RAHANDUSMINISTEERIUM

Tõhustamiskava: valitsusasutuste ja nende hallatavate asutuste sõiduautode hankimine ja haldamine ning ametisõitude korraldamine

August 2016

Sisukord

1 Sissejuhatus 3
1.1 Eessõna 3
1.2 Käesoleva tõhustamiskava koostamise eesmärk 3
1.3 Lühiülevaade valitsusasutuste sõiduautode kasutamisest 4
2 Ettepanekud ja soovitused 7
2.1 Ülevaade ettepanekutest 7
2.2 Ettepanek 1. Eelistada tavapärasest väiksema läbisõidu puhul uute sõidukite finantseerimisel väljaostu või kapitalirenti, mis võimaldab pikendada sõidukite kasutusiga 10
2.3 Ettepanek 2. Korraldada sõiduautode hanked keskselt (läbi keskse hankija ja kasutades standardiseeritud tehnilisi kirjeldusi) (LISA 1) 12
2.4 Ettepanek 3. Kasutada riigiüleselt automaatset sõidupäevikut koos automaatse broneerimissüsteemiga (keskne hange teenuse ostmiseks) (LISA 2) 14
2.5 Ettepanek 4. Väikese läbisõiduga sõiduautode omamise asemel kasutada alternatiivseid vahendeid ametisõitude korraldamiseks 15
2.6 Ettepanek 5. Reguleerida keskselt sõiduautodega kaasnevate kulude ning läbisõitude andmete kogumist ja säilitamist ning teostada perioodilist keskset analüüsi kulude kohta 17
2.7 Ettepanek 6. Korraldada keskselt riigiasutuste maismaasõidukite kindlustusteenuste hankimist 18

1 Sissejuhatus

1.1 Eessõna

Tõhustamiskava koostamise eesmärk on analüüsida valitsussektori kulutusi, et leida võimalusi kulutuste vähendamiseks või ümber paigutamiseks.

Eelnevatele analüüsidele ja valdkondlike töögruppide aruteludele tuginedes on Rahandusministeerium teinud kuus ettepanekut maismaasõidukitele kuluvate ressursside senisest efektiivsemaks ja läbipaistvaks kasutamiseks. Esitatud ettepanekutega taotletakse senisest suuremat koostööd riigi erinevate asutuste vahel ning standardsete teenuste ühist hankimist ja korraldamist.

Valitsusasutusel ja nende hallatavatel asutustel oli 30.06.2016 seisuga kokku 4476 maismaasõidukit, sealhulgas 1534 alarm- või eriotstarbelist sõidukit. Enim on riigi kasutuses või omandis tavakasutuses sõiduautosid (M1 kategooria) – kokku 1576.

Kuna iga maismaasõiduk on töövahend asutuse põhiülesannete täitmiseks ning nende vajalikkus sõltub iga asutuse töökorraldusest, ei ole tõhustamiskavas ette nähtud sellekohaseid kvoote ja piirnorme. Asutuste sõiduautode kasutamise efektiivsuse hindamiseks tehakse tõhustamiskavas ettepanek perioodiliselt analüüsida iga asutuse keskmist 1km läbimise maksumust ning luua riigiülene võrdluspilt samadel alustel kogutud andmete abil.

Eeskätt nähakse võimalusi kesksete meetmete rakendamiseks just tavakasutuses sõiduautode puhul, sest kuigi 55% nendest on seitsme suurema asutuse kasutuses, on vähemalt üks tavakasutuses sõiduauto 157 erineval valitsusasutusel või valitsusasutuse hallataval asutusel. Samas on mitmed tõhustamiskavas tehtud ettepanekud (eeskätt soetuse finantseerimine ja kindlustusteenuse hankimine) rakendatavad ka alarm- ja eriotstarbelistele sõidukitele, mis suurendaks välja pakutud meetmete efekti.

1.2 Käesoleva tõhustamiskava koostamise eesmärk

Probleemi kirjeldus:

Maismaasõidukite hankimine ja haldamine on siiani toimunud kas iga asutuse või üksikutel juhtudel ühe valitsemisala kaupa. Arvestades, et seisuga 30.06.2016 on vähemalt 1 maismaasõiduk 157 asutusel (valitsusasutused ja nende hallatavad asutused) ning et maismaasõidukite kogukulu nimetatud asutustel on 26 miljoni eurot aastas, leidub suure tõenäosusega võimalusi ressursside efektiivsemaks kasutamiseks just asutuste-üleste meetmete rakendamisel.

Eesmärk:

Töö eesmärk oli eelnevaid valdkonna analüüse ja uuringuid kasutades välja tuua võimalikud meetmed koos edasise rakendusplaaniga. Tõhustamiskava annab ülevaate, millised on võimalused maismaasõidukite haldamisel avalike ressursside tõhusamaks ja säästlikumaks kasutamiseks.

Töögrupi koosseis:

- Andreas Papp (Rahandusministeerium)
- Joonas Pärenson (Rahandusministeerium)
- Tauno Krull (Maksu- ja Tolliamet)
- Raiko Reimann (Siseministeerium)
- Madis Ostra (Kaitseministeerium)

Metoodika:

Analüüsi läbiviimisel tugineti riigi raamatupidamis- ja finantsaruannetes[1] esitatud infole valitsusasutuste maismaa sõidukite ülalpidamise kulude kohta 2015. aastal ning Maanteeameti registripõhisele infole. Alates 2015. aastast on enamik asutusi sisestanud riigi kesksesse majandustarkvarasse SAP detailsed sõidukipõhised andmed, mis võimaldab ühtsetel alustel sõidukite kasutuskulusid analüüsida ning võrrelda.

Analüüsitud kulude loetelu:

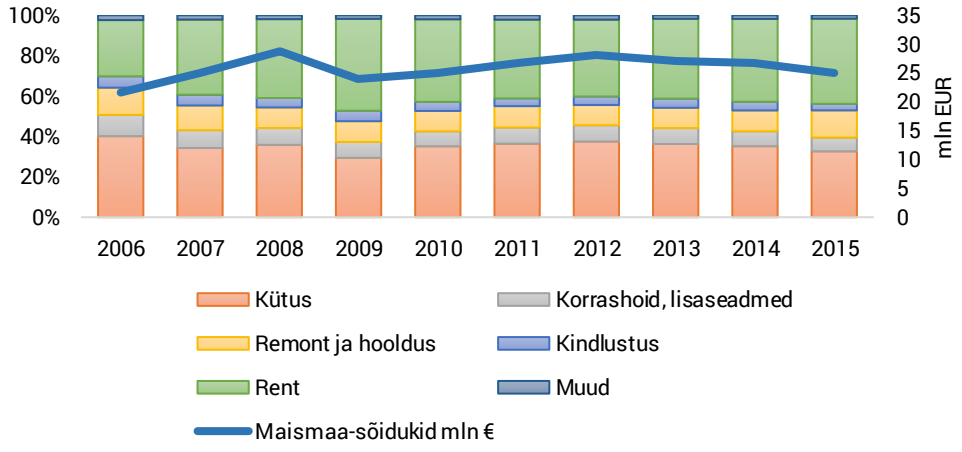
Sõiduautode kohta peetakse detailset kuluarvestust raamatupidamislike kontode[2] lõikes: kütus, korrashoiu- ja remondimaterjalid, lisaseadmed ja –tarvikud, remont ja hooldus, kindlustus, rent, muud majandamiskulud.

Analüüsi eeldus:

Analüüsi läbiviimisel lähtuti eeldusest, et asutuste teostatud sõidud ja raamatupidamises kajastatud kulud on vajalikud ja piisavad (st asutused teevad vaid vajalikke sõite; kõik vajalikud sõidud on tehtud ja kajastavad transpordivajadusi adekvaatselt). Töös ei analüüsitud, kas sõiduki kasutamine mingi avaliku teenuse pakkumiseks või funktsiooni täitmiseks on põhjendatud.

1.3 Lühiülevaade valitsusasutuste sõiduautode kasutamisest

2015. aastal kulus riigiasutustel[3] sõidukite (õhu-, vee- ja maismaasõidukite) ülalpidamiseks üle 38,7 miljoni euro, mis on ligikaudu 0,45% 2015. aasta riigieelarve kuludest. Sellest maismaasõidukite ülalpidamisele kulus 25,7 miljonit eurot. Maismaasõidukite kulude jaotus perioodil 2006-2015 on välja toodud joonisel 1.



Allikas: Rahandusministeeriumi saldoandmike infosüsteem

[1] Avaliku sektori üksuste finantsaruandeid on võimalik vaadata veebilehelt: https://saldo.fin.ee/ või riigiraha rakenduse kaudu http://riigiraha.fin.ee

[2] Kontode koodid on välja toodud Riigi raamatupidamise üldeeskirja lisas 1: https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/1221/2201/5033/Yldeeskiri_Lisa1%2816%29.pdf#

[3] Riigiasutuste all on mõeldud valitsusasutuse ja valitsusasutuste hallatavad asutused.

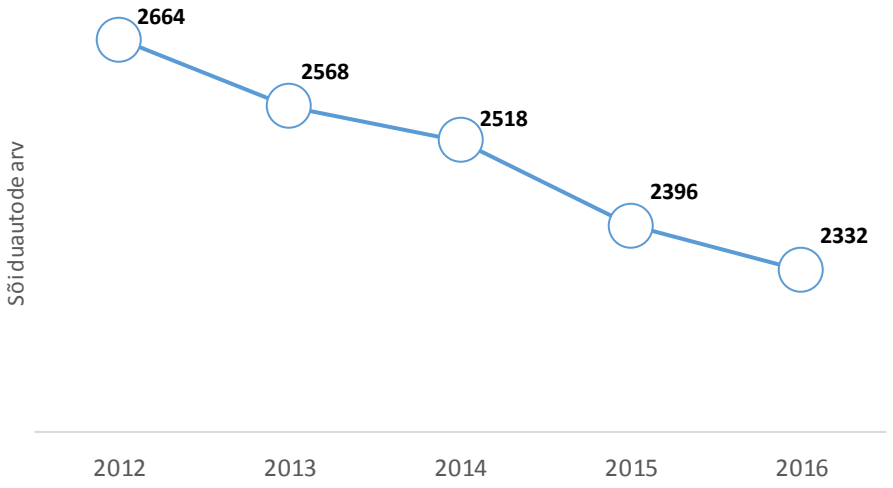
Joonis 1. Maismaasõidukite kulud perioodil 2006-2015

Maanteeameti andmetel oli seisuga 30.06.2016 riigiasutuste omandis või rendil 4476 sõidukit, mille jaotus liigiti on välja toodud tabelis 1. Andmed ei kajasta Kaitseväe sõidukeid.

Sõiduki liik	**Kokku sõidukeid, tk**	***Sh alarm- ja eriotstarbelisi sõidukeid***
Mopeedid ja mootorrattad (L-kategooria)	81	*25*
Mootorsaanid ja ratasmaastikusõidukid (MS kategooria)	136	*20*
Sõiduautod (M1 kategooria)	2332	*756*
Maasturid (M1G kategooria)	120	*76*
Väikebussid (M2 kategooria)	23	*10*
Bussid (M3 kategooria)	151	*139*
Kaubikud (N1 ja N1G kategooria)	250	*73*
Veoautod (N2 ja N3 kategooria)	361	*323*
Haagised (O-kategooria)	645	*45*
Traktorid (T kategooria)	277	*46*
Traktori haagised (R kategooria)	44	*11*
Liikurmasinad (LM kategooria)	56	*10*
KOKKU	**4476**	*1534*

Tabel 1. Riigiasutuste sõidukipargi koosseis seisuga 30.06.2016

Kõige enam on M1 kategooria[4] tavasõiduautosid – 2332, millest omakorda 756 on alarmsõidukid[5]. Tõhustamiskava raames analüüsiti M1 kategooria tavasõiduautode kasutamist ja nendega kaasnevaid kulusid ning võimalusi optimeerimiseks. Riigi majandusarvestuse tarkvarasse SAP oli 2015. aastal kantud 1571 tavasõiduauto detailsed kuluandmed.



[4] M kategooria sõidukid on vähemalt neljarattalised reisijateveoks konstrueeritud ja valmistatud mootorsõidukid. *M1 kategooria* (sõiduauto) on sõiduk, millel lisaks juhiistmele ei ole rohkem kui kaheksa istekohta.

[5] Alarmsõidukid on määratletud Vabariigi Valitsuse määrusega „Alarm- ja jälitussõidukite loetelu, nende tähistamise ja liiklemise kord“, mis on leitav veebilehelt: https://www.riigiteataja.ee/akt/121062011005?leiaKehtiv

Kolm kõige suurema maismaasõidukite kuludega valitsemisala (sh asutust) 2015. aasta kulude lõikes on:

1. Siseministeerium (9,4 mln eurot):
    a. Politsei- ja Piirivalveamet
    b. Päästeamet
2. Kaitseministeerium (6 mln eurot)
3. Keskkonnaministeerium (1,6 mln eurot)

Siseministeeriumi ja Kaitseministeeriumi maismaasõidukite majandamiskulud moodustasid 2015. aastal 61% ning viie suurema valitsemisala kulud ligikaudu 80% maismaasõidukite kogukuludest.

Ülevaade sõiduautode kasutamise kuludest ja finantseerimistingimuste võrdlus on leitavad järgnevatest dokumentidest, mis olid aluseks tõhustamiskava ettepanekute ja soovituste tegemisel:

- „Valitsusasutuste ja nende hallatavate asutuste sõiduautode kasutamise andmete analüüs. Lõpparuanne“ (Rahandusministeerium, juuli 2016);
- „Sõidukite finantseerimise võrdlevanalüüs“ (Rahandusministeerium, juuni 2016).

2 Ettepanekud ja soovitused

2.1 Ülevaade ettepanekutest

Ettepanek	Muudetav tegevus	Rakendamise aasta	Muudatuse hinnanguline mõju, kirjeldus	Rakendamise kulu	Oodatav kokkuhoid
Ettepanek 1. Tavapärasest[6] madalama kasutusintensiivsuse korral eelistada finantseerimisel väljaostu või kapitalirenti, mis võimaldab pikendada sõidukite kasutusiga.	Sõiduautode kasutamine pikemal perioodil.	Taotlus riigi eelarvestrateegia 2018-2021 koostamisel / uute lepingute sõlmimine	(1) Kasvab riigi võlakoormus kuni 0,07% ehk ca 15 mln euro võrra[7]. (2) Eeldab head rahavoogude planeerimist. (3) Väheneb rahaline kulu riigiasutuste ametisõitude teostamiseks (4) Tekib täiendav halduskoormus omandis oleva sõidukite realiseerimiseks kasutusea lõpus (5) Vara võimalik ristkasutada asutuste vahel.	Muudatuse elluviimiseks tuleb leida vahendid investeeringuteks üleminekuetapi alguses. Vajalike vahendite suurus oleneb valitud üleminekutempo kiirusest.	Sõiduauto soetamine (või kapitalirent) võimaldab sõiduki kasulikku eluiga pikendada, millest on võimalik saavutada kuni 40% kulusäast. 10 aasta perspektiivis on rahaline võit kuni 15,5 miljonit eurot arvestades raha nüüdispuhasväärtust.
Ettepanek 2. Sõiduautode keskne hankimine läbi Riigi Tugiteenuste Keskuse (RTK)	**RTK** nimetatakse kekseks sõiduautode hankijaks **Asutuste rolliks** jääb hankevajaduste väljaselgitamine ning raamlepingu alusel tellimuste esitamine.	**jaanuar 2017** – RTK korraldab keskse sõiduautode hanke piloothanke **jaanuar 2018** – RTK korraldab valitsusasutustele ja nende hallatavatele asutustele kohustuslikke sõiduautode hankeid	(1) Üleriigilises vaates suureneb mastaabisääst sõiduautode soetushindadelt. (2) Väheneb halduskulu sõiduautode hankemenetluste läbiviimisel. (3) Väheneb Pakkujate halduskoormus standardsete lepingutingimuste ja hankedokumentide tõttu (4) Suureneb sõiduautode hankimise läbipaistvus.	Muudatuse rakendamine toob kaasa täiendavad halduskoormust RTK'le (1 hankespetsialist) ja eeldatavalt nõuad algfaasis täiendavat tähelepanu ka asutustelt.	Mastaabisääst ja halduskoormuse vähenemine selgub peale piloothanget.

[6] Tavapärase kasutusintensiivsuse all on mõeldud läbisõitu kuni 20 000 km aastas.

[7] Arvutustes on lähtutud 2015. a andmetest, mille kohaselt SKP moodustas 20 457 mln eurot. Kui tavasõiduautodest (M1 kategooria) 65% võetakse kapitalirenti (kasutusiga 10 aastat) seotusmaksumusega 15 000 eurot (ilma käibemaksuta), siis suureneb riigi võlakoormust kuni 0,07% ehk ca 15 mln euro võrra. Ülejäänud 35% sõidukitest on soovitatav võtta kasutusrenti, et säilitada paindlikkus. Täpsem üleminek koos investeeringuvajadusega täpsustatakse koostöös asutustega riigie elarve menetlemise raames.

