisösakko-ote). Yhteisösakkoja koskevien rikosrekisteriotteiden antaminen perustuu rikosrekisterilain 6 §:n 8 momenttiin, jonka mukaan sillä, jolla on oikeus kirjoittaa oikeushenkilön nimi, on rekisterin pitämismenetelmästä riippumatta tarkastus- ja tiedonsaantioikeus oikeushenkilön puolesta sekä oikeus saada sitä koskeva ote rekisteristä. Hankintalain muuttamista käsittelevän työryhmän muistiossa esitetään hankintalakia muutettavan siten, että hankintayksikkö voisi todentaa pakollisten poissulkemisperusteiden olemassaolon tarjoajien vakuutuksella. Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin myös viittaus hankintalain 82 §:ssä säädettyihin korjaaviin toimenpiteisiin, joita tarjoaja voi ryhtyä siitä huolimatta, että siihen kohdistuu 80 tai 81 §:ssä tarkoitettu poissulkemisperuste. Lisäystä ehdotetaan, jotta tarjoajien olisi mahdollista tehdä korjaavia toimenpiteitä niissä tapauksissa, missä niihin kohdistuu peruste poissulkemiseen.	sääntelyn mukaan tarjouskilpailussa on suljettava pois liikenteenharjoittaja, jolla ei ole teknisiä, taloudellisia tai muita edellytyksiä hankinnan toteuttamiseksi tai joka on syyllistynyt hankintalain 80 §:ssä mainittuihin rikoksiin. Liikenteenharjoittaja voidaan sulkea pois mainitun lain 81 §:n perusteella. Pakollisten ja harkinnanvaraisten poissulkemisperusteiden arviointi koskee vain liikenteenharjoittajaa. Yrityksen tai yhteisön rikostausta voidaan tarkastaa tilaamalla rikosrekisteriote (yhteisösakko-ote). Yhteisösakkoja koskevien rikosrekisteriotteiden antaminen perustuu rikosrekisterilain 6 §:n 8 momenttiin, jonka mukaan sillä, jolla on oikeus kirjoittaa oikeushenkilön nimi, on rekisterin pitämismenetelmästä riippumatta tarkastus- ja tiedonsaantioikeus oikeushenkilön puolesta sekä oikeus saada sitä koskeva ote rekisteristä. Hankintalain muuttamista käsittelevän työryhmän muistiossa esitetään hankintalakia muutettavan siten, että hankintayksikkö voisi todentaa pakollisten poissulkemisperusteiden olemassaolon tarjoajien vakuutuksella. Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin myös viittaus hankintalain 82 §:ssä säädettyihin korjaaviin toimenpiteisiin, joita tarjoaja voi ryhtyä siitä huolimatta, että siihen kohdistuu 80 tai 81 §:ssä tarkoitettu poissulkemisperuste. Lisäystä ehdotetaan, jotta tarjoajien olisi mahdollista tehdä korjaavia toimenpiteitä niissä tapauksissa, missä niihin kohdistuu peruste poissulkemiseen.