

LISA 1. Sõiduautode keskse hankimise kirjeldus

1. Riigi Tugiteenuste Keskus kui sõiduautode keskne hankija

Riigihangete korraldamine on valitsusasutuste ja valitsusasutuste hallatavate riigiasutuste jaoks kõrvalkohustuseks, mida tuleb põhitegevuse kõrvalt täita korrektselt ja mille korrektseks täitmiseks on tarvilikud riigihangete valdkonna eriteadmised. Riigihangete korraldamise teenuse osutamine kompetentsikeskuste kaudu on riigis olnud pikaajaliseks eesmärgiks. Valmidust tellida riigihangete korraldamise teenust ja vajadust konsolideeritud riigihangete korraldamise ning kompetentsikeskuste loomise järele näitab ka senine praktika – Riigi Tugiteenuste Keskuse (RIK) positiivne kogemus keskse arvutite hankijana.

Riigi Tugiteenuste Keskusesse (RTK) loodud hankeüksuse näol on tegemist kompetentsikeskusega, mis pakub riigiasutustele riigihangete korraldamise teenust. Halduskulude kokkuhoidu on võimalik saavutada läbi ülesannete jagunemise vastavate spetsialistide vahel, asutuse teenistujad saavad pühenduda asutuse põhitegevusele ja riigihangete valdkonna eriteadmistega isikud igapäevasele riigihangete korraldamisele.

Nii asutuste kui RTK halduskoormuse vähendamise eesmärgil on otstarbekas standardiseeritavate kaubagruppide puhul välja töötada standardsed tehnilised kirjeldused hankeobjektide määratlemiseks ning korraldada hanked kohustusliku keskse hankena.

Hetkel käsitletav sõiduautode keskne hankimine hõlmab vaid tavakasutuses olevaid sõiduautosid (*nn punktist-A-punkti-B-liikumise-sõidukeid*), mistõttu on tegemist standardiseeritava ja ühtsetel alustel kirjeldatava kaubagrupiga.

Lisaks hangete korraldamisele tekib RTK'l pidev turuülevaade ning –tunnetus, mis võimaldab tulevikus pakkuda asutustele tuge neile vajalike ja sobilike sõiduautode valikul.

2. Teiste riikide praktika (tuginedes OECD uuringule)

Ülal toodule tuginedes saab sõiduautode keskse hankimise puhul arvestada üldiste keskse hankimisega kaasnevate positiivsete mõjudega, mida on kirjeldatud OECD uuringus „Centralised Purchasing Systems in the European Union“, Sigma Papers, No. 47, OECD Publishing 2011 ([link uuringule](#)):

- ostetavate asjade ja tellitavate teenuste maksumuse vähenemine **mastaabiefekti saavutamise** kaudu;
- riigihangete korraldamisega seotud kulude vähenemine **menetlustoimingute arvu kahanemise** ja hankelepingtonde sõlmimisega kaasnevate **toimingute lihtsustumise** kaudu, mis omakorda vähendab iga üksiku hankija vajadust riigihangete alase personali järele;
- kompetentse hankija poolt riigihangete korraldamisest tulenev **pakkujate usalduse ja kindlustunde kasv**, samuti võimalike vaidluste ning riigihangete ebaõnnestumise tõenäosuse vähenemine, mis selgelt viitab riigihangete korraldamise kvaliteedi tõusule;
- riigihangetega seotud menetlustoimingute suurem standardiseeritus ja **hankijate administratiivse efektiivsuse suurenemine**, nt infotehnoloogiliste lahenduste kasutuselevõtmise (nt riigihangete korraldamine e-riigihangete keskkonnas) kaudu poliitiliste eesmärkide saavutamine, nt keskkonnasäästlikkuse suurenemine.

3. Keskse sõiduautode hankimise esialgne toimetumudel

RTK kui keskne hankija viib läbi hankemenetluse osadeks jaotatud raamhankele (iga sõiduk on eraldi osa) ning kvalifitseerib igale sõidukile 3 parimat pakkumist. Pakkumised koostatakse nn baasautole (vt fail Sõiduautode standardid.xlsx). Eelnevalt on asutused esitanud oma hankesoovid, mille alusel koondatakse ka eeldatav raamhanke maht.

Kehtiva raamlepingu alusel saavad asutused korraldada eelnevalt esitatud hankesoovide põhjal minikonkursid. Minikonkursi korraldamine tähendab RTK poolt välja töötatud vormil kolme hinnapäringu saatmist kindlaksmääratud pakkujatele. Minikonkursi raames saavad asutused valida raamlepingus sätestatud lisavarustust (nt haakekonks, kleebised, katuseraamid jms). Minikonkursi korraldamine toimub 2017. aastal e-kirja teel, alates 2018. aastast Riigi Infosüsteemide Keskuse poolt arendatava E-kataloogi kaudu.

Minikonkursi käigus edukaks osutunud pakkujaga sõlmitakse hankeleping RTK poolt välja töötatud tüüptingimuste alusel.

4. Sõiduautode standardsed tehnilised kirjeldused

Keskne hankimine toimub sõiduautode standardsete tehniliste kirjelduste (*edaspidi standardid*) alusel. See on vajalik ühelt poolt soetushindandelt mastaabiefekti saavutamiseks, teisalt asutuste halduskoormuste vähendamiseks (igal asutusel endal ei tule edaspidi sõiduautode tehnilisi kirjeldusi koostada). Koostatud on 7 eri liiku standardit, mis katavad kogu M1 kategooria.

M1 kategooria sõiduk on vähemalt neljarattaline reisijateveoks konstrueeritud ja ehitatud mootorsõiduk, millel lisaks juhiistmele ei ole rohkem kui kaheksa istekohta.

Standarditega on sätestatud sõiduautode baasvarustus iga sõidukiliigi puhul ning seda asutused oma soovide järgi muuta ei saa.

Hankesoovi esitamisel saab asutus valida põhiparameetrid (sõiduauto suurusklass, keretüübi, kütuse liigi, mootori võimsuse). Põhiparameetreid täiendavad muud tehnilised andmed ja kindlaks määratud mugavusvarustus.

Lisaks põhiparameetritele on standardiseeritud ka lisavarustus, mida asutus saab valida vastavalt oma vajadustele, näiteks haakesead, katuserelingud, katuseraamid, toonklaasid, parkimisabid, autonoomne eelsoojendi jms. Nimetatud lisasid saab valida minikonkursi käigus. Lisaks saab asutus valida ka sõiduki värvi konkreetse hanke võitnud mudeli valikust. Raamlepingus sätestamata lisavarustust minikonkursi käigus hankida ei saa.

5. Keskse sõiduautode hankimise võrdlus olemasoleva olukorraga

5.1. Hankemenetluste arv

Riigihangete registri andmetel on aastatel 2011 – 2015 valitsusasutused ja nende hallatavad asutused korraldanud kokku 329 riigihanget, kasutades üht allolevatest klassifikaatoritest:

- 34110000-1 Sõiduautod - 169 hanget
- 34111000-8 Universaalid ja sedaanid - 26 hanget
- 34111100-9 Universaalid - 47 hanget
- 34111200-0 Sedaanid - 32 hanget
- 34113000-2 Neljarattaveoga sõidukid (linnaaasturid) - 33 hanget
- 34114400-3 Minibussid - 22 hanget

Sõiduautode ja minibusside soetamiseks korraldatud hanked aastate lõikes:

Aasta	Hangete arv
2015	67
2014	54
2013	63
2012	82
2011	63
KOKKU	329

Rahandusministeeriumi poolt tellitud uuringus „Uue riigihangete seaduse rakendamise majanduslikud mõjud hankijatele ja pakkujatele“ ([Link uuringule](#), Civitta Eesti AS) on muuhulgas välja toodud hankemenetluse kulu hankijale. Uuringu järgi (lk 6, Tabel 2) kulub tellijal elektroonilise lihthanke korraldamiseks ligi 36,5 tundi. Hanke korraldamise ajakulule lisandub turuanalüüs ning tehniliste kirjelduste koostamine.

RTK poolt korraldatava keske raamhanke korral väheneb oluliselt riigihangete arv (varasema 60 asemel 1 raamhanget) ning seeläbi hangete korraldamisele kuluv aeg. Samuti jääb ära iga asutuse poolt tehtav turuanalüüs ning tehniliste kirjelduste koostamine.

Asutuste poolt läbi viidavad minikonkursid toimuvad analoogselt alla lihthanke piirmäära jäävate hangetega (ilma riigihangete registri menetlusteta).

5.2. Mastaabiefekt soetushindadelt

Standardite koostamise töögrupp on kaasanud ka Autode Müügi- ja Teenindustevõtete Eesti Liidu (AMTEL) kelle hinnangul tekib arvestatav mastaabisääst autode hindades alates 20 ühesugusest sõidukist. Viimastel aastatel on riik hankinud suurusjärgus 200 tavakasutuses sõiduautot aastas. Arvestades toodud hangete arvu punktis 4.1, on keskmine hangitav kogus 4-5 sõiduautot korraga. **Arvestades AMTELi tagasisidet ja suuremate autoparkidega asutuste kogemust, on võimalik korraga hangitavate koguste suurendamisel saavutada rahalist säästu soetushindadelt.** Kasutades standardseid tehnilisi kirjeldusi, on Standardite töögrupi hinnangul võimalik üle-riigiliselt hankevajadusi koondades kirjeldatud koguseni jõuda.

Mastaabiefekti suurus sõltub konkreetsest tehnilisest kirjeldusest, autode kogusest, finantseerimislahendusest (kasutusrent või kapitalirent), mistõttu Standardite töörühm võtab automüüjatelt lõppjärgus standardite toel juunis-juulis 2016 näidispakkumised erinevat liiki sõidukitele. Näidispakkumiste analüüsist selgub eeldatav mastaabisääst, mida 2017. aasta vabatahtlike kesksete hangete käigus kontrollida saab.

Eeldades, et aastas hangitavalt 200'lt sõidukilt 50%'ilt saavutatakse keskse hankimisega täiendav mastaabisääst 20%, on sõiduauto keskmist maksumust arvestades rahaline eeldatav sääst 300 000 eurot/aastas.

5.3. Kaudsed aspektid ja täiendav kasu asutustele

Ilma konkreetse rahalise mõõtmata toob sõiduautode keskne hankimine kaasa järgmised positiivsed aspektid:

- Tüüpsed hanketingimused ja seeläbi väiksem ajakulu Pakkujatel pakkumiste koostamisel
- Tüüpsed lepingutingimused ja seeläbi selgem ning läbipaistvam sõidukite soetamine/kasutamine
- Riigihangete korraldamise kvaliteedi tõus (erialane kompetents, pidev ülevaade turul toimuvast, hankemenetluse korraldamise kogemus).
- Võimalus riigil strateegilise valikuna näidata eeskujulist järjest keskkonnasäästlikemate sõidukite hankimisel.
- Võimalus ka valitsussektori välistel asutustel (riigi asutatud sihtasutused, kohalikud omavalitsused) osaleda kesksel sõiduautode hankel ning seeläbi ülal kirjeldatud sääste avalikus sektoris veelgi suurendada.

6. Keskse hankimise riskid ja nende hajutamine

- Halduskulu keskse hankimise korral ei vähene loodetus mahus.
- Tulenevalt eeldatavast suurest hankemahust suurenenud risk hanketulemuste vaidlustamiseks.
- Mastaabiefekti soetushindadelt ei teki (hangitava koguse, tehnilise kirjelduse vms tõttu).
- Asutuste vajadustele mitte vastavate sõidukite hankimine

Riskide maandamiseks kaasatakse erinevaid osapooli (riigiasutused, Pakkujad, erialaliidud) võimalikud varajases staadiumis, küsitakse potentsiaalsetelt Pakkujatelt jooksvat tagasisidet, kasutatakse standardite ja hankimise toimetudeli koostamisel erinevate asutuste kogemusi ja praktikaid ning süsteemi toimimise kontrolliks koostatakse vabatahtlikkuse alusel piloothange 2017. Halduskoormuse vähenemise tagamiseks on plaanitud alates 2018 korraldada minikonkursse spetsiaalse veebikeskkonna (e-kataloog) kaudu.