Ettepanek 3. Kasutada senisest laiemalt automaatset sõidupäevikut koos broneerimissüsteemiga (korraldada keskne hange teenuse ostmiseks)	Riigi tavakasutuses sõiduautodele paigaldatakse GPS-seirel põhineva automaatse sõidupäeviku ja broneerimissüsteem.	31.03.2017	(1) Tänu täpsemale infole läbisõidu kohta võivad selguda võimalused vähendada sõidukiparki. (2) Väiksem halduskulu ametisõitude aruannete koostamisel (3) Broneerimissüsteemi kasutamise võimalus (võimaldab mõõta aega, mil auto on hõivatud) (4) Distsiplineerib kasutajaid kinni pidama põhimõttest, et asutuse sõidukiga tehtavad isiklikud sõidud tuleb deklareerida ja kompenseerida. (5) Rakendamise ja süsteemi hooldamise/administreerimise kulud suurendavad püsikulusid	GPS-seireks vajalike seadmete paigaldamise tasu jääb olenevalt hankest vahemikku 30-50 eurot ning igakuine kuutasu 5 eurot.	Eeldusel, et GPS seirega varustatakse täiendavalt 50% hetkel GPS-seireta tavakasutuses sõiduautodest (ca 560 sõiduautot), oleks tänaste kogemuste põhjal saavutatav sääst puhtalt kütusekulust ca 100 000 eurot aastas. Lisaväärtus tekib pidevalt kogutavatest andmetest, mis on alus adekvaatsete optimeerimisotsuste tegemiseks.
Ettepanek 4. Väikese läbisõiduga sõiduautode omamise asemel kasutada alternatiivseid võimalusi ametisõitude korraldamiseks	Reguleerida senisest selgemalt isikliku sõiduauto töösõitudeks kasutamise kompenseerimise põhimõtted ning rõhutada taksoteenuste kasutamise otstarbekust lühikesteks sõitudeks.	01.01.2017	Eeldatavat väheneb rahaline kulu riigiasutuste ametisõitude teostamiseks. Autode hankimise ja omamisega seotud halduskulu väheneb. Riigi sõidukipark võib väheneda (5-10%).	Muudatuse rakendamine ei too kaasa otsest rahalist kulu. Muudatust on vaja selgitada ja kommunikeerida riigiasutustele.	Oodatav kokkuhoid on eelduslikult rohkem kui 120 000 eurot aastas ning võib tekkida võimalus vähendada riigiasutuste autoparki.

Ettepanek 5. Reguleerida keskselt sõiduautodega kaasnevate kulude ning läbisõitude andmete kogumist ja säilitamist ning teostada perioodilist kuluseiret	Asutused kohustatakse pidama ühtsetel alustel sõidukipõhist arvestust senisest selgema korra alusel ning kogutud andmete põhjal analüüsib Rahandusministeerium perioodiliselt asutuste autopargi 1km maksumust. **Seeläbi võetakse riigi autopark kasutusele ise-enda analüüsi tööriistana.**	30.06.2017	(1) Tekib riigiülene ülevaade eri kategooria sõidukite kasutamisest ja kuludest, mis võimaldab igal asutusel hinnata ennast teiste asutuste kontekstis. (2) Tekkiv taustsüsteem võimaldab välja selgitada parimad praktikad sõiduautode haldamises ja ametisõitude kasutamises ning rakendada neid ka teistes asutustes. (3) Uue andmekoosseisuga sõiduautode arvelevõtt on ühekordne täiendav halduskoormus.	Muudatus ei too kaasa märkimisväärset kulu valitsusasutustele ja nende hallatavatele asutustele, sest ka siiani on kogutud andmeid sõiduautode kasutamise kohta.	Kõnealune muudatus ei too kaasa otseselt mõõdetavat rahalist kokkuhoidu, kuid loob võimaluse asutustel võrrelda enda sõiduautode haldamise ja kasutamise praktikat teiste riigiasutustega ning seeläbi võtta üle-riigiliselt kasutusele parimad praktikad autopargi haldamiseks ja ametisõitude korraldamiseks.
Ettepanek 6. Korraldada keskselt riigiasutuste maismaasõidukite kindlustusteenuse hankimist	Sõidukite kindlustusteenuse hankimise keskne korraldamine	01.01.2018	Rahaline kokkuhoid tekib riigi jaoks sobivama kindlustusteenuse väljatöötamisest (võimalik kaskokindlustusest loobumine) ning teenuse keskselt korraldatud hankimisest (halduskulu vähenemine, mastaabisääst soetushindadelt).	Kindlustusteenuse analüüsi ja toimemudeli väljatöötamise hinnanguline maksumus 10 000 eurot + km.	Rahaline sääst selgub planeeritava analüüsi käigus. Kindlustusvaldkonna ekspertide esialgse hinnangu kohaselt võiks sääst kindlustuse kuludelt olla vähemalt 20%. Liikluskindlustuse lõikes 240 000 eurot aastas.

2.2 Ettepanek 1. Eelistada tavapärasest väiksema läbisõidu puhul uute sõidukite finantseerimisel väljaostu või kapitalirenti, mis võimaldab pikendada sõidukite kasutusiga

Probleem	Kasutusrent on tavakasutuses sõidukite soetamisel tavatingimustel 12% kallim kui väljaost. Sõiduautode soetamine kapitalirendi või väljaostu korras on administratiivselt koormavam (kapitalirendi jaoks vaja eraldi luba ning väljaostul on investeeringud teravdatud tähelepanu all) kui kasutusrendil (mis kajastub asutuse majandamiskuludes ja mille muutmiseks on asutusel suhteliselt suur paindlikkus). Teiseks tingib tavapärase läbisõidu juures kasutusrendi kasutamine sõiduki kasutamise ebamõistlikult lühikese aja jooksul (kuni 5 aastat) ja sõidukid tagastatakse väikese läbisõiduga. Viimase 10 aasta jooksul on valitsusasutuste ja valitsusasutuste hallatavate asutuste sõiduautode aastane keskmine läbisõit pidevalt langenud. Rohkem kui 50% sõiduautode aastane läbisõit on alla 20 000 km, neljandikul alla 12 000 km. Sõiduautode kasutamisega kaasnevate kulude analüüs näitab, et kuni 10a või kuni 200 000km koguläbisõiduni ei esine märgatavat kasvu tavakasutuses olevate sõiduautode hooldus- ja remondikulude osas. Sõiduki soetamine võimaldab sõiduki kasulikku eluiga pikendada, millest on võimalik saavutada kuni 40% kulusääst.
Vastutaja	Rahandusministeerium / asutused
Muudetav tegevus	Kapitalirendi ja väljaostu kasutamise suurendamine sõidukite soetamisel. Hõlmab tavakasutuses sõiduautosid, mille aastane keskmine läbisõit on kuni 20 000 km.
Tegevuse muudatuse kirjeldus	1) Üldise põhimõttena kasutatakse sõiduautosid vähemalt 10 aastat või 200 000km. 2) Selleks, et ei väheneks riigi paindlikkus kiiresti riigi autoparki vähendada, säiliks mõistlik võlakoormus ja rahavoogude juhtimine tuleb leida tasakaal kasutusrendis, kapitalirendis ja väljaostetud sõiduautode vahel. 3) Riigil võib teatud juhtudel olla mõistlik kasutada tavasõidukeid kasutusrendis, kui see on otstarbekas lähtuvalt avaliku teenuse osutamise eripärast. 4) Sõidukite kapitalirendi ja väljaostu senisest suuremaks kasutamiseks tuleb erinevate haldusalade ja asutuste investeeringuvajadusi pikaajaliselt hinnata ning vahendid ette näha RES'i ja RE protsessis.
Muudatuse maksumus	Muudatuse elluviimiseks tuleb igal asutusel ja haldusalal tervikuna välja selgitada investeeringuvajadused nii pikas vaates (10 aastat) kui olemasolevate sõidukite kasutusea ja võimalike üleminekustsenaariumite lõikes. Pikaajalise vaate tekitamine on strateegilise planeerimise üks osa, mistõttu eeldatavalt asutuses ei vaja täiendavat ressurssi muudatuse rakendamise eeltöö tegemiseks. Muudatuse elluviimiseks tuleb leida vahendid investeeringuteks üleminekuetapi alguses. Vajalike vahendite suurus oleneb valitud üleminekutempo kiirusest.

Hinnanguline kokkuhoid (suurem tõhusus/mõjusus)	Erinevate sõiduautode finantseerimisskeemide analüüsil selgus, et riigi raamatupidamise järgsete kuluandmete ja 15 000 (+KM) soetusmaksumuse puhul on 100 sõiduauto väljaost või kapitalirent 10a perioodi lõikes vastavalt 1,6 mln ja 1,0 mln eurot soodsam, kui 100 sõiduauto kahekordne kasutusrendi lahendus (kasutusrendi periood 2 x 5 aastat). Arvestades, et seisuga 30.06.2016 on asutusel 1610 rendisõidukit (on eeldatud, et need on kasutusrendisõidukid) ja eeldades, et 50% neist sõidavad vähem, kui 20 000km aastas, kohalduks näidisarvutus ca 800 sõidukile. Nimetatud sõidukite pikem kasutamine võimaldab riigil 10. a perspektiivis kokku hoida 15,5 mln eurot(arvestades raha nüüdispuhasväärtust). Tuleb märkida, et kõnealune kokkuhoid saavutatakse 10. aasta lõpuks. Muudatuse rakendamine võtab aega, kuna kehtivaid lepinguid ei muudeta. Kirjeldatud finantseerimislahendust on võimalik rakendada ka muude sõidukite ning alarm- ja eriotstarbeliste sõidukite soetamiseks.
Rakendamise tähtaeg	01.01.2028 – muudatustest tulenev kulusääst on saavutatud
Teenuste osutamisel seotud töötajate arvu muutus	Eeldatavalt töötajate arv ei muutu
Mõju ja mõju avaldumisega seotud asjaolude kirjeldus	▪ Kasvab riigi võlakoormus (hinnanguliselt kuni 0,07% ehk 15 mln eurot) kuna kapitalirendilepingute korral läheb vara omandiõigus üle asutusele / riigile. ▪ Finantseerimisskeemi muudatuse mõjud: o Sõiduki väljaost eeldab riigi keskselt head rahavoogude planeerimist ning sõiduki järelturuga tegelemist, mis on kulu. o Väheneb rahaline kulu riigiasutuste ametisõitude teostamiseks. o Tekib täiendav halduskoormus omandis olevate sõidukite realiseerimiseks kasutusea lõpul (võimalik konsolideerida ja korraldada võõrandamine keskse võõrandaja kaudu) ▪ Välja ostetud sõidukite puhul saab riigivaraseaduses ette nähtud korras vara valitsemise üle anda teisele asutusele, kui sõiduauto vajadus on kadunud.

2.3 Ettepanek 2. Korraldada sõiduautode hanked keskselt (läbi keskse hankija ja kasutades standardiseeritud tehnilisi kirjeldusi) (LISA 1)

Probleem	Riigiasutused hangivad sõiduautosid reeglina iseseisvalt ning statistikale tuginedes keskmiselt 5 auto kaupa (vt LISA 1). Arvestades, et suuremad asutused hangivad sõidukeid ka 10-20 kaupa, võib järeldada, et leidub ka 1-2 sõiduauto hankeid. Lisaks töömahukale hankemenetlusele peavad asutused koostama ja ajakohastama hankeks vajalikke tehnilisi kirjeldusi ning olema kursis turul pakutavaga. Kuivõrd tavakasutuses sõiduautode (nn punktist-A-punkti-B-liikumise-sõidukite) puhul on tegemist standardiseeritava kaubagrupiga, esineb selle hankimisel varasemale kogemusele ja teiste riikide praktikale tuginedes säästukohti, mida riik tervikuna tänaste praktikate juures ei saavuta.
Vastutaja	Rahandusministeerium / Riigi Tugiteenuste Keskus
Muudetav tegevus	Riigi Tugiteenuste Keskuse nimetamine sõiduautode keskseks hankijaks
Tegevuse muudatuse kirjeldus	Tavakasutuses sõiduautode hankeid hakkab valitsusasutustele ja valitsusasutuste hallatavatele asutustele korraldama RTK. Selleks vajalikud põhitegevused on: 1) Riigi Tugiteenuste Keskus töötab välja riigiasutustele võimalikud kasulikud lepingutingimused ja vormid sõiduautode soetamise lepingute sõlmimiseks. 2) Riigi Tugiteenuste Keskus töötab välja toimemudeli sõiduautode hanke korraldamiseks vajaliku sisendi kogumiseks ja hanke korraldamiseks. 3) Rahandusministeerium korraldab tavakasutuses sõiduautode standardsete tehniliste kirjelduste koostamise ning annab need üle RTK'le kesksete hangete korraldamiseks. Standardite kaasajastamise eest hakkab vastutama edaspidi RTK.
Muudatuse maksumus	Muudatuse rakendamine ei too kaasa täiendatav investeeringuvajadust, küll aga tööjõukulu RTK's (hinnanguliselt 540 töötundi) ning panustamist ka hõlmatavates asutustes.
Hinnanguline kokkuhoid (suurem tõhusus/mõjusus)	Keskse hankimisega eeldatavalt saavutatav kokkuhoid halduskuludelt ja soetusmaksumustelt selgub peale piloothankeid 2017. aastal. Hinnanguline halduskulu kokkuhoid (arvestamata protsesside väljatöötamise ja juurutamise kulusid) on eelduslikult 1400 töötundi aastas (üleriigiliselt) ning mastaabisäästvastavalt sõnastatud eeldustele 300 000 eurot aastas (vt LISA 1, punkt 4.2)
Rakendamise tähtaeg	**November 2016** – valitsusasutustega koostöös välja töötatud ning potentsiaalsete Pakkujatega kooskõlastatud standardsed tehnilised kirjeldused. **Detsember 2016** – toimemudel, lepingutingimused ja vormid on RTK poolt välja töötatud **Jaanuar 2017** – vabatahtliku keskse sõiduautode raamhanke korraldamine **Jaanuar 2018** – kohustusliku keskse sõiduautode raamhanke korraldamine

Teenuste osutamisel seotud töötajate arvu muutus	RTK vajab lisaressurssi 1 hankespetsialisti näol *(alustab alates juulist)* Asutustes ei ole ainult sõiduautode hankimisega tegelevaid inimesi, seega asutuste töötajate arv ei vähene.
Mõju ja mõju avaldumisega seotud asjaolude kirjeldus	▪ Riigiüleselt vaadatuna mastaabisääst sõiduautode soetusmaksumustelt ▪ Riigiüleselt vaadatuna halduskulu vähenemine sõiduautode hangete korraldamiselt (ilmselt ei avaldu esimes(t)el aastal. ▪ 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 eeskuju 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. RISKID: ▪ Halduskulu keskse hankimise korral ei vähene loodetus mahus. *<u>Maandamise meetmed lühidalt:</u> asutuste kaasamine toimemudeli koostamisse (sügis 2016), e-kataloog (alates 2018).* ▪ Tulenevalt eeldatavast suurest hankemahust suurenenud risk hanketulemuste vaidlustamiseks. *<u>Maandamise meetmed lühidalt</u>: piloothange, hoolikas hankedokumentide koostamine, ühishangete kogemuse ja kompetentsi koondamine.* ▪ Mastaabiefekti soetushindadelt ei teki (hangitava koguse, tehnilise kirjelduse vms tõttu). *<u>Maandamise meetmed lühidalt:</u> piloothange, pakkujate varane kaasamine, erineva kogemuse kaasamine standardite ja hanketingimuste väljatöötamisel.* ▪ Asutuste vajadustele mitte vastavate sõidukite hankimine *<u>Maandamise meetmed lühidalt:</u> piloothange, asutuste kaasamine, Pakkujate varajane kaasamine*

Keskset hankimist ja sõiduautode standardeid käsitleb põhjalikumalt LISA 1.

2.4 Ettepanek 3. Kasutada riigiüleselt automaatset sõidupäevikut koos automaatse broneerimissüsteemiga (keskne hange teenuse ostmiseks) (LISA 2)

Probleem	Sõidupäevikute pidamine ja nende kontrollimine on aeganõudev ja ebamõistlik. Asutused, kus on GPS-seire kasutusel, on selle paigaldamise järgselt vähenenud läbisõidud kuni 25%.
Vastutaja	Rahandusministeerium / Maanteeamet
Muudetav tegevus	Vabatahtlikkuse alusel korraldatava ühishanke raames hangitakse tavakasutusel sõiduautodele GPS-seirel põhineva automaatse sõidupäeviku süsteem.
Tegevuse muudatuse kirjeldus	Korraldatakse ühishanke GPS-jälgimisel põhineva automaatse sõidupäeviku (ja broneerimissüsteemi) teenuse ostmiseks riigiasutuste tavakasutustes sõiduautodele. Keskse hanke lähteülesande ja nõuete kirjelduse koostamisel tuginetakse suuremate GPS-seiret kasutatavate asutuste kogemustele. RTK poolt korraldatud ühishanke puhul kaob ära vajadus igal asutusel end pakutava teenuse nüanssidega kurssi viia ning saavutatakse ka rahaline mastaabisääst teenuse ostmisel.
Muudatuse maksumus	GPS-seireks vajalike seadmete paigaldamise tasu jääb olenevalt hankest vahemikku 30-50 eurot ning igakuine kuutasu 5-6 eurot. Seega ühe sõiduki GPS-seire aastakulu on suurusjärgus 100 – 120 eurot.
Hinnanguline kokkuhoid (suurem tõhusus/mõjusus)	Läbisõitude vähenemine ligikaudu 20-25% (Maanteeameti, Päästeameti, RMK kogemus). Ainuüksi kütuse puhul tekib keskmise läbisõidu juures aastane sääst 250 – 300 eurot auto kohta. Kokkuhoid ühe auto pealt seega 150 – 200 eurot aastas. GPS-seire on kasutusel ca 35% tavakasutuses sõiduautodest. Eeldades, et GPS-seirega on varustatakse 50% täna seda mittekasutavatest tavakasutuses sõiduautodest, oleks aastane kokkuhoid kütuselt ca 100 000 eurot aastas
Rakendamise tähtaeg	31.03.2017
Teenuste osutamisel seotud töötajate arvu muutus	Eeldatavalt töötajate arv ei muutu.
Mõju ja mõju avaldumisega seotud asjaolude kirjeldus	▪ GPS-seire lahendus võimaldab vähese halduskoormusega koguda infot nii läbisõitude kui sõiduki kasutamise aja kohta. ▪ Tänu täpsemale infole läbisõidu kohta võivad selguda võimalused vähendada sõidukiparki. ▪ Väiksem halduskulu ametisõitude aruannete koostamisel ▪ Broneerimissüsteemi kasutamise võimalus (võimaldab mõõta aega, mil auto on hõivatud) ▪ Distsiplineerib kasutajaid kinni pidama põhimõttest, et asutuse sõiduauto on mõeldud ametisõitude tegemiseks. ▪ Loob eeldused (tervikliku ülevaate – küll veel erinevates kohtades) riigiülese asutuste sõiduautode jagamisteenuse loomiseks. ▪ Rakendamise ja süsteemi hooldamise/administreerimise kulud suurendavad püsikulusid

GPS-seire teenuse hankimise ja kasutamise kogemus Maanteeameti ja Päästeameti näitel on toodud lisas LISA 2.

2.5 Ettepanek 4. Väikese läbisõiduga sõiduautode omamise asemel kasutada alternatiivseid vahendeid ametisõitude korraldamiseks

Probleem	Riigi autopargi analüüsil leiti, et aastal 2015 oli 10% autode (160 autot) aastane läbisõit väiksem kui 8000 km ning 12% autode (190 autot) aastane läbisõit vahemikus 8000 - 12 000km. Arvutused näitavad, et nende sõiduautode omamise asemel on rahaliselt soodsam kasutada taksoteenust või hüvitada isikliku sõiduauto kasutamist.
Vastutaja	Rahandusministeerium / riigiasutused ja Riigi Tugiteenuste Keskus
Muudetav tegevus	1. Reguleerida isikliku sõiduauto töösõitudeks kasutamise kompenseerimise põhimõtted Riigi raamatupidamise üldeeskirjas 2. Julgustada asutusi kasutama alternatiivseid transpordivõimalusi (läbi keskse ametisõitude tegemise korra)
Tegevuse muudatuse kirjeldus	Tulumaksuseaduse § 13 lõige 3 kohaselt on lubatud teenistujatele kompenseerida isikliku sõiduauto kasutamine töösõitudeks arvestusega 0,3 eurot/km ning kuni 335 eurot kuus maksuvabalt. Vabariigi Valitsuse määrusega on sätestatud hüvitise maksmiseks arvestuse pidamise kord. Teenistujate isikliku sõiduauto kasutamise kompenseerimise õiguspärasuse ja läbipaistvuse tagamiseks tuleks kehtestada järgmised põhimõtted: 1. Isikliku sõiduauto kasutamise kompenseerimine ei saa olla igakuiselt makstav lisatasu, see peab toimuma konkreetsete sõitude alusel. 2. Läbipaistvuse tagamiseks peab isikliku sõiduauto kasutamine töösõitudeks olema eelnevalt kirjalikult fikseeritud ja kooskõlastatud töötaja vahetu juhi poolt. Tavasõidukite kasutamisest sätestavas määruses tuleb selgelt näha ette võimalused alternatiivsete transpordivõimaluste kasutamiseks.
Muudatuse maksumus	Muudatuse rakendamine ei too kaasa otsest rahalist kulu. Muudatust on vaja selgitada ja kommunikeerida riigiasutustele.
Hinnanguline kokkuhoid (suurem tõhusus/mõjusus)	Eeldades, et taksoteenusega saab asendada sõidud, mis tehakse autodega, mille läbisõit on kuni 8000km aastas (kokku 160*4000=640 000km) ning teenistuja isikliku sõiduauto kasutamise kompenseerimist saaks rakendada pooltel juhtudel, mil sõiduki aastane keskmine läbisõit on vahemikus 8000 – 12000km (kokku 95*10000=950 000km), oleks saavutatav kokkuhoid: - Taksoteenus: 640 000 * (0,62-0,5)=76 800 eurot - Isikliku sõiduki kompenseerimine: 950 000 * (0,35-0,3) = 47 500 eurot - Sääst kokku 124 300 eurot aastas.
Rakendamise tähtaeg	01.01.2017
Teenuste osutamisel seotud töötajate arvu muutus	Eeldatavalt töötajate arv ei muutu.
Mõju ja mõju avaldumisega seotud asjaolude kirjeldus	Eeldatavat väheneb rahaline kulu riigiasutuste ametisõitude teostamiseks, sest isikliku sõiduauto kasutamise hüvitamine on soodsam kui väikese läbisõiduga sõiduki omamine. Suureneb halduskulu igakordseks sõidu hüvitamise kokkuleppe allkirjastamiseks, mis pikas perspektiivis võib vähendada ametisõitude arvu.

	Autode hankimise ja omamisega seotud halduskulu väheneb. Riigi sõidukipark võib väheneda (kuni 10%).

2.6 Ettepanek 5. Reguleerida keskselt sõiduautodega kaasnevate kulude ning läbisõitude andmete kogumist ja säilitamist ning teostada perioodilist keskset analüüsi kulude kohta

Probleem	Sõiduautode ja nendega seotud kuluandmete üle peetav keskselt korraldatud arvestus ei võimalda teostada operatiivset analüüsi sõiduautode kasutamise tõhususe üle.
Vastutaja	Riigi Tugiteenuste Keskus / Rahandusministeerium
Muudetav tegevus	Asutused kohustatakse pidama ühtsetel alustel sõidukipõhist arvestust
Tegevuse muudatuse kirjeldus	Riigi majandusarvestus tarkvara SAP andmeväljade täiendamise teel luuakse asutustele võimalus ja kohustus ühtsetel alustel pidada arvet maismaasõidukite kulude ja läbisõitude kohta. Täiendatakse valitsusasutuste ja nende hallatavate asutuste sõiduautode üle arvepidamise ja aruandluse korda selliselt, et: • SAP'is tuleb kajastada sõidukite kulud kulukoha põhiselt • SAP'i kulukoha kontodele lisatakse senisest täpsem kirjeldus, kuidas mingit liiki kulusid täpselt kajastada. • SAP'i luuakse bilansiväline konto igale kulukohale (sõidukile) iga-aastase läbisõidu registreerimiseks • SAP'is seotakse maismaasõidukite kulukohaga amortisatsioon ja intressikulud.
Muudatuse maksumus	Muudatus ei too kaasa märkimisväärset kulu valitsusasutustele ja nende hallatavatele asutustele, sest ka siiani on kogutud andmeid sõiduautode kasutamise kohta. Tekib ühekordne kulu kulukohtade nimetuste muutmisel.
Hinnanguline kokkuhoid (suurem tõhusus/mõjusus)	Kõnealune muudatus ei too kaasa otseselt mõõdetavat rahalist kokkuhoidu, kuid loob võimaluse asutustel võrrelda enda sõiduautode haldamise ja kasutamise praktikat teiste riigiasutustega ning seeläbi võtta üle-riigiliselt kasutusele parimad praktikad autopargi haldamiseks ja ametisõitude korraldamiseks.
Rakendamise tähtaeg	01.01.2017
Teenuste osutamisel seotud töötajate arvu muutus	Eeldatavalt töötajate arv ei muutu
Mõju ja mõju avaldumisega seotud asjaolude kirjeldus	▪ Tekib riigiülene ülevaade eri kategooria sõidukite kasutamisest ja kuludest, mis võimaldab igal asutusel hinnata ennast teiste asutuste kontekstis. ▪ Tekkiv taustsüsteem võimaldab välja selgitada parimad praktikad sõiduautode haldamises ja ametisõitude kasutamises ning rakendada neid ka teistes asutustes. ▪ Riigil tekib keskne ülevaade asutuste omandis ja kasutusel olevast varast vara liikide ja kasutusotstarvete kaupa ▪ Uue andmekoosseisuga sõiduautode arvelevõtt on ühekordne täiendav halduskoormus

2.7 Ettepanek 6. Korraldada keskselt riigiasutuste maismaasõidukite kindlustusteenuste hankimist

Probleem	Laialt levinud praktika kohaselt hangib iga asutus oma omandis või kasutuses olevate sõidukite kindlustuse iseseisvalt. On näiteid, kus kasutatakse kindlustusmaakleri teenust. Tulenevalt rohketest kasutusrendilepingutest on enamuses riigi sõiduautodest kaetud kaskokindlustusega, mis suurte autoparkide puhul võib osutuda kulukamaks kui sellest loobumine. Sõidukite kindlustus on standardne teenus, mille kesksel korraldamisel saavutatakse sääst nii mastaabiefektilt soetushindades, halduskoormuse vähenemiselt kui ka optimaalsema teenuse osas (võimalik kaskokindlustusest vabanemine).
Vastutaja	Rahandusministeerium
Muudetav tegevus	Sõidukite kindlustusteenuse hankimise keskne korraldamine
Tegevuse muudatuse kirjeldus	Riigiasutuste sõidukite kindlustusteenuse hankimist korraldatakse optimaalseimal moel (keskne hankimine, kaskokindlustusest loobumine vms). Rahandusministeerium analüüsib (tellib konsultandilt) riigi sõidukite kindlustusteenuse keskset hankimist, muuhulgas kaskokindlustusest loobumist. Eesmärk on välja töötada kulutõhusaimad lahendused ja konkreetsed protsessid sõidukite kindlustamise korraldamiseks.
Muudatuse maksumus	eeldatav maksumus 10 000 eurot + km.
Hinnanguline kokkuhoid (suurem tõhusus/mõjusus)	Viimaste aastate keskmine maismaasõidukite kindlustuse kulu on SAP andmetel olnud 1,2 miljonit eurot aastas. Kindlustusteenustega tegelevate spetsialistide esialgsel hinnangul võiks sääst kindlustuse keskselt korraldamiselt olla vähemalt 20% ehk 240 000 eurot aastas. Kaskokindlustusest loobumiselt saavutatav hinnasääst sõltub mitmetest erialaspetsiifilistest teguritest ning seda ei saa usaldusväärselt prognoosida – see selgub tellitava analüüsi tulemusel. Kokkuhoid peaks aga tekkima inimete töökoormuse vähenemisest – standardiseeritud kujul liikluskindlustuse hankimine ei oleks enam iga sõidukit omava või kasutava asutuse tööülesannetes.
Rakendamise tähtaeg	01.07.2017
Teenuste osutamisel seotud töötajate arvu muutus	Töötajate arvu muutuse määramine ning halduskoormuse ümberpaiknemise analüüs on üks konsultandi ülesannetest.
Mõju ja mõju avaldumisega seotud asjaolude kirjeldus	• Saavutatakse kokkuhoid riigi autopargile kui tervikule kohandatud kindlustusteenuse hankimise läbi • Saavutatakse mastaabisääst teenuse soetushindadelt • Väheneb asutuste halduskoormus