

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi Valtion Korjaamosta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki Valtion Korjaamosta. Lailla muodostettaisiin valtion liikelaitoksista annetun lain mukainen valtion liikelaitos. Ehdotettu laki on valtion liikelaitoksista annetussa laissa tarkoitettu laitospäätös laki.

Tarkoituksena on saattaa valtion virastojen ja laitosten ajoneuvo- ja konekaluston korjaamopalvelut kilpailun alaisiksi erottamalla tilaaja ja palvelun suorittaja toisistaan. Virastot ja laitokset luopuisivat tällöin pääsääntöisesti omasta korjaamotoiminnastaan ja siirtyisivät käyttämään ostopalveluita, jotka ne ostaisivat Valtion Korjaamolta, perustetulta valtion ajoneuvo- ja korjaamo-osakeyhtiöltä (PT-Autopalvelut Oy) ja yksityiseltä sektorilta. Virastojen ja laitosten luopuminen korjaamotoiminnasta perustuu erikseen annettavaan valtioneuvoston päätökseen.

Liikelaitosuudistus korostaisi Valtion Kor-

jaamon omaa taloudellista vastuuta ja parantaisi omasta korjaamotoiminnastaan luopuvien virastojen ja laitosten mahdollisuuksia toimia valtioneuvoston ja ministeriöiden asettamien palvelu- ja tulostavoitteiden mukaisesti.

Ehdotetussa laissa annettaisiin Valtion Korjaamon erityispiirteistä johtuvat valtion liikelaitoksia koskevaa yleislakia täydentävät säädökset.

Virastojen ja laitosten olisi mahdollista siirtää henkilöstöä Valtion Korjaamoon lähivuosien arvioitua tilauskantaa vastaava määrä.

Valtion Korjaamo perustettaisiin tielaitoksen korjaamoverkon varaan.

Liikelaitosuudistuksen johdosta korjaamotoiminnasta valtiontaloudelle aiheutuva rasitus pienentyisi.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1994.

SISÄLLYSLUETTELO

	Sivu		Sivu
YLEISPERUSTELUT	3	5.2. Lausunnot	7
1. Johdanto	3	6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja	7
2. Nykytila	3	6.1. Riippuvuus muista esityksistä	7
2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö	3	6.2. Riippuvuus kansainvälisistä sopimuksista ja velvoitteista	7
2.2. Nykytilan arviointi	4	YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	8
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset ...	5	1. Lakiehdotuksen perustelut	8
3.1. Tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi	5	2. Tarkemmat säännökset	9
3.2. Keskeiset ehdotukset	5	3. Voimaantulo	9
4. Esityksen vaikutukset	5	4. Säättämisyjärjestys	9
4.1. Taloudelliset vaikutukset	5	LAKIEHDOTUS	9
4.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset ..	6	Laki Valtion Korjaamosta	9
4.3. Ympäristövaikutukset	6		
5. Asian valmistelu	7		
5.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto	7		

YLEISPERUSTELUT

1. Johdanto

Valtion ajoneuvoja ja työkoneita hallitsevien virastojen ja laitosten toiminnan ohjaus on muuttunut tai muuttumassa. Resurssiohjauksesta ollaan siirtymässä tulosohtaukseen. Kaluston käyttö on monissa virastoissa ja laitoksissa niiden päätoimintojen tukitoimintaa, jonka kustannusosuus kokonaiskustannuksista on vähäinen, kuitenkin useassa virastossa merkittävästi huomattava. Korjaamotoiminta on kaluston käytön tukitoimintaa, jolle on varsinkin kevyen kaluston puolella tarjontaa yksityisellä sektorilla. Oman korjaamotoiminnan perimmäinen tarkoitus on ollut kaluston käyttöön liittyvien riskien saattaminen hyväksyttävälle tasolle varmistamalla kunnossapitopalvelujen saatavuus ja ajoittaminen. Kaluston korjaustarpeen vähenemisen ja korjaamoilla olevan osaamisen seurauksena on korjaamoille osoitettu myös muuta kuin ajoneuvo- ja työkonetaluston kunnossapitoa koskevaa toimintaa.

Korjaamotoiminta on markkinoilla vapaasti kilpailtua, ja menestyminen kilpailussa edellyttää osaamisen lisäksi oikein mitoitettua henkilökuntaa, oikein mitoitettuja tiloja ja kykyä markkinoida kapasiteettia jatkuvasti. Tulosohtauksen seurauksena on kausittainen volyyminvaihtelu lisääntynyt eräiden virastojen ja laitosten päätoiminnoissa. Muun muassa tästä vaihtelusta johtuen korjaamotoiminnan on vaikea toimia jatkuvasti korkealla käyttöasteella ja siten kilpailukykyisesti viraston tai laitoksen sisäisenä palvelutoimintana.

Ajoneuvo- ja työkonetaluston kustannusosuus virastojen ja laitosten päätoimintojen kustannuksista on usein vähäinen. Kaluston käyttötaloudesta huolehtimista ei näin ole aina nähty tärkeänä keinona virastojen ja laitosten päätoimintojen tuloksen tekemisessä. Kun virastojen ja laitosten tulokset ovat vielä olleet vaikeasti mitattavissa, on seurauksena joissakin tapauksissa ollut kaluston käyttöasteen lasku ja lisäksi pitoaikojen lyhentyminen. Tällainen menettely on kuitenkin kansantaloudellisesti huono ja kestävä kehityksen periaatteiden vastainen. Menettelyn seurauksena kaluston korjaamoja työllistävä vaikutus on vähentynyt.

Korjaamotoiminnan eriyttäminen valtion virastoista ja laitoksista mahdollistaisi kaluston korjauspalvelujen paremman kilpailuttamisen,

mikä olisi myös tullitariffeja ja kauppaa koskevan yleissopimuksen (SopS 15/50) puitteissa hyväksytyjen sääntöjen (Gatt-säännöt) ja Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen (ETA-sopimus) tavoitteiden mukaista. Se myös mahdollistaisi toiminnan määrän sopeuttamisen todellista kysyntää vastaavaksi ja parantaisi nykytilanteeseen verrattuna korjaamojen kapasiteetin käyttöastetta, mitkä molemmat seikat parantaisivat taloudellisuutta ja kilpailukykyä.

Korjaamotoiminnan virastoista ja laitoksista eriyttämisen keskeinen syy on rationalisointi. Uudistuksen tavoitteena olisi kehittää valtion korjaamotoimintaa siten, että sitä voitaisiin hoitaa nykyistä tehokkaammin ja markkinatilanteen vaatimuksia vastaten. Toisaalta tavoitteena olisi varmistaa valtion virastojen ja laitosten kaluston käyttövarmuutta ja kalustoa hallitsevien viranomaisien kustannustietoisuutta säilyttämällä valtiolla omaa korjaamotoimintaa. Samalla kaluston korjauttaja voi kontrolloida yksityisen sektorin hinta- ja suoritus-tasoa, millä on merkitystä varsinkin korkeasuhtanteen aikana.

Esityksen mukaan valtion virastojen ja laitosten korjaamotoiminta koottaisiin valtion liikelaitoksista annetun lain (627/87) mukaiseksi liikelaitokseksi, jonka nimeksi tulisi Valtion Korjaamo. Se muodostettaisiin virastojen ja laitosten elinkelpoisimmista korjaamoyksiköistä. Laitoskohtaisessa laissa annettaisiin lisäksi Valtion Korjaamon erityispiirteistä johtuvat ulkoista ohjausta, hallintoa ja taloutta koskevat säännökset, jotka täydentäisivät yleislain säännöksiä.

Tarkoitus on, että virastot ja laitokset luopuisivat omasta korjaamotoiminnastaan erikseen annettavan valtioneuvoston päätöksen mukaisesti.

2. Nykytila

2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Valtion liikelaitoksista annettua lakia sovelletaan niihin valtion liikelaitoksiin, joista laitostenkohtaisella lailla on säädetty. Tämä esitys sisältää ehdotuksen Valtion Korjaamoa koskevaisi laitostenkohtaiseksi laiksi.

Valtion virastoista ja laitoksista säädettyissä

laeissa on mainittu niiden päätoiminnot hallinnonalalle vakiintuneen lainvalmistelukäytännön mukaisesti. Kalustotoiminta on päätoimintojen tukitoimintaa ja korjaamotoiminta edelleen kalustotoiminnan tukitoimintaa. Virastojen tai laitosten kalustotoiminnasta on säännöksiä asetuksissa tai työjärjestyksissä. Korjaamotoiminnasta on mainintoja yleisimmin vain työjärjestyksissä.

Valtion virastot ja laitokset tarvitsevat kalustoa ja sen käyttökunnossa pitämiseksi kunnossapitopalveluja sen mukaan, millaista yhteiskunnan tarvitsemää tehtävää ne hoitavat. Tarpeen tyydyttäminen on ratkaistu virastoissa ja laitoksissa harkittujen erillisten toimintastrategioiden perusteella, eikä valtiolla ole yhteistä kalusto- tai kunnossapitopolitiikkaa. Ajoneuvo- ja työkonikalustoon liittyvät asiat ovat tukitoimintoja, joiden tehtävä on tukea päätoimintoja.

Valtion virastot ja laitokset omistavat yleisesti itse sen ajoneuvokaluston, jota niiden päätoiminta yleensä tarvitsee. Omaa kalustoa perustellaan muun muassa tarkoituksenmukaisuudella, päätoiminnan toimintavarmuudella ja erikoiskalustolla. Työkonikalustoa virastot ja laitokset omistavat yleisesti siten, että yhteisön omaa toimintaa palvelevat koneet omistetaan itse, tai ainakin tällaisten koneiden omavaraisuusaste on suuri. Yhteiskunnan hyväksi tehtävissä investoinneissa tarvittavat työkoneresurssit hankitaan suurimmaksi osaksi vuokraamalla, tai työt teetetään urakoimalla.

Virastokohtaista korjaamokapasiteetin hankintaa on perusteltu samoista lähtökohdista kuin kaluston ylläpitoakin. Valtion virastot ja laitokset ovat luoneet itselleen soveltuvat kaluston kunnossapidon pelisäännöt, jotka poikkeavat toisistaan.

2.2. Nykytilan arviointi

Valtion virastot ja laitokset ovat hankkineet ja ylläpitäneet ajoneuvoja ja muuta kalustoa voidakseen hoitaa päätoimintojansa tarkoituksenmukaisesti. Useimmilla kalustoa hallitsevilla virastoilla ja laitoksilla on omaa korjaamokapasiteettia. Omaa kalustoa ja kunnossapittoa on pidetty keinona kilpailutilanteen säilyttämiseksi varsinkin korkeasuhdanteen aikana.

Valtion virastot ja laitokset ovat osa suljettua sektoria, jossa kilpailutilanne ei ole vaikuttanut päätöksentekoon. Tällä on ollut vaiku-

tusta korjaamoinvestointeihin, ja tilojen sekä varusteiden mitoitus on ollut runsaampaa kuin vastaavassa toiminnassa avoimella sektorilla. Investointeja koskevan päätöksenteon hitaudesta ja toiminnan kehittymisestä johtuen tarpeet ovat saattaneet muuttua ennen kuin korjaamo on valmistunut. Lisäksi investointipäättös on budjetin momenttiohjauksessa ollut erillään toiminnallisesta prosessista.

Kaluston tekninen kehitys on ollut sellainen, että ajosuoritetta kohti tarvittavan huollon ja korjauksen määrä on 1970-luvun alun tasosta pudonnut noin puoleen. Lisäksi kaluston suorituskyky on kehittynyt niin hyväksi, että sitä ei tarvita yhtä paljon kuin aikaisemmin. Nämä ovat merkinneet korjaamojen työmäärän vähenemistä. Lisäksi joidenkin virastojen ja laitosten päätoimintojen tarvitsemien kuljetussuoritteiden määrä on vähentynyt.

Näiden asioiden seurauksena on valtiolle syntynyt korjaamotoiminnan ylikapasiteettia, jonka purkaminen virastojen ja laitosten omin päätöksin on osoittautunut vaikeaksi ja hitaaksi.

Korjaamojen laskentatoimien epätäydellisyys ja eroavuudet ovat tehneet hintojen vertailun vaikeaksi. Palvelujen tilaajat eivät ole yksittäistapauksessa pystyneet vertaamaan oman työn ja ostopalvelun todellista hintaa. Muun muassa tuotantotilojen pääomakustannukset ovat yleensä puuttuneet sisäisistä veloitushinnoista. Halvalta näyttänyt oma työ on lisännyt kysyntää keinotekoisesti, mikä on jopa lisännyt painetta uusinvestointeihin. Lisäksi korjaamon tuotantotoiminta on vinoutunut johtaan alihinnoitetun työkapasiteetin liian runsaaseen käyttöön materiaalin säästämiseksi. Näin on syntynyt piilevää ylikapasiteettia.

Maassamme avoimella sektorilla on jo pitkään ollut vallalla kehityssuunta, mikä on hajauttanut tuotantovälineiden omistusta tai hallintaa. Suuret kalustokeskittymät ovat purkautuneet ja yhä enemmän on työkoneesta tai ajoneuvosta tullut yhden itsenäisen yrittäjän työväline. Edelleen kehitys näiden työvälineiden korjauksessa ja huollossa on ollut, että yrittäjä on menestyäkseen kilpailussa joutunut hankkimaan itselleen valmiuksia huoltaa itse työvälineensä. Tämä on ollut osittain seurausta merkkikorjaamojen heikosta palvelukyvyistä suhteessa hintaan, osittain myös palvelun puutteesta. Merkkikorjaamojen markkinat ovatkin pienentyneet, ja verkkoa on jouduttu harvennamaan. Eräillä aloilla ollaan jo siinä tilantees-

sa, että markkinat ovat sellaisten yrittäjien hallussa, jotka kykenevät itsenäisesti huoltamaan ja korjaamaan koneensa. Korjaaminen on tämän kehityksen myötä usein siirtynyt heikosti varusteltuihin tiloihin, joiden osalta esimerkiksi työsuojelu- ja työaikaa koskevat asiat on puutteellisesti hoidettu. Kuitenkin toiminnan joustavuus on tuonut menettelylle kilpailukykyä ja markkinoita.

Menestyäkseen kilpailussa joutuvat hyvin varustellut korjaamot kehittämään toimintaansa siten, että hankitut laitteet ovat tehokkaassa käytössä. Näin voidaan työn hinta ja läpimenoaika saada edullisemmaksi kuin edellä kuvattunlaisissa pienissä yksiköissä. Tämän toteuttaminen saattaa merkitä myös vuorotyön nykyistä laajempaa käyttöönottoa.

3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1. Tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi

Esityksen tavoite on saattaa merkittävä osa valtion virastojen ja laitosten korjaamotoimintaa markkinoilla kilpailukykyiseksi. Se tapahtuisi perustamalla Valtion Korjaamo, kehittämällä sen toimintaa ja mitoittamalla resurssit markkinoilla olevaa ja tavoitettavaa kysyntää vastaavaksi. Samalla erotettaisiin palvelun tilaaja sen tuottajasta, jolloin syntyisi aito asiakassuhde ja kilpailutilanne.

Valtion Korjaamon toiminta saatettaisiin kilpailun alaiseksi ja talousarvion ulkopuoliseksi toiminnaksi muodostamalla siitä erillinen liikelaitos. Tällöin korjaamotoiminnan olisi kehitettävä kilpailukykyään saadakseen asiakkaita ja siten säilyäkseen markkinoilla.

Toinen keino korjaamotoiminnan kilpailukyvyn parantamiseen olisi luottaminen lisääntyneen tulostavasti ja niukkojen määrärahojen ohjaavaan vaikutukseen. Tällöin kuitenkin aito asiakassuhde jäisi syntymättä, eikä julkisten hankintojen kilpailuttaminen toteutuisi esityksen mukaisella tavalla. Lisäksi koko valtion korjaamotoiminnan tulevaisuus vaarantuisi, kun sen kilpailukyky ei kehittyisi riittäväksi.

3.2. Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan perustettavaksi korjaamo-organisaatio, joka toimisi valtion liike-

laitoksena. Virastojen ja laitosten korjaamotoimintaa koottaisiin liikelaitokseen, ja virastot ja laitokset siirtyisivät pääsääntöisesti käyttämään ostopalveluja. Kysyntä hakeutuisi kilpailukykyisiin yksiköihin, mikäli virastojen ja laitosten tulostavasti olisi todellista. Liikelaitos olisi sopeutunut organisaatiomuoto siirryttäessä budjetisidonnaisuudesta markkinaohjaukseen.

Esityksen mukainen ratkaisu säilyttäisi valtion kontrollissa olevaa koko maan kattavaa korjaamotoimintaa, millä olisi merkitystä valtion virastojen ja laitosten päätoimintojen toimintavarmuuden ja alueellisen saatavuuden kannalta.

4. Esityksen vaikutukset

4.1. Taloudelliset vaikutukset

Valtion Korjaamon tulisi toimia liiketaloudellisten periaatteiden mukaisesti. Se huolehtisi omasta korjaamotoiminnastaan luopuvien valtion virastojen ja laitosten kaluston kunnossapitoon liittyvien palvelujen kehittämisestä ja tarjonnasta sekä suorittaisi muuta virastojen ja laitosten päätoimintoja tukevaa korjaamotoimintaa liittyvää palvelutoimintaa asiakkaiden tarpeiden ja liiketoiminnan edellytysten mukaisesti.

Valtion Korjaamon talous järjestettäisiin pääpiirteissään yleislain mukaisesti. Se päättäisi valtion liikelaitoksista annetussa laissa omakustun periaatteen mukaisesti itse hinnoittelustaan. Hinnoittelu ei voi olla markkinahintoja korkeampi, koska se vaikuttaisi asiakassuhteeseen. Jos Valtion Korjaamolle määrätään jokin merkittävä kannattamaton tehtävä tai velvoite, jota ei ole otettu huomioon tulostavoitteita määrättäessä, Valtion Korjaamo hoitaa tehtävän siitä kertyvien tulojen ja laitokselle valtion talousarviossa osoitetusta määrärahasta suoritettujen korvauksen rajoissa.

Valtion korjaamojen selvitysmiehen raportin mukaan valtion ajoneuvoihin ja työkoneisiin liittyvän koko valtion korjaamotoiminnan liikevaihto oli vuonna 1991 noin 350 miljoonaa markkaa. Tuloslaskelmalla mitattu tulos oli vajaat 40 miljoonaa markkaa tappiollinen.

Suunniteltu Valtion Korjaamo olisi sopeutettavissa liikelaitosmuotoon siten, että 12 ensimmäisen toimintakuukauden tulos olisi 0, sen liikevaihdon ollessa noin 108 miljoonaa markkaa. Vuonna 1997 tulos olisi voitollinen.

0,9 miljoonaa markkaa, eli 1 % liikevaihdosta. Nämä luvut edellyttävät, että tielaitoksen ja Valtion Korjaamon asiakassuhde säilyisi nykyisen kaltaisena.

Perustettavan Valtion Korjaamon avaavan taseen loppusumma olisi noin 96 miljoonaa markkaa. Korjaamon omaisuudeksi siirrettäisiin viisi kiinteistöä, joiden tämän hetkisten laskelmien mukainen arvo on 55 — 61 miljoonaa markkaa. Omaisuudesta merkittäisiin peruspääomaksi noin 15 miljoonaa markkaa, muuksi omaksi pääomaksi noin 51 miljoonaa markkaa ja vieraaksi pääomaksi lainaehdoin noin 12 miljoonaa markkaa. Ottaen huomioon osakeyhtiömuotoisen yksityisen sektorin toimintaan nähden muun muassa eläkejärjestelmistä johtuvat suuremmat työvoimakustannukset korjaamon rahoitusrakenne vastaa kustannusvaikutuksiltaan korjaamoalaa. Esityksen toteutumisen jälkeen korjaamotoiminta ei rasisittaisi valtion menotaloutta enempää kuin virastojen ja laitosten kaluston kunnossapitopalvelujen ostaminen yksityiseltä sektorilta maksaisi. Siirtymäkaudella osa nykyisestä korjaamohenkilöstöstä siirtyisi uusiin tehtäviin virastoissa ja laitoksissa, ja sen kustannukset rasisittaisivat asianomaista yksikköä.

Esityksen toteutumisen jälkeen virastot eivät tarvitsisi määrärahoja korjaamoinvestointeihin. Niiden kaluston kunnossapitoon tarvitsemien määrärahojen tarve lisääntyisi, koska liikelaitoksen veloitushinnoissa olisivat mukana henkilö- ja pääomakustannukset, joita kaikkien virastojen sisäisessä hinnoittelussa ei ole ollut. Virastojen ja laitosten määrärahan tarve kunnossapitopalvelujen hankkimiseen on noin kolminkertainen nykyisen oman kunnossapitohenkilöstön henkilökuluihin nähden. Kokonaisrahoitustarve alenisi määrällä, mikä olisi noin 20 % perustettavan Valtion Korjaamon liikevaihdosta. Tielaitoksen korjaamotoiminnasta tehdyn analyysin perusteella voisi budjettisidonnaisten virastojen ja laitosten korjaamotoiminnan kokonaisvolyymin laskettu vuosittainen säästö olla noin 40 miljoonaa markkaa. Kun kuitenkin muun muassa puolustusvoimille jää merkittävää korjaamotoimintaa, arvioidaan saavutettavaksi säästökksi vajaat 30 miljoonaa markkaa. Kuvatunlaista kustannussäästöä on jo tapahtunut Joensuussa tehdyn korjaamotoimintojen kokoamisen jälkeen, jolloin virastot ja laitokset ovat ostaneet palveluja Posti- ja telelaitoksen alaisuuteen kootulta korjaamolta.

4.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Valtion Korjaamo muodostuisi tulosityksiköinä toimivista aluekorjaamoista sekä kevyestä keskushallinnosta. Toiminta tapahtuisi pääosin tielaitokselta siirtyvissä kiinteistöissä. Liikelaitoksella olisi hallitus, jossa korjaamopalvelujen käyttäjillä olisi edustus.

Henkilöstöjärjestelynä olisi määriteltävä kunnossapitotarvetta vastaavan henkilöstön siirtyminen, jolloin virasto tai laitos sopeuttaisi ylimääräisen henkilöstön. Toinen vaihtoehto olisi, että virastosta ei siirry henkilöstöä, jolloin virasto sopeuttaisi itse koko henkilöstönsä.

Virastoihin ja laitoksiin tulisi jäädä asiantuntijoita, jotka huolehtisivat kaluston kunnossapidon ohjauksesta ja tilaisivat tarvittavia korjaamopalveluja.

Valtion Korjaamossa palvelussuhde olisi työsuhte. Virastoista ja laitoksista siirtyvä henkilöstö tekisi työsuhteen Valtion Korjaamon kanssa, ja virasto tai laitos lakkauttaisi siirtyvän henkilön viran tai työsuhteen. Henkilöstön palvelussuhteen ehdot sovitaan työehto- ja työsuhteen Valtion Korjaamon kanssa.

Liikelaitosluojustus tarjoaisi nykyistä paremmat mahdollisuudet joustavaan ja kilpailukykyiseen henkilöstöpolitiikkaan.

4.3. Ympäristövaikutukset

Korjaamotoiminnan liikelaitostaminen loisi edellytyksiä valtion kaluston kunnossapidon hoitamiseksi siten, että kalustoa voitaisiin käyttää kestävä kehityksen periaatteiden mukaisesti hyödyntäen kaluston koko elinkaari, jolloin luonnonvarojen ja energian käytössä syntyy säästöjä. Tällaista vaikutusta ei yksityiseen merkkikorjaamoverkostoon perustuvalla toiminnalla synny, sillä merkkikorjaamojen intressinä on tukea uuden kaluston myyntiä.

Korjaamotoiminnan liikelaitostamisen seurauksena kotimaisten panosten osuus kaluston elinkaaren kustannuksista lisääntyisi, kun virastojen ja laitosten keinot kaluston käyttöä taloudelliseen jatkamiseen paransivat nykytilanteeseen verrattuna. Tällä olisi vaikutusta myös kauppataaseeseen.

Valtion Korjaamolle voitaisiin kehittää liiketoimintaa ajoneuvokalustoon liittyvien raaka-aineiden kierrätyksessä, kun asiaa koskevat säädökset on valmisteltu.

5. Asian valmistelu

5.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Liikenneministeriö nimesi 22 päivänä toukuuta 1992 selvitysmiehen, jonka toimeksiantona oli valtion virastojen ja laitosten korjaamotoiminnan kokoaminen erilliseen liikelaitokseen. Selvitysmies antoi raporttinsa 6 päivänä marraskuuta 1992 (liikenneministeriön julkaisuja 36/92). Tämän raportin esityksen perusteella valtion keskushallinnon uudistamista tutkinut selvitysmies puolsi omassa raportissaan ehdotettua korjaamotoiminnan kehittämistä. Valtion vuoden 1993 talousarvion yleisperusteluissa esitetään valtion virastojen ja laitosten korjaamotoiminnan muuttamista liikelaitokseksi perustein järjestetyksi toiminnaksi. Hallinnon kehittämisen ministerivaliokunta esitti korjaamotoiminnan kokoamista liikelaitokseen ja osakeyhtiöön. Sama kannanotto oli myös valtioneuvoston periaatepäätöksessä 17 päivältä kesäkuuta 1993.

Liikenneministeriö asetti 16 päivänä maaliskuuta 1993 työryhmän valmistelemaan valtion virastojen ja laitosten korjaamotoiminnan kokoamista uusimuotoiseksi liikelaitokseksi sekä neuvotteluryhmän tehtävänään selvittää mahdollisuudet ajoneuvokaluston leasing- ja korjaamotoimintaa harjoittavan valtion osakeyhtiön perustamiseksi.

Valtion vuoden 1994 talousarvion yleisperusteluissa mainitaan valtion korjaamoita ja varikoita koottavan yhteen vuonna 1994 niin, että niistä muodostetaan valtion liikelaitos ja valtion osakeyhtiö. Liikenneministeriön pääluokassa tielaitoksen kohdalla on lisäksi mainittu liikenneministeriön valmistelevan liikelaitoksen toimivan työ- ja raskaskalustokorjaamon perustamista tielaitoksen korjaamojen perustalle vuonna 1994.

Leasing- ja korjaamotoimintaa harjoittava osakeyhtiö (PT-Autopalvelut Oy) on perustettu Posti- ja tielaitoksen yhtiöittämisen yhteydessä.

5.2. Lausunnot

Valtion korjaamojen selvitysmiehen raportista antoivat lausunnon valtiovarainministeriö, sisäasiainministeriö, puolustusministeriö, pää-

esikunta, opetusministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, työministeriö, metsähallitus, geologian tutkimuskeskus, maanmittauslaitos, riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos, maatalouden tutkimuskeskus, metsäntutkimuslaitos, tullihallitus, vesi- ja ympäristöhallitus, tielaitos, tielaitoksen Uudenmaan tiepiiri, Posti- ja tielaitos, Valtionrautatiet, merenkulkuhallitus, Ilmailulaitos, Valtion hankintakeskus, Rautatieläisten liitto ry, STTK-J ry ja Valtion ammattiliitto VAL ry.

Korjaamotyöryhmän esityksestä 5 päivältä marraskuuta 1993 lakitekstiksi ja sen perusteluiksi antoivat lausunnon valtiovarainministeriö, sisäasiainministeriön poliisiosasto, rajavartiolaitos, pääesikunta, maatalouden tutkimuskeskus, metsähallitus, tielaitos, Posti- ja tielaitos, merenkulkuhallitus, Ilmailulaitos, Valtionrautatiet, geologian tutkimuskeskus, vesi- ja ympäristöhallitus, Valtion ammattiliitto VAL ry, Autoalan keskusliitto ry ja Autotuojat ry. Nämä lausunnot on otettu huomioon esitystä viimeisteltäessä.

6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

6.1. Riippuvuus muista esityksistä

Valtion vuoden 1994 toisessa lisätalousarviosesityksessä ehdotetaan eduskunnan päätettäväksi liikelaitoksen perustamiseen ja vuoden 1994 toimintaan liittyvistä järjestelyistä ja valtuuksista.

6.2. Riippuvuus kansainvälisistä sopimuksista ja velvoitteista

Liikelaitoksen perustaminen synnyttäisi asiakassuhteen korjaamopalvelujen tilaajien ja työn suorittajan välille. ETA-sopimuksen mukaisesti julkiset palveluhankinnat on kilpailutettava, kun niiden ennakoitu yhteenlaskettu määrä vuositasolla ilman arvonlisäveroa on vähintään 200 000 ECUa. Korjaamolaitoksen olisi oltava asiakkaan kannalta kannattava vaihtoehto, jotta siltä tilattaisiin palveluita.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotuksen perustelut

1 §. *Hallinnollinen asema.* Valtion Korjaamo olisi liikenneministeriön hallinnonalalla toimiva liikelaitos. Ministeriön tehtävänä olisi yleisesti valvoa ja seurata Valtion Korjaamon toimintaa. Liikenneministeriössä valmisteltaisiin ja sieltä esiteltäisiin valtioneuvostossa käsiteltävät Valtion Korjaamoa koskevat asiat. Niitä ovat valtion liikelaitoksista annetun lain (yleislaki) 11, 12 ja 14 §:ssä sekä 15 §:n 3 momentissa, 20 §:n 1 momentissa ja 27 §:n 2 momentissa tarkoitetut asiat. Niin ikään liikenneministeriössä valmisteltaviksi ja sieltä esiteltäviksi kuuluisivat ehdotetun lain 2 §:n 2 momentissa ja 4 §:ssä tarkoitetut säännökset ja määräykset.

Valtion Korjaamoon sovellettaisiin yleislakia. Siinä ovat säännökset valtion liikelaitosten toimintaa, taloutta ja ulkoista ohjausta koskevista yleisistä periaatteista. Ehdotetulla lailla täydennetään yleislain säännöksiä ja annetaan Valtion Korjaamon erityisasemasta ja ominaispiirteistä johtuvia säännöksiä. Täydennykset koskisivat Valtion Korjaamon toimialaa (2 §) ja liikenneministeriön ohjausta (5 §).

2 §. *Toimiala ja tehtävät.* Valtion Korjaamon tehtävänä olisi harjoittaa ajoneuvo- ja konekaluston korjausta, kunnossapitoa ja kehittämistä sekä muuta tähän toimintaan liittyvää liiketoimintaa. Valtion Korjaamon tehtävät vastaisivat sinänsä virastojen ja laitosten nykyisiä tehtäviä. Tavoitteena on näiden tehtävien järjestäminen taloudellisesti päällekkäisyyksiä poistamalla sekä korjaamopalvelujen saattaminen kilpailun piiriin. Tämän vuoksi Valtion Korjaamoon koottaisiin laajasti valtion eri virastojen ja laitosten korjaamotoimintaa. Koostaminen tarjoaisi mahdollisuuden sekä korjaamotoiminnan että valtion ajoneuvo- ja konekaluston kehittämiseen.

Valtion Korjaamon liiketoiminta muodostuisi ensisijaisesti valtion virastojen ja laitosten tilaamista töistä. Vastaavasti virastot ja laitokset luopuvat Valtion Korjaamon perustamisen yhteydessä omasta korjaamotoiminnastaan. Toisaalta virastot ja laitokset eivät olisi sidotut ainoastaan Valtion Korjaamon käyttämiseen, vaan ne voisivat hankkia tarvitsemansa palvelut myös yksityisiltä korjaamoilta. Valtion Korjaamo toimisi siten kilpailluilla markkinoilla toimialan normaalin yrityksen tapaan ja

voisi myydä palvelujaan sekä muille julkisille yhteisöille että yksityiselle sektorille. Tämä olisi tarpeen sen vuoksi, että Valtion Korjaamon kapasiteettia on vaikea mitoittaa siirtymävaiheessa valtion virastojen ja laitosten kaluston teknisen työkannan mukaiseksi. Valtion Korjaamon muodostaminen ei muuttane alan kilpailutilannetta.

Valtion Korjaamolla olisi oikeus toimialalla vallitsevan käytännön mukaisesti hallita ja vuokrata kiinteistöjä sen vuoksi, että jonkun korjaamoyksikön kohdalle mahdollisesti tuleva kysynnän muutos aiheuttaa kannattavuusongelman, jollei tiloille voida saada korvaavaa käyttöä.

3 §. *Palvelutavoitteet.* Valtion Korjaamolla ei ole yleisöön kohdistuvia palvelutehtäviä. Tässä suhteessa tehtävät poikkeavat useimmista muista liikelaitoksista. Valtion Korjaamon palvelutehtävät ovat pitkälti valtion virastojen ja laitosten sisäiseen toimintaan liittyviä. Palvelua voidaan seurata tarjontaa, nopeutta, laatua ja hintakilpailukykyä mitaten.

Valtion Korjaamon toiminnassa tulisi kuitenkin ottaa huomioon palvelujen alueellisesti kattava tarjonta. Lisäksi Valtion Korjaamon tulisi varautua tehtäviensä hoitamiseen myös poikkeusoloissa.

4 §. *Lainanotto.* Yleislain 8 §:n 1 momentin mukaan liikelaitos voi ottaa toimitusluottoa sekä lainaa, jonka takaisinmaksuaika on alle vuoden. Saman pykälän 2 momentin mukaan liikelaitokselle voidaan laitoskohtaisessa laissa antaa oikeus ottaa eduskunnan suostumuksen rajoissa myös sellaista lainaa, jonka takaisinmaksuaika on vähintään vuosi. Ehdotuksen mukaan Valtion Korjaamolle myönnettäisiin sanotun pykälän mukainen oikeus pitkäaikaisen lainan ottamiseen.

Lainanotto-oikeus on tarpeen muun muassa siirtymävaiheen taloudellisten järjestelyjen toteuttamiseksi. Valtion Korjaamon siirtymävaiheen rahoitustilanne on raskas, koska liikelaitoksen kapasiteettia on perustamisvaiheessa vaikea mitoittaa virastojen ja laitosten kaluston teknistä kunnossapitotarvetta vastaavaksi. Tämän kapasiteetin sopeuttaminen tarvetta vastaavaksi onkin liikelaitoksen ensimmäisten toimintavuosien keskeinen tehtävä. Lainaa voidaan tarvita myös työmarkkinahäiriön tai muun ulkoisen tapahtuman aiheuttaman rahoitustilanteen heikkenemisen korjaamiseksi.

Yleislain 8 §:n mukaan valtioneuvosto antaa määräyksiä lainanoton rajoista ja ehdoista.

5 §. *Liikenneministeriön ohjaus.* Tarkoituksena on, että liikenneministeriö voisi tarvittaessa tämentää eduskunnan ja valtioneuvoston yleislain nojalla Valtion Korjaamolle asettamia tavoitteita sekä antaa ohjeet Valtion Korjaamon poikkeusoloihin varautumisesta. Liikenneministeriön päätökset annettaisiin vastaavin perustein kuin muidenkin liikelaitosten osalta.

6 §. *Tarkemmat säännökset.* Lain 6 §:n nojalla tarkempia säännöksiä annettaisiin asetuksella. Asetuksella annettaisiin säännöksiä muun muassa hallituksen kokoonpanosta mukaanlukien henkilöstöjärjestöjen edustus, hallituksen tehtävistä sekä ylimmän johdon kelpoisuusvaatimuksista.

7 §. *Voimaantulo.* Laki Valtion Korjaamosta ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1994. Lain 7 §:n mukaan toimenpiteisiin lain täytäntöönpanemiseksi voidaan ryhtyä ennen sen voimaantuloa. Tällaista toimintaa vaativia seikkoja olisivat muun muassa liikelaitoksen toimihenkilöiden ottaminen, infrastruktuurin suunnittelu sekä siirtyvän henkilöstön koulutuksen ja markkinoinnin valmistelutehtävät. Ehdotuksen mukaan myös liikelaitoksen hallitus voitaisiin asettaa ja toimitusjohtaja nimittää ennen liikelaitoksen liiketoiminnan aloittamista. Tämä on tarpeen erityisesti sen vuoksi, että liikelaitos muodostetaan uutena organisaatio-

na, jota vastaavaa virastoa ei aiemmin muodostettujen liikelaitosten tapaan ole.

2. Tarkemmat säännökset

Lain 6 §:n nojalla tarkempia säännöksiä annettaisiin asetuksella. Asetuksella annettaisiin säännöksiä muun muassa hallituksen kokoonpanosta mukaanlukien henkilöstöjärjestöjen edustus, hallituksen tehtävistä sekä ylimmän johdon kelpoisuusvaatimuksista.

3. Voimaantulo

Laki Valtion Korjaamosta ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1994.

4. Säättämisjärjestys

Ehdotuksen mukainen laki voidaan säätää tavallisen lain säätämisjärjestyksessä. Liikelaitosuudistuksen edellyttämät hallitusmuodosta poikkeavat säännökset sisältyvät yleislakiin, joka on säädetty valtiopäiväjärjestyksen 67 §:ssä säädetyllä tavalla.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

Valtion Korjaamosta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Hallinnollinen asema

Valtion Korjaamo on liikenneministeriön hallinnonalalla toimiva valtion liikelaitos.

Valtion Korjaamoon sovelletaan valtion liikelaitoksista annettua lakia (627/87), jollei tässä laissa toisin säädetä.

2 §

Toimiala ja tehtävät

Valtion Korjaamo harjoittaa ajoneuvo- ja konekaluston korjausta, kunnossapitoa ja ke-

hittämistä sekä muuta tähän toimintaan liittyvää liiketoimintaa.

Asetuksella ja valtioneuvoston päätöksellä voidaan Valtion Korjaamolle antaa myös muita sille soveltuvia tehtäviä.

3 §

Palvelutavoitteet

Valtion Korjaamo huolehtii valtion korjaamopalvelujen tarkoituksenmukaisesta tarjonasta ja kehittämisestä liiketoiminnan edellytysten mukaisesti.

Valtion Korjaamo varautuu hoitamaan tehtävänsä myös poikkeusoloissa.

4 §

Lainanotto

Valtion Korjaamolla on oikeus ottaa eduskunnan suostumuksen rajoissa lainaa, jonka takaisinmaksuaika on vähintään vuosi.

5 §

Liikenneministeriön ohjaus

Eduskunnan hyväksyttyä valtion talousarvion sekä Valtion Korjaamon keskeiset palvelutavoitteet ja muut toimintatavoitteet sekä Valtion Korjaamon esitettyä alustavan tulos- ja rahoitussuunnitelmansa liikenneministeriö päättää:

1) Valtion Korjaamon palvelutavoitteista, varautumisen tasosta ja muista toimintatavoitteista eduskunnan ja valtioneuvoston hyväksymissä rajoissa; sekä

2) tarvittaessa Valtion Korjaamon tulostavoitteen osista valtioneuvoston päättämän tulostavoitteen puitteissa.

6 §

Tarkemmat säännökset

Tarkempia säännöksiä tämän lain täytäntöönpanosta annetaan asetuksella.

7 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 199 .

Toimenpiteisiin tämän lain täytäntöönpanemiseksi voidaan ryhtyä ennen sen voimaantuloa ja liikelaitokselle voidaan myös ennen lain voimaantuloa asettaa hallitus ja nimittää toimitusjohtaja, jotka suorittavat liikelaitoksen toiminnan järjestämiseksi ja käynnistämiseksi tarpeellisia toimenpiteitä.

Helsingissä 25 päivänä maaliskuuta 1994

Tasavallan Presidentti

MARTTI AHTISAARI

Liikenneministeri Ole Norrback