

LIITE 1 – Potentiaalisen kilpailun arviointi

Sisällys

1	Potentiaalisen kilpailun arvioinnissa huomioon otettavat lähtökohdat	4
1.1	Kuvaus arvioinnin sisällöstä	4
1.2	Potentiaalisen kilpailun arvioinnin lähtökohdat	4
2	Markkinoiden rakenne ja niiden toimintaa sääntelevä taloudellinen ja oikeudellinen asiayhteys	7
2.1	Huomioon otettavia seikkoja tarjouksen antamisesta ja kannattavuudesta	7
2.2	Liikennöinnin toteuttamiseen tarvittavien resurssien arviointi	8
2.2.1	Kalusto ja kalustohankinnat	8
2.2.2	Kuljettajat	12
2.2.3	Varikko ja siirtoajot	13
2.3	Tilaajan asettamat vähimmäisvaatimukset	15
3	Markkinoille tulon ylitsepääsemättömät esteet	17
4	Potentiaalisen kilpailun subjektiivinen arviointi	18
5	Tosiasiallinen ja konkreettinen kyky antaa itsenäinen tarjous	19
5.1	Osakasyhtiöiden tosiasiallinen toiminta Turun seudun joukkoliikenteen markkinoilla yhteistarjouksien antamisajankohtana	19
5.2	Tarjouskilpailu 3/2013	20
5.2.1	Tarjouskilpailun vaatimukset ja kohteiden liikennöinnin toteutus	20
5.2.2	Osakasyhtiökohtainen arviointi	24
5.2.2.1	Jalon Liikenne	24
5.2.2.2	Lehtisen Linja	28
5.2.2.3	Muurinen	32
5.2.2.4	Nyholm	36
5.2.2.5	Savonlinja	40
5.2.2.6	Citybus	43
5.2.2.7	Siirtoajot osakkaiden varikoilta	47
5.2.3	Yhteenveto	50
5.3	Tarjouskilpailu 1/2014	50
5.3.1	Tarjouskilpailun vaatimukset ja kohteen liikennöinnin toteutus	50
5.3.2	Osakasyhtiökohtainen arviointi	53
5.3.2.1	Jalon Liikenne	53
5.3.2.2	Lehtisen Linja	55
5.3.2.3	Muurinen	56
5.3.2.4	Nyholm	58
5.3.2.5	Savonlinja	58
5.3.2.6	Citybus	59
5.3.2.7	Siirtoajot osakkaiden varikoilta	61
5.3.3	Yhteenveto	63
5.4	Tarjouskilpailu 2/2016	63
5.4.1	Tarjouskilpailun vaatimukset ja kohteen liikennöinnin toteutus	63
5.4.2	Osakasyhtiökohtainen arviointi	65
5.4.2.1	Jalon Liikenne	65
5.4.2.2	Muurinen	69
5.4.2.3	Nyholm	73
5.4.2.4	Citybus	76
5.4.2.5	Siirtoajot osakkaiden varikoilta	80
5.4.3	Yhteenveto	81
6	Yhteenveto arvioinnista	82

Taulukot

Taulukko 1. Tarjouskilpailun 3/2013 vaatimukset	20
Taulukko 2. Jalon Liikenteen kalustohankinnat 2010–2019.....	25
Taulukko 3. Lehtisen Linjan kalustohankinnat 2010–2019.....	29
Taulukko 4. Muurisen kalustohankinnat 2010–2019.....	33
Taulukko 5. Nyholmin kalustohankinnat 2010–2019.....	37
Taulukko 6. Savonlinjan kalustohankinnat 2010–2019.....	41
Taulukko 7. Citybusin kalustohankinnat 2010–2019.....	44
Taulukko 8. Osakasyhtiöiden siirtoajat tarjouskilpailussa 3/2013.....	48
Taulukko 9. Tarjouskilpailun 1/2014 vaatimukset	51
Taulukko 10. Osakasyhtiöiden siirtoajat tarjouskilpailussa 1/2014.....	61
Taulukko 11. Tarjouskilpailun 2/2016 vaatimukset	64
Taulukko 12. Osakasyhtiöiden siirtoajat tarjouskilpailussa 2/2016.....	80

Kartat

Kartta 1. Osakasyhtiöiden varikot ja tarjouskilpailun 3/2013 linjat.....	49
Kartta 2. Osakasyhtiöiden varikot ja tarjouskilpailun 1/2014 linjat.....	62
Kartta 3. Osakasyhtiöiden varikot ja tarjouskilpailun 2/2016 linjat.....	81

1 Potentiaalisen kilpailun arvioinnissa huomioon otettavat lähtökohdat

1.1 Kuvaus arvioinnin sisällöstä

1. Tässä liitteessä 1 esitetään Kilpailu- ja kuluttajaviraston arviointi siitä, olisivatko asiassa esillä oleviin Föli-liikenteen tarjouskilpailuihin yhteistarjouksilla osallistuneet yhteisyritysten osakasyhtiöt voineet osallistua kyseisiin tarjouskilpailuihin itsenäisillä tarjouksilla sekä toteuttaa kohteiden liikennöinnin itsenäisesti. TLO:n osakasyhtiöt Jalon Liikenne, Lehtisen Linja, Muurinen, Nyholm, Savonlinja ja Citybus antoivat yhteistarjouksen tarjouskilpailuissa 3/2013 ja 1/2014. LS-Liikennelinjojen osakasyhtiöt Jalon Liikenne, Muurinen, Nyholm ja Citybus antoivat yhteistarjouksen tarjouskilpailussa 2/2016. Tämän potentiaalisen kilpailun arvioinnin oikeudelliset perusteet sekä viraston johtopäätökset arviosta esitetään tarkemmin esityksessä luvuissa 9.5.2 ja 9.5.3.1.
2. Luvussa 1 esitetään potentiaalisen kilpailusuhteen olemassaolon arvioinnin arviointikehikko. Luvussa 2 esitetään markkinoiden toimintaa ja rakennetta koskevat seikat, jotka koskevat kaikkia koskevat kaikkia esityksessä tarkastelun kohteena olevia tarjouskilpailuja (jäljempänä ”tarjouskilpailut”). Luvussa 3 käsitellään arvioinnissa huomioon otettavia mahdollisia ylityspääsemättömiä markkinoille tulon esteitä ja luvussa 4 subjektiivista aikomusta tulla markkinoille. Luvussa 5 arvioidaan osakas- ja tarjouskilpailukohtaisesti, olisiko osakasyhtiöillä ollut tosiasiallinen ja konkreettinen kyky osallistua kolmeen tarjouskilpailuun itsenäisesti. Luvussa 6 esitetään lyhyt yhteenveto arvioinnista.

1.2 Potentiaalisen kilpailun arvioinnin lähtökohdat

3. Yritysten välisen sopimuksen luonnehtiminen tarkoituksensa tai vaikutuksensa perusteella kilpailua rajoittavaksi edellyttää rajoitettavissa olevan kilpailun olemassaoloa. Jos sopimuksen taloudellisen ja oikeudellisen asiayhteyden tarkastelun perusteella asianomaisia yrityksiä ei voida luonnehtia tosiasiallisiksi tai potentiaalisiksi kilpailijoiksi, ei tällaista sopimusta voida myöskään luonnehtia tarkoituksensa tai vaikutustensa perusteella kilpailua rajoittavaksi.¹
4. Yritys, joka ei vielä toimi markkinoilla, on potentiaalinen kilpailija, mikäli sillä on markkinoiden rakenne sekä markkinoiden toimintaa sääntelevän taloudellinen ja oikeudellinen asiayhteys huomioon ottaen – tosiasialliset ja konkreettiset mahdollisuudet päästä kyseessä oleville markkinoille ja kilpailla niillä vakiintuneesti toimivien yritysten kanssa.² Mikäli markkinoille tulolle on esteitä, on arvioitava, ovatko ne ylityspääsemättömiä.³ Arviointi

¹ Asia C-307/18 *Generics v. CMA*, kohdat 30–32. Ks. myös julkisasiamiehen ratkaisuehdotus asiassa C-307/18 *Generics v. CMA*, kohdat 57–58 sekä kohdassa 58 viitattu oikeuskäytäntö ja julkisasiamiehen ratkaisuehdotus asiassa C-591/16 *Lundbeck v. komissio*, kohta 36. Ks. myös esitys, kohta 121 ja sen alaviite 274.

² Asia C-307/18 *Generics v. CMA*, kohdat 36 ja 39; asia C-591/16 *Lundbeck v. komissio*, kohdat 54–55.

³ Asia C-307/18 *Generics (UK) Ltd ym. v. CMA*, kohta 45.

toteutetaan osapuolten yhteistarjouksen antamishetken aikaisten olosuhteiden ja tietoisuuden perusteella.⁴

5. Potentiaalisen kilpailusuhteen toteaminen ei voi perustua pelkkään täysin hypoteettiseen markkinoille tulon mahdollisuuteen. Toisaalta sen toteaminen ei myöskään edellytä sen osoittamista, että tarkastelun kohteena oleva yritys tulee varmasti markkinoille tai että se voi myöhemmin pysyä markkinoilla.⁵ Potentiaalisen kilpailun olemassaolon osoittaminen edellyttää siten ainoastaan sen osoittamista, että yhtiöllä oli tosiasialliset ja konkreettiset mahdollisuudet tulla markkinoille, koska muussa tapauksessa kiistetään kaikki erot tosiasiallisen ja potentiaalisen kilpailun välillä.⁶
6. Esillä olevassa asiassa tulee tehdä kokonaisarvio siitä, olisivatko yhteisyritysten osakasyhtiöt pystyneet toteuttamaan kunkin tarkastellun tarjouskilpailun kohteena olleen palvelun itsenäisesti sekä tarvittaessa hankkimaan palvelun tuottamisen edellyttämät resurssit⁷ ja – näin ollen – antamaan kyseisissä tarjouskilpailuissa itsenäisen tarjouksen siinä vertailutilanteessa, jossa yhteistarjousta ei olisi annettu.
7. Virasto katsoo, että esillä olevassa asiassa potentiaalisen kilpailusuhteen olemassaolon toteaminen ei edellytä, että yhtiön olisi jälkikäteen arvioinnin perusteella todettu kyenneen voittamaan tarjouskilpailun.⁸ Arviolla pyritään vastaamaan kysymykseen siitä, olisiko asianomaisella osakasyhtiöllä ollut mahdollisuus toteuttaa itsenäisesti tarjouskilpailun kohteena oleva liikennöinti. Tarjouksen kilpailukykyisyys on tekijä, joka voidaan korkeintaan ottaa huomioon menettelystä mahdollisesti aiheutuvien tehokkuuksien arvioinnin yhteydessä.⁹

⁴ Asia C-591/16 *Lundbeck v. komissio*, kohdat 66–69. Tuomioistuin toteaa kohdassa 69, että ”seikat, jotka eivät olleet osapuolten tiedossa kyseisen sopimuksen tekohetkellä, eivät nimittäin ole voineet vaikuttaa niiden markkinakäyttäytymiseen ja näin ollen tarjoamaan tietoa (”shedding light on”) siitä, oliko kyseisten yritysten välillä kilpailusuhte sopimuksen tekemisajankohtana vai ei.”

⁵ Asia C-307/18 *Generics v. CMA*, kohta 38. Ks. myös asia C-591/16 *Lundbeck v. komissio*, kohta 63. Ks. myös esitys, kohta 122.

⁶ Asia C-591/16 *Lundbeck v. komissio*, kohta 63.

⁷ Joukkoliikenteen tuottamisen kannalta olennaisimpia resursseja ovat tarjouskilpailun vaatimukset täyttävä kalusto, kuljettajat sekä joukkoliikenteen harjoittamiseen soveltuva varikko.

⁸ LS-Liikennelinjat on esittänyt 30.4.2021 antamassaan vastineessa viraston 15.2.2021 päivätystä päätös- ja seuraamusmaksuesitysluonnoksesta (jäljempänä ”LS-Liikennelinjojen vastine”), että potentiaalisen kilpailijan arvioinnissa ”kyse ei ole siitä, onko epäilyillä bussiyrityksillä ollut mahdollisuudet tarjota kyseistä kolmea kohdetta joko yksin tai pienempinä tarjousyhteinliittyminä --, vaan siitä, olisiko yksin annettu tarjous kilpailukykyinen ja voisiko sillä realistisesti arvioiden voittaa tarjouskilpailun.”, ks. LS-Liikennelinjojen vastineen liite 1, oikeudellinen asiantuntijalausunto, s. 27. Jalon Liikenne, Muurinen, Nyholm ja Citybus ovat esittäneet 30.4.2021 viraston 15.2.2021 päivätystä päätös- ja seuraamusmaksuesitysluonnoksesta antamissaan vastineissa (jäljempänä ”Jalon Liikenteen vastine”, ”Muurisen vastine”, ”Nyholmin vastine” ja ”Citybusin vastine”), että ”julkisissa hankinnoissa kilpailun kohde on kuitenkin hankintasopimus ja [t]ällöin konkreettinen kyky tulla markkinoille on ensisijaisesti kykyä tehdä kilpailukykyinen tarjous ja näin voittaa itselleen hankintasopimus.”, ks. Jalon Liikenteen vastine, s. 5, kohta 7; Muurisen vastine, s. 5, kohta 7; Nyholmin vastine, s. 5, kohta 7; ja, Citybusin vastine, s. 5, kohta 7. Mainittujen osakkaiden vastineet vastaavat sisällöltään toisiaan ja keskeiset arviointikehiköön kohdistuvat vastaväitteet ovat kaikilla osakkailla samat.

⁹ Ks. esitys, kohta 124 oikeuskäytäntöviittauksineen ja liite A.56 LS-Liikennelinjojen vastineen liite 2, taloudellinen asiantuntijalausunto, jossa arvioidaan asianosaisten esittämää tehokkuuspuolustusta. Ks. myös LS-Liikennelinjojen vastineen liite, 1

8. Potentiaalisen kilpailusuhteen olemassaoloa koskevan arvioinnin kannalta ratkaisevaa ei myöskään ole se, onko kilpailua rajoittava yhteistarjous ollut yksittäiselle osakasyhtiölle taloudellisesti kannattavampi ja/tai rationaalisempi toimintatapa kuin toimiminen itsenäisesti.¹⁰
9. Asian ominaispiirteet huomioon ottaen virasto on katsonut tarkoituksenmukaiseksi tehdä kattavan ja yksityiskohtaisen arvioinnin, joka muodostuu seuraavista osatekijöistä: (i) arvio ylitsepääsemättömistä markkinoille tulon esteistä, (ii) arvio subjektiivisesta aikomuksesta tulla markkinoille (iii) tarjouskilpailukohtainen arvio kunkin osakasyhtiön kyvystä tuottaa kyseessä olevan tarjouskilpailun kohteena ollut liikennöinti itsenäisesti.
10. Arvioitaessa osakasyhtiöiden kykyä tuottaa itsenäisesti tarjouskilpailujen kohteena olleet liikennöintipalvelut, on tarkoituksenmukaista tarkastella osakasyhtiöiden resurssitilannetta kokonaisvaltaisesti sekä yhteistarjousten antamisen että kohteiden liikennöinnin alkamisen ajankohtana. Kalustohankintoja koskevia tietoja on tarkasteltu myös näitä ajankohtia laajemmin.¹¹ Näin arvioinnissa on mahdollista ottaa huomioon osakasyhtiöiden – myös yhteistarjouksilla voitettujen tarjouskilpailujen kohteiden liikennöintiä varten – tekemät hankinnat, sillä niiden voidaan katsoa osoittavan osakkaiden investointikykyä ja -käyttäytymistä.
11. Virasto on ottanut kokonaisarviossaan huomioon myös sen tosiseikan, että osakkaiden yhteistyö yhteisyrityksissä on jatkunut pitkään ja osa osakkaista ei ole koskaan osallistunut joukkoliikenteen tarjouskilpailuihin itsenäisesti.¹² Osakkaiden liiketoiminnasta ei ole yksiselitteisesti erotettavissa, mitä osaa joukkoliikenteen resursseista osakkaat käyttävät yhtäältä omaa itsenäistä liiketoimintaansa ja toisaalta yhteisyrityksissä toteutettua yhteistyötä varten. Arvioidessaan osakkaiden olemassa olevia resursseja virasto on kuitenkin ottanut arvioinnissaan huomioon muut,

oikeudellinen asiantuntijalausunto, s. 27–28, joissa todetaan, että potentiaalisen kilpailun arvioinnissa menestyksellisen liiketoiminnan tavoittelun edellytyksien huomioimatta jättäminen johtaa todennäköisesti tehokkuuden vähenemiseen Föli-markkinoilla. Muurinen, Nyholm, Citybus ja Jalon Liikenne ovat myös vastineissaan katsoneet, että "[s]trategiaa, jossa toimitaan suuren yksikön alihankkijana, voidaan pitää perusteltuna myös siksi, että TLO oli pitkän liikennöintiperinteensä perusteella osoittautunut tehokkaaksi ja kykeneväksi merkittäviin kustannussäästöihin -- ja alihankintaa hyödyntävä yksikkö voi merkittävästi pientä yritystä suuremmalla todennäköisyydellä vastata kohonneisiin linjaliikenteen vaatimuksiin taloudellisesti kestäväällä tavalla". Ks. Jalon Liikenteen vastine, s. 16, kohta 54; Muurisen vastine, s. 16, kohta 54; Nyholmin vastine, s. 15, kohta 52; ja Citybusin vastine, s. 16, kohta 54.

¹⁰ Ks. esitys, kohta 123 oikeuskäytäntöviittauksineen. LS-Liikennelinjat on esittänyt vastineessaan, että "Tällainen [viraston toteuttama] ex post -tarkastelu ei kuitenkaan osoita, mikä sallituista ja mahdollisista vaihtoehtoista oli liiketaloudellisesti kannattavin ja rationaalisin toimintalinja niissä olosuhteissa, jotka vallitsivat riidanalaisia tarjouksia jätettäessä 2013, 2014 ja 2016", ks. LS-Liikennelinjojen vastineen liite 1, oikeudellinen asiantuntijalausunto, s. 7.

¹¹ Osakkaiden tekemien kalustohankintojen tarkastelusta, ks. luvut 5.2.2 5.3.2 5.4.2 osakaskohtaisista arvioinneista. Ks. myös kohta 21, alaviite 35.

¹² Jalon Liikenne, Muurinen, Nyholm ja Citybus eivät ole koskaan osallistuneet Fölin tarjouskilpailuihin itsenäisesti, ks. esitys, luku 7.1 osakasyhtiöistä ja niiden liiketoiminnasta. Kaikki osakasyhtiöt kuitenkin tosiasiaassa toimivat Föli-markkinoilla, ks. luku 5.1 Ks. myös esitys, luvut 8.2 ja 8.3 osakkaiden yhteistyöstä TLO:ssa ja LS-Liikennelinjoissa.

yhteistyön ulkopuoliset osakasta velvoittavat ja sen resursseja sitovat joukkoliikenteen sopimukset.¹³

2 Markkinoiden rakenne ja niiden toimintaa sääntelevä taloudellinen ja oikeudellinen asiayhteys

2.1 Huomioon otettavia seikkoja tarjouksen antamisesta ja kannattavuudesta

12. Potentiaalista kilpailusuhdetta koskevassa oikeuskäytännössä on katsottu, että taloudellisesti elinkelpoisen strategian mukainen markkinoille tulo on kyettävä tekemään taloudellisesti siedettävien kustannuksin.¹⁴ Riskinotto- ja riskinkantokyvyn tarkastelu kuuluu potentiaalisen kilpailusuhteen olemassaolon ja itsenäisen tarjoamisen mahdollisuuden arviointiin. Tarkastelussa tulee kuitenkin ottaa huomioon, että riski tarjouskilpailun häviämisestä kuuluu tavanomaiseen kilpailuun.¹⁵
13. Tilaajan käyttämässä bruttokustannusmallissa liikennöitsijöille maksettiin tarjouskilpailun perusteella määräytyvä liikennöintikorvaus. Tarjouskilpailun voittaja vastasi itse tuottamansa liikennöintipalvelun kannattavuudesta tarjoamallaan tarjoushinnalla. Tarjouskilpailun voittajan ei tarvinnut kantaa taloudellista riskiä asiakasmääristä tai kertyneistä lipputuloista.¹⁶
14. Virasto on ottanut arvioinnissaan huomioon osakasyhtiöiden liikevaihdon sekä tarjouskilpailun voittaneen tarjouksen vuotuisen arvon välisen suhteen.¹⁷ Viraston selvitysten perusteella Fölin tarjouskilpailuihin osallistuu sekä pieniä paikallisia liikenteenharjoittajia että isoja kansallisia tai kansainvälisiä yhtiöitä.¹⁸ Tarjouskilpailujen arvo suhteessa siihen osallistuneiden yhtiöiden liikevaihtoon vaihtelee muutaman ja noin 50 prosentin välillä.¹⁹ Liikevaihdoltaan pienemmät, paikalliset

¹³ Ks. esimerkiksi Tanskan kilpailuviranomaisen suuntaviivat yhteistarjousten arvioinnista 11.12.2020, s. 26–27, saatavissa: <<https://www.en.kfst.dk/media/t1lmhwt/20201211-guidelines-on-joint-bidding.pdf>>, vierailtu 19.8.2021.

¹⁴ Asia T-472/13 *Lundbeck*, kohdat 100 ja 104. Ks. myös asia T-691/14 *Servier* ym., kohta 340 ja siinä viitattu oikeuskäytäntö (valitus vireillä). Ks. myös esitys, kohta 123 oikeuskäytäntöviittauksineen.

¹⁵ Ks. esitys, kohta 124.

¹⁶ Ks. esitys, kohta 23. Ks. myös LS-Liikennelinjojen vastineen liite 1, oikeudellinen asiantuntijalausunto, s. 2, jossa todetaan, että tarjouskilpailun voittaja vastaa itse liikennöinnin kannattavuudesta tarjoamallaan sopimuskorvauksella.

¹⁷ Tarjouskilpailun vuosittainen arvo on tarjouskilpailun voittaneen tarjouksen euromääräinen arvo (euroa/vuosi). Hinta on laskettu kertomalla yhteistarjouksella tarjotut yksikköhinnat tilaajan tarjouspyynnön liitteessä arvioimilla yhden vuoden suorite-määrillä, ks. esim. liite F.197 Tarjouskilpailun 3/2013 ratkaisu, s. 5–7. Tarjouskilpailun arvo kuvastaa realistisesti tarjouskilpailun kokoa ja laajuutta esimerkiksi kalustovaatimusten ja liikennöintimäärän osalta. Tilaaja ei ole esittänyt tarjouspyynnöissä arviota kohteiden arvosta. Virasto esittää yhtiön liikevaihdon siltä tilikaudelta, jonka aikana tarjous tuli antaa ja hankintapäätös tehtiin.

¹⁸ Ks. tältä osin esitys, kohta 24.

¹⁹ Fölin tarjouskilpailujen ratkaisut löytyvät joukkoliikennelaatukunnan verkkosivuilta, saatavissa: <<https://ah.turku.fi/tksjlk/wel-come.htm>>, vierailtu 10.9.2021. Tarjouskilpailuun osallistuneiden liikenteenharjoittajien liikevaihdot on katsottu Alma Talent -tietopalvelusta siltä tilikaudelta, joka oli voimassa tarjouskilpailun tarjouksenantoa hetkellä. Tarjouskilpailussa 2/2016 tilaaja arvioi, että täyttääkseen hankinnan kokoon ja laatuun nähden taloudelliset edellytykset hankinnan suorittamiseksi tarjoajalla piti olla vähintään miljoonan euron liikevaihto, liite F.211 Tarjouspyyntö 2/2016, s. 13. Tarjouskilpailun voittaneen LS-

liikenteenharjoittajat ovat osallistuneet myös tarjouskilpailuihin, joiden vuotuinen arvo on ollut lähes yhtä suuri tai suurempi kuin yhtiön saman vuoden liikevaihto.²⁰ Tarjouskilpailut eivät luvuissa 5.2.2 5.3.2 ja 5.4.2 esitetyn mukaisesti olleet arvoltaan yli puolta osakkaiden kilpailutusvuoden liikevaihtoista (pl. Lehtisen Linja tarjouskilpailussa 3/2013 kohteen 3 osalta).

15. Tarjouskilpailuun osallistumisesta aiheutuvia kustannuksia arvioitaessa tulee ottaa huomioon, että osakkailla on ollut tarjouskilpailuissa annettujen yhteistarjouksien aikaan hallussaan liikennöinnin edellyttämiä resursseja. Lisäksi liikennöinnin toteuttamisen edellyttämät investoinnit olisi tullut tehdä vasta tarjouskilpailun voittamisen jälkeen,²¹ joten uponneita kustannuksia aiheutuisi pääasiallisesti ainoastaan tarjouksen laatimisesta.

2.2 Liikennöinnin toteuttamiseen tarvittavien resurssien arviointi

2.2.1 Kalusto ja kalustohankinnat

16. Tilaaaja määrittelee ja asettaa tarkat vaatimukset liikennöinnissä käytettävälle kalustolle. Liikenteenharjoittajat tekevät joukkoliikenteen kalustohankintoja tavanomaisesti voimassa olevien liikennöintisopimuksien tai voittamiensa tarjouskilpailujen mukaisesti siten, että kaluston määrä, ikä ja laatu olisivat optimaalisessa suhteessa liikenteenharjoittajaa velvoittavien liikennöintisopimuksien kalustoa koskevien ehtojen kanssa. Liikenteenharjoittajilla ei tavanomaisesti ole hallussaan sellaista kalustoa, joka olisi hankittu ilman sille kohdennettua käyttötarkoitusta.²²
17. Tilaaaja julkaisee tarjouspyynnön yleensä muutamaa kuukautta ennen tarjousten antamisen määräaika. Tarjouskilpailussa 3/2013 oli noin

Liikennelinjojen tarjous oli 2 765 206 euroa/vuosi, toiseksi tulleen Turkubusin tarjous oli 2 831 416 euroa/vuosi ja kolmanneksi tulleen Savonlinjan tarjous oli 3 061 927 euroa/vuosi, liite F.216 Tarjouskilpailun 2/2016 ratkaisu, s. 2–3. Tilaaaja laski tarjoushinnat kertomalla tarjouspyynnön liitteessä ilmoittamansa arvioidut vuosittaiset suoritelmäärät tarjotuilla yksikköhinnoilla, ks. liite F.214 Tarjouspyyntö 2/2016, liite 5, s. 39. Alma Talent, Asiakastieto -palvelusta (maksullinen) haetut esityksessä ja tässä liitteessä 1 viitatu tiedot ovat julkisia ja julkisesti saatavilla.

²⁰ Esimerkiksi Turkubus Oy osallistui vuonna 2016 kahteen Fölin tarjouskilpailuun (1/2016 ja 2/2016), joiden vuosittainen arvo vastasi lähes yhtiön vuoden 2016 liikevaihdon määrää. Ks. myös liite C.127 Turkubus Oy:n kuuleminen 29.11.2017, s. 18, jossa Turkubus Oy:n edustaja G toteaa, että yhtiön osallistuminen tarjouskilpailuihin, joiden arvo vastaa yhtiön vuotuista liikevaihtoa, on "aikamoinen ponnistus". Tilaaaja on myös arvioinut, että Naantalien liikennettä koskeneessa tarjouskilpailussa 3/2014 paikallisella toimijalla I & T Päivölä Oy:llä olisi ollut todelliset mahdollisuudet hankkia tarjouspyynnössä edellytetty kalusto ja toteuttaa liikennöinti, ks. Liite F.183 Muistio puhelinkeskustelusta 24.2.2015 (KKV, tilaaja), s. 2. Tarjouskilpailun 3/2014 hankintapäätös tehtiin 20.8.2014 ja kohteiden voittaneiden TLO:n tarjouksien vuotuinen arvo oli kohteessa 1 noin 327 000 euroa/vuosi ja kohteessa 2 noin 215 000 euroa/vuosi. Tarjouskilpailun 3/2014 hankintapäätös tehtiin 20.8.2014 ja kohteiden voittaneiden TLO:n tarjouksien vuotuinen arvo oli kohteessa 1 noin 327 000 euroa/vuosi ja kohteessa 2 noin 215 000 euroa/vuosi, ks. joukkoliikennelautakunnan verkkosivut, saatavissa: <<https://ah.turku.fi/tksjlk/2014/0820010x/3123366.htm>>, vierailtu 10.9.2021. I & T Päivölä Oy: vuoden 2014 liikevaihdon määrä oli noin 418 000 euroa, ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 1539947-2, I & T Päivölä Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.7.2013–30.6.2014. Vuonna 2015 yhtiön liikevaihto oli enää noin 300 000 euroa, ks. tilinpäätös tilikaudelta 1.7.2014–30.6.2015.

²¹ Ks. jäljempänä kohta 22.

²² Esim. liite A.14 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 6: "Tyypillisesti kalustoa ostetaan [Nyholmin liikesalaisuus:]".

kuukausi aikaa antaa tarjous²³, tarjouskilpailussa 1/2014 noin puolitoista kuukautta ja tarjouskilpailussa 2/2016 noin kolme ja puoli kuukautta.²⁴ Liikenteenharjoittajilla on tapana neuvotella kaluston hankintaan liittyvistä rahoitusjärjestelyistä rahoituslaitosten kanssa jo ennen tarjouskilpailuun osallistumista.²⁵ Tarjoajan ei ole välttämätöntä yksilöidä kalustoa täsmällisesti tarjousta antaessaan.²⁶ Liikenteenharjoittajalla on kuitenkin oltava riittävästi aikaa hankkia tarvitsemansa kalusto, joten tarjouskilpailun hankintapäätöksen ja liikennöinnin aloittamisen välinen aika on yleensä useita kuukausia.²⁷

18. Tarjouskilpailun voitettuaan liikenteenharjoittaja hankkii käytetyn kaluston tavanomaisesti käteisostona tai rahoituksen turvin.²⁸ Käytettyä kalustoa vapautuu markkinoille, kun liikenteenharjoittajat myyvät tarpeettomaksi jäänyttä kalustoaan.²⁹ Liikenteenharjoittajat hankkivat uudet linja-autot yleensä niitä valmistavien yhtiöiden tarjoamilla rahoitussopimuksilla tai pankkien tarjoamalla lainarahoituksella.³⁰ Liikenteenharjoittajat voivat myös vuokrata uusia joukkoliikenteen linja-autoja valmistajilta erityyppisillä leasing-sopimuksilla.³¹
19. Osamaksurahoitusten ja leasing-sopimusten ehtona on usein kattavien vakuutusten ottaminen, joten kalusto on hyvin suojattu sekä liikenteenharjoittajien että rahoittajien riskienhallinnan näkökulmasta.

²³ Kyseisestä hankinnasta kuitenkin julkaistiin ennakoilmoitus noin neljä kuukautta ennen tarjouskilpailun määräaikaa, liite F.186 Tarjouspyyntö 3/2013, s. 3.

²⁴ Ks. esitys, kohdat 44, 48 ja 53.

²⁵ Ks. esim. liite C.127 Turkubus Oy:n kuuleminen 29.11.2017, s. 14. LS-Liikennelinjat on esittänyt vastineessaan, että virasto ei voi katsoa yhtiötä potentiaalisesti kilpailijaksi, mikäli liikennöitsijän ei ole ollut mahdollista saada lupausta rahoituksen saamisesta ennen tarjouksen jättämistä, ks. LS-Liikennelinjojen vastine, s. 67, kohta 308. Koska potentiaalisen kilpailusuhteen olemassaolon tarkastelu on jälkikäteistä, ei viraston ole käytännössä mahdollista todentaa varmuudella, olisiko kukin osakasyhtiöistä todella saanut rahoituslupauksen kalustohankinnoille. Virasto on kuitenkin arvioinut jokaisen osakasyhtiön lainansaantimahdollisuuksia toteutuneille kalustohankinnoille ajalla 2010–2019 ja tarkastellut niiden ehtoja. Lisäksi, kuten kohdassa 18 tuodaan esille, on kalustohankintoja mahdollista tehdä myös leasing-vuokrauksen nojalla.

²⁶ Ks. esim. liite F.194 TLO:n tarjous tarjouskilpailu 3/2013 kohde 1, s. 10, jossa TLO toteaa tilaajalle toimittamassaan tarjouksen liitteenä olevassa kalustoluettelossa ”3 kpl tarjouspyynnön mukaista uutta autoa (Euro 6)” ja ”3 kpl tarjouspyynnön minimivaatimukset täyttävää käytettyä autoa”.

²⁷ Ks. kohdat 51, 168 ja 223.

²⁸ Osakasyhtiöt ovat hankkineet noin puolet käytettynä hankitusta kalustostaan käteisostona ja noin puolet pankkien myöntämällä osamaksurahoituksilla. Ks. tarkemmat tiedot hankintatavoista yhtiökohtaisista arvioista luvuista 5.2.2, 5.3.2 ja 5.4.2.

²⁹ Ks. esimerkiksi liite E.163 Lehtisen Linjan kalustoluettelo Traficom. Lehtisen Linja on ostanut ja jälleenmyynyt vuosien 2010–2019 aikana yli sata joukkoliikenteen linja-autoa. Lehtisen Linja on tuonut kalustoa myös muista Pohjoismaista, ks. liite A.5 Lehtisen Linjan vastaus selvityspyyntöön 10.7.2019, s. 8. Joukkoliikenteeseen soveltuvan linja-auton jälleenmyyntihinta neljän-viiden käyttövuoden jälkeen on noin puolet linja-auton alkuperäisestä hankintahinnasta. Viraston havainto perustuu kootusti osakasyhtiöiden kalustotietoihin, ks. esim. liite A.34 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 55–56.

³⁰ Scania Suomi Oy:n ja Volvo Finland Ab:n tarjoamat rahoitustuotteet ovat osamaksurahoitus, rahoitus- ja huoltoleasing. Esi-tyksen kohteena olevat osakasyhtiöt ovat rahoittaneet kalustonsa hankinnan lähinnä pankkien tarjoamilla osamaksurahoituksilla. Osamaksurahoituksessa linja-auto on liikenteenharjoittajan käyttöomaisuutta ja näkyy yhtiön taseessa. Linja-auto on rahoituksen reaali- vakuutena koko laina-ajan, joka vastaa myös useimmiten joukkoliikenteen sopimuksen kestoa. Ks. liite E.160 Muistio puhelinkeskustelusta 7.3.2019 (KKV, Volvo); ja liite E.161 Muistio puhelinkeskustelusta 1.3.2019 (KKV, Scania Oy).

³¹ Leasing-vuokrauksessa valmistaja omistaa linja-auton, ja sopimuksen päätyttyä jälleensarvovastuu on valmistajalla. Leasing-vuokrauksessa huolto- ja korjausvastuu on yleensä myös valmistajalla, ja vuokraus vastaa useimmiten joukkoliikenteen sopimuksen kestoa. Leasing-rahoitus eroaa edellä mainitusta vuokrauksesta siten, että sopimuskauden lopussa kaluston jälleensarvo on yleensä niin pieni, että se kannustaa asiakasta lunastamaan auton jälleensarvohintaan. Leasing-rahoituksessa myös huolto- ja korjausvastuu on yleisimmin asiakkaalla. Ks. liite E.160 Muistio puhelinkeskustelusta 7.3.2019 (KKV, Volvo), s. 2; ja liite E.161 Muistio puhelinkeskustelusta 1.3.2019 (KKV, Scania Oy), s. 2–3.

Rahoitusehtojen, kuten käsirahan tai muiden vakuuksien määrä riippuu rahoittajan tekemästä liikenteenharjoittajan riskiluokituksesta. Rahoituslaitokset pitävät julkisia tahoja usein luotettavina tulonlähteinä liikenteenharjoittajille, joten ne arvioivat riskin liikenteenharjoittajien maksuvelvoitteiden laiminlyönnistä suhteellisen alhaiseksi.³² Lisäksi rahoitussopimusten kesto vastaa tavanomaisesti liikennöintisopimusten kestoja, jolloin liikenteenharjoittajien on mahdollista kuolettaa kalustohankinnoista aiheutuvat kustannukset ennen liikennöintisopimusten päättymistä ja näin myös ottaa hankinnoista aiheutuvat kustannukset huomioon tarjouksen hinnoittelussa.³³

20. Virasto on arvioinut osakasyhtiöiden kykyä osallistua tarjouskilpailuun ja täyttää tarjouspyynnöissä asetetut kalustovaatimukset sekä osakasyhtiöillä jo olleen kaluston perusteella että sen perusteella, millaisia mahdollisuuksia yhtiöillä voidaan katsoa olleen tehdä kalustohankintoja.
21. Tarjouskilpailujen vaatimukset täyttäneen kaluston määrää virasto on arvioinut paitsi tarjoustenantohetkellä³⁴ myös kohteiden liikennöinnin alkamisajankohtana. Toteutuneita kalustohankintoja virasto on tarkastellut edellä mainittuja ajankohtia laajemmin.³⁵ Sillä, että tosiasiaassa osakasyhtiöiden jo omistama kalusto on ollut käytössä esimerkiksi yhteisyritysten nimissä harjoitetun joukkoliikenteen tuottamista varten, ei ole merkitystä arvioitaessa osakasyhtiöiden itsenäistä tarjouksentekomahdollisuutta tarkasteltavana olevissa tarjouskilpailuissa. Mikäli osakasyhtiöllä on ollut tarjouskilpailussa edellytetyn lukumäärän verran siinä vaaditun kaltaista kalustoa esimerkiksi yhteisyritysten voittamaa liikennöintiä varten, tämän voidaan katsoa osoittavan osakasyhtiön kykyä harjoittaa tarjouskilpailussa kilpailutetun kaltaista liikennettä ja tehdä siihen soveltuvia kalustohankintoja. Tällöin myöskään vaaditun kaluston määrää suhteessa osakasyhtiön kalustoresursseihin ei voida pitää poikkeuksellisenä yhtiön liiketoimintaan nähden.

³² Ks. liite E.161 Muistio puhelinkeskustelusta 1.3.2019 (KKV, Scania Oy), s. 2.

³³ Ks. liite E.161 Muistio puhelinkeskustelusta 1.3.2019 (KKV, Scania Oy), s. 2; ja liite E.160 Muistio puhelinkeskustelusta 7.3.2019 (KKV, Volvo), s. 2.

³⁴ Virasto esittää kalustomäärät tarjouskilpailussa 1/2014 ainoastaan kohteen liikennöinnin alkamishetkeltä kilpailutuksen ja kohteen liikennöinnin välisen poikkeuksellisen lyhyen ajan vuoksi, ks. tältä osin kohdat 168–169 ja osakaskohtaiset arvioinnit luvuista 5.3.2.1 5.3.2.3 5.3.2.6

³⁵ Ks. asia C-591/16 *Lundbeck v. komissio*, kohta 67, jossa tuomioistuimien toteaa, että ”kaikki kyseisen sopimuksen tekemisen ajankohtaa edeltävät, sen aikaiset ja jopa sen jälkeiset todisteet voidaan ottaa huomioon, jos osoittautuu, että se on luonteeltaan sellainen, että se selventää, oliko kyseisen sopimuksen tekemisen ajankohtana asianomaisten yritysten välillä kilpailusuhdetta vai ei”. Osakasyhtiöiden resurssien kokonaisarvioinnissa virasto on tarkastellut kalustohankintojen määrää myös ennen tarjouksenantohetkeä ja liikennöinnin alkamisajankohdan jälkeiseltä ajalta. Tarkastelun voidaan katsoa osoittavan osakasyhtiöiden investointikykyä ja -käyttäytymistä ja siten vahvistavan viraston arviota osakasyhtiöiden kyvystä tehdä tarjouskilpailun kohteena olleen liikenteen tuottamisen mahdollisesti edellyttämät investoinnit ja – näin ollen – myös arviota potentiaalisen kilpailusuhteen olemassaolosta rikkomusajana. Ks. myös edellä kohta 10, alaviite 11. Osakasyhtiöt ovat harjoittaneet joukkoliikenteen lisäksi myös tilausajoliikennettä (pl. Savonlinja), joten arviointiin on sisällytetty tilausajokalustoa koskevia tietoja. Tilausajoliikennettä varten tehdyt hankinnat osoittavat liikenteenharjoittajan kykyä ja halukkuutta tehdä kalustoinvestointeja tarvittaessa. Osakkaat (pl. Savonlinja) ovat hankkineet yhteistyön seurauksena uusia joukkoliikenteeseen soveltuvia linja-autoja vain vähäisessä määrin, joten esim. rahoitusmarginaalien tarkastelua varten virasto on katsonut tarpeelliseksi ottaa linja-autojen tietoja huomioon laajemminkin.

22. Virasto on arvioinut osakasyhtiöiden mahdollisuutta tehdä kalustohankintoja sekä maksu- ja investointivalmiutta tarkastelemalla seuraavia seikkoja:
- joukko- ja tilausajoliikenteen kalustohankintojen määrä vuosina 2010–2019;
 - kalustohankintoja koskevien rahoitussopimusten määrä;
 - yhtiön saaman osamaksurahoituksen rahoitusmarginaali;
 - yhtiön **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]** linja-autoista, jotka on hankittu yhteisyritysten nimiin ja luovutettu osakasyhtiön hallintaan;
 - talouden tunnusluvut: vakavaraisuutta osoittava omavaraisuusaste³⁶ ja maksuvalmiutta osoittava current ratio³⁷ tarjouskilpailun järjestämisvuonna ja liikenteen alkamisvuonna; ja
 - yhtiön tulos³⁸.
23. Yhteisyrityksissä tehdyt kalustohankinnat ovat heijastuneet osakasyhtiöissä hankitun kaluston määrään. TLO:n ja LS-Liikennelinjojen osakasyhtiöt ovat hankkineet tarjouskilpailuissa 1/2014 ja 2/2016 vaaditut uudet linja-autot yhteisyritysten nimiin, mutta kalusto oli jäljempänä kohdissa 171 ja 225 kuvastusti osakasyhtiöiden hallinnassa. Tämän kaltainen toimintamalli osaltaan selittää, miksi jäljempänä esitetyissä osakkaiden itsenäisiä kalustohankintoja kuvaavissa taulukoissa uuden joukkoliikenteen kaluston määrä on vähäinen.³⁹ Osakasyhtiöiden hankkiman käytetyn joukkoliikenteen kaluston määrä on taulukoissa puolestaan korkea, etenkin siihen nähden, että ne eivät ole koskaan osallistuneet itsenäisesti joukkoliikenteen tarjouskilpailuihin (pl. Savonlinja ja Lehtisen Linja)⁴⁰.

³⁶ Erinomainen yli 50 %; Hyvä 35–50 %, Tyydyttävä 25–35 %; Välttävä 15–25 %; Heikko alle 15 %.

³⁷ Erinomainen yli 2,5; Hyvä 2–2,5; Tyydyttävä 1,5–2; Välttävä 1–1,5; Heikko alle 1. Toimialaluokituksessa paikallisliikenteen (4931) current ratio -arvo on vaihdellut vuosina 2010–2019 välillä 0,7–1,0.

³⁸ Virasto esittää yhtiön tuloksen siltä tilikaudelta, jonka aikana tarjous tuli antaa ja hankintapäätös tehtiin, ja kahdelta sitä edeltävältä tilikaudelta. Viraston esittämä luku on tuloslaskelmassa esitetty liike-tulos, joka kertoo, kuinka paljon varsinaisen liiketoiminnan tuotoista on jäänyt jäljelle ennen rahoituseriä ja veroja.

³⁹ Yhteistyön vaikutusta osakasyhtiöiden kalustohankintoihin osoittaa myös se, että Savonlinja, joka on osallistunut itsenäisesti tarjouskilpailuihin, päinvastoin hankki suuren määrän uusia linja-autoja näiden itsenäisesti voittamiensa tarjouskilpailujen koh-teiden liikennöintiä varten, ks. Taulukko 6.

⁴⁰ Ks. taulukot 2–7.

2.2.2 Kuljettajat

24. Henkilöstökustannukset ovat muodostaneet noin 50 prosenttia tarjouskilpailujen kohteiden liikennöinnin kokonaiskustannuksista.⁴¹ Tilaaaja ei ole määritellyt tai arvioinut tarjouspyynnöissä, kuinka monta kuljettajaa liikennöinnin toteuttamiseen tarvitaan.⁴² TLO:ssa ja LS-Liikennelinjoissa on arvioitu vaadittavien kuljettajien määrä ja palkkakustannukset tarjouspyynnöissä ilmoitettuihin vuotuisiin liikennöintitunteihin perustuen lisäämällä niihin arviot siirtoajoihin kuluva ajasta.⁴³
25. Osakasyhtiöt olisivat voineet osallistua tarjouskilpailuun itsenäisesti, vaikka niillä ei olisi tarjouksenantohetkellä ollut riittävää määrää kuljettajia tarjouskilpailun kohteena olleiden liikennöintipalvelujen tuottamiseen, sillä kyseinen kuljettajahenkilökunta olisi joka tapauksessa tullut palkata vasta tarjouskilpailun voiton varmistuttua. Liikenteenharjoittajat eivät ole pääsääntöisesti voineet vaikuttaa kuljettajien määrään (työ)markkinoilla. Föli-liikenteessä tilaaaja on myös edellyttänyt kaikkia tarjoajia sitoutumaan linja-autohenkilökunnan työehtosopimukseen. Sen mukaan tarjouskilpailun voittaneen liikenteenharjoittajan on tullut palkata tarvitsemansa uudet työntekijät tarjoamalla työtä ensisijaisesti tarjouskilpailun liikennöintikohteita aiemmin liikennöineen liikenteenharjoittajan työntekijöille.⁴⁴ Koska työntekijöiden saatavuuteen vaikuttavat edellä mainitut seikat ovat olleet samat kaikille liikenteenharjoittajille, voidaan osakasyhtiöiden mahdollisuuksia palkata tai vuokrata lisähenkilöstöä pitää yhteneväisinä.
26. Arvioidessaan osakasyhtiöiden kykyä osallistua tarjouskilpailuihin itsenäisesti, virasto on tarkastellut, kuinka paljon osakasyhtiöillä on ollut kuljettajia käytössään tarjouskilpailujen tarjouksenantohetkellä ja kohteiden liikennöinnin alkamisajankohtana.⁴⁵ Lisäksi virasto on tarkastellut, kuinka

⁴¹ TLO:ssa on laskettu tarjouskilpailussa 3/2013 palkkakustannuksien määräksi noin [AOJULK2 LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus: ██████████]. LS-Liikennelinjat on laskenut tarjouskilpailussa 2/2016 palkkakustannuksiksi noin [AOJULK2 LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus: ██████████] tarjoushinnasta. Asiaa selvitettyä TLO on myös arvioinut, että palkkakustannukset olisivat 50–60 % liiketoiminnan kuluista, ks. liite A.27 TLO:n lisäselvitys 12.11.2019, s. 8.

⁴² Tilaaaja on kuitenkin ilmoittanut tarjouspyynnön liitteissä arvion vuotuisista liikennöintitunneista, joiden perusteella tarjoajat ovat voineet arvioida henkilöstökustannuksiaan, ks. esim. liite F.205 Päivitetty tarjouspyyntö 1/2014, liite 5, s. 14.

⁴³ Ks. jäljempänä kohta 33. TLO:ssa ja LS-Liikennelinjoissa on käytetty laskelmissa "oikaistuja tunteja", jotka sisältävät tilaajan ilmoittamat liikennöintitunnit sekä siirtoajoihin kuluva ajan, ks. liite A.28 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, osa 1, s. 7. Yhteisyrityksissä on laskettu tarvittavien kuljettajien lukumäärä [AOJULK2 LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus: ██████████]

██████████], ks. esim. liite B.68 TLO:n tarjouslaskelma tarjouskilpailussa 3/2013_1. TLO:ssa ja LS-Liikennelinjoissa on käytetty samankaltaista tarjouslaskelmapohjaa, ks. esim. edellä mainittu TLO:n tarjouslaskelma, liite B.68 TLO:n tarjouslaskelma tarjouskilpailussa 3/2013_1; ja LS-Liikennelinjojen tarjouslaskelma tarjouskilpailuun 2/2016, liite A.36 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018", s. 128–130.

⁴⁴ Ks. tarjoajia velvoittavat työehtosopimuksen säädökset tarjouskilpailun liiteasiakirjoista numero 4, esim. liite F.213 Tarjouspyyntö 2/2016, liite 4, s. 4.

⁴⁵ Tiedot koko yhtiön henkilöstöstä on selvitetty vuositason liikennöinnin alkamisvuodelta, joten tarjouskilpailuissa 3/2013 ja 1/2014 lukuja on arvioitu vuoden 2014 osalta ja tarjouskilpailussa 2/2016 vuoden 2017 osalta. Tarjouskilpailujen kohteiden liikennöinnin alkamisajoista ks. esitys, kohdat 45, 49 ja 54. LS-Liikennelinjat on todennut vastineessaan, että tilausajoliikennettä

paljon osakasyhtiöt ovat käyttäneet kuljettajiaan TLO:n tai LS-Liikennelinjojen nimissä tuotetussa liikenteessä.⁴⁶ Kuljettajien lukumäärä ja vuokraaminen osoittavat, kuinka paljon osakasyhtiöillä on ollut joukkoliikenteen harjoittamiseen soveltuvaa henkilökuntaa, ja onko tarjouskilpailujen kohteiden liikennöintiin vaadittujen kuljettajien lukumäärä ollut poikkeuksellinen suhteessa edellä mainittuihin seikkoihin.

27. Virasto on osakaskohtaisissa arvioinneissa katsonut, että kuljettajaresurssit eivät ole voineet muodostua esteeksi itsenäiselle tarjoamiselle, jos osakkaalla on jo ollut kohteen liikennöintiin tarvittava määrä kuljettajia. Edellä esitetty huomioon ottaen viraston tiedossa ei ole esteitä sille, etteikö tällaista henkilöstöä olisi voitu hankkia.

2.2.3 Varikko ja siirtoajat

28. Itsenäisten tarjousten antamiseksi ja tarjouskilpailujen kohteiden liikennöinnin toteuttamiseksi osakasyhtiöllä tuli olla käytössään joukkoliikenteen harjoittamiseen soveltuva varikko, jolla on ollut riittävästi vapaata kapasiteettia. Virasto on osakasyhtiöiden varikkokapasiteetin riittävyyttä arvioidessaan ottanut huomioon osakkaan oman ja sen hallinnassa olleen kaluston määrän tarjouksenantohetkellä sekä kohteiden liikennöinnin alkaessa.
29. Mikäli osakasyhtiön varikolla ei ollut tarpeeksi kapasiteettia tarjouksenantohetkellä tai liikennöinnin alkaessa, on mahdollisuutena ollut investoida uuteen varikkoon⁴⁷, laajentaa käytössä olevaa varikkoa⁴⁸ tai

harjoitetaan eri henkilöstöllä kuin kilpailutettua joukkoliikennettä, ks. LS-Liikennelinjojen vastine, sivu 45, kohta 214. Linja-autonkuljettajan koulutus (logistiikan perustutkinto) on sama niin joukkoliikennettä kuin tilausajoja liikennöiville kuljettajille, joten virasto katsoo, että osakkaiden palveluksessa oleva kuljettajahenkilökunta on voitu kokonaisuudessaan ottaa huomioon työtehtävistä huolimatta, ks. esim. koulutuskuntayhtymä OSAO kotisivut, saatavissa: <<https://www.osao.fi/opinnot/linja-autonkuljettaja/>>, vierailtu 10.9.2021.

⁴⁶ Tiedot TLO:n henkilöstövuokrauksesta on selvitetty vuosisatasella sisältäen kaiken osakkaiden yhteisyrityksessä liikennöimän liikenteen. Tarjouskilpailuissa 3/2013 ja 1/2014 liikennöinti on alkanut vuonna 2014, joten lukuja on arvioitu vuoden 2014 osalta. Ks. myös liite A.32 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 23.1.2020, s. 7, jossa todetaan, että TLO ei toimita osakasyhtiöille erittelyä, josta kävisi ilmi osakasyhtiön toteuttaman työsuorituksen sisältämät kuljettajien työtunnit. Ks. myös liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1, s. 16, jossa TLO toteaa, ettei sillä ole linjakohtaista dataa tai seurantaa työtunneista. Tarjouskilpailun 2/2016 osalta LS-Liikennelinjat on antanut arvion kaikkien osakasyhtiöiden kuljettajien määrästä vuosisatasella, ks. liite A.36 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 8–9.

⁴⁷ Föli-liikenteen liikenteenharjoittajat ovat toteuttaneet vuosina 2013–2021 varikkohankintoja tai suunnitelleet sellaisia. Savonlinja osti uuden varikon vuonna 2013 edellisen varikon kapasiteetin loppuessa, ks. liite A.19 Savonlinjan vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 3, kohta ii ja sivu 9. Nobina Oy on tullut uutena toimijana Föli-markkinoille ja yhtiö muunsi Pahaniemessä sijaitsevan vanhan teollisuusrakennuksen sopivaksi varikkotoiminnalleen, ks. Yle uutinen 17.3.2021, saatavissa: <<https://yle.fi/uutiset/3-11840924>>, vierailtu 7.9.2021. Varikko sijaitsee noin kuuden kilometrin päässä Turun kauppatorilta. Citybus on muuttanut vuonna 2020 uudelle varikolle, ks. Turun Sanomien uutinen 12.11.2020, saatavissa: <<https://www.ts.fi/uutiset/paikalliset/5132254/Vanha+bussivarikko+jyrataan+maan+tasalle>>Heikkilään+valmistuu+pikavauhtia+200+vuokraasuntoa>, vierailtu 7.9.2021. **[Turkubus Oy:n liikesalaisuus:]**

[], ks. liite C.127 Turkubus Oy:n kuuleminen 29.11.2017, s. 9–11.

⁴⁸ Esimerkiksi Lehtisen Linja on kertonut pystyvänsä kasvattamaan varikon kapasiteettia **[Lehtisen Linjan liikesalaisuus:]** prosenttia säilyttämällä linja-autoja yhtiön omistamalla viereisellä kiinteistöllä, ks. liite A.8 Lehtisen Linjan vastaus lisäselvityspyyntöön 6.3.2019, s. 3. Myös **[Muurisen liikesalaisuus:]**

hankkia varikkopalveluja muilta markkinatoimijoilta.⁴⁹ Lisäksi tilaajalta saadun selvityksen mukaan varikoiksi soveltuvia kiinteistöjä on ollut saatavilla Turun seudulla.⁵⁰ Varikon koko tai kapasiteetti ei ole siten voinut muodostua esteeksi osakasyhtiöiden itsenäisen tarjouksen antamiselle.⁵¹

30. Virasto on myös arvioinut sitä, kuinka hyvin osakasyhtiöiden käytössä olleet varikot ovat ominaisuuksiltaan soveltuneet joukkoliikenteen harjoittamiseen. Joukkoliikenteeseen soveltuva varikko käsittää linja-autojen ulko- tai sisäsäilytystilojen lisäksi linja-autojen pesu- ja korjausmahdollisuuden sekä kuljettajien sosiaalitilat.⁵²
31. Jalon Liikenne, Muurinen, Nyholm ja Citybus ovat vuokranneet varikot käyttöönsä tarkasteluajanjaksolla 2013–2019 yhtiöiltä, joiden omistajat ovat pääasiassa samoja luonnollisia henkilöitä, jotka myös omistavat kyseiset osakasyhtiöt. Osakasyhtiöt ovat maksaneet kuukausivuokraa varikoista.⁵³ Virasto katsoo, että niin kauan kuin varikon kapasiteetti on ollut riittävä tarjouskilpailujen liikennöinnissä käytettävälle linja-autoille, ei varikkokapasiteetti ole voinut muodostua esteeksi itsenäiselle tarjoamiselle. Lehtisen Linja ja Savonlinja ovat omistaneet käyttämänsä varikot tarkasteluajanjaksolla 2013–2019, ja johtopäätös kustannuksien osalta on siten sama kuin muiden osakkaiden osalta.
32. Lisäksi virasto on arvioinut osakasyhtiöiden varikoiden sijainnin soveltuvuutta esillä olevien tarjouskilpailujen kohteiden liikennöintiin laskemalla, kuinka pitkät siirtoajat osakasyhtiöiden varikoilta on ollut tarjouskilpailujen kohteissa liikennöitävien linjojen aloitus- ja päätepysäkeille.⁵⁴

⁴⁹ Esimerkiksi Citybus on vuokrannut Turun kaupungilta varikon läheisyydessä olevan tontin linja-autojen säilyttämistä varten, ks. liite A.24 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 4, kohta ia. Ks. myös liite F.184 Tilaajan selvitys Turun seudun varikkotilanteesta 20.9.2018, s. 1, jossa tilaaja toteaa, että varikolla ei ole välttämätöntä olla henkilökunnan sosiaaliiloja, linja-autojen pesumahdollisuutta tai korjaamoa, sillä nämä palvelut voi myös hankkia muualta.

⁵⁰ Ks. liite F.184 Tilaajan selvitys Turun seudun varikkotilanteesta 20.9.2018, s. 1. Osakasyhtiöt ovat puolestaan tuoneet esille, että liikenteen hoitamisen kannalta hyvällä sijainnilla olevista varikkokiinteistöistä ei olisi paljon tarjontaa Turussa, ks. esim. liite A.19 Savonlinjan vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 3–4, kohta v; liite A.1 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 4, kohta 17; **[Muurisen liikesalaisuus:]**.

⁵¹ **[Citybusin liikesalaisuus:]**; Kuitenkin edellä alaviitteessä 47 todettiin **[Turkubus Oy:n liikesalaisuus:]**.

⁵² Ks. esim. liite A.19 Savonlinjan vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 4 ja 18.

⁵³ Jalon Liikenne on maksanut vuokraa **[Jalon Liikenteen liikesalaisuus:]** euroa kuukaudessa, Muurinen **[Muurisen liikesalaisuus:]** euroa kuukaudessa, Nyholm **[Nyholmin liikesalaisuus:]** euroa kuukaudessa ja Citybus **[Citybusin liikesalaisuus:]** euroa kuukaudessa, ks. liite E.156 Lounaislinjat Oy:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019; liite E.157 Kiinteistö Oy Turun Autokatu 11:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 4; liite E.158 Kiinteistö Oy Verstaskatu 6:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 4; ja liite E.159 Kiinteistö Oy Ruissalontie 13:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 3.

⁵⁴ Ks. jäljempänä luvut 5.2.2.7, 5.3.2.7 ja 5.4.2.5. Vertailun perusteena on käytetty tarjouspyynnössä ilmoitettuja arkipäivisin liikennöitäviä autokiertoja ja kyseisten linjojen aloitus- ja päätepysäkeiltä on laskettu siirtoajojen määrät TLO:n ja LS-Liikennelinjojen osakasyhtiöiden varikoille. Virasto esittää jäljempänä em. luvuissa kartat Kartta 1, Kartta 2 ja Kartta 3, joiden

33. Tarjouskilpailun voittanut liikenteenharjoittaja on saanut tilaajalta korvauksen ainoastaan liikennöitävän kohteen aikataulun mukaisista liikennöintimääristä ja -ajoista.⁵⁵ Varikon tai muun asemapaikan ja kohteen linjojen aloitus- ja päätepysäkkien väliset siirtoajot aiheuttavat liikenteenharjoittajille kuitenkin kustannuksia, sillä siirtoajot kuluttavat kalustoa ja polttoainetta, ja ne lasketaan kuljettajien työajaksi. Vaikka nämä kustannukset ovat jääneet liikenteenharjoittajan vastuulle, on tavanomaista, että siirtoajoista aiheutuvat kustannukset on sisällytetty tarjoushintaan.⁵⁶
34. Siirtoajoja arvioitaessa on otettava huomioon, että tarkasteltujen tarjouskilpailujen kohteiden liikennöinti kattaa laajan alueen Turun ja sen lähikuntien alueella. Varikon sijainnin ollessa muuttumaton, siirtoajojen pituus vaihtelee väistämättä eri tarjouskilpailuissa. Siirtoajoista aiheutuvat kustannukset eivät objektiivisesti arvioiden ole este itsenäisen tarjouksen tekemiselle. Siirtoajojen pituus vaikuttaa ainoastaan liikennöitsijän omiin kustannuksiin ja näin ollen sen mahdollisuuksiin antaa kilpailukykyinen tarjous.⁵⁷

2.3 Tilaajan asettamat vähimmäisvaatimukset

35. Tarkasteltavana olevat tarjouskilpailut ovat perustuneet avoimeen hankintamenettelyyn, jossa tarjouksen tekemisen muodollisena edellytyksenä on tilaajan asettamien vähimmäisvaatimusten täyttyminen. Mikäli elinkeinonharjoittaja ei ole täyttänyt tarjouspyynnössä asetettuja vähimmäisvaatimuksia tai jos annettu tarjous ei ole sisältänyt vaadittuja selvityksiä, on tarjoaja voitu sulkea tarjouskilpailusta pois.⁵⁸
36. Tarjoajalla on tullut olla riittävät taloudelliset, tekniset ja muut edellytykset hankinnan toteuttamiseksi.⁵⁹ Nämä vähimmäisvaatimukset on tarjouspyynnöissä jaettu rahoitukselliseen ja taloudelliseen tilanteeseen liittyviin vaatimuksiin sekä tekniseen suorituskyykyyn ja ammatilliseen pätevyyteen liittyviin vaatimuksiin. Tarjouskilpailuissa 3/2013, 1/2014 ja 2/2016 asetetut vä-

tarkoituksena on havainnollistaa tarjouskilpailuissa kilpailutettujen linjojen reittejä ja niiden sijoittumista suhteessa osakasyhtiöiden varikoihin.

⁵⁵ Ks. esim. liite F.186 Tarjouspyyntö 3/2013, s. 9.

⁵⁶ Ks. kohta 13 alaviitteineen. Ks. myös kohta 24, alaviite 43 siirtoajoihin käytettävän liikennöintiajan sisällyttämisestä tarjoushintaan.

⁵⁷ Ks. kohta 7, jossa todetaan, että tarjouksen kilpailukykyisyys ei liity potentiaalisen kilpailun arviointiin. Siirtoajoista voidaan myös todeta, että liikenteenharjoittajat olisivat voineet muokata tilaajan suunnittelemaa autokierroja paremmin varikkonsa sijaintiin soveltuviksi, kunhan kaikki tilatut ajot olisivat tulleet suoritetuiksi. Liikenteenharjoittaja olisi myös voinut yhdistää liikennöinnin sen muiden voimassa olleiden liikennöintisopimusten liikennöintiin. Ks. esimerkiksi LS-Liikennelinjojen jakamat autokierrot, joista ilmenee Jalon Liikenteen liikennöimät tarjouskilpailun 2/2016 kohteiden linjat ajalla 25.9.2017–22.4.2018. Jaetuista autokierroista käy ilmi, että kohteen linjoja on yhdistelty myös muihin LS-Liikennelinjojen voittamiin Fölin kohteisiin (esim. linjat 18, 32 ja 42), liite A.37 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 197. Ks. myös liite F.171 Muistio ta-paamisesta 24.6.2019 (KKV, tilaaja), jossa tilaaja toteaa, etteivät liikennöintisopimukset kiellä kohteeseen hankitun kaluston käyttöä myös muiden kohteiden liikennöinnissä.

⁵⁸ Ks. esim. liite F.186 Tarjouspyyntö 3/2013, s. 4 ja 6.

⁵⁹ Vähimmäisvaatimukset käyvät ilmi tarjouspyyntöasiakirjoista, ks. liite F.186 Tarjouspyyntö 3/2013; liite F.202 Päivitetty tarjouspyyntö 1/2014; ja liite F.211 Tarjouspyyntö 2/2016.

himmäisvaatimukset ovat tilaajan yleisesti Föli-liikenteessä soveltamia ehtoja, joiden tarkoituksena on varmistaa tarjoajan kyky liikennöinnin hoitamiseen.⁶⁰

37. Rahoitukseen ja taloudelliseen tilanteeseen liittyvät vaatimukset on muotoiltu siten, että tarjoajalla on tullut olla hankinnan kokoon ja laatuun nähden riittävät taloudelliset edellytykset hankinnan suorittamiseen.⁶¹ Tilaaja ei ollut vuoteen 2019 mennessä jättänyt hyväksymättä yhtäkään tarjousta esimerkiksi tarjoajan taloudellisten edellytysten riittämättömyyden vuoksi.⁶² Tekniseen suorituskyykyyn ja ammatilliseen pätevyyteen liittyviin vaatimuksiin sisältyy muun muassa lakisääteinen lupa henkilöliikenteen harjoittamiseen Suomessa.⁶³ Kaikilla asianosaisilla on tullut olla kyseinen lupa, jotta ne ovat voineet liikennöidä joukkoliikennettä.⁶⁴
38. TLO on toimittanut tilaajalle marraskuussa 2014 alihankintahakemuksen, jossa Lehtisen Linjaa lukuun ottamatta kaikki asianosaiset TLO:n osakasyhtiöt on nimetty sen alihankkijoiksi.⁶⁵ Hakemus on myös sisältänyt liitteitä osakasyhtiöiden kelpoisuusarviointia varten.⁶⁶ Alihankintahakemuksessa ei ole yksilöity, minkä liikennöintisopimuksen liikennöinnissä alihankkijoita on käytetty. Vuonna 2016 TLO ja LS-Liikennelinjat ovat kumpikin erikseen toimittaneet tilaajan pyynnöstä selvityksen liikennöintisopimusten toteutuksessa käyttämistään alihankkijoista.⁶⁷ Tilaaja on helmikuussa 2016 hyväksynyt molemmat selvitykset ja siten katsonut, että yhteisyritysten kaikki sen hetkiset osakkaat ovat täyttäneet Föli-liikenteessä yleisesti sovelletut vähimmäisvaatimukset.⁶⁸ Ei ole syytä epäillä, etteikö näin olisi ollut jo esillä olevien tarjouskilpailujen 3/2013 ja 1/2014 hetkellä.

⁶⁰ Ks. liite F.171 Muistio tapaamisesta 24.6.2019 (KKV, tilaaja), s. 4.

⁶¹ Vaatimusten täyttämiseksi tarjoajan piti toimittaa veroviranomaisen todistus verojen maksamisesta, todistus eläkevakuutuksesta, kaupparekisteriote, ennakkoperintörekisteriote, todistus työnantajarekisteriin kuulumisesta ja selvitys sovellettavasta työehtosopimuksesta. Tarjoajalla tai sen johtoon kuuluvalla henkilöllä ei saanut olla rikosrekisterimerkintää hankintalain 53 §:ssä luetelluista rikoksista, ks. esim. liite F.186 Tarjouspyyntö 3/2013, s. 5–6. Lisäksi tarjouskilpailussa 2/2016 yhtiön vastuuhenkilöitä ei saanut olla asetettu liiketoimintakieltoon, liite F.211 Tarjouspyyntö 2/2016, s. 14.

⁶² Liite F.171 Muistio tapaamisesta 24.6.2019 (KKV, tilaaja), s. 4.

⁶³ Vaatimusten täyttämiseksi tarjoajan piti toimittaa tilaajan harkinnasta selvitys yhtiön laatuohjelmasta. Tarjouskilpailussa 2/2016 tarjoajan piti myös selvittää palvelukokonaisuudesta vastaava yhteyshenkilö ja toimittaa tilaajalle selvitys työterveyshuollon järjestämisestä. Näiden lisäksi tarjoajalla on tullut olla sopimuskauden ajan voimassa oleva vähintään 100 000 euron vastuuvakuutus sekä työntekijöiden tapaturmavakuutus. Tarjoajan piti myös toimittaa todistus oikeudesta henkilöliikenteen harjoittamiseen, ks. esim. liite F.211 Tarjouspyyntö 2/2016, s. 13–15.

⁶⁴ Jäljempänä kohdassa 38 todetusti, kaikki osakasyhtiöt ovat täyttäneet vähimmäisvaatimukset, joista yksi on lakisääteinen lupa henkilöliikenteen harjoittamiseen.

⁶⁵ Lehtisen Linja ei ole ollut enää marraskuussa 2014 TLO:n osakasyhtiö, eikä Lehtisen Linjaa ole mainittu alihankintahakemuksessa.

⁶⁶ Liite F.175 Tilaajan selvitys alihankkijoista 1.3.2016, s. 5. Virastolla ei ole hakemuksen liitteitä.

⁶⁷ Ks. liite F.175 Tilaajan selvitys alihankkijoista 1.3.2016, s. 2, 4–6. Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta päätti 16.12.2015 pyytää kaikilta sopimuskumppaneiltaan selvityksen heidän käyttämästään alihankinnasta ja siitä, että heidän kanssaan alihankintasopimussuhteessa olevat yritykset täyttävät sopimuspuolina ja työnantajina lakisääteiset velvoitteensa.

⁶⁸ Tilaaja hyväksyi selvitykset 10.2.2016, ks. liite F.175 Tilaajan selvitys alihankkijoista 1.3.2016, s. 2. TLO ilmoitti selvityksensä, että yhtiö varaa mahdollisuuden alihankintaan osakasyhtiöiltään, ja LS-Liikennelinjat ilmoitti tilaavansa alihankintaa osakasyhtiöiltänsä kolmen eri liikennöintisopimuksen toteuttamisessa.

39. Kaikki esityksen kohteena olevat TLO:n ja LS-Liikennelinjojen osakasyhtiöt ovat pitkäaikaisia liikenteenharjoittajia ja tarjouskilpailuissa asetetut vähimmäisvaatimukset kuuluvat tavanomaiseen henkilöliikenteen harjoittamiseen. Osakasyhtiöt ovat täyttäneet esillä olevissa tarjouskilpailuissa tarjoajille asetetut vähimmäisvaatimukset tai niiden täyttäminen ei olisi voinut muodostua esteeksi tarjouskilpailuun itsenäisesti osallistumiselle. Virasto on arvioinut vähimmäisvaatimuksista osakasyhtiökohtaisesti ainoastaan tarjouskilpailussa 2/2016 vaadittuja tarjoajan luottokelpoisuusluokitusta ja liikevaihdon vähimmäismäärää.⁶⁹

3 Markkinoille tulon ylitsepääsemättömät esteet

40. Markkinoille tulon esteillä tarkoitetaan kaikkia niitä tekijöitä, jotka vaikeuttavat tai estävät uusien yhtiöiden tuloa markkinoille. Markkinoille tulon esteitä tarkastellaan siltä kannalta, tekevätkö ne alalle tulosta kannattamattoman. Mikäli markkinoille tulolle on olemassa esteitä, potentiaalisen kilpailun arvioinnissa on arvioitava, ovatko ne ylitsepääsemättömiä.⁷⁰
41. Tarjouskilpailuista ei ole tehtävissä sellaista johtopäätöstä, että uuden toimijan tuli saavuttaa tietty toiminnan vähimmäislaajuus osallistuakseen tarjouskilpailuihin. Tilaaja on määrittänyt hankintakohteet siten, että niin isompien kuin pienempien liikenteenharjoittajien on mahdollista voittaa tarjouskilpailuja.⁷¹ Esillä olevan menettelyn oikeudellisen ja taloudellisen asiayhteyden tarkastelun yhteydessä ei ole noussut esille sellaisia osakkaiden toiminnasta riippumattomia, markkinoiden olosuhteisiin vaikuttavia tekijöitä, joiden perusteella kilpailu ei olisi voinut toteutua lainsäätäjän ja tilaajan tarkoittamalla tavalla kussakin tarjouskilpailussa.⁷²
42. Markkinoille tulon kustannukset ja tilaajan asettamat vähimmäisvaatimukset eivät edellä esitetysti myöskään muodosta sellaisia oikeudellisia tai taloudellisia markkinoille tulon esteitä, joiden voitaisiin katsoa olevan esityk-

⁶⁹ Ks. Taulukko 11 ja kohdat 243, 262, 280 ja 301.

⁷⁰ Ks. esitys, kohta 122 ja sen alaviite 276 oikeuskäytäntöviittauksineen, joissa todetaan, että ylitsepääsemättömien markkinotulon esteiden puuttuminen tarkoittaa sitä, että elinkeinonharjoittajilla on hypoteettinen mahdollisuus tulla markkinoille, mutta että tämä ei vielä riitä osoittamaan potentiaalista kilpailua ja tosiasiallisia sekä konkreettisia mahdollisuuksia tulla markkinoille. Lisäksi mainitussa alaviitteessä tuodaan esille, että ylitsepääsemättömien esteiden tarkastelu täydentää tehokkaasti tosiasiallisten ja konkreettisten mahdollisuuksien tarkastelua. Ks. myös The Concept of Potential Competition – Note by Niamh Dunne (OECD), s. 6, saatavissa: <[https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WD\(2021\)41/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WD(2021)41/en/pdf)>, vierailtu 10.9.2021.

⁷¹ Ks. esitys, luku 6.2 Turun seudun joukkoliikennejärjestelmästä ja hankintamenettelystä tarkemmin kohta 22.

⁷² Ks. esitys, kohta 192. LS-Liikennelinjat on esittänyt vastineessaan, että virasto ei ole huomionnut taloudellista ja oikeudellista asiayhteyttä arvioidessaan siirtymäajan sopimusten päättyessä vallinnutta poikkeuksellista markkinatilannetta, jossa pienet yritykset keskittyivät säännönmukaisesti "voittamaan takaisin" aikaisemmin siirtymäajan sopimusten puitteissa ajamaansa liikennettä, ja että uusiin tai laajempiin tarjouskilpailukokonaisuuksiin osallistumista ei tapahtunut suuressa mittakaavassa, LS-Liikennelinjojen vastine, s. 48, kohta 226 ja sivu 44, kohta 206. Muurinen, Nyholm, Citybus ja Jalon Liikenne ovat puolestaan esittäneet vastineissaan, että virasto ei ole ottanut arvioissaan huomioon tarkastelun ulkopuolelta tarjouskilpailun 2/2013 ajoitumista samaan aikaan tarjouskilpailun 3/2013 kanssa, ja että tarjouskilpailujen keskinäiset yhteisvaikutukset olisi tullut huomioida osana linjaliikenteeseen liittyvän elinkeinon säilyttämistä koskevan strategian ja liiketoimintariskien arvioinnissa, ks. Jalon Liikenteen vastine, s. 11, kohta 28; Muurisen vastine, s. 11, kohta 28; Nyholmin vastine, s. 11, kohta 28; ja, Citybusin vastine, s.11, kohta 28. Ks. myös esitys, kohta 159, alaviite 349.

sen kohteena oleville osakasyhtiöille ylitsepääsemättömiä. Osakkaiden tosiasiallisia ja konkreettisia mahdollisuuksia osallistua tarjouskilpailuihin tarkastellaan jäljempänä luvussa 5.

4 Potentiaalisen kilpailun subjektiivinen arviointi

43. Potentiaalisen kilpailun arvioinnin lähtökohtana on yrityksen objektiivinen kyky tulla markkinoille. Arvioinnissa voidaan kuitenkin antaa merkitystä yrityksen subjektiiviselle aikomukselle tulla markkinoille.⁷³ Markkinoilla olevan toimijan käsitys on merkityksellinen seikka arvioitaessa sen ja ulkopuolisen yrityksen välisen kilpailusuhteen olemassaoloa, koska jos viimeksi mainittu katsotaan potentiaaliseksi markkinoille tulijaksi, se voi pelkästään olemassaolonsa perusteella aiheuttaa kilpailupainetta kyseisillä markkinoilla olevalle toimijalle.⁷⁴ Lisäksi yritysten välisen sopimuksen on oikeuskäytännössä katsottu olevan voimakas viite kilpailusuhteen olemassaolosta kyseisten toimijoiden välillä.⁷⁵
44. Osapuolten käsitystä keskinäisen kilpailusuhteen olemassaolosta kuvaa muun muassa se, että Savonlinja on kertonut pyrkivänsä laajentamaan toimintaansa [**Savonlinjan liikesalaisuus:** [REDACTED]].⁷⁶ Savonlinjan mukaan yhtiö on osallistunut TLO:n kautta Föli-liikenteen liikennöintiin, sillä ajoista kieltäytyminen olisi johtanut liikenteen siirtymiseen enenevässä määrin muille TLO:n omistajille, eli [Savonlinjan] kilpailijoille.⁷⁷ Myös muut osakasyhtiöt pitivät yhteistyötä itsestään selvänä, vaikka ne tunnistivatkin, että ne olisivat pystyneet toimimaan markkinoilla myös itsenäisesti.⁷⁸
45. Osakasyhtiöiden subjektiivinen käsitys niiden välisestä kilpailusuhteesta ilmenee niin ikään TLO:n toimitusjohtajan antamista selvityksistä. Toimitusjohtaja on kuvaillut yhteistarjousten jättämistä sen osakasyhtiöiden "elineh-tona" liikenteen laajentamiselle, ja todennut, että osakasyhtiöiden "on pakko tehdä, ja järkevä tehdä yhteistyötä" vaikka ne ovat kilpailijoita, sillä

⁷³ Asia C-307/18 *Generics v. CMA*, kohta 54.

⁷⁴ Asia C-307/18 *Generics v. CMA*, kohta 42; asia C-591/16 *Lundbeck v. komissio*, kohta 74.

⁷⁵ Asia C-307/18 *Generics (UK) Ltd ym. v. CMA*, kohta 55 ja siinä viitattu asia C-373/14 P *Toshiba Corporation v. komissio*, kohdat 33–34. Ks. myös asia T-472/13 *Lundbeck*, kohta 103 oikeuskäytäntöviittauksineen. Sopimuksen olemassaolo ja siten sopimuspuolten käsitys tästä sopimuksesta ei kuitenkaan yksin riitä osoittamaan tai välttämättä merkitse sitä, että potentiaalista kilpailua on olemassa, ks. asia T-691/14 *Servier*, kohdat 342 ja 345–346 (valitus vireillä). Ks. myös esitys, kohta 125.

⁷⁶ Liite A.17 Savonlinjan vastaus selvityspyyntöön 7.3.2018, s. 6 ja 7.

⁷⁷ Ks. liite A.17 Savonlinjan vastaus selvityspyyntöön 7.3.2018, s. 4; ja liite A.19 Savonlinjan vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 3. Savonlinja katsoo, että se on TLO:n ja sen muiden osakkeenomistajien tosiasiallinen kilpailija, ks. Savonlinjan vastine 16.3.2021 viraston 15.2.2021 päivätystä päätös- ja seuraamusmaksuesitysluonnoksesta (jäljempänä "Savonlinjan vastine"), s. 18, jossa Savonlinja viittaa myös liitteeseen C.128 TLO:n kuuleminen 25.1.2018, s. 8 ja 21.

⁷⁸ Ks. liite C.130 Nyholmin kuuleminen 24.5.2016, s. 9–10 puhuttaessa Fölin Naantalien seutukilpailutuksesta 3/2014: "Se oli kansa aika iso kohde -- no SL [Savonlinja] ois pysyvä tarjoomaan tietysti sen yksinki mut, kyl meil oli sillonki viel et ei oikein et, mielummin, näin -- [s]e liittyy siihen tavallaan se meni niinku vanhan perinteen mukaan, tavallaan, ko me ajettiin samois suhteis sitä niit, linjoi ennenki, niin se säilyi semmosenaan, maksaja vaan muuttus,;" ja liite C.129 Muurisen kuuleminen 24.5.2016, s. 13 puhuttaessa VARELY:n seutukilpailutuksesta välillä Mynämäki–Turku: "[k]yl se on sit taas se, ne vanhat perinteet tavallaan --. Periaattees mä pystyisin kyllä yksinki tarjoomaan, mut me ollaan sitä hinkattu porukas nii, nii nii 30 vuotta pian 20 vuotta nii, voi hyvin olla et päädytään semmoseen et TLO tarjoo sen edelleen. Sitä en tiedä onks se sit, te mietitte sitä sitte et onks se laillista vai laitont mut.". Ks. myös esitys, kohta 64, alaviite 159.

yhteistyö ”koituu kaikkien eduksi” eikä ”varmaan ole väärin, eikä kiellettyä, jos jonkun asian voi tehdä sillä tavalla, että se kannattaa”.⁷⁹ Lehtisen Linja on myös todennut, että yhtiöllä ei ollut syytä kilpailla TLO:n kanssa samoissa tarjouskilpailuissa, sillä Lehtisen Linja pääsääntöisesti hyötyi TLO:ssa toteutetusta yhteistyöstä.⁸⁰

46. Edellä mainittujen seikkojen voidaan katsoa osoittavan, että asianosaiset ovat tunnistaneeet osakasyhtiöiden välisen kilpailusuhteen olemassaolon ja siten aiheuttaneet kilpailupainetta toisilleen. Osakkailla on myös ollut subjektiivinen aikomus ja pyrkimys toimia markkinoilla, mutta ei ilman mutta ei ilman yhteistyötään yritysten puitteissa.

5 Tosiasiallinen ja konkreettinen kyky antaa itsenäinen tarjous

5.1 Osakasyhtiöiden tosiasiallinen toiminta Turun seudun joukkoliikenteen markkinoilla yhteistarjouksien antamisajankohtana

47. Osakkailla oli myöhemmin luvuissa 5.2.2 5.3.2 5.4.2 kuvatusti joukkoliikenteen harjoittamiseen soveltuva varikko, joukkoliikennekalustoa ja -kuljettajia sekä muu henkilökunta liiketoiminnan toteuttamiseksi. Kaikilla osakasyhtiöillä on ollut siten vuodesta 2013 lähtien valmiudet harjoittaa Fölin joukkoliikennettä.
48. Siitä huolimatta, että Jalon Liikenne, Muurinen, Nyholm tai Citybus eivät ole tehneet itsenäisiä tarjouksia Fölin joukkoliikenteen tarjouskilpailuissa, ovat ne kaikki toimineet hyvin pitkään joukkoliikenteen markkinoilla.⁸¹ Yhteisyritysten osakkaat ovat myös tuottaneet kokonaisuudessaan tarjouskilpailuissa 3/2013, 1/2014 ja 2/2016 voitettujen kohteiden liikennöinnin.⁸² Osakasyhtiöt eivät siten ole verrattavissa sellaiseen elinkeinonharjoittajaan, joka olisi täysin uusi toimija kyseisillä markkinoilla, kuten osapuolet ovat vastineissaan esittäneet.⁸³

⁷⁹ Ks. esitys, kohta 64 alaviitteineen. LS-Liikennelinjat on todennut vastineessaan, että kyseiset ”lainaukset eivät osoita kilpailuvastaista tarkoitusta, vaan ainoastaan sen tosiseikan, että yhteisyritysten toiminta on ollut markkinoiden ominaispiirteet huomioon ottaen välttämätöntä”, ks. LS-Liikennelinjojen vastine, s. 31, kohta 141. Ks. viraston arviointi asianosaisten subjektiivisesta tarkoituksesta rajoittaa kilpailua, esitys, kohdat 189–190.

⁸⁰ Liite A.6 Muistio puhelinkeskustelusta 29.8.2019 (KKV, Lehtisen Linja), s. 3.

⁸¹ Ks. esitys, kohdat 28, 30, 31 ja 33. Jalon Liikenne on osallistunut Liedon palveluliikenteen liikennöintiin, ks. kohta 226, sekä Salon kaupungin ostoliikenteen tarjouskilpailuun, ks. esitys, alaviite 47.

⁸² Ks. kohdat 57, 182 ja 233. Ks. myös esitys, alaviitteet 142 ja 158, joissa todetaan, että osakasyhtiöt ovat myös vastanneet TLO:n jakamien autokierrojen järjestämisestä kuljettajien työvuoroiksi.

⁸³ Jalon Liikenne, Muurinen, Nyholm ja Citybus ovat esittäneet vastineissaan, että ”[t]arjousten mitoittamis- ja laskentaosaaminen oli TLO:lla” ja ettei osakasyhtiö olisi ”kyennyt edes laatimaan tarjousta tai ilman osaamista laadittuun tarjoukseen olisi liittynyt huomattava liiketoimintariski”. Kyseiset osakkaat myös katsovat, että ”tarjouksen tekeminen linjaliikenteen hankinnoissa vaatii ylipäättään huomattavaa osaamista -- [e]tenkin jos on osakkaita vastaavalla tavalla uuteen toimijaan verrattavassa asemassa”, Jalon Liikenteen vastine, s. 17–18, kohdat 60–61; Muurisen vastine, s. 17–18, kohdat 60–61; Nyholmin vastine, s. 17, kohdat 59–60; ja, Citybusin vastine, s. 17–18, kohdat 60–61.

5.2 Tarjouskilpailu 3/2013

5.2.1 Tarjouskilpailun vaatimukset ja kohteiden liikennöinnin toteutus

49. Alla olevassa taulukossa on eritelty tarjouskilpailun 3/2013 kohteiden liikennöintimäärät, kalustoa koskevat vaatimukset sekä muut tilaajan asettamat vaatimukset.

Taulukko 1. Tarjouskilpailun 3/2013 vaatimukset

Kohde	Liikennöintimäärä ⁸⁴	Kalustovaatimukset ⁸⁵	Muut vaatimukset
1	5 autokiertoa arkisin⁸⁶ n. 15 755 h / vuosi	3 kpl vähintään M1-tyyppin ja 2 kpl vähintään M2-tyyppin linja-autoa sekä 1 kpl vara-autoja, joiden - keski-ikä enintään 8 vuotta - ikä enintään 15 vuotta - ympäristönormi väh. Euro 3 + CRT (tai vastaava suodatin)	50 000 euron vakuus⁸⁷ - tarjoajalle asetetut vähimmäisvaatimukset⁸⁸
2	4 autokiertoa arkisin⁸⁹ n. 12 365 h / vuosi	4 kpl vähintään M2-tyyppin linja-autoja ja yksi vara-auto - muut kalustoa koskevat vaatimukset vastasivat 1. kohteen osalta yksilöityjä vaatimuksia	40 000 euron vakuus - tarjoajalle asetetut vähimmäisvaatimukset
3	6 autokierto arkisin⁹⁰ n. 24 655 h / vuosi	3 kpl vähintään M1-tyyppin ja 3 kpl vähintään M2-tyyppin linja-autoja sekä 1 kpl vara-autoja - muut kalustoa koskevat vaatimukset vastasivat 1. kohteen osalta yksilöityjä vaatimuksia	60 000 euron vakuus - tarjoajalle asetetut vähimmäisvaatimukset

50. Tarjouskilpailun voittajan tuli käyttää kohteiden liikennöinnissä tarjouspyynnössä asetetut tyyppivaatimukset täyttävää linja-autokalustoa. Tilaaja vaati liikennöinnissä käytettävän joko M1-tyyppin tai M2-tyyppin linja-autoja, sekä M1-, M2- tai T-tyyppin linja-autoja vara-autoina.⁹¹ Liikenteenharjoittaja sai

⁸⁴ Tilaaja suunnitteli liikenteen reitit, vuorotiheyden, aikataulut, laatutason ja lippujen hinnat sekä kalustoon liittyvät seikat. Kohteen autokierrot, eli kullekin kohteen edellyttämälle linja-autolle suunnitellut aikataulut ja reitit, julkaistiin osana tarjouspyyntöä. Tämän lisäksi tilaaja yksilöi tarjouspyynnössä alustavat hankintakohteen liikennöintimäärät ajosuoritteina, eli autopäivinä, linjakilometreinä ja -tunteina. Ks. tarkat luvut kohteiden liikennöintimäärien arvioista liitteistä F.191 Tarjouspyyntö 3/2013, liite 6a; F.192 Tarjouspyyntö 3/2013, liite 6b; ja F.193 Tarjouspyyntö 3/2013, liite 6c.

⁸⁵ Ks. kohteissa edellytettyjen linja-autojen määrä ja tyyppivaatimukset liite F.186 Tarjouspyyntö 3/2013, s. 8.

⁸⁶ Tilaaja oli suunnitellut, että linjaa 300 liikennöidään myös lauantaisin ja pyhinä yhden autokierron verran.

⁸⁷ Vakuus (esim. tilaajan nimiin tehty pankkitalletus, pankin tai vakuutusyhtiön omavelkainen takaus) oli kaikissa tarkasteltavana olevissa tarjouskilpailuissa vähintään 10 000 euroa liikenteessä tarvittavaa linja-autoa kohden. Vakuuden oli astuttava voimaan viimeistään 30 päivää sopimuksen allekirjoittamisesta ja sen oli oltava voimassa kaksi kuukautta sopimuskauden päättymisen jälkeen, ks. esim. liite F.190 Tarjouspyyntö 3/2013, liite 3, s. 16. Muiden tarjouskilpailuiden vakuuden suuruus, ks. Taulukko 9 ja Taulukko 11 sarake "Muut vaatimukset".

⁸⁸ Ks. esim. liite F.187 Tarjouspyyntö 3/2013, liite 1a, s. 2–3. Ks. vähimmäisvaatimuksien arvioinnista luku 2.3

⁸⁹ Tilaaja oli suunnitellut, että linjaa 303 liikennöidään myös lauantaisin ja pyhinä yhden autokierron verran.

⁹⁰ Tilaaja oli suunnitellut, että linjaa 220 liikennöidään myös lauantaisin ja pyhinä kahden autokierron verran.

⁹¹ M1- ja M2-tyyppin linja-autot ovat kaksiakselisia ja T-tyyppin linja-auto on kolmiakselinen, ks. kuvat erilaisista linja-autoista liite F.176 Tilaajan selvitys Fölin sopimuksista 6.2.2018, s. 1–2, joissa tilaaja myös toteaa, että T-tyyppin linja-auton silminnähävin

korvata M1-tyyppin linja-auton M2- tai T-tyyppin linja-autolla sekä M2-tyyppin linja-auton T-tyyppin linja-autolla, sillä eri tyypeille asetetut vaatimukset olivat vähimmäisvaatimuksia.⁹² Yhdessäkään tarjouskilpailun 3/2013 kohteista ei siis vaadittu uutta kalustoa.⁹³

51. Hankintapäätöksen antamisen ja liikenteen aloittamisen välissä oli yli kahdeksan kuukautta, joten kalustohankintojen ja rahoituksen järjestämiseen oli runsaasti aikaa.⁹⁴ Vaihtoehtoisesti kohteiden voittaja on kohdassa 18 esitetyn mukaisesti voinut vuokrata tarvittavan kaluston käyttöönsä. Tarjoajan ei täytynyt yksilöidä kalustoa täsmällisesti tarjousta antaessaan.⁹⁵
52. TLO:n osakasyhtiöt tuottivat kohteiden liikennöinnin kokonaisuudessaan liikennöintisopimuksien voimassaoloaikana 1.7.2014–30.6.2019 (kohde 3) ja 1.7.2014–30.6.2020 (kohteet 1 ja 2)⁹⁶. Kohteiden liikennöintiin osallistuneet osakasyhtiöt vaihtelivat liikennöintisopimuksien aikana⁹⁷:

ero on se, että siinä on auton takaosassa kaksi rengasta, ja että se on pidempi kuin M-tyyppin linja-auto. Ks. myös liitteet F.187, F.188 ja F.189 Tarjouspyyntö 3/2013, liitteet 1a-c, s. 5 tarkemmista tyyppikohtaisesti vaatimuksista, sekä s. 6–7 kaikille tyypeille yhteisistä ehdottomista vaatimuksista.

⁹² Liite F.184 Tilaajan selvitys Turun seudun varikkotilanteesta 20.9.20188, s. 1–2, joissa tilaaja toteaa, että M1-tyyppin tilalle olisi voinut tarjota M2-tyyppin linja-autoa, koska jälkimmäinen täyttää M1-tyypille asetetut vaatimukset. Ero M1- ja M2-tyyppin linja-autojen välillä on istumapaikkojen määrä. Ero M-tyyppien ja T-tyypin linja-autojen välillä on niin ikään istumapaikkojen määrä sekä se, että T-tyypin linja-autoissa on tullut olla kolmas ovi (takaovi), ks. liite F.188 Tarjouspyyntö 3/2013, liite 1b, s. 5. Ks. myös kuva RKY-439 linja-autosta, saatavissa: <<https://www.flickr.com/photos/51934812@N03/36266049875/>>, vierailtu 8.7.2021. Kuvasta käy ilmi, että kohteen 2 linjan 301 liikennöinnissä, johon on vaadittu M2-tyypin linja-autoja, on tosiasiaassa käytetty T-tyypin linja-autoa. Kuvassa näkyvän linja-auton RKY-439 omisti Jalon Liikenne, ks. Jalon Liikenteen kalustoluettelo, liite A.34 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 56.

⁹³ Mikäli tarjottu kalusto on ylittänyt ympäristönormin vähimmäisvaatimuksen Euro 3, on tarjoaja voinut saada tästä tarjouskilpailu lopputulokseen vaikuttavia lisäpisteitä, ks. liite F.186 Tarjouspyyntö 3/2013, s. 10, kohta 9 ja s. 12, kohta 10.4.

⁹⁴ Tilaaja teki hankintapäätöksen koskien kutakin kohdetta 11.9.2013 ja kohteiden liikennöinti alkoi 1.7.2014, ks. esitys, kohdat 45–46. Ks. myös liite B.65 TLO linja-autojen tilausvahvistus 8.1.2014, josta käy ilmi, että TLO sai 8.1.2014 tilausvahvistuksen, jossa Scania vahvisti tilatuksi yhteensä 26 uutta linja-autoa. Scania toimitti linja-autot Turkuun kesäkuussa ja elokuussa 2014. TLO tilasi siis suuren määrän uusia linja-autoja, joiden toimittamisessa liikenteenharjoittajalle kesti noin 6–8 kuukautta.

⁹⁵ Ks. esim. liite F.194 TLO:n tarjous tarjouskilpailu 3/2013 kohde 1, s. 10, jossa TLO toteaa tilaajalle toimittamassaan tarjouksen liitteenä olevassa kalustoluettelossa ”3 kpl tarjouspyynnön mukaista uutta autoa (Euro 6)” ja ”3 kpl tarjouspyynnön minimivaatimukset täyttävää käytettyä autoa”. Ks. myös kohta 17.

⁹⁶ Ks. esitys, kohta 46.

⁹⁷ Autokiertoasiakirjoista käy ilmi, kuka osakas liikennöi mitään TLO:n numeroimaa autokiertoa milläkin ajanjaksolla. Jokainen autokierro sisälsi tietyn tarjouskilpailukohteen linjojen liikennöintiä asiakirjassa ilmoitetun ajan ja reitin verran. Liikennöitävä linja käy ilmi asiakirjan vasemmasta reunasta, esim. liite B.58 TLO:n autokierrot 22.9.2014–19.4.2015, s. 39, jonka vasemmassa sivussa oleva numero 300 tarkoittaa tarjouskilpailun 3/2013 kohteen 1 linjaa 300, ja jota liikennöi SL, eli Savonlinja. Linjan liikennöinti alkoi aamulla 6.25 Kauppatorilta (t7) ja päättyi illalla 22.45 samaan paikkaan. Ks. myös esitys, alaviite 166 autokierroista ja niiden pisteytyksestä, lähtönumeroista sekä niiden liikennöitsijöistä.

- Kohdetta 1 liikennöivät liikennöintisopimuksen alussa ajalla 12.8.–12.9.2014⁹⁸ Nyholm, Muurinen ja Savonlinja.⁹⁹ Kaikki TLO:n osakasyhtiöt ovat osallistuneet jossain vaiheessa liikennöintisopimusta kohteen 1 liikennöintiin.¹⁰⁰
- Kohdetta 2 liikennöivät ajalla 12.8.–12.9.2014 Lehtisen Linja¹⁰¹ ja Nyholm.¹⁰² Kohteen 2 liikennöinnistä on liikennöintisopimuksen aikana vastannut kuitenkin pääasiassa Savonlinja ja Turkubus Oy^{103, 104}
- Kohdetta 3 liikennöivät ajalla 12.8.–12.9.2014 Jalon Liikenne, Savonlinja, Citybus, ja Muurinen.¹⁰⁵ Kaikki TLO:n osakasyhtiöt ovat osallistuneet jossain vaiheessa liikennöintisopimusta kohteen 3 liikennöintiin.¹⁰⁶

⁹⁸ Kohteen liikennöinnin alkaessa 1.7.2014 joukkoliikenteessä oli voimassa kesäaikataulut, jolloin liikennöintimäärät olivat huomattavasti alhaisemmat kuin yleensä. Virastolla ei ole näyttöä ajalta 1.7.2014–11.8.2014 siitä, miten autokierrot on jaettu TLO:n osakkaiden kesken.

⁹⁹ Liite B.121 TLO:n autokierrot tarjouskilpailu 3/2013 kohde 1 12.8.–21.9.2014, s. 2, 3 ja 7. Liite B.121 sivuilla 4–6 esiintyy linjanumerot N2, N4 ja N5, jotka eivät kuuluneet tarjouskilpailuun 3/2013. Kyseiset linjat lisättiin kohteeseen 1.7.2014 alkaen, koska erään TLO:n siirtymäajan sopimuksen liikenne oli osittain päällekkäistä kohteen 1 liikenteen kanssa eikä siihen olisi käynyt Fölin lipputuotteet, ks. liite F.180 Tilaaajan päätös siirtymäajan sopimuksen päättämisestä 21.5.2014. Liikennöintiin osallistui vuoteen 2016 saakka myös Oy Andersson Ab, joka ei ole esityksen kohteena, ks. esim. liite B.121, s. 1.

¹⁰⁰ Liikennöintisopimuksen ensimmäisenä vuotena liikennöinnistä vastasivat samanaikaisesti Savonlinja, Nyholm ja Jalon Liikenne, ks. liite B.58 TLO:n autokierrot 22.9.2014–19.4.2015, s. 26, 28, 29 ja 32. Samalla ajanjaksolla lauantaisin ajettavasta vuorosta vastasi Savonlinja ja pyhänä ajettavasta vuorosta Jalon Liikenne, liite B.58, s. 39–40. Ks. myös TLO:n ajalle 25.9.2017–22.4.2018 jakamat autokierrot, joista ilmenee, että liikenteestä vastasivat arkisin kaikki muut osakkaat, paitsi Citybus, ks. s. 71–72, 75–76, 78–79, 139–140 (Jalon Liikenne kohde 1 linjat R1 ja 300 ajovuorot arki ja pyhä), s. 73–74, 77 (Muurinen kohteen 1 linja 300 arki), s. 76–77, 141 (Nyholm kohde 1 linja 300 arki ja pyhä), s. 70–71, 119–120, 142 (Savonlinja kohde 1 linja 203/206 arki, linja 300 lauantai ja pyhä), s. 78–80, 122–124, 140 (Turkubus kohde 1 linja 300 arki, lauantai ja pyhä) ja s. 140–141 (Citybus kohde 1 300 pyhä), asiakirjasta liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1. Kohteen 1 arkisin liikennöitäviä linjoja liikennöi liikennöintisopimuksen aikana samanaikaisesti enimmillään viisi TLO:n osakasta.

¹⁰¹ Lehtisen Linja on osallistunut kohteiden liikennöintiin ajalla 1.7.–31.8.2014. Yhtiö myi omistamansa TLO:n osakkeet osana liiketoimintakauppaa Turkubus Oy:lle, joka otti vastatakseen Lehtisen Linjalle allokoitujen autokiertojen liikennöinnin 1.9.2014 alkaen, ks. alaviite 104; ks. myös esitys, alaviite 84.

¹⁰² Liite B.122 TLO:n autokierrot tarjouskilpailu 3/2013 kohde 2 12.8.–21.9.2014.

¹⁰³ Virasto toteaa selvytyden vuoksi, että Turkubus Oy ei ole asiassa asianosainen. TLO:n nimissä annettujen yhteistarjoustien osalta rikkomuksen kesto aika on päättynyt 22.7.2014, ennen Turkubus Oy:n ja Lehtisen Linjan välillä toteutettua liiketoimintakauppaa, ks. esitys, luku 9.10.2.

¹⁰⁴ Ks. liite B.58 TLO:n autokierrot 22.9.2014–19.4.2015, s. 49–50. Ks. myös TLO:n ajalle 25.9.2017–22.4.2018 jakamat autokierrot, joista ilmenee Savonlinjan liikennöimät tarjouskilpailun 3/2013 kohteen 2 linjat, liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1, s. 66–67, 121–122, 142 (linja 301/302 arki, linja 303 lauantai ja linja 303 pyhä) ja Turkubusin liikennöimät linjat s. 65–67, 122 140 ja 147 (linja 301/302/303 arki, linja 303 lauantai, linja 303 pyhä). Kohteen lauantaisin ja pyhänä liikennöidyt autokierrot yhdistettiin kohteen 1 linjan 300 autokiertoihin. Kohteen liikennöintiin osallistui kesäkaudella 2015 myös Nyholm, ks. liite B.124 TLO:n autokierrot tarjouskilpailu 3/2013 kohde 2 kesä 2015, s. 6. Kohteen 2 arkisin liikennöitäviä linjoja liikennöi liikennöintisopimuksen aikana enimmillään kaksi TLO:n osakasta.

¹⁰⁵ Liite B.123 TLO:n autokierrot tarjouskilpailu 3/2013 kohde 3 12.8.–21.9.2014.

¹⁰⁶ Liikennöintisopimuksen ensimmäisenä vuotena liikennöinnistä vastasivat samanaikaisesti kaikki muut TLO:n osakkaat, paitsi Jalon Liikenne, ks. liite B.58 TLO:n autokierrot 22.9.2014–19.4.2015, s. 42–45. Samana ajankohtana liikennettä hoitivat lauantaisin ja pyhinä Nyholm, Andersson sekä Jalon Liikenne, s. 46–48. Ks. myös TLO:n ajalle 25.9.2017–22.4.2018 jakamat autokierrot, joista ilmenee, että liikennöinnistä vastasivat arkisin Muurinen, Savonlinja, Citybus ja Turkubus, ks. s. 70 ja 106 (Muurinen kohteen 3 linja 221 ja K1 arki), s. 69–70 (Savonlinja kohde 3 linja 220 arki), s. 68–69 (Citybus kohde 3 linja 220 arki) ja s. 67–68, 69, 118–119, 147 (Turkubus kohde 3 linjat 220 arki, lauantai ja pyhä, linja 221 arki) asiakirjasta liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1. Liikennöinnistä lauantaisin ja pyhänä vastasivat Turkubusin lisäksi Jalon Liikenne ja Nyholm, ks. s. 138 (Jalon Liikenne kohde 3 linja 220 pyhä) ja s. 119, 138–139 (Nyholm kohde 3 linja 221 lauantai ja linja 220 pyhä) liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1. Kohteen 3 arkisin liikennöitäviä linjoja liikennöi liikennöintisopimuksen aikana samanaikaisesti enimmillään viisi TLO:n osakasta.

53. Ensimmäinen kalustoluettelo toimitettiin joukkoliikennetoimistolle liikennöinnin alkaessa 1.7.2014 ja sen jälkeen aina vuoden välein.¹⁰⁷ Kalustoluetteloiden mukaan kohteet liikennöitiin sekä osakkaiden omistamalla että niiden hallinnassa olleilla TLO:n nimiin hankituilla uusilla linja-autoilla.¹⁰⁸
54. TLO ilmoitti liikenteen alkaessa 1.7.2014 kohteen 1 liikennöintiin käytettävän neljää käytettyä linja-autoa, jotka Citybus, Jalon Liikenne ja Nyholm omistivat.¹⁰⁹ Kohteen 2 liikennöintiin TLO ilmoitti käytettävän kahta käytettyä linja-autoa, joista toinen oli Lehtisen Linjan ja toinen Nyholmin omistuksessa.¹¹⁰ Kohteen 3 liikennöintiin käytettiin kahta Savonlinjan omistamaa linja-autoa ja yhtä Muurisen omistamaa linja-autoa.¹¹¹
55. Lisäksi TLO:n nimiin hankittiin kohteen 1 liikennöintiä varten kolme, kohteen 2 liikennöintiä varten kaksi ja kohteen 3 liikennöintiä varten kolme uutta linja-autoa.¹¹² Linja-autot luovutettiin osakkaiden hallintaan.¹¹³

¹⁰⁷ Liite F.186 Tarjouspyyntö 3/2013, s. 8, jossa todetaan, että liikenteessä käytettävien linja-autojen keski-ikä tarkistetaan kerran vuodessa liikennöintisopimuksen aloituspäivänä.

¹⁰⁸ Ks. esim. liite B.118 TLO:n kalustoluettelo tarjouskilpailussa 3/2013 kohde 1, 1.7.2014, s. 1. Luettelosta käy ilmi tarjouskilpailun 3/2013 kohteen 1 liikennöintiin ilmoitettujen linja-autojen rekisterinumerot ja muut ominaisuudet, joiden perusteella tilaaja tarkistaa, täyttääkö kalusto tarjouskilpailussa asetetut vaatimukset. Kyseisessä asiakirjassa on myös oikeassa laidassa sen osakkaan nimi, jonka hallintaan uutena hankittu linja-auto on luovutettu (esim. KMT-820 on luovutettu Nyholmille, ks. TLO:n kalustoluettelo, liite A.28 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, osa 1, s. 11), tai jonka omistama käytetty linja-auto on (esim. LLU-950 auton omistaa Citybus, ks. Citybusin kalustoluettelo, liite A.12 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 5). Lisäksi kalustoluettelosta käy ilmi myös autokierron numero. TLO on kuitenkin toimittanut tilaajalle kalustoluettelot, jotka eivät sisällä oikeassa laidassa olevia osakkaita ja autokiertoja koskevia lisätietoja, ks. esim. liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1, s. 47.

¹⁰⁹ Liite B.118 TLO:n kalustoluettelo tarjouskilpailussa 3/2013 kohde 1, 1.7.2014, s. 1. Ks. myös vuotta myöhemmin 1.7.2015 tehty kalustoluettelo, jossa on edelleen samat linja-autot, liite B.59 TLO:n toimitusjohtajan sähköpostiviesti osakkaille kalustoluetteloista 25.9.2015 "Kalut kuntoon", s. 12. Tilaajalle vuonna 2015 ilmoitetussa kalustoluettelossa Oy Andersson Ab:lle kuulunut linja-auto FKS-986 korvattiin TLO:n linja-autolla FLH-682, ks. tilaajalle ilmoitettu luettelo liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1, s. 47, ja TLO:n kalustoluettelo liite A.28 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, osa 1, s. 12. TLO ilmoitti tilaajalle yhteensä yhdeksän liikennöinnissä käytettävää linja-autoa. Ilmoitetun kaluston määrä oli suurempi kuin tarjouskilpailussa vaaditun kaluston määrä. Tämä johtui siitä, että kohteeseen lisättiin tarjouskilpailun hankintapäätöksen jälkeen 1.7.2014 alkaen TLO:n siirtymäajan liikennöintisopimuksen nojalla liikennöityä liikennettä, joka oli osittain kohteen 1 kanssa päällekkäistä liikennettä, ks. joukkoliikennelautakunnan nettisivut, saatavissa: <<https://ah.turku.fi/tksjlk/2014/0521007x/3090902.htm>>, vierailtu 17.9.2021.

¹¹⁰ Liite B.119 TLO:n kalustoluettelo tarjouskilpailussa 3/2013 kohde 2, 1.7.2014. Ks. myös tilaajalle toimitettu kalustoluettelo liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1, s. 48. TLO ilmoitti tilaajalle 1.7.2018 korvanneensa Nyholmille kuuluvan linja-auton HZZ-370 Savonlinjalle kuuluvalla linja-autolla LNY-573, ks. liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1, s. 38 ja Savonlinjan kalustoluettelo, liite A.19 Savonlinjan vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 7.

¹¹¹ Liite B.120 TLO:n kalustoluettelo tarjouskilpailussa 3/2013 kohde 3, 1.7.2014. Ks. myös vuotta myöhemmin 1.7.2015 tilaajalle ilmoitettu kalustoluettelo, jossa on edelleen samat linja-autot, liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1, s. 46; ja liite B.59 TLO:n toimitusjohtajan sähköpostiviesti osakkaille kalustoluetteloista 25.9.2015 "Kalut kuntoon", s. 10.

¹¹² Tarjouskilpailun 3/2013 liikennöinnin tuottamiseen on hankittu TLO:n kautta yhteensä kahdeksan uutta linja-autoa, liite F.194 TLO:n tarjous tarjouskilpailu 3/2013 kohde 1, s. 10; liite F.195 TLO:n tarjous tarjouskilpailu 3/2013 kohde 2, s. 10; ja liite F.196 TLO:n tarjous tarjouskilpailu 3/2013 kohde 3, s. 10. Ks. myös liite B.65 TLO linja-autojen tilausvahvistus 8.1.2014, josta käy ilmi, että Scania vahvisti tilatuksi yhteensä 26 uutta linja-autoa.

¹¹³ TLO:n kalustoluettelosta käy ilmi, minkä osakkaan hallintaan kyseiset ajoneuvot on luovutettu, ks. esim. liite A.28 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, osa 1, s. 11. Kohteessa 1 käytettyjen uusien linja-autojen rekisteritunnukset ovat KMT-820 (Nyholm), KMT-855 (Muurinen), FLH-682 (Andersson ja myöhemmin Jalon Liikenne), kohteessa 2 KMT-869 ja KMT-870 (Turkubus) ja kohteessa 3 KMT-821 (Nyholm), KMT-882 (Jalon Liikenne) ja KMT-874 (Citybus), ks. liite B.59 TLO:n toimitusjohtajan sähköpostiviesti osakkaille kalustoluetteloista 25.9.2015 "Kalut kuntoon", s. 6, 10 ja 12. TLO:n kalustoluettelosta käy ilmi, minkä osakkaan hallintaan kyseiset ajoneuvot on luovutettu, ks. esim. liite A.28 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, osa 1, s. 11.

56. Liikennöitsijän ei ollut kuitenkaan välttämätöntä käyttää tilaajalle toimitetuissa kalustoluetteloissa nimettyjä linja-autoja kohteiden liikennöintiin, niin kauan kuin käytetty kalusto oli ominaisuuksiltaan täysin vastaavaa.¹¹⁴

5.2.2 Osakasyhtiökohtainen arviointi

5.2.2.1 Jalon Liikenne

57. Virasto on ottanut arvioinnissaan huomioon, että Jalon Liikenteellä ei ollut omia liikennöintisopimuksia voimassa 28.8.2013, kun yhteistarjous annettiin TLO:n nimissä, eikä 1.7.2014, kun tarjouskilpailun 3/2013 kohteiden liikennöinti alkoi.
58. Tarjouskilpailun kohteiden arvo suhteessa Jalon Liikenteen vuoden 2013 liikevaihtoon oli kohteiden 1 ja 2 osalta noin 20 prosenttia ja kohteen 3 osalta noin 35 prosenttia.¹¹⁵ Yhdenkään kohteen ei voida katsoa olleen arvoltaan niin suuri, että siihen osallistuminen olisi ollut poikkeuksellista suhteessa yhtiön liiketoiminnan kokoon.

Kalusto ja kalustohankinnat

59. Liikenteen toteuttamiseen tarvittiin kohteessa 1 viisi linja-autoa, kohteessa 2 neljä linja-autoa ja kohteessa 3 kuusi linja-autoa. Jalon Liikenteellä oli elokuussa 2013 tarjouksenantohetkellä kuusi¹¹⁶ ja kohteiden liikennöinnin alkaessa heinäkuussa 2014 kymmenen¹¹⁷ tarjouskilpailun vaatimukset täyttävää linja-autoa. Kohteen 1 liikennöinnissä käytettiin yhtä Jalon Liikenteen linja-autoa.¹¹⁸

¹¹⁴ Olennaista oli, että liikennöintiä hoidettiin vastaavanlaisella kalustolla kuin mitä joukkoliikennetoimistolle oli ilmoitettu. Ks. liite A.39 Muurisen vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 5, jossa Muurinen toteaa, että liikennöinnissä ei välttämättä käytetä samaa linja-autoa kuin mikä mainitaan TLO:n toimittamissa kalustoluetteluissa, vaan jotain ”täysin samanlaista”. Ks. myös liite A.49 Muurisen vastaus lisäselvityspyyntöön 28.5.2018, s. 1, jossa Muurinen toteaa, että ”[k]aikkia autoja käytetään kaikilla linjoilla TLO:n tilauksen mukaisesti, kaupungin kohteelle määräämät vaatimukset huomioiden”. Ks. lisäksi liite A.48 Jalon Liikenteen vastaus lisäselvityspyyntöön 28.5.2018, s. 3, jossa yhtiö vastaa kysymykseen tarjouskilpailun 3/2013 kohteissa käytettävistä linja-autoista, että ”[k]aluston käyttö vaihtelee päivittäin – kaikki autot ajavat kaikkia linjoja ottaen kuitenkin huomioon linjalla tarvittavat erityisehdot.”; sekä liite A.46 Nyholmin vastaus lisäselvityspyyntöön 28.5.2018, s. 1, kohta 5, jossa Nyholm toteaa, että ”[k]äytettävissä olevaa kalustoa ei ole yksilöity tietyille linjoille”.

¹¹⁵ Jalon Liikenteen liikevaihto oli tilikaudella 1.9.2013–31.8.2014 noin 4,7 miljoonaa euroa, ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 0459123-1, Jalon Liikenne Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.9.2013–31.8.2014. Ks. TLO:n voittamat tarjoushinnat esitys, kohta 46, alaviite 112 ja tarjouksen määräpäivä sekä hankintapäätöksen ajankohta, esitys, kohta 44 ja 46. Ks. kohteiden arvon määrittelystä alaviite 17.

¹¹⁶ Liite E.162 Jalon Liikenteen kalustoluettelo Traficom, s. 3–9, joista linja-autot JGB-779 (T-tyyppi euro 3), HZZ-367 (M-tyyppi euro 3), EYG-736 (T-tyyppi euro 3), EYG-734 (T-tyyppi euro 3), GEJ-368 (M1-tyyppi euro 3) ja RKY-439 (T-tyyppi euro 3). Ks. myös liite A.34 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 55–56.

¹¹⁷ Liite E.162 Jalon Liikenteen kalustoluettelo Traficom, s. 3–9, josta linja-autot IJB-717 (T-tyyppi euro 5), IJB-720 (T-tyyppi euro 5), ERF-836 (T-tyyppi euro 4), ERF-842 (T-tyyppi euro 4), JGB-779 (T-tyyppi euro 3), HZZ-367 (M-tyyppi euro 3), EYG-736 (T-tyyppi euro 3), EYG-734 (T-tyyppi euro 3), GEJ-368 (M1-tyyppi euro 3) ja RKY-439 (T-tyyppi euro 3). Luetelluista linja-autoista seitsemän nuorimman linja-auton keski-ikä oli kyseisenä ajankohtana 7,5 vuotta, joten kalusto täytti liikennöinnin alkaessa myös keski-ikävaatimuksen, ks. liite A.34 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 55–56.

¹¹⁸ Liite B.118 TLO:n kalustoluettelo tarjouskilpailussa 3/2013 kohde 1, 1.7.2014, s. 1. Linja-auton rekisterinumero oli HZZ-367.

60. Vuosina 2010–2019 Jalon Liikenne teki kalustohankintoja seuraavasti¹¹⁹:

Taulukko 2. Jalon Liikenteen kalustohankinnat 2010–2019

Kalustohankinnat (kpl)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Yht.
Joukkoliikenne, uusi										1	1
Joukkoliikenne, käytetty	5		6	3	4	2	4	5		2	31
Tilausajoliikenne, uusi				1			1	1		1	4
Tilausajoliikenne, käytetty		2	4	2	1	1	15	6	1	5	37
Yhteensä	5	2	10	6	5	3	20	12	1	9	73

61. Jalon Liikenteen kalustohankinnat osoittavat, että yhtiö on kyennyt tekemään niin joukko- kuin tilausajoliikenteen kalustohankintoja vuosittain. Vuonna 2013, jolloin yhteistarjous annettiin, Jalon Liikenne hankki kolme joukkoliikenteen linja-autoa.¹²⁰ Vuonna 2014, jolloin kohteiden liikennöinti alkoi, Jalon Liikenne hankki neljä käytettyä joukkoliikenteen linja-autoa.¹²¹ Linja-autojen hankinta **[Jalon Liikenteen liikesalaisuus:]**.¹²²

62. Jalon Liikenne rahoitti suurimman osan vuosina 2010–2019 hankkimastaan kalustosta **[Jalon Liikenteen liikesalaisuus:]**
[]
[]
[]
[]
[] Esimerkiksi suurin osa TLO:n kalustorahoitusten marginaaleista vaihteli **[AOJULK LS-**

¹¹⁹ Ks. liite E.162 Jalon Liikenteen kalustoluettelo Traficom, s. 3–9. Ks. myös liite A.34 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyynnöön 30.4.2020, s. 55–56.

¹²⁰ Jalon Liikenne hankki LS-Liikennelinjoilta linja-autot ERF-836 ja ERF-842 joulukuussa 2013, jolloin linja-autot olivat noin seitsemän vuotta vanhoja. Jalon Liikenne hankki tammikuussa 2013 myös HZZ-365 linja-auton, jonka yhtiö kuitenkin myi kolme päivää myöhemmin Turun Kaupunkiliikenne Oy:lle, ks. liite A.34 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyynnöön 30.4.2020, s. 55–56.

¹²¹ Liite A.34 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyynnöön 30.4.2020, s. 55, josta käy ilmi, että Jalon Liikenne hankki linja-autot IJB-717 ja IJB-720 syyskuussa 2014 LS-Liikennelinjoilta ja linja-auton MLT-684 elokuussa 2014 Ruotsista. Kyseiset linja-autot olivat hankintahetkellä noin viisi vuotta vanhoja. Neljäs elokuussa 2014 hankittu auto oli pienlinja-auto KOZ-497, joka oli noin 10 vuotta vanha hankintahetkellä, ks. liite A.34 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyynnöön 30.4.2020, s. 55–56. Ks. myös liite E.162 Jalon Liikenteen kalustoluettelo Traficom, s. 11.

¹²² Ks. liite A.34 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyynnöön 30.4.2020, s. 55. LS-Liikennelinjoilta vuonna 2013 hankittujen linja-autojen hankintahinta oli **[Jalon Liikenteen liikesalaisuus:]**

[] Jälleenmyydyn kaluston (HZZ-365 ja KOZ-497) osalta virastolla ei ole autojen hinta- tai rahoitustietoja.

¹²³ Liite A.34 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyynnöön 30.4.2020, s. 55–56.

¹²⁴ Ks. liite A.34 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyynnöön 30.4.2020, s. 55–56.

Liikennelinjojen liikesalaisuus: [REDACTED] prosentoin välillä.¹²⁵ Jalon Liikenne on myös todennut, että **[Jalon Liikenteen liikesalaisuus:** [REDACTED]¹²⁶

63. Kesällä 2014 TLO:n nimissä hankituista uusista linja-autoista neljä¹²⁷ luovutettiin Jalon Liikenteen hallintaan, ja Jalon Liikenteen **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:** [REDACTED]¹²⁸ Linja-autoista kahdella liikennöitiin tarjouskilpailun kohteita 1 ja 3.¹²⁹
64. Yhtiön vakavaraisuutta osoittava omavaraisuusaste oli vuosina 2013–2014 välttävä. Maksuvalmiutta osoittava current ratio osoittaa Jalon Liikenteen maksukyvyyn olleen vuosina 2013–2014 heikko.¹³⁰ Kyseiset tunnusluvut eivät olleet poikkeukselliset suhteessa toimialan keskiarvoon.¹³¹ Yhtiö teki liikevoittoa noin 227 000 euroa tilikaudella 1.9.2013–31.8.2014.¹³² Viraston arvion mukaan Jalon Liikenteen taloudellinen tilanne tai rahoitusasema ei ole voinut olla kalustohankintojen esteenä.
65. Edellä esitetyin perusteiden Jalon Liikenteellä olisi ollut kyky käyttää sen hallussa ollutta kalustoa kohteiden liikennöintiin, tehdä kohteiden edellyttämiä kalustohankintoja ja/tai vuokrata kalustoa käyttöönsä.

¹²⁵ Liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1, s. 22. Ks. muiden osakasyhtiöiden rahoitusmarginaalit osakasyhtiökohtaisista arvioinneista luvuista 5.2.2.2 5.2.2.6.

¹²⁶ Liite A.1 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 4.

¹²⁷ Linja-autot KMT-881, KMT-882, KMT-883 ja KMT-884, ks. liite A.28 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, osa 1, s. 12.

¹²⁸ Liite B.87 TLO:n jakoasiakirja elokuu 2014, s. 3. Kohteen 1 liikennöinnissä käytetty linja-auto FLH-682 oli 3.1.2016 saakka Anderssonin hallinnassa, minkä jälkeen kaluston hallinta siirtyi Jalon Liikenteelle, ks. liite B.45 TLO:n jakoasiakirja tammikuu 2016, s. 7. Tammikuussa 2016 Jalon Liikenteen hallintaan oli luovutettu jo yhdeksän linja-autoa, joiden **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:** [REDACTED]

[REDACTED], ks. liite B.45 TLO:n jakoasiakirja tammikuu 2016, s. 7.

¹²⁹ Ks. kohta 55. Jalon Liikenteen **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:** [REDACTED]

[REDACTED], liite B.87 TLO:n jakoasiakirja elokuu 2014, s. 3.

¹³⁰ Ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 0459123-1, Jalon Liikenne Oy, riskiluokitus- ja maksuhäiriöt 2012–2017.

¹³¹ Toimialan omavaraisuusasteen keskiarvo oli vuosina 2013–2014 28,2 prosenttia, eli tyydyttävä. Current ratio -keskiarvo oli vuosina 2013–2014 myös heikko (0,8–0,9, Jalon Liikenteen tunnusluku molempina vuosina oli 0,6).

¹³² Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 0459123-1, Jalon Liikenne Oy. Yhtiö teki liikevoittoa myös tilikaudella 1.8.2011–31.7.2012, noin 83 000 euroa. Jalon Liikenteen tuloslaskelmaa tilikaudelta 1.8.2012–31.7.2013 ei ole saatavilla Alma Talent -tietopalvelusta.

Kuljettajat

66. TLO:ssa arvioitiin tarjousta laadittaessa, että liikennöintiä varten tarvitaan noin **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**. Jalons Liikenteellä oli vuonna 2013 työsuhteessa **[Jalons Liikenteen liikesalaisuus:]** ja vuonna 2014 **[Jalons Liikenteen liikesalaisuus:]** linja-autonkuljettajaa.¹³⁶
67. Jalons Liikenteellä oli tarjouksenantohetkellä sekä liikennöinnin alkaessa kunkin kohteen edellyttämä määrä kuljettajia. Vuonna 2014 Jalons Liikenteen kuljettajia myös käytettiin lähes **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]** henkilötyövuoden verran TLO:n nimissä voitettun joukkoliikenteen tuottamiseen.¹³⁷
68. Jalons Liikenne on pystynyt lisäämään kuljettajien lukumäärää liikennöintimäärien kasvaessa.¹³⁸ TLO:ssa tehtyä arviota kunkin kohteen liikennöinnin edellyttämästä määrästä kuljettajia ei siten voida pitää poikkeuksellisenä suhteessa Jalons Liikenteen henkilöstön määrään tai TLO:lle tosiasiallisesti vuokrattuihin kuljettajiin. Näin ollen Jalons Liikenteellä olisi ollut kyky joko käyttää kohteen liikennöintiin omia kuljettajiaan ja/tai tehdä tarjouskilpailun kohteiden edellyttämiä kuljettajarekrytointoja.

Varikko ja siirtoajat

69. Jalons Liikenteellä oli joukkoliikenteen harjoittamiseen soveltuva varikko, johon kuului korjaamo, pesulinjat, siivouslinja sekä sisäsailytystiloja **[Jalons Liikenteen liikesalaisuus:]**.¹³⁹
70. Tarjouksenantohetkellä Jalons Liikenteellä oli 21 linja-autoa ja kohteiden liikennöinnin alkaessa 29 linja-autoa,¹⁴⁰ joten varikolla oli käyttökapasiteettia vapaana vuonna 2013 **[Jalons Liikenteen liikesalaisuus:]** linja-autolle

¹³³ Ks. liite B.68 TLO:n tarjouslaskelma tarjouskilpailussa 3/2013_1. TLO:ssa arvioitiin, että kohteen 1 vuosittaiseen liikennöintiin käytettäisiin **[AOJULK2 LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**.

[], ks. liite F.191 Tarjouspyyntö 3/2013, liite 6a.

¹³⁴ Ks. TLO:n laskelma, liite B.69 TLO:n tarjouslaskelma tarjouskilpailussa 3/2013_2. TLO:ssa arvioitiin, että kohteen 2 vuosittaiseen liikennöintiin käytettäisiin **[AOJULK2 LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**.

[], liite F.192 Tarjouspyyntö 3/2013, liite 6b.

¹³⁵ Ks. TLO:n laskelma, liite B.70 TLO:n tarjouslaskelma tarjouskilpailussa 3/2013_3. TLO:ssa arvioitiin, että kohteen vuosittaiseen liikennöintiin käytettäisiin **[AOJULK2 LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**.

[], liite F.193 Tarjouspyyntö 3/2013, liite 6c.

¹³⁶ Liite A.1 Jalons Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 26.

¹³⁷ Liite A.2 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 16.

¹³⁸ Liite A.1 Jalons Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 26–27.

¹³⁹ Liite A.1 Jalons Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 2 ja 4; liite E.156 Lounaislinjat Oy:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 1.

¹⁴⁰ Ks. liite E.162 Jalons Liikenteen kalustoluettelo Traficom, s. 3–9.

145 Lehtisen Linjan liikevaihto oli vuonna 2013 noin 2,3 miljoonaa euroa, ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 0808226-6, Lehtisen Linja Oy tilinpäätös tilikaudelta 1.7.2013–30.6.2014. Ks. TLO:n voittamat tarjoushinnat esitys, kohta 46, alaviite 112 ja tarjouksen määräpäivä sekä hankintapäätöksen ajankohta, esitys, kohta 44 ja 46. Ks. kohteiden arvon määrittelystä alaviite 17.

tosiasiallinen toiminta markkinoilla, yhdenkään kohteen ei voida katsoa olleen arvoltaan niin suuri, että siihen osallistuminen olisi ollut poikkeuksellista suhteessa yhtiön liiketoiminnan kokoon.¹⁴⁶

Kalusto ja kalustohankinnat

76. Liikenteen toteuttamiseen tarvittiin kohteessa 1 viisi linja-autoa, kohteessa 2 neljä linja-autoa ja kohteessa 3 kuusi linja-autoa. Lehtisen Linjalla oli elokuussa 2013 tarjouksenantohetkellä 11¹⁴⁷ ja heinäkuussa 2014 kohteiden liikennöinnin alkaessa 15¹⁴⁸ tarjouskilpailun vaatimukset täyttävää linja-autoa.
77. Vuosina 2010–2019 Lehtisen Linja teki kalustohankintoja seuraavasti¹⁴⁹:

Taulukko 3. Lehtisen Linjan kalustohankinnat 2010–2019

Kalustohankinnat (kpl)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Yht.
Joukkoliikenne, uusi											
Joukkoliikenne, käytetty ¹⁵⁰	5	15	11	6	9	10	2	9	1		68
Tilausajoliikenne, uusi	1		1	1		1					4
Tilausajoliikenne, käytetty		1		1	1	1	5	1		1	11
Yhteensä	6	16	12	8	10	12	7	10	1	1	83

78. Lehtisen Linjan kalustohankinnat osoittavat, että yhtiö on kyennyt tekemään niin joukko- kuin tilausajoliikenteen kalustohankintoja vuosittain. Vuonna 2013, jolloin yhteistarjous annettiin, Lehtisen Linja hankki kolme joukkoliikenteen linja-autoa ja vuonna 2014, jolloin kohteen liikennöinti alkoi, Lehtisen Linja hankki yhdeksän käytettyä joukkoliikenteen linja-autoa.¹⁵¹ Lehtisen Linja on todennut, että linja-autojen rahoitus ei ole ollut este

¹⁴⁶ Esityksen kohdassa 29 esitetyn mukaisesti Lehtisen Linja on osallistunut ennen Föliä itsenäisesti Turun kaupungin ja lähikuntien tarjouskilpailuihin. Lehtisen Linja on kertonut, että yhtiö on pystynyt ennen liiketoimintakauppaa antamaan tarjouksen tarjouskilpailuihin, joissa on vaadittu enintään 15 linja-autoa. Lehtisen Linjan mukaan tarjouskilpailut, joissa on vaadittu tätä enemmän kalustoa ovat olleet Lehtisen Linjalle liian suuria, ks. liite A.6 Muistio puhelinkeskustelusta 29.8.2019 (KKV, Lehtisen Linja), s. 3.

¹⁴⁷ Ks. liite E.163 Lehtisen Linjan kalustoluettelo Traficom, s. 3–11, josta linja-autot BPM-817 (M2-tyypin euro 3), BPM-843 (M2-tyypin euro 3), BPM-845 (M2-tyypin euro 3), BPM-855 (M2-tyypin euro 3), BPM-856 (M2-tyypin euro 3), OTL-709 (T-tyyppi euro 3), ILA-452 (M2-tyyppi euro 3), ILA-451 (T-tyyppi euro 3), HXY-873 (M2-tyyppi euro 3), TXZ-768 (M2-tyyppi euro 3) ja GES-291 (T-tyyppi euro 3).

¹⁴⁸ Ks. liite E.163 Lehtisen Linjan kalustoluettelo Traficom, s. 3–11, josta linja-autot BPM-817 (M2-tyypin euro 3), BPM-843 (M2-tyypin euro 3), BPM-845 (M2-tyypin euro 3), BPM-855 (M2-tyypin euro 3), BPM-856 (M2-tyypin euro 3), OTL-709 (T-tyyppi euro 3), ILA-452 (M2-tyyppi euro 3), ILA-451 (T-tyyppi euro 3), HXY-873 (M2-tyyppi euro 3), HXY-880 (M2-tyyppi euro 3), TXZ-768 (M2-tyyppi euro 3), FLH-669 (T-tyyppi euro 3), MLT-662 (M2-tyyppi euro 3), MLT-686 (M2-tyyppi euro 3), MLT-683 (M2-tyyppi euro 3) ja GES-291 (T-tyyppi euro 3).

¹⁴⁹ Ks. liite E.163 Lehtisen Linjan kalustoluettelo Traficom, s. 3–14. Ks. myös alaviite 29 Lehtisen Linjan kalustohankinnoista.

¹⁵⁰ Ne linja-autot, joiden rekisteröintipäivää ei ole tiedossa ja joita ei mainita Traficomien listassa, on oletettu käytetyiksi.

¹⁵¹ Ks. liite E.163 Lehtisen Linjan kalustoluettelo Traficom, s. 3–11.

tarjouskilpailuihin itsenäisesti osallistumiselle, minkä lisäksi yhtiö on kertonut, että tarvittaessa se olisi voinut myös leasing-vuokrata linja-autoja.¹⁵² Viraston tiedossa ei ole Lehtisen Linjan rahoitusmarginaaleja.

79. Lehtisen Linjan taloudellinen tilanne oli vakaa aina vuonna 2014 toteutettuun liiketoimintakauppaan saakka, ja tilikaudella 1.7.2013–30.6.2014 yhtiö teki liikevoittoa noin 34 000 euroa.¹⁵³ Ennen liiketoimintakauppaa yhtiön omavaraisuusaste oli toimialalle tyypilliseen tapaan heikko. Myös maksuvalmiutta osoittava current ratio oli alalle tyypillisesti heikko.¹⁵⁴ Kyseiset tunnusluvut eivät olleet poikkeukselliset suhteessa toimialan keskiarvoon.¹⁵⁵ Viraston arvion mukaan Lehtisen Linjan rahoitusasema ei ole voinut olla kalustohankintojen esteenä.
80. Edellä esitetyn perusteiden Lehtisen Linjalla olisi ollut kyky käyttää sen hallussa ollutta kalustoa kohteiden liikennöintiin ja/tai tehdä kohteiden edellyttämiä kalustohankintoja.

Kuljettajat

81. TLO:ssa arvioitiin tarjousta laadittaessa, että liikennöintiä varten tarvitaan **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**¹⁵⁶ Lehtisen Linjan palveluksessa oli vuonna 2013 26 linja-autonkuljettajaa.¹⁵⁷ Tarvittaessa yhtiö myös vuokrasi henkilöstöä.¹⁵⁸
82. Lehtisen Linjalla oli liikennöinnin alkaessa kunkin kohteen edellyttämä määrä kuljettajia. Vuonna 2014 Lehtisen Linjan ja/tai Turkubusin kuljettajia myös käytettiin lähes **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]** henkilötövuoden verran TLO:n nimissä voitetun joukkoliikenteen tuottamiseen.¹⁵⁹
83. TLO:ssa tehtyä arviota kunkin kohteen liikennöinnin edellyttämästä määrästä kuljettajia ei voida siten pitää poikkeuksellisen suhteessa Lehtisen Linjan henkilöstön määrään tai TLO:lle tosiasiallisesti vuokrattuihin kuljettajiin. Näin ollen Lehtisen Linjalla olisi ollut kyky joko käyttää kohteen liikennöintiin

¹⁵² Liite A.5 Lehtisen Linjan vastaus selvityspyyntöön 10.7.2019, s. 5–6 ja 8. Lehtisen Linja on myös rahoittanut kalustohankintoja **[Lehtisen Linjan liikesalaisuus:]**, s. 4. Ks. myös liite A.6 Muistio puhelinkeskustelusta 29.8.2019 (KKV, Lehtisen Linja), s. 3.

¹⁵³ Alma Talent Tietopalvelut, Y-tunnus 088226-6, Lehtisen Linja Oy. Yhtiö teki liikevoittoa noin 113 000 euroa tilikaudella 1.7.2012–30.6.2013 ja noin 5 000 euroa tilikaudella 1.7.2011–30.6.2012.

¹⁵⁴ Ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 0808226-6, Lehtisen Linja Oy riskiluokitus- ja maksuhäiriöt 2013–2018.

¹⁵⁵ Toimialan omavaraisuusasteen keskiarvo on vuosina 2013–2014 ollut 28,2 prosenttia, eli tyydyttävä. Current ratio -keskiarvo on vuosina 2013–2014 ollut myös heikko (0,8–0,9, Lehtisen Linjan tunnusluku oli vuonna 2013 0,4 ja vuonna 2014 0,7).

¹⁵⁶ Ks. arviot kuljettajista kohdasta 66 alaviitteineen.

¹⁵⁷ Liite A.5 Lehtisen Linjan vastaus selvityspyyntöön 10.7.2019, s. 11. Suurin osa Lehtisen Linjan kuljettajista siirtyi Turkubus Oy:n palvelukseen liiketoimintakaupan myötä, ks. liite A.6 Muistio puhelinkeskustelusta 29.8.2019 (KKV, Lehtisen Linja), s. 3.

¹⁵⁸ Henkilöstöä on vuokrattu henkilöstövuokraus- ja taksitoimintaa harjoittaneelta Lehma Oy:ltä, ks. liite A.6 Muistio puhelinkeskustelusta 29.8.2019 (KKV, Lehtisen Linja), s. 5; ja liite A.8 Lehtisen Linjan vastaus lisäselvityspyyntöön 6.3.2019, s. 5. Virastolla ei ole tietoa vuokratun henkilöstön määrästä.

¹⁵⁹ Liite A.2 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 16.

omia kuljettajiaan ja/tai tehdä tarjouskilpailun kohteiden edellyttämiä kuljet-
tajarekrytointeja.

Varikko ja siirtoajat

84. Lehtisen Linjan käytössä ollut varikko soveltui joukkoliikenteen harjoittami-
seen.¹⁶⁰ Varikolla oli raskaankaluston korjaamo, tankkauspiste ja pesu-
linja.¹⁶¹ Varikon kapasiteetti soveltui **[Lehtisen Linjan liikesalaisuus: ■■]**
linja-autolle ja varikon kapasiteettia olisi ollut mahdollista kasvattaa **[Lehti-
sen Linjan liikesalaisuus: ■■]** prosentilla säilyttämällä linja-autoja yhtiön
omistamalla naapurikiinteistöllä.¹⁶²
85. Tarjouksenantohetkellä Lehtisen Linjalla oli 34 linja-autoa ja kohteiden lii-
kennöinnin alkaessa 37 linja-autoa.¹⁶³ Ottaen huomioon viereisen kiinteis-
tön tarjoamat säilytysmahdollisuudet ja silloisen varikolla olleen kaluston
soveltuminen kohteiden liikennöintiin, varikolla voidaan katsoa olleen ka-
pasiteettia kohteiden liikennöintiä varten. Varikon käyttökapasiteetti ei ole
sitä voinut muodostua esteeksi tarjouskilpailuun osallistumiselle.
86. Vaikka Lehtisen Linjan varikko sijaitsee huomattavasti kauempana Turun
keskustasta kuin muiden TLO:n osakkaiden käytössä olevat varikot, ei koh-
teissa yhtiölle muodostuvien siirtoajojen määrän voida katsoa olleen itse-
näisen tarjoamisen esteenä.¹⁶⁴

Muut edellytykset

87. Tilaaajalle asetettavan vakuuden suuruus oli 50 000 euroa kohteessa 1,
40 000 euroa kohteessa 2 ja 60 000 euroa kohteessa 3.¹⁶⁵ Ottaen huomi-
oon, että Lehtisen Linjan vuoden 2013 taseessa oman pääoman määrä oli
noin 114 000 euroa ja vuoden 2014 noin 142 000 euroa ¹⁶⁶, ja että yhtiö on
saanut rahoitusta kalustohankintoihin sekä osallistunut itsenäisesti tarjous-
kilpailuihin, ei asetettava vakuus voinut olla esteenä tarjouskilpailuun osal-
listumiselle.

¹⁶⁰ Varikkoa on vuokrattu vuodesta 2014 lähtien Turkubus Oy:lle Föli-liikennettä varten, ks. liite A.8 Lehtisen Linjan vastaus
lisäselvityspyyntöön 6.3.2019, s. 2, jossa Lehtisen Linja vastaa viraston kysymykseen, kuinka paljon Turkubus Oy:ltä perityn
vuokran määrä on.

¹⁶¹ Liite A.8 Lehtisen Linjan vastaus lisäselvityspyyntöön 6.3.2019, s. 2.

¹⁶² Liite A.8 Lehtisen Linjan vastaus lisäselvityspyyntöön 6.3.2019, s. 3.

¹⁶³ Ks. liite E.163 Lehtisen Linjan kalustoluettelo Traficom, s. 3–11. Traficomien rekisteriin ei kaikissa tapauksissa lisätä omista-
juuden päättymispäivää. Traficomien tiedoista ei siis ole varmuudella todennettavissa, mitkä ajoneuvot ovat poistuneet käytöstä
jo ennen tarkasteluajankohtaa. Virasto on jättänyt huomioimatta ajoneuvot, jotka ovat tarkasteluhetkellä olleet yli 20 vuotta
vanhoja.

¹⁶⁴ Ks. siirtoajojen arvioinnista jäljempänä luku 5.3.2.7

¹⁶⁵ Ks. Taulukko 1.

¹⁶⁶ Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 0808226-6, Lehtisen Linja Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.7.2013–30.6.2014.

Yhteenveto

88. Virasto katsoo edellä esitetyin perustein, että Lehtisen Linja olisi voinut antaa itsenäisen tarjouksen mistä tahansa kolmesta tarjouskilpailun 3/2013 kohteesta ja toteuttaa niiden liikennöinnin.

5.2.2.3 Muurinen

89. Virasto on ottanut arvioinnissaan huomioon, että Muurisella ei ollut omia liikennöintisopimuksia voimassa 28.8.2013, kun yhteistarjous annettiin TLO:n nimissä, eikä 1.7.2014, kun tarjouskilpailun 3/2013 kohteiden liikennöinti alkoi.
90. Muurinen on todennut, että TLO:n perinteet ohjaavat yhtiön osallistumista tarjouskilpailuihin yhdessä TLO:n muiden osakkaiden kanssa sen sijaan, että yhtiö osallistuisi tarjouskilpailuihin itsenäisesti.¹⁶⁷
91. Tarjouskilpailun kohteiden arvo suhteessa Muurisen vuoden 2013 liikevaihtoon oli kohteiden 1 ja 2 osalta noin 20 prosenttia ja kohteen 3 osalta noin 30 prosenttia yhtiön liikevaihdosta.¹⁶⁸ Yhdenkään kohteen ei voida katsoa olleen arvoltaan niin suuri, että siihen osallistuminen olisi ollut poikkeuksellista suhteessa yhtiön liiketoiminnan kokoon.

Kalusto ja kalustohankinnat

92. Liikenteen toteuttamiseen tarvittiin kohteessa 1 viisi linja-autoa, kohteessa 2 neljä linja-autoa ja kohteessa 3 kuusi linja-autoa. Muurisella oli elokuussa 2013 tarjouksenantohetkellä 12¹⁶⁹ ja kohteiden liikennöinnin alkaessa yhdeksän¹⁷⁰ tarjouskilpailun vaatimukset täyttävää linja-autoa. Kohteen 3 liikennöinnissä myös käytettiin yhtä Muurisen linja-autoa.¹⁷¹
93. Vuosina 2010–2019 Muurinen teki kalustohankintoja seuraavasti¹⁷²:

¹⁶⁷ Liite C.129 Muurisen kuuleminen 24.5.2016, s. 13. Ks. myös alaviite 78.

¹⁶⁸ Muurisen liikevaihto oli vuonna 2013 noin 5,7 miljoonaa euroa, ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 1639474-5, Linjalii-
kenne Muurinen Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.2014–31.12.2014. Ks. TLO:n voittamat tarjoushinnat esitys, kohta 46, alaviite
112 ja tarjouksen määräpäivä sekä hankintapäätöksen ajankohta, esitys, kohta 44 ja 46. Ks. kohteiden arvon määrittelystä
alaviite 17.

¹⁶⁹ Liite E.164 Muurisen kalustoluettelo Traficom, s. 3–13, josta linja-autot APF-410 (T-tyyppi euro 3), ERF-835 (T-tyyppi euro
4), FHP-298 (T-tyyppi euro 4), FHP-379 (T-tyyppi euro 4), GGY-426 (T-tyyppi euro 4), HZZ-368 (M2-tyypin euro 3), HZZ-383
(M2-tyypin euro 3), MYF-277 (M2-tyyppi euro 3), MYF-289 (M2-tyyppi euro 3), MYF-316 (M2-tyyppi euro 3), MYF-412 (M2-
tyyppi euro 3) ja RKG-667. Ks. myös liite A.10 Muurisen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 2–3.

¹⁷⁰ Liite E.164 Muurisen kalustoluettelo Traficom, s. 3–13, josta linja-autot APF-410 (T-tyyppi euro 3), ERF-835 (T-tyyppi euro
4), FHP-298 (T-tyyppi euro 4), FHP-379 (T-tyyppi euro 4), GGY-426 (T-tyyppi euro 4), HZZ-368 (M2-tyypin euro 3), HZZ-383
(M2-tyypin euro 3), IJB-725 (T-tyyppi euro 5) ja IJB-726 (T-tyyppi euro 5). Mainittujen linja-autojen keski-ikä oli kyseisenä
ajankohtana 7,5 vuotta; seitsemän nuorimman linja-auton keski-ikä oli 6,5 vuotta, ks. liite A.10 Muurisen vastaus selvityspyyn-
töön 30.4.2020, s. 2–3.

¹⁷¹ Liite B.120 TLO:n kalustoluettelo tarjouskilpailussa 3/2013 kohde 3, 1.7.2014. Linja-auton rekisterinumero oli HZZ-383.

¹⁷² Ks. liite E.164 Muurisen kalustoluettelo Traficom, s. 3–13. Ks. myös liite A.10 Muurisen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020,
s. 2–3.

Taulukko 4. Muurisen kalustohankinnat 2010–2019

Kalustohankinnat (kpl)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Yht.
Joukkoliikenne, uusi										2	2
Joukkoliikenne, käytetty	9		3		2	4	5	3	1	3	30
Tilausajoliikenne, uusi		1		1			2	1	2	1	8
Tilausajoliikenne, käytetty		1		1	7	2	2				13
Yhteensä	9	2	3	2	9	6	9	4	3	6	53

94. Muurisen kalustohankinnat osoittavat, että yhtiö kykeni tekemään niin joukko- kuin tilausajoliikenteen kalustohankintoja vuosittain. Vuonna 2013 Muurinen ei hankkinut yhtään joukkoliikenteen linja-autoa. Sen sijaan Muurinen myi maaliskuussa 2014 neljä kohteiden liikennöintiin soveltuvaa M2-tyyppin linja-autoa.¹⁷³ Muurinen osti huhtikuussa 2014 kaksi käytettyä joukkoliikenteen linja-autoa.¹⁷⁴
95. Muurinen rahoitti vuosina 2010–2019 hankkimastaan kalustosta noin **[Muurisen liikesalaisuus:]**
[]
[]
[]
[]
[] Esimerkiksi suurin osa TLO:n kalustorahoitusten marginaaleista vaihteli **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]** prosentin välillä.¹⁷⁸
96. Kesällä 2014 TLO:n nimissä hankituista uusista linja-autoista viisi luovutettiin Muurisen hallintaan¹⁷⁹ ja Muurisen **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**
[]

¹⁷³ Liite A.10 Muurisen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 3, jossa linja-autot MYF-277, MYF-289, MYF-316 ja MYF-412.

¹⁷⁴ Liite A.10 Muurisen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 2, jossa linja-autot IJB-725 ja IJB-726. Muurinen osti linja-autot LS-Liikennelinjoilta ja kummankin linja-auton hinta oli **[Muurisen liikesalaisuus:]**. Linja-autot olivat noin viisi vuotta vanhoja hankintahetkellä, ks. liite A.10 Muurisen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 2.

¹⁷⁵ Yhtiön vuoden 2017 **[Muurisen liikesalaisuus:]**
[].

¹⁷⁶ Liite A.10 Muurisen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 2–3. Luvussa ei ole huomioitu jo myytyjä linja-autoja, joiden rahoitusmallia ei ole ilmoitettu.

¹⁷⁷ Esim. **[Muurisen liikesalaisuus:]**, ks. liite A.39 Muurisen vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 9.

¹⁷⁸ Liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1, s. 22. Ks. muiden osakasyhtiöiden rahoitusmarginaalit osakasyhtiökohtaisista arvioinneista luvuista 5.2.2.1 5.2.2.6

¹⁷⁹ Liite A.28 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, osa 1, s. 12, josta linja-autot KMT-855, KMT-856, KMT-857 ja KMT-853 ja KMT-854.

Linja-autoista yhdellä liikennöitiin tarjouskilpailun kohdetta 1.¹⁸¹

97. Muurinen on todennut, että yhtiön kalustonhankintamahdollisuuksissa ei tapahtunut muutoksia vuosien 2008–2018 aikana, ja ettei **[Muurisen liikesalaisuus:]**.¹⁸² Muurinen kuitenkin kasvatti tilausajoliikennettään vuosien 2010–2018 aikana **[Muurisen liikesalaisuus:]**.¹⁸³
98. Yhtiön vakavaraisuutta osoittava omavaraisuusaste oli vuosina 2013–2014 hyvä. Maksuvalmiutta osoittava current ratio taas osoittaa Muurisen maksukyvyyn olleen 2013–2014 heikko.¹⁸⁴ Kyseiset tunnusluvut eivät olleet poikkeukselliset suhteessa toimialan keskiarvoon.¹⁸⁵ Yhtiö teki liikevoittoa noin 669 000 euroa tilikaudella 2013.¹⁸⁶ Viraston arvion mukaan Muurisen rahoitusasema ei voinut olla kalustohankintojen esteenä.
99. Edellä esitetyin perustein Muurisella olisi ollut kyky käyttää sen hallussa ollutta kalustoa kohteiden liikennöintiin, tehdä kohteiden edellyttämiä kalustohankintoja ja/tai vuokrata kalustoa käyttöönsä.

Kuljettajat

100. TLO:ssa arvioitiin tarjousta laadittaessa, että liikennöintiä varten tarvitaan noin **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**.¹⁸⁷ Muurisella oli vuonna 2013 työsuhteessa 80 linja-autonkuljettajaa ja vuonna 2014 88 linja-autonkuljettajaa.¹⁸⁸
101. Muurisella oli liikennöinnin alkaessa kunkin kohteen edellyttämä määrä kuljettajia. Vuonna 2014 Muurisen kuljettajia myös käytettiin lähes **[AOJULK**

¹⁸⁰ Liite B.87 TLO:n jakoasiakirja elokuu 2014, s. 3. Tammikuussa 2016 Muurisen hallintaan oli luovutettu kuusi linja-autoa, joiden lähes **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**, ks. liite B.45 TLO:n jakoasiakirja tammikuu 2016, s. 7.

¹⁸¹ Ks. kohta 55. Muurisen **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**, liite B.87 TLO:n jakoasiakirja elokuu 2014, s. 3.

¹⁸² Liite A.9 Muurisen vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 6, kohta 13.

¹⁸³ Tähän on yhtiön mukaan vaikuttanut muun muassa **[Muurisen liikesalaisuus:]**, liite A.9 Muurisen vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 4. Yhtiö on kertonut **[Muurisen liikesalaisuus:]**.

¹⁸⁴ Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 1639474-5, Linjaliikenne Muurinen Oy, riskiluokitus- ja maksuhäiriöt 2012–2017.

¹⁸⁵ Toimialan omavaraisuusasteen keskiarvo on vuosina 2013–2014 ollut 28,2 prosenttia, eli tyydyttävä. Current ratio -keskiarvo on vuosina 2013–2014 ollut myös heikko (0,8–0,9, Muurisen tunnusluku oli vuonna 2013 0,4 ja vuonna 2014 0,6).

¹⁸⁶ Alma Talent Tietopalvelut, Y-tunnus 1639474-5, Linjaliikenne Muurinen Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.–31.12.2013. Yhtiö teki liike tappiota noin 244 000 euroa tilikaudella 2012, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.–31.12.2012. Tilikaudella 2011 yhtiö teki liikevoittoa 291 000 euroa, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.–31.12.2011.

¹⁸⁷ Ks. arviot kuljettajista kohdasta 66 alaviitteineen.

¹⁸⁸ Liite A.21 Muurisen vastaus lisäselvityspyyntöön 9.6.2020, osa 1, s. 10–13.

LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus: [REDACTED] henkilötövuoden verran TLO:n nimissä voitettun joukkoliikenteen tuottamiseen.¹⁸⁹

102. TLO:ssa tehtyä arviota kunkin kohteen liikennöinnin edellyttämästä määrästä kuljettajia ei voida siten pitää poikkeuksellisen suhteessa Muurisen henkilöstön määrään tai TLO:lle tosiasiallisesti vuokrattuihin kuljettajiin. Näin ollen Muurisella olisi ollut kyky joko käyttää kohteen liikennöintiin omia kuljettajiaan ja/tai tehdä tarjouskilpailun kohteiden edellyttämiä kuljettajarekrytointoja.

Varikko ja siirtoajat

103. Muurisella oli joukkoliikenteen harjoittamiseen soveltuva varikko, johon kuuluu korjaamo- ja huoltotilat, linja-auton pesukone sekä sisäsäilytystilat noin **[Muurisen liikesalaisuus: [REDACTED]]** linja-autolle. Muurisen käytössä oleva varikko soveltuu enimmäiskapasiteetiltään noin **[Muurisen liikesalaisuus: [REDACTED]]** linja-autolle.¹⁹⁰
104. Tarjouksenantohetkellä Muurisella oli 27 linja-autoa ja kohteiden liikennöinnin alkaessa 32 linja-autoa.¹⁹¹ Varikolla oli käyttökapasiteettia vapaana vuonna 2013 **[Muurisen liikesalaisuus: [REDACTED]]** linja-autolle ja vuonna 2014 **[Muurisen liikesalaisuus: [REDACTED]]** linja-autolle. Varikon käyttökapasiteetti ei siten voinut muodostua esteeksi tarjouskilpailuun osallistumiselle.
105. Kohteissa yhtiölle muodostuvien siirtoajojen määrän ei voida myöskään katsoa olleen itsenäisen tarjoamisen esteenä.¹⁹²
106. Muurinen on todennut, ettei yhtiö osallistunut tarjouskilpailuun 3/2013 itsenäisesti **[Muurisen liikesalaisuus: [REDACTED]]**.¹⁹³ Muurinen kuitenkin edellä kohdassa 52 todetusti liikennöi kohteita 1 ja 3.

Muut edellytykset

107. Tilaajalle asetettavan vakuuden suuruus oli noin 50 000 euroa kohteessa 1, 40 000 euroa kohteessa 2 ja 60 000 euroa kohteessa 3.¹⁹⁴ Ottaen huomioon, että Muurisen vuoden 2013 taseessa oman pääoman määrä oli noin 1 056 000 euroa ja vuoden 2014 noin 1 124 000 euroa¹⁹⁵ ja että yhtiö on saanut rahoitusta kalustohankintoihin, ei asetettava vakuus voinut olla esteenä tarjouskilpailuun osallistumiselle.

¹⁸⁹ Liite A.2 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 16.

¹⁹⁰ Liite E.157 Kiinteistö Oy Turun Autokatu 11:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 4.

¹⁹¹ Ks. liite E.164 Muurisen kalustoluettelo Traficom, s. 3–13.

¹⁹² Ks. siirtoajojen arvioinnista jäljempänä luku 5.3.2.7

¹⁹³ Liite A.9 Muurisen vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 8. Virasto katsoo tässä, että **[Muurisen liikesalaisuus: [REDACTED]]**

[REDACTED] Siirtoajojen merkitystä itsenäisen tarjoamisen mahdollisuuden kannalta arvioidaan luvussa 2.2.3 ja tarkemmin jäljempänä luvussa 5.2.2.7.

¹⁹⁴ Ks. Taulukko 1.

¹⁹⁵ Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 1639474-5, Linjaliikenne Muurinen Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.2014–31.12.2014.

Yhteenveto

108. Virasto katsoo edellä esitetyn perustein, että Muurinen olisi voinut antaa itsenäisen tarjouksen mistä tahansa kolmesta tarjouskilpailun 3/2013 kohteesta ja toteuttaa niiden liikennöinnin.

5.2.2.4 Nyholm

109. Virasto on ottanut arvioinnissaan huomioon, että Nyholmilla ei ollut omia liikennöintisopimuksia voimassa 28.8.2013, kun yhteistarjous annettiin TLO:n nimissä, eikä 1.7.2014, kun tarjouskilpailun 3/2013 kohteiden liikennöinti alkoi.

110. Nyholm on ilmoittanut, ettei yhtiö osallistu joukkoliikenteen tarjouskilpailuihin itsenäisesti.¹⁹⁶ Nyholmin mukaan **[Nyholmin liikesalaisuus:]**
[REDACTED]
[REDACTED].¹⁹⁷

111. Tarjouskilpailun kohteiden arvo suhteessa Nyholmin vuoden 2013 liikevaihtoon oli kohteiden 1 ja 2 osalta noin 20 prosenttia ja kohteen 3 osalta noin 30 prosenttia yhtiön liikevaihdosta.¹⁹⁸ Yhdenkään kohteen ei voida katsoa olleen arvoltaan niin suuri, että siihen osallistuminen olisi ollut poikkeuksellista suhteessa yhtiön liiketoiminnan kokoon.

Kalusto ja kalustohankinnat

112. Liikenteen toteuttamiseen tarvittiin kohteessa 1 viisi linja-autoa, kohteessa 2 neljä linja-autoa ja kohteessa 3 kuusi linja-autoa. Nyholmilla oli elokuussa 2013 tarjouksenantohetkellä kahdeksan¹⁹⁹ ja kohteiden liikennöinnin alkamisaikana heinäkuussa 2014 kymmenen²⁰⁰ tarjouskilpailun vaatimukset täyttävää linja-autoa. Kohteiden 1 ja 2 liikennöinnissä on myös käytetty kahta Nyholmin linja-autoa.²⁰¹

¹⁹⁶ Liite A.14 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 8.

¹⁹⁷ Liite A.14 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 4.

¹⁹⁸ Nyholmin liikevaihto oli vuonna 2013 noin 5,4 miljoonaa euroa ja vuonna 2014 noin 5,3 miljoonaa euroa, ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 2199878-9, Linjaliikenne Nyholm Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.10.2013–30.9.2014. Ks. TLO:n voittamat tarjoushinnat esitys, kohta 46, alaviite 112 ja tarjouksen määräpäivä sekä hankintapäätöksen ajankohta, esitys, kohta 44 ja 46. Ks. kohteiden arvon määrittelystä alaviite 17.

¹⁹⁹ Liite E.165 Nyholmin kalustoluettelo Traficom. s. 3–12, josta linja-autot EXE-352 (T-tyyppi euro 3), FHP-299 (T-tyyppi euro 5), YVR-108 (T-tyyppi euro 5), LLY-152 (M2-tyyppi euro 3), ILG-779 (M2-tyyppi euro 3), HZZ-370 (M2-tyyppi euro 3), ERF-844 (T-tyyppi euro 4), FHP-304 (T-tyyppi euro 4). Ks. myös liite A.16 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 4–5.

²⁰⁰ Liite E.165 Nyholmin kalustoluettelo Traficom. s. 3–12, josta linja-autot EXE-352 (T-tyyppi euro 3), FHP-299 (T-tyyppi euro 5), YVR-108 (T-tyyppi euro 5), LLY-152 (M2-tyyppi euro 3), ILG-779 (M2-tyyppi euro 3), HZZ-370 (M2-tyyppi euro 3), ERF-844 (T-tyyppi euro 4), FHP-304 (T-tyyppi euro 4), IJB-719 (T-tyyppi EEV), IJB-718 (T-tyyppi EEV). Ks. myös liite A.16 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 4–5. Nyholmin mainituista linja-autoista kuuden nuorimman keski-ikä oli kyseisenä ajankohtana 7,5 vuotta. Ks. liite A.16 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 4–5.

²⁰¹ Liite B.118 TLO:n kalustoluettelo tarjouskilpailussa 3/2013 kohde 1, 1.7.2014, s. 1; ja liite B.119 TLO:n kalustoluettelo tarjouskilpailussa 3/2013 kohde 2, 1.7.2014. Linja-autojen rekisterinumerot olivat EXE-354 (kohde 1) ja HZZ-370 (kohde 2).

113. Vuosina 2010–2019 Nyholm teki kalustohankintoja seuraavasti²⁰²:

Taulukko 5. Nyholmin kalustohankinnat 2010–2019

Kalustohankinnat (kpl)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Yht.
Joukkoliikenne, uusi								2		1	3
Joukkoliikenne, käytetty	9		4	1	3	4	19	3	1	6	50
Tilausajoliikenne, uusi			1			2	1	2	1	1	8
Tilausajoliikenne, käytetty	1	1		1			3	1		1	8
Yhteensä	10	1	5	2	3	6	23	8	2	9	69

114. Nyholm hankki vuosina 2010–2019 yhteensä 53 joukkoliikenteeseen soveltuvaa linja-autoa, joista kolme yhtiö hankki uutena.²⁰³ Nyholmin kalustohankinnat osoittavat, että yhtiö on kyennyt tavanomaisesti tekemään useita joukko- ja tilausajoliikenteen kalustohankintoja vuosittain. Nyholm myös hankki neljä käytettyä joukkoliikenteen linja-autoa vuosina 2013–2014; Yhden linja-autoista Nyholm hankki elokuussa 2013.²⁰⁴ Linja-autoista kaksi Nyholm hankki toukokuussa 2014 ja yhden elokuussa 2014.²⁰⁵

115. Vuosina 2010–2019 hankituista joukkoliikenteen linja-autoista [Nyholmin liikesalaisuus:]

[]
[]
[]
[]
[] Esimerkiksi suurin osa TLO:n kalustorahoitusten marginaaleista on vaihdellut [AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:] prosentin välillä.²⁰⁸

116. Kesällä 2014 TLO:n nimissä hankituista uusista linja-autoista viisi luovutettiin Nyholmin hallintaan ja Nyholmin [AOJULK LS-Liikennelinjojen liike-

²⁰² Ks. liite E.165 Nyholmin kalustoluettelo Traficom. s. 3–15. Ks. myös liite A.16 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 4–5.

²⁰³ Käytetyt linja-autot olivat hankintahetkellä keski-ikältään noin seitsemän vuotta vanhoja, ks. liite E.165 Nyholmin kalustoluettelo Traficom. s. 3–15. Ks. myös liite A.16 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 4–5. Kalustohankintojen osalta taulukossa erottuu selvästi vuosi 2016, jolloin yhtiöltä tuhoutui varikolla tapahtuneen tulipalon seurauksena 19 linja-autoa, joista 12 oli joukkoliikenteen linja-autoja. Nyholm hankki vakuutuskorvauksilla poikkeuksellisen paljon kalustoa vuosina 2016 ja 2017, ks. liite A.14 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 6.

²⁰⁴ Liite A.16 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 5, jossa linja-auto VVB-198 (M2-tyyppi euro 3). Linja-auton ikä oli hankintahetkellä noin yhdeksän vuotta.

²⁰⁵ Liite A.16 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 4. Nyholm hankki linja-autot IJB-719 ja IJB-718 LS-Liikennelinjoilta toukokuussa 2014. Elokuussa hankittu linja-auto tuotiin Ruotsista ja linja-auton rekisteritunnus oli MLT-680. Linja-autot olivat hankintahetkellä noin viisi vuotta vanhoja. Nyholm ei ole ilmoittanut linja-autojen hankintahintaa tai sitä, miten hankinta on rahoitettu, ks. liite A.16 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 4 ja liite E.165 Nyholmin kalustoluettelo Traficom. s. 14.

²⁰⁶ Ks. liite A.16 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 4–5.

²⁰⁷ Ks. liite A.26 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s.10.

²⁰⁸ Liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1, s. 22. Ks. muiden osakasyhtiöiden rahoitusmarginaalit osakasyhtiökohtaisista arvioinneista luvuista 5.2.2.1 5.2.2.6 .

salaisuus: [REDACTED]

[REDACTED]²⁰⁹ Linja-autoista kahdella liikennöitiin tarjouskilpailun kohteita 1 ja 3.²¹⁰

117. Yhtiön vakavaraisuutta osoittava omavaraisuusaste oli vuosina 2013–2014 välttävä tai tyydyttävä. Maksuvalmiutta osoittava current ratio taas osoittaa Nyholmin maksukyvyn olleen 2013–2014 heikko.²¹¹ Kyseiset tunnusluvut eivät olleet poikkeukselliset suhteessa toimialan keskiarvoon.²¹² Yhtiö yhtiö teki liikevoittoa noin 106 000 euroa tilikaudella 1.10.2012–30.9.2013.²¹³ Viraston arvion mukaan Nyholmin rahoitusasema ei voinut olla kalustohankintojen esteenä.

118. Edellä esitetyin perustein Nyholmilla olisi ollut kyky käyttää sen hallussa ollutta kalustoa kohteiden liikennöintiin, tehdä kohteiden edellyttämiä kalustohankintoja ja/tai vuokrata kalustoa käyttöönsä.

Kuljettajat

119. TLO:ssa arvioitiin tarjousta laadittaessa, että liikennöintiä varten tarvitaan noin [AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus: [REDACTED]]²¹⁴ Nyholmilla oli vuonna 2013 työsuhteessa 28 kuljettajaa ja vuonna 2014 32 kuljettajaa, minkä lisäksi yhtiö vuokrasi henkilöstöä.²¹⁵

120. Nyholmilla oli liikennöinnin alkaessa kunkin kohteen edellyttämä määrä kuljettajia. Vuonna 2014 Nyholmin kuljettajia myös käytettiin noin [AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus: [REDACTED]] henkilötyövuoden verran TLO:n nimissä voitetun joukkoliikenteen tuottamiseen.²¹⁶

121. TLO:ssa tehtyä arviota kunkin kohteen liikennöinnin edellyttämästä määrästä kuljettajia ei siten voida pitää poikkeuksellisenä suhteessa Nyholmin henkilöstön määrään tai TLO:lle tosiasiallisesti vuokrattuihin kuljettajiin. Näin

²⁰⁹ Liite B.87 TLO:n jakoasiakirja elokuu 2014, s. 3–4.

²¹⁰ Ks. kohta 55. Nyholmin [AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus: [REDACTED]], liite B.87 TLO:n jakoasiakirja elokuu 2014. Nyholmin hallintaan oli luovutettu jo seitsemän linja-autoa, joiden [AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus: [REDACTED]], ks. liite B.45 TLO:n jakoasiakirja tammikuu 2016, s. 7.

²¹¹ Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 2199878-9, Linjaliikenne Nyholm Oy, riskiluokitus- ja maksuhäiriöt 2012–2017.

²¹² Toimialan omavaraisuusasteen keskiarvo on vuosina 2013–2014 ollut 28,2 prosenttia, eli tyydyttävä. Current ratio -keskiarvo on vuosina 2013–2014 ollut myös heikko (0,8–0,9, Nyholmin tunnusluku oli vuonna 2013 0,5 ja vuonna 2014 0,7).

²¹³ Alma Talent Tietopalvelut, Y-tunnus 2199878-9, Linjaliikenne Nyholm Oy. Yhtiö teki liikevoittoa myös tilikaudella 1.10.2011–30.9.2012, noin 103 000 euroa, sekä tilikaudella 1.10.2010–30.9.2011, jolloin yhtiö teki liikevoittoa noin 155 000 euroa.

²¹⁴ Ks. arviot kuljettajista kohdasta 66 alaviitteineen.

²¹⁵ Henkilöstöä on vuokrattu [Nyholmin liikesalaisuus: [REDACTED]], liite A.14 Nyholmin vastaus selvityspyynnöön 23.3.2018, s. 7. Virastolla ei ole tietoa vuokratun henkilöstön määrästä.

²¹⁶ Liite A.2 TLO:n vastaus selvityspyynnöön 23.3.2018, s. 16.

ollen Nyholmilla olisi ollut kyky joko käyttää kohteen liikennöintiin omia kuljettajiaan ja/tai tehdä tarjouskilpailun kohteiden edellyttämiä kuljettajarekrytointoja.

Varikko ja siirtoajat

122. Nyholmilla on joukkoliikenteen harjoittamiseen soveltuva varikko, ja kohteiden linjoja tosiasiaassa liikennöitiin kyseiseltä varikolta. Nyholmin käytössä olevan varikon enimmäiskapasiteetti on **[Nyholmin liikesalaisuus: ■]** linja-autoa.²¹⁷
123. Tarjouksenantohetkellä Nyholmilla oli 28 linja-autoa ja kohteiden liikennöinnin alkaessa 27 linja-autoa²¹⁸, joten varikolla oli käyttökapasiteettia vapaana vuonna 2013 **[Nyholmin liikesalaisuus: ■]** linja-autolle ja vuonna 2014 **[Nyholmin liikesalaisuus: ■]** linja-autolle. Ottaen huomioon kohdassa 29 todettu, ei varikon käyttökapasiteetti ole siten voinut muodostua esteeksi tarjouskilpailuun osallistumiselle.
124. Kohteissa yhtiölle muodostuvien siirtoajojen määrän ei voida myöskään katsoa olleen Nyholmin itsenäisen tarjoamisen esteenä.²¹⁹

Muut edellytykset

125. Tilaajalle asetettavan vakuuden suuruus oli 50 000 euroa kohteessa 1, 40 000 euroa kohteessa 2 ja 60 000 euroa kohteessa 3.²²⁰ Ottaen huomioon, että Nyholmin vuoden 2013 taseessa oman pääoman määrä oli noin 558 000 euroa ja vuonna 2014 noin 675 000 euroa²²¹ ja että yhtiö on saanut rahoitusta kalustohankintoihin, ei asetettava vakuus voinut olla esteenä tarjouskilpailuun osallistumiselle.

Yhteenveto

126. Virasto katsoo edellä esitetyin perustein, että Nyholm olisi voinut antaa itsenäisen tarjouksen mistä tahansa kolmesta tarjouskilpailun 3/2013 kohteesta ja toteuttaa niiden liikennöinnin.

²¹⁷ Liite E.158 Kiinteistö Oy Verstaskatu 6:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 4. Nyholmin virastolle toimittamat tiedot yhtiön käytössä olevan varikon kapasiteetista ovat ristiriidassa yhtiön kotisivuilla ilmoittamien tietojen kanssa. Nyholmin kalustoluettelossa oli vuoden 2019 lopussa 52 linja-autoa ja Nyholmin kotisivujen mukaan yhtiö on toiminut nykyisellä varikolla vuodesta 1989 lähtien ja on "vuosikymmenten saatossa kasvanut 61 autoa käsittäväksi yritykseksi, joka työllistää yli 65 henkeä", ks. Linjaliikenne Nyholmin verkkosivut, saatavissa: < <https://linjaliikennenyholm.fi/tietoa-meista/> >, vierailtu 18.9.2021; ja Nyholmin kalustotiedot, liite A.16 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 4–5; ja liite E.165 Nyholmin kalustoluettelo Traficom. s. 3–12. Nyholm on ilmoittanut, ettei yhtiö vuokraa varikkotilaa muualta kuin Verstaskatu 6:sta, ks. liite A.14 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 6.

²¹⁸ Ks. liite E.165 Nyholmin kalustoluettelo Traficom. s. 3–15.

²¹⁹ Ks. siirtoajojen arvioinnista jäljempänä luku 5.3.2.7

²²⁰ Ks. Taulukko 1.

²²¹ Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 2199878-9, Linjaliikenne Nyholm Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.10.2013–30.9.2014.

5.2.2.5 Savonlinja

127. Virasto on ottanut arvioinnissaan huomioon, että Savonlinjalla oli omia voimassa olevia liikennöintisopimuksia 28.8.2013, kun yhteistarjous annettiin TLO:n nimissä, ja 1.7.2014, kun tarjouskilpailun 3/2013 kohteiden liikennöinti alkoi. Virasto on siten tehnyt kokonaisarvion Savonlinjan kyvystä osallistua tarjouskilpailuun yhtiön resurssien, sen tekemien kalustohankintojen ja tarjouskilpailun 3/2013 kohteiden liikennöinnin toteuttamiseen käytettyjen resurssien perusteella.²²²
128. Tarjouskilpailun kohteiden arvo suhteessa Savonlinjan vuoden 2013 liikevaihtoon oli kaikkien kohteiden osalta alle 10 prosenttia yhtiön liikevaihdosta.²²³ Yhdenkään kohteen ei voida katsoa olleen arvoltaan niin suuri, että siihen osallistuminen olisi ollut poikkeuksellista suhteessa yhtiön liiketoiminnan kokoon.

Kalusto ja kalustohankinnat

129. Liikenteen toteuttamiseen tarvittiin kohteessa 1 viisi linja-autoa, kohteessa 2 neljä linja-autoa ja kohteessa 3 kuusi linja-autoa. Savonlinjalla oli elokuussa 2013 tarjouksenantohetkellä 88²²⁴ ja kohteiden liikennöinnin alkueksa heinäkuussa 2014 74²²⁵ joukkoliikenteen linja-autoa, joista kaikki täyttivät tarjouskilpailun kalustovaatimukset. Kohteen 3 liikennöinnissä myös käytettiin kahta Savonlinjan linja-autoa.²²⁶ Tarjouskilpailun kohteissa vaaditun kaluston määrää suhteessa Savonlinjan kalustoresursseihin ei voida pitää poikkeuksellisenä.
130. Vuosina 2010–2019 Savonlinja teki kalustohankintoja seuraavasti²²⁷:

²²² Savonlinja on tuonut esille, että se ei osallistunut kyseiseen tarjouskilpailuun sen takia, että yhtiö oli vuonna 2013 voittanut toisen Fölin tarjouskilpailun, ja koska yhtiö teki useita investointeja edeltävinä vuosina. ks. liite A.17 Savonlinjan vastaus selvityspyyntöön 7.3.2018, s. 14. Savonlinja on myös todennut, ettei se katsonut liiketaloudellisesti järkeväksi osallistua Fölin seutuliikenteen kilpailuihin. Lisäksi Savonlinja on kertonut, että yhtiön laskelmien mukaan sille olisi ollut taloudellisesti kannattavampaa osallistua itsenäisesti tarjouskilpailuun kuin ajaa TLO:n sille osoittamia linjoja. Savonlinja toteaa näiden seikkojen osoittavan, että yhtiöllä oli aito syy olla osallistumatta tarjouskilpailuun 3/2013, ks. Savonlinjan vastine, s. 10–11. Virasto toteaa, että itsenäisen tarjoamisen mahdollisuuden arvioinnissa kyky tulla markkinoille on olennaisin seikka, ei subjektiivinen aikomus. Savonlinjan vastineessaan esittämien väitteiden arvioinnista, ks. myös esitys, kohta 242, alaviite 472.

²²³ Savonlinjan liikevaihto oli vuonna 2013 noin 15,2 miljoonaa euroa, ks. liite A.17 Savonlinjan vastaus selvityspyyntöön 7.3.2018, s. 20. Savonlinjan liikevaihto on ilmoitettu Turun seudulla toimineen yksikön, SL-Autolinjat liiketoiminnasta. Ks. TLO:n voittamat tarjoushinnat esitys, kohta 46, alaviite 112 ja tarjouksen määräpäivä sekä hankintapäätöksen ajankohta, esitys, kohta 44 ja 46. Ks. kohteiden arvon määrittelystä alaviite 17.

²²⁴ Ks. liite A.17 Savonlinjan vastaus selvityspyyntöön 7.3.2018, s. 28.

²²⁵ Ks. liite A.17 Savonlinjan vastaus selvityspyyntöön 7.3.2018, s. 27.

²²⁶ Liite B.120 TLO:n kalustoluettelo tarjouskilpailussa 3/2013 kohde 3, 1.7.2014. Linja-autojen rekisterinumerot olivat FGH-102 ja FGH-103.

²²⁷ Ks. liite A.19 Savonlinjan vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 7–8.

Taulukko 6. Savonlinjan kalustohankinnat 2010–2019

Kalustohankinnat (kpl)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Yht.
Joukkoliikenne, uusi	1		29		17			6		1	54
Joukkoliikenne, käytetty											
Tilausajoliikenne, uusi											
Tilausajoliikenne, käytetty											
Yhteensä	1		29		17			6		1	54

131. Savonlinja on vakavarainen yhtiö, joka on kyennyt tekemään suuriakin kalustohankintoja kerralla. Savonlinja teki merkittäviä kalustoinvestointeja ja hankki aikavälillä 2010–2019 Turun paikallisliikennettä varten yhteensä 54 linja-autoa.²²⁸ Kaikki linja-autot hankittiin uusina; vuosina 2017 ja 2019 hankitut linja-autot **[Savonlinjan liikesalaisuus:]**.²²⁹

132. Yhtiölle myönnetyn **[Savonlinjan liikesalaisuus:]**. Esimerkiksi suurin osa TLO:n kalustorahoituksista sisältämistä marginaaleista vaihteli **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]** prosentin välillä.²³¹

133. Kesällä 2014 TLO:n nimissä hankituista uusista linja-autoista kolme luovutettiin Savonlinjan hallintaan ja Savonlinjan **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**.²³²

134. Lisäksi Savonlinjan vakavaraisuutta osoittava omavaraisuusaste oli vuosina 2013–2014 erinomainen. Maksuvalmiutta kuvaava current ratio -tunnusluku osoittaa Savonlinjan maksukyvyn olleen vuonna 2013 tyydyttävä

²²⁸ Liite A.19 Savonlinjan vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 7–8. Taulukossa vuosien 2010 ja 2012 kohdalla olevat 31 linja-autoa on hankittu Föliä edeltänyttä Turun kaupungin kilpailuttamaa Turun paikallisliikennettä varten.

²²⁹ Liite A.19 Savonlinjan vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 7–8. Savonlinjan linja-autoista noin **[Savonlinjan liikesalaisuus:]**.

²³⁰ Esim. **[Savonlinjan liikesalaisuus:]**. Ks. liite A.19 Savonlinjan vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 7.

²³¹ Liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1, s. 22. Ks. muiden osakasyhtiöiden rahoitusmarginaalit osakasyhtiökohtaisista arvioinneista luvuista 5.2.2.1 5.2.2.6

²³² Liite B.87 TLO:n jakoasiakirja elokuu 2014, s. 3. Tammikuussa 2016 Savonlinjan hallinnassa oli samat kolme linja-autoa, ks. liite B.45 TLO:n jakoasiakirja tammikuu 2016, s. 7. Linja-autoja on käytetty Fölin tarjouskilpailun 2/2013 kohteen liikennöinnissä (linjat 6, 7), ks. liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1, s. 35.

ja 2014 hyvä.²³³ Yhtiön maksukyky vuosina 2013–2014 on siten ollut toimialan yleistä tasoa parempi. Yhtiö teki liiketappiota noin 67 000 euroa tilikaudella 2013.²³⁴ Viraston arvion mukaan Savonlinjan rahoitusasema ei voinut olla kalustohankintojen esteenä.

135. Edellä esitetyin perustein Savonlinjalla olisi ollut kyky käyttää sen hallussa ollutta kalustoa kohteiden liikennöintiin, tehdä kohteiden edellyttämiä kalustohankintoja ja/tai vuokrata kalustoa käyttöönsä.

Kuljettajat

136. TLO:ssa arvioitiin tarjousta laadittaessa, että liikennöintiä varten tarvitaan noin **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**.²³⁵ Savonlinja arvioi, että sillä on vuosien 2012 ja 2016 välillä ollut työsuhteessa noin 170 linja-autonkuljettajaa.²³⁶

137. Savonlinjalla oli liikennöinnin alkaessa kunkin kohteen edellyttämä määrä kuljettajia. Vuonna 2014 Savonlinjan kuljettajia on myös käytetty lähes **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]** henkilötyövuoden verran TLO:n nimissä voitetun joukkoliikenteen tuottamiseen.²³⁷

138. TLO:ssa tehtyä arviota kunkin kohteen liikennöinnin edellyttämästä määrästä kuljettajia ei voida siten pitää poikkeuksellisenä suhteessa Savonlinjan henkilöstön määrään tai TLO:lle tosiasiallisesti vuokrattuihin kuljettajiin. Näin ollen Savonlinjalla olisi ollut kyky joko käyttää kohteen liikennöintiin omia kuljettajiaan ja/tai tehdä tarjouskilpailun kohteiden edellyttämiä kuljettarekrytointia.

Varikko ja siirtoajat

139. Savonlinja investoi uuteen varikkoon vuonna 2013.²³⁸ Savonlinjalla on joukkoliikenteen harjoittamiseen soveltuva varikko, jolle mahtuu **[Savonlinjan**

²³³ Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 0165069-7, Savonlinja Oy, riskiluokitus- ja maksuhäiriöt 2012–2017. Toimialan omavaraisuusasteen keskiarvo oli vuosina 2013–2014 ollut 28,2 prosenttia, eli tyydyttävä. Current ratio -keskiarvo oli vuosina 2013–2014 ollut heikko (0,8–0,9). Savonlinjan tunnusluvut koskevat koko konsernia.

²³⁴ Alma Talent Tietopalvelut, Y-tunnus 0165069-7, Savonlinja Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.–31.12.2013. Kyseisen tilikauden voitto oli kuitenkin noin 500 000 euroa. Yhtiö teki liikevoittoa 254 000 euroa tilikaudella 1.1.–31.12.2012 ja 297 000 euroa tilikaudella 1.1.–31.12.2011. Tässä ilmoitetut luvut koskevat koko Savonlinja-konsernia.

²³⁵ Ks. arviot kuljettajista kohdasta 66 alaviitteineen.

²³⁶ Liite A.17 Savonlinjan vastaus selvityspyyntöön 7.3.2018, s. 11. Savonlinjalla oli vuosina 2010–2012 noin 90 kuljettajaa, joten yhtiön kuljettajahenkilöstön määrä on kasvanut tuosta lähes 80 prosenttia.

²³⁷ Liite A.2 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 16.

²³⁸ Ks. liite A.17 Savonlinjan vastaus selvityspyyntöön 7.3.2018, s. 7. Savonlinja on todennut, että uuden varikon myötä yhtiön mahdollisuudet toimintansa laajentamiseen parantuivat huomattavasti, ks. liite A.17 Savonlinjan vastaus selvityspyyntöön 7.3.2018, s. 7, kohta 5a. Ks. myös Savonlinjan vastine, s. 11–12, jossa Savonlinja toteaa, että se ei osallistunut tarjouskilpailuun 3/2013, koska silloisen varikon kapasiteetti oli täynnä. Tarjoukset tuli antaa 3.9.2013 tarjouskilpailussa 3/2013 ja tarjouskilpailu ratkaistiin 11.9.2013, ks. esitys, kohdat 44 ja 46. Savonlinja allekirjoitti sopimuksen uuden varikon hankinnasta 10.6.2013, ks. liite A.17 Savonlinjan vastaus selvityspyyntöön 7.3.2018, s. 17. Yhtiö aloitti liikennöinnin uudelta varikolta 30.9.2013, ks. Savonlinjan vastine, s. 10, alaviite 23. Savonlinja on ollut tietoinen uudesta varikosta tarjouskilpailun 3/2013 kilpailutuksen aikana eikä vanhan varikon kapasiteetti voinut muodostua esteeksi tarjouskilpailuun osallistumiselle.

liikesalaisuus: [REDACTED] linja-autoa. Varikkoon kuuluu huoltokorjaamo, nosturit kahden auton nostamiseen, pesulinja, sosiaalitytöt henkilöstölle sekä toimistotilat.²³⁹

140. Kohteiden liikennöinnin alkaessa yhtiöllä oli 88 linja-autoa, joten varikolla oli huomattava määrä käyttökapasiteettia vapaana.²⁴⁰ Varikon käyttökapasiteetti ei siten voinut muodostua esteeksi tarjouskilpailuun osallistumiselle.

141. Kohteissa yhtiölle muodostuvien siirtoajojen määrän ei voida myöskään katsoa olleen itsenäisen tarjoamisen esteenä.²⁴¹

Muut edellytykset

142. Tilaajalle asetettavan vakuuden suuruus oli 50 000 euroa kohteessa 1, 40 000 euroa kohteessa 2 ja 60 000 euroa kohteessa 3.²⁴² Ottaen huomioon, että Savonlinjan vuoden 2013 taseessa oman pääoman määrä oli noin 22 886 000 euroa ja vuonna 2014 noin 22 737 000 euroa²⁴³ ja että yhtiö teki mittavia investointeja sekä osallistui itsenäisesti tarjouskilpailuihin, ei asetettava vakuus voinut olla esteenä tarjouskilpailuun osallistumiselle.

Yhteenveto

143. Virasto katsoo edellä esitetyin perustein, että Savonlinja olisi voinut antaa itsenäisen tarjouksen mistä tahansa kolmesta tarjouskilpailun 3/2013 kohteesta ja toteuttaa niiden liikennöinnin.

5.2.2.6 Citybus

144. Virasto on ottanut arvioinnissaan huomioon, että Citybusilla ei ollut omia liikennöintisopimuksia voimassa 28.8.2013, kun yhteistarjous annettiin TLO:n nimissä, eikä 1.7.2014, kun tarjouskilpailun 3/2013 kohteiden liikennöinti alkoi.

145. Tarjouskilpailun kohteiden arvo suhteessa Citybusin vuoden 2013 liikevaihtoon oli kohteiden 1 ja 2 osalta noin 20 prosenttia ja kohteen 3 osalta noin 35 prosenttia yhtiön liikevaihdosta.²⁴⁴ Yhdenkään kohteen ei voida katsoa

²³⁹ Liite A.17 Savonlinjan vastaus selvityspyyntöön 7.3.2018, s. 9.

²⁴⁰ Liite A.19 Savonlinjan vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 5–6.

²⁴¹ Ks. siirtoajojen arvioinnista jäljempänä luku 5.3.2.7 Savonlinja on todennut, että pitkät siirtoajat varikolta linjojen päätepiisteisiin oli yksi perusteista olla osallistumatta tarjouskilpailuun 3/2013, ks. Savonlinjan vastine, s. 12. Yhtiö on kuitenkin kohdassa 52 todetusti liikennöinyt kohteiden linjoja.

²⁴² Ks. Taulukko 1.

²⁴³ Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 0165069-7, Savonlinja Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.2014–31.12.2014. Kyseessä on koko Savonlinja Oy konsernin oma pääoma.

²⁴⁴ Citybusin liikevaihto oli vuonna 2013 noin 4,7 miljoonaa euroa, ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 2495842-4, Turun Citybus Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.2014–31.12.2014. Ks. TLO:n voittamat tarjoushinnat esitys, kohta 46, alaviite 112 ja tarjouksen määräpäivä sekä hankintapäätöksen ajankohta, esitys, kohta 44 ja 46. Ks. kohteiden arvon määrittelystä alaviite 17.

olleen arvoltaan niin suuri, että siihen osallistuminen olisi ollut poikkeuksellista suhteessa yhtiön liiketoiminnan kokoon.

Kalusto ja kalustohankinnat

146. Liikenteen toteuttamiseen tarvittiin kohteessa 1 viisi linja-autoa, kohteessa 2 neljä linja-autoa ja kohteessa 3 kuusi linja-autoa. Citybusilla oli elokuussa 2013 tarjouksenantohetkellä viisi²⁴⁵ ja kohteiden liikennöinnin alkaessa heinäkuussa 2014 yhdeksän²⁴⁶ tarjouskilpailun vaatimukset täyttävää linja-autoa. Kohteen 1 liikennöinnissä on myös käytetty kahta Citybusin linja-autoa.²⁴⁷

147. Vuosina 2010–2019 Citybus teki kalustohankintoja seuraavasti²⁴⁸:

Taulukko 7. Citybusin kalustohankinnat 2010–2019

Kalustohankinnat (kpl)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Yht.
Joukkoliikenne, uusi										1	1
Joukkoliikenne, käytetty	8		2	1	3	6	6	3	1	2	32
Tilausajoliikenne, uusi				1			1	1	1	1	5
Tilausajoliikenne, käytetty	2	1				1	1	2			7
Yhteensä	10	1	2	2	3	7	8	6	2	4	45

148. Citybusin kalustohankinnat osoittavat, että yhtiö on kyennyt tekemään niin joukko- kuin tilausajoliikenteen kalustohankintoja vuosittain. Citybus hankki yhteensä 33 joukkoliikenteeseen soveltuvaa autoa vuosina 2010–2019. Yhtä vuonna 2019 uutena hankittua autoa lukuun ottamatta autot ovat olleet käytettyjä, hankintahetkellä keski-ikänsä noin seitsemän vuotta vanhoja.²⁴⁹

²⁴⁵ Liite E.166 Citybus kalustoluettelo Traficom, s. 3–6, jossa linja-autot AHI-370 (T-tyyppi euro 5), YFG-105 (T-tyyppi euro 3), EEZ-547 (M2-tyyppi euro 3), AHI-371 (T-tyyppi euro 5) ja SBY-150 (T-tyyppi euro 4). Ks. myös liite A.12 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 5–6.

²⁴⁶ Liite E.166 Citybus kalustoluettelo Traficom, s. 3–6, jossa linja-autot AHI-370 (T-tyyppi euro 5), LLU-950 (M2-tyyppi euro 3), IJB-721 (T-tyyppi euro 5), IJB-716 (T-tyyppi euro 5), YIO-129 (T-tyyppi euro 5), YFG-105 (T-tyyppi euro 3), EEZ-547 (M2-tyyppi euro 3), AHI-371 (T-tyyppi euro 5) ja SBY-150 (T-tyyppi euro 4). Citybusin linja-autojen keski-ikä oli kyseisenä ajankohtana 7,2 vuotta, ks. liite A.12 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 5–6.

²⁴⁷ Liite B.118 TLO:n kalustoluettelo tarjouskilpailussa 3/2013 kohde 1, 1.7.2014, s. 1. Linja-autojen rekisterinumerot olivat LLU-950 ja AHI-371.

²⁴⁸ Ks. liite E.166 Citybus kalustoluettelo Traficom, s. 3–6. Ks. myös liite A.12 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 5–6.

²⁴⁹ Liite E.166 Citybus kalustoluettelo Traficom, s. 3–6. Ks. myös liite A.12 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 5–6.

149. Citybus hankki vuosina 2013–2014 neljä käytettyä joukkoliikenteen linja-autoa. Yhden linja-autoista Citybus hankki lokakuussa 2013.²⁵⁰ Linja-autoista kaksi Citybus hankki toukokuussa 2014 sekä yhden kesäkuussa 2014.²⁵¹

150. Citybus rahoitti vuosina 2010–2019 hankkimistaan joukkoliikenteen linja-autoista **[Citybusin liikesalaisuus:]**.
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]. Esi-
merkiksi suurin osa TLO:n kalustorahoitusten marginaaleista vaihteli
[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:] prosentin vä-
lillä.²⁵⁴

151. Kesällä 2014 TLO:n nimissä hankituista uusista linja-autoista neljä luovu-
tettiin Citybusin hallintaan ja Citybusin **[AOJULK LS-Liikennelinjojen lii-
kesalaisuus:]**
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED].²⁵⁵ Linja-autoista yhdellä liikennöitiin tarjouskilpailun koh-
detta 3.²⁵⁶

²⁵⁰ Liite A.12 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 5, jossa linja-auto LLU-950. Citybus hankki linja-auton Norjasta käteisostona ja sen ikä oli hankintahetkellä noin kahdeksan vuotta, ks. liite E.166 Citybus kalustoluettelo Traficom, s. 7.

²⁵¹ Liite A.12 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 5–6. Citybus hankki LS-Liikennelinjoilta linja-autot IJB-721 ja IJB-716, joiden hankintahinta oli **[Citybusin liikesalaisuus:]**.

[REDACTED]. Kesäkuussa 2014 hankittu linja-auto YIO-129 ostettiin Ruotsista **[Citybusin liikesalaisuus:]**. Linja-autot olivat hankintahetkellä noin viisi vuotta vanhoja, ks. liite A.12 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 5–6. Ks. myös liite E.166 Citybus kalustoluettelo Traficom, s. 7.

²⁵² Liite A.12 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 5–6. Joukkoliikenteen kalustosta **[Citybusin liikesalaisuus:]**.

²⁵³ Esim. **[Citybusin liikesalaisuus:]**, ks. liite A.24 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 7.

²⁵⁴ Liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1, s. 22. Ks. muiden osakasyhtiöiden rahoitusmarginaalit osakas-yhtiökohtaisista arvioinneista luvuista 5.2.2.1 5.2.2.6

²⁵⁵ Liite B.87 TLO:n jakoasiakirja elokuu 2014, s. 3. Citybusin **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**
[REDACTED]
[REDACTED], liite B.87 TLO:n jakoasiakirja elokuu 2014, s. 3. Tammikuussa 2016 Citybusin hallintaan luovutettiin viisi linja-autoa, joiden **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**
[REDACTED], ks. liite B.45 TLO:n jakoasiakirja tammikuu 2016, s. 7.

²⁵⁶ Ks. kohta 55.

152. Yhtiön vakavaraisuutta osoittava omavaraisuusaste oli vuosina 2013–2014 tyydyttävä ja hyvä. Maksuvalmiutta osoittava current ratio taas osoittaa Citybusin maksukyvyyn olleen 2013–2014 heikko.²⁵⁷ Kyseiset tunnusluvut eivät olleet poikkeukselliset suhteessa toimialan keskiarvoon.²⁵⁸ Yhtiö teki liikevoittoa noin 37 000 euroa tilikaudella 2013.²⁵⁹ Viraston arvion mukaan Citybusin rahoitusasema ei voinut olla kalustohankintojen esteenä.
153. Edellä esitetyin perustein Citybusilla olisi ollut kyky käyttää sen hallussa ollutta kalustoa kohteiden liikennöintiin, tehdä kohteiden edellyttämiä kalustohankintoja ja/tai vuokrata kalustoa käyttöönsä.

Kuljettajat

154. TLO:ssa arvioitiin tarjoustusta laadittaessa, että liikennöintiä varten tarvitaan noin **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**.²⁶⁰ Citybusilla oli vuonna 2013 työsuhteessa 51 linja-autonkuljettajaa ja vuonna 2014 57 linja-autonkuljettajaa.²⁶¹
155. Citybusilla oli liikennöinnin alkaessa kunkin kohteen edellyttämä määrä kuljettajia. Vuonna 2014 Citybusin kuljettajia myös käytettiin yli **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]** henkilötyövuoden verran TLO:n nimissä voitetun joukkoliikenteen tuottamiseen.²⁶²
156. TLO:ssa tehtyä arviota kunkin kohteen liikennöinnin edellyttämästä määrästä kuljettajia ei siten voida pitää poikkeuksellisen suhteessa Citybusin henkilöstön määrään tai TLO:lle tosiasiallisesti vuokrattuihin kuljettajiin. Näin ollen Citybusilla olisi ollut kyky joko käyttää kohteen liikennöintiin omia kuljettajiaan ja/tai tehdä tarjouskilpailun kohteiden edellyttämiä kuljettajarekrytointeja.

Varikko ja siirtoajat

157. Citybusilla oli tarjouskilpailun aikana ja kohteiden liikennöinnin alkaessa käytössään joukkoliikenteen harjoittamiseen soveltuva varikko, jolla sijaitsi

²⁵⁷ Ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 2495842-4, Turun Citybus Oy, riskiluokitus- ja maksuhäiriöt 2013–2017.

²⁵⁸ Toimialan omavaraisuusasteen keskiarvo on vuosina 2013–2014 ollut 28,2 prosenttia, eli tyydyttävä. Current ratio -keskiarvo on vuosina 2013–2014 ollut myös heikko (0,8–0,9, Citybusin tunnusluku oli vuonna 2013 0,4 ja vuonna 2014 0,7.).

²⁵⁹ Alma Talent Tietopalvelut, Y-tunnus 0298555-2, Turun Citybus Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.–31.12.2013. Yhtiö teki liikevoittoa myös tilikaudella 1.1.–31.12.2012, noin 116 000 euroa, sekä tilikaudella 1.1.–31.12.2011, jolloin yhtiö teki liikevoittoa noin 358 000 euroa.

²⁶⁰ Ks. arviot kuljettajista kohdasta 66 alaviitteineen.

²⁶¹ Liite A.25 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 8. Luvut sisältävät osa-aikaisesti työskenteleviä kuljettajia. Citybus on myös kyennyt kasvattamaan kuljettajahenkilökunnan määrää: vuonna 2017 yhtiöllä työskenteli 75 kuljettajaa, ks. liite A.25 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 8.

²⁶² Liite A.2 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 16.

linja-autojen huoltotilat sekä pesuhalli. Varikon enimmäiskapasiteetti oli **[Citybusin liikesalaisuus: ■■]** linja-autoa.²⁶³

158. Tarjouksenantohetkellä Citybusilla oli 23 linja-autoa ja kohteiden liikennöinnin alkaessa 30 linja-autoa,²⁶⁴ joten varikolla on ollut käyttökapasiteettia vapaana vuonna 2013 **[Citybusin liikesalaisuus: ■■]** linja-autolle ja vuonna 2014 **[Citybusin liikesalaisuus: ■■]** linja-autolle. Varikon käyttökapasiteetti ei siten voinut muodostua esteeksi tarjouskilpailuun osallistumiselle.

159. Kohteissa yhtiölle muodostuneiden siirtoajojen määrän ei voida myöskään katsoa olleen itsenäisen tarjoamisen esteenä.²⁶⁵

Muut edellytykset

160. Tilaajalle asetettavan vakuuden suuruus oli 50 000 euroa kohteessa 1, 40 000 euroa kohteessa 2 ja 60 000 euroa kohteessa 3.²⁶⁶ Ottaen huomioon, että Citybusin vuoden 2013 taseessa oman pääoman määrä oli noin 464 000 euroa ja vuoden 2014 taseessa noin 695 000 euroa²⁶⁷ ja että yhtiö on saanut rahoitusta kalustohankintoihin, ei asetettava vakuus voinut olla esteenä tarjouskilpailuun osallistumiselle.

Yhteenveto

161. Virasto katsoo edellä esitetyin perustein, että Citybus olisi voinut antaa itsenäisen tarjouksen mistä tahansa kolmesta tarjouskilpailun 3/2013 kohteesta ja toteuttaa niiden liikennöinnin.

5.2.2.7 Siirtoajot osakkaiden varikoilta

162. Alla olevassa taulukossa on esitetty yhteenveto siirtoajoista TLO:n osakkaiden varikoilta tarjouskilpailussa 3/2013 kohteissa 1–3 liikennöitävien linjojen alku- ja päätepysäkeille arkisin.²⁶⁸

²⁶³ Liite E.159 Kiinteistö Oy Ruissalontie 13:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 3. Yhtiö on vuonna 2020 siirtänyt joukko-liikennetoimintansa uudelle varikolle osoitteessa Valurinkatu 11, Turku, ks. alaviite 47.

²⁶⁴ Ks. liite E.166 Citybus kalustoluettelo Traficom, s. 3–6.

²⁶⁵ Ks. siirtoajojen arvioinnista jäljempänä luku 5.3.2.7

²⁶⁶ Ks. Taulukko 1.

²⁶⁷ Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 2495842-4, Turun Citybus Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.2014–31.12.2014.

²⁶⁸ Virasto on käyttänyt vertailun perusteena tarjouspyynnössä ilmoitettuja arkipäivisin liikennöitäviä autokiertoja ja laskenut kyseisten kohteiden linjojen alku- ja päätepysäkiltä siirtoajojen määrän TLO:n osakasyhtiön varikolle. Autokierto on kullekin kohteen edellyttämälle linja-autolle tilaajan suunnittelema aikataulu ja reitti. Autokiertojen määrä vastaa liikenteen hoitamiseen suurinta samanaikaisesti tarvittavaa linja-autojen määrää arkipäivisin, toisin sanoen autokiertoja on päivittäin enintään yhtä monta kuin kohteeseen vaadittuja linja-autoja. Lauantaisin ja pyhinä autokiertojen määrä on huomattavasti alhaisempi ja joitain linjoja ei liikennöidä viikonloppuisin/pyhinä lainkaan. Kuultaessa asianosaisia 15.2.2021 päivätyistä viraston päätös- ja esitysluonnoksesta, kohteiden siirtoajojen määrää kuvanneessa taulukossa Muurisen kilometrimäärät oli esitetty virheellisesti Nyholmin kohdalla, Nyholmin kilometrimäärät Citybusin kohdalla, Citybusin kilometrimäärät Savonlinjan kohdalla, Lehtisen Linjan kilometrimäärät Muurisen kohdalla ja Savonlinjan kilometrimäärät Lehtisen Linjan/Turkubus Oy:n kohdalla. Virasto toteaa selvyyden vuoksi, että tässä liitteessä 1 käsillä olevassa taulukossa 8 kilometrimäärät ovat samat kuin päätös- ja esitysluonnoksessa, mutta ne on korjattu oikeiden yhtiöiden kohdalle.

Taulukko 8. Osakasyhtiöiden siirtoajat tarjouskilpailussa 3/2013

Yhtiö ja varikon osoite	Jalon Liikenne Riitasuonkatu 27	Muurinen Autokatu 11	Nyholm Verstaskatu 6	Citybus Ruissalontie 13	Lehtisen Linja Paattistentie 1041	Savonlinja Fiskarsinkatu 5
Varikon etäisyys Turun kauppatorilta (km)	4 ²⁶⁹	6	7	2	21 ²⁷⁰	5
Yht. siirtoajat (km) kohteen 1 arjen autokierroilla ²⁷¹	151	170	147	125	299	173
Yht. siirtoajat (km) kohteen 2 arjen autokierroilla ²⁷²	102	127	97	114	122	155
Yht. siirtoajat (km) kohteen 3 arjen autokierroilla ²⁷³	81	98	76	84	262	104

163. Osakasyhtiöiden välisestä vertailusta käy ilmi, että Jalon Liikenteen, Muurisen, Nyholmin ja Citybusin siirtoajat kussakin kohteessa erosivat toisistaan vain vähän. Lehtisen Linja, jonka varikko sijaitsi yli kolme kertaa kauempana Turun kauppatorilta kuin muiden osakasyhtiöiden varikot, sijoittautuu kohteiden 1 ja 3 siirtoajoverailussa heikoiten. Kohteessa 1 siirtoajat Lehtisen Linjan varikolta olivat lähes kaksinkertaiset muihin TLO:n osakasyhtiöihin verrattuna ja kohteessa 3 lähes kolminkertaiset. Kohteessa 2, jonka liikenne suuntautui kohti Lehtisen Linjan varikkoa, siirtoajojen määrä ei kuitenkaan ollut poikkeava verrattaessa muiden osakasyhtiöiden siirtoajoihin. Savonlinjalla oli sen sijaan kohteessa 2 pisimmät siirtoajat. Edellä kohdassa 52 esitetyn mukaisesti kohdetta 2 on kuitenkin liikennöity koko liikennöintisopimuksen ajan pääasiassa juuri Savonlinjan ja Lehtisen Linjan varikoilta.

²⁶⁹ Varikon etäisyys Turun kauppatorista [Jalon Liikenteen liikesalaisuus:]

[]].

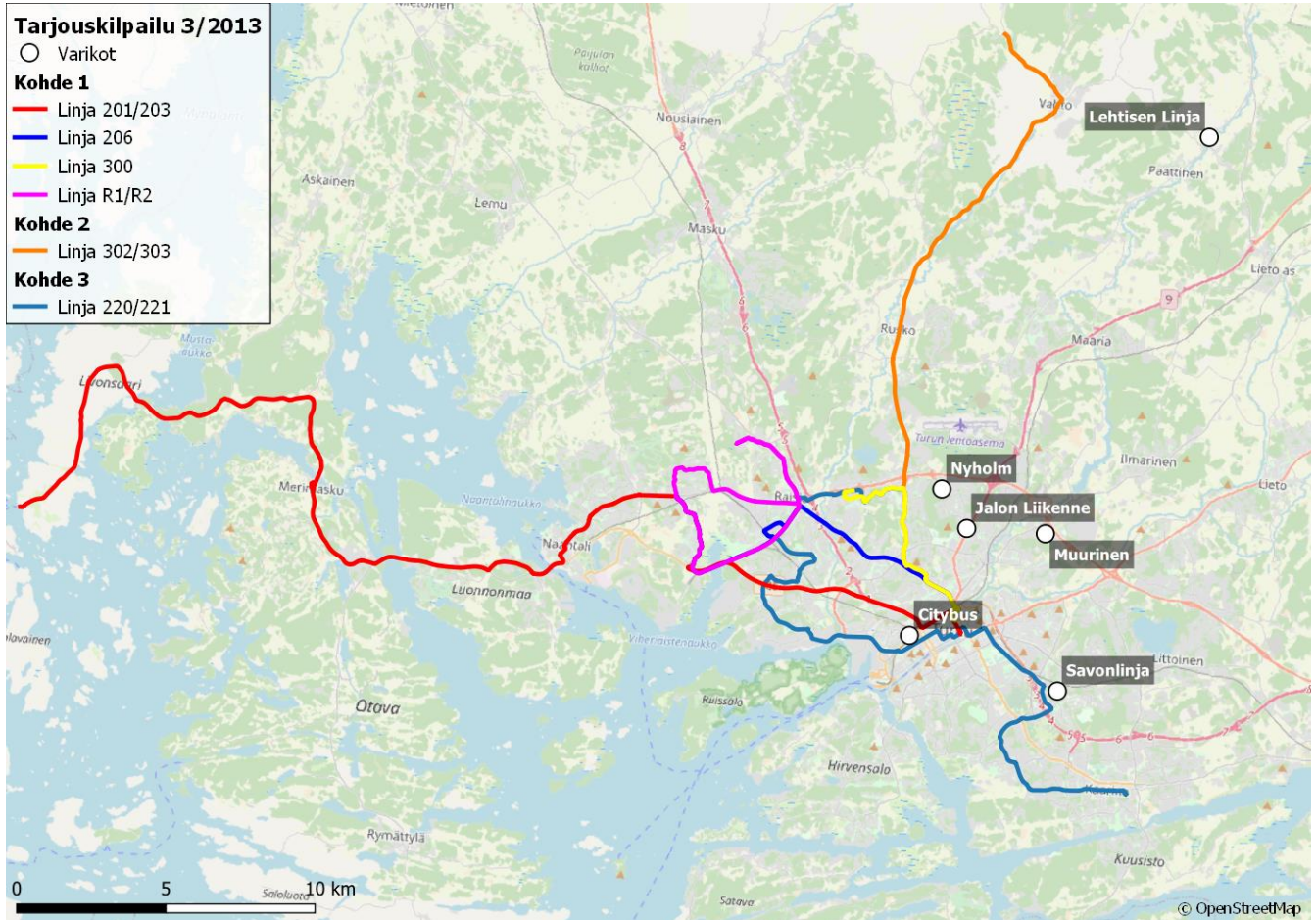
²⁷⁰ Lehtisen Linja on todennut, että etenkin Turun sisäisen paikallisliikenteen kohteet sijaitsevat kaukana Paattistentien varikosta, jolloin siirtoajojen pituuteen liittyvät kustannukset ovat hankaloittaneet kilpailukykyisten tarjousten antamista, liite A.6 Muistio puhelinkeskustelusta 29.8.2019 (KKV, Lehtisen Linja), s. 3.

²⁷¹ Autokierrot arki: autokierro 1 kauppatori–Kaanaa; autokierro 2 kauppatori–kauppatori; autokierro 3 kauppatori–kauppatori; autokierro 4 Velkua–Velkua ja autokierro; 5 Petäsmäki–Petäsmäki. Autokierro lauantai: kauppatori–kauppatori. Autokierro pyhä: kauppatori–kauppatori. Arkisin ajettavien autokierrojen yhteenlaskettu liikennöintimäärä on 1243 kilometriä päivässä, 294 kilometriä lauantaisin ja 221 kilometriä pyhinä (yht. 6730 kilometriä viikossa), ks. liite F.191 Tarjouspyyntö 3/2013, liite 6a.

²⁷² Autokierro 1 Vahto–Rusko, autokierro 2 Rusko–kauppatori, autokierro 3 Vahto–Rusko ja autokierro 4 Vahto–kauppatori. Autokierrojen yhteenlaskettu liikennöintimäärä on 1254 kilometriä päivässä arkisin koulupäivinä, liite F.192 Tarjouspyyntö 3/2013, liite 6b.

²⁷³ Autokierro 1 Ravattula–Kaarina, autokierro 2 Länsinummi–Länsinummi, autokierro 3 Länsinummi–Länsinummi, autokierro 4 Kaarina–Länsinummi, autokierro 5 Länsinummi–Kaarina ja autokierro 6 Länsinummi–Länsinummi. Arkisin ajettavien autokierrojen yhteenlaskettu liikennöintimäärä on 1967 kilometriä päivässä, liite F.193 Tarjouspyyntö 3/2013, liite 6c.

Kartta 1. Osakasyhtiöiden varikot ja tarjouskilpailun 3/2013 linjat²⁷⁴



164. Osakasyhtiöiden välisestä vertailusta käy ilmi, että varikon sijainnilla ei ollut merkitystä siirtoajojen pituuksiin tilaajan suunnittelemissa arkisin liikennöityillä autokierroilla, ellei varikko sijainnut selkeästi kauempana Turun keskustasta (kohde 1 ja 3 Lehtisen Linja) tai liikenne suuntautunut varikolta pois päin (kohde 2 Ruskoon Savonlinja). Koska kaikkien osakasyhtiöiden varikot sijaitsivat Turussa ja niiltä tosiasiaa on liikennöity tarjouskilpailun kohteita, ei varikon sijainti tai siltä ajettavat siirtoajot ole voinut muodostua yhdellekään osakkaista itsenäisen tarjoamisen esteeksi.

²⁷⁴ Kartta 1, Kartta 2 ja Kartta 3 on piirretty QGIS-ohjelmistolla ja linjojen piirtämiseen on käytetty Fölin avointa dataa toukokuulta 2021, joka sisältää tiedon kunkin linjanumeron kaikista eri reiteistä Fölin toukokuussa 2021 voimassa olleen reittioppaan mukaan (saatavissa: <data.foli.fi>, vierailtu 10.9.2021). Karttoihin on otettu mukaan vain sellaiset linjat, joiden reitit ovat säilyneet muuttumattomina tarjouskilpailun reiteistä. Nämä reitit kattavat lähes kaksi kolmasosaa tarjouskilpailun reiteistä. Tarjouskilpailun 3/2013 kohteen 3 linjan 220/221 ja tarjouskilpailun 1/2014 linjan K2 reitin virasto on puolestaan rekonstruoivut itse reitittämällä ne Openrouteservice-palvelun reititysalgoritmeilla. Karttojen reitit poikkeavat tarjouskilpailun reiteistä ainoastaan vähäisissä määrin Turun keskustassa, jossa Turun kauppatorin rakennustyöt ovat vaikuttaneet liikennejärjestelyihin kauppatorin ympäristössä. Ks. myös alaviite 54.

5.2.3 Yhteenveto

165. Virasto on edellä luvuissa 5.2.2.1 5.2.2.6 katsonut, että jokaisella yhteistarjoukseen osallistuneella TLO:n osakasyhtiöllä olisi objektiivisesti arvioiden ollut tosiasialliset ja konkreettiset mahdollisuudet antaa itsenäinen tarjous mistä tahansa kolmesta tarjouskilpailun 3/2013 kohteesta ja toteuttaa kyseisen kohteen liikennöinti. Kuten edellä luvussa 2.3 esitetystä käy ilmi, kukin TLO:n osakasyhtiöistä myös täytti tarjouskilpailussa asetetut vähimmäisvaatimukset. Tarjouksen antaminen samanaikaisesti kaikista kolmesta kohteesta ei ollut välttämätöntä, vaan tarjouskilpailussa voi antaa myös osatarjouksia, ja tarjouskohteiden voittajat ratkaistiin erikseen. Vaikka yksittäinen osakasyhtiö ei olisi kyennyt antamaan itsenäistä tarjousta jokaisesta kolmesta kohteesta, olisivat osakasyhtiöt voineet antaa osatarjoukset niistä kohteista, joihin niiden resurssit olisivat riittäneet.
166. Tämä sekä luvuissa 3 4 esitetty huomioon ottaen TLO:n osakasyhtiöt Jalon Liikenne, Lehtisen Linja, Muurinen, Nyholm, Savonlinja ja Citybus olivat potentiaalisia kilpailijoita tarjouskilpailussa 3/2013.

5.3 Tarjouskilpailu 1/2014

5.3.1 Tarjouskilpailun vaatimukset ja kohteen liikennöinnin toteutus

167. Alla olevassa taulukossa on eritelty tarjouskilpailun 1/2014 kohteen liikennöintimäärät, kalustoa koskevat vaatimukset sekä muut tilaajan asettamat vaatimukset.

Taulukko 9. Tarjouskilpailun 1/2014 vaatimukset

Kohde	Liikennöintimäärä ²⁷⁵	Kalustovaatimukset ²⁷⁶	Muut vaatimukset
1/2014	4 autokiertoa arkisin²⁷⁷ n. 9 476 h / vuosi	3 kpl uusia P2-tyypin linja-autoja²⁷⁸ 1 kpl M1-tyypin linja-autoa ja riittävästi vara-autoja²⁷⁹, joiden - ikä enintään 15 vuotta - ympäristönormi väh. Euro 3 +CRT - Siirtymäajalla 3 kpl pienlinja-autoja²⁸⁰ - Linja-autojen keski-ikä enintään 7 vuotta	40 000 euron vakuus²⁸¹ - tarjoajalle asetetut vähimmäisvaatimukset²⁸²

168. Tarjouskilpailussa 1/2014 kilpailutettu joukkoliikenne oli osittain palveluliikennetyypistä, kutsuohjattua joukkoliikennettä.²⁸³ Tarjouskilpailun voittajan tuli hankkia kohteen liikennöintiä varten kolme uutta pienlinja-autoa.²⁸⁴ Kohteen liikennöinti alkoi hyvin pian hankintaa koskevan päätöksen tekemisen jälkeen, joten tilaaja asetti kuuden kuukauden siirtymäajan kalustohankinnoille; hankintapäätöksen ja siirtymäajan päättymisen välillä oli lopulta lähes kahdeksan kuukautta aikaa

²⁷⁵ Ks. tarkat luvut liikennöintimäärien (autopäivät, linjakilometrit ja -tunnit) arvioista liite F.205 Päivitetty tarjouspyyntö 1/2014, liite 5.

²⁷⁶ Ks. kohteissa edellytettyjen linja-autojen määrä ja tyyppivaatimukset liite F.203 Tarjouspyyntö 1/2014, liite 1, s. 5. Tarjouskilpailussa siirtymäajan jälkeen vaadittu P2-tyypin auto on pienlinja-auto, ks. liite F.176 Tilaajan selvitys Fölin sopimuksista 6.2.2018, s. 1, jossa kuva pienlinja-autosta.

²⁷⁷ Tilaaja suunnitteli, että linjoja K3 ja K5 liikennöidään lauantaisin molempia yhden autokierron verran. Lauantaisin ajatut vuorot lakkautettiin vuonna 2017. Tarjouskilpailun hankintapäätöksen jälkeen, mutta ennen liikennöinnin aloittamista tilaaja teki sopimusmuutoksen, jolla kohteeseen lisättiin vielä yksi pienlinja-auto lisää ja sitä liikennöitiin linjatunnuksella K6.

²⁷⁸ Tarjouskilpailussa siirtymäajan jälkeen vaadittu P2-tyypin auto on pienlinja-auto, ks. liite F.176 Tilaajan selvitys Fölin sopimuksista 6.2.2018, s. 1, jossa kuva pienlinja-autosta.

²⁷⁹ Tilaaja ei määritellyt vara-auton tyyppiä eikä lukumäärää, mutta liikenteessä tuli olla "liikennetarpeeseen nähden riittävästi sopivaa varakalustoa", ks. liite F.202 Päivitetty tarjouspyyntö 1/2014, s. 8.

²⁸⁰ Tarjoaja sai tarjota siirtymäajalle mitä tahansa henkilöiden kuljettamiseen soveltuvaa pienlinja-autoa. Kaluston ei tarvinnut täyttää vaatimuksia esimerkiksi linjakilvistä, matalalattaisuudesta, tilaajaväristä tai auton päästöluokista siirtymäkauden aikana. Kalustoksi soveltui esimerkiksi tilausajoissa käytettävä pienlinja-auto, ks. liite F.177 Tilaajan vastaus 16.4.2019 liittyen tarjouskilpailukysymyksiin 11.4.2019; ja liite F.178 Tilaajan vastaus 29.4.2019 liittyen tarjouskilpailukysymyksiin 11.4.2019.

²⁸¹ Ks. vakuuden asettamisesta alaviite 87. Ks. myös liite F.204 Tarjouspyyntö 1/2014, liite 3, s. 16.

²⁸² Ks. liite F.203 Tarjouspyyntö 1/2014, liite 1, s. 2–3. Ks. vähimmäisvaatimusten arvioinnista luku 2.3

²⁸³ Linja K2 sisältää kutsuohjattua liikennettä rajatulla alueella ja linjalla K5 oli käytössä kutsupyntöjärjestelmä, jonka vuoksi linja poikkesi reitiltään noutamaan kutsun esittäneen matkustajan, esim. kerrostalon pihalta, ks. liite F.206 Tarjouspyyntö 1/2014, liite 5, s. 1–2.

²⁸⁴ Joukkoliikennekaluston hankintahinnat vaihtelevat niiden käyttötarkoituksen, iän ja laadun mukaan. P2-tyypin pienlinja-auton hankintahinta uutena on noin 70 000–80 000 euroa, ks. kaluston hankintahinnat osakkaiden kalustoluetteloista, jotka esitellään kohdissa 60, 77, 93, 113, 130 ja 147. Tarjouskilpailua varten tehtävän uuden kaluston investoinnin suuruus vaihteli tarjouskilpailussa noin 210 000–240 000 euron välillä. Vaihtoehtoisesti kohteen voittaja on kohdassa 18 esitetyn mukaisesti voinut vuokrata kaluston käyttöönsä. Jalon Liikenne, Muurinen ja Citybus ovat esittäneet vastineissaan, ettei niillä ollut tarjouskilpailussa vaadittua uutta kalustoa, jolloin ne eivät olisi voineet osallistua itsenäisesti tarjouskilpailuun, ks. Jalon Liikenteen vastine, s. 29, kohta 107; Muurisen vastine, s. 29, kohta 108; ja, Citybusin vastine, s. 29, kohta 108. Väitteellä ei ole merkitystä asian arvioinnissa sen ollessa ilmeisessä ristiriidassa tarjouskilpailun uuden kaluston hankintaa koskevan vaatimuksen kanssa. Kaluston on tullut olla uutta sopimuskauden alkaessa, minkä vuoksi tarjoajalla ei ole voinutkaan olla kyseistä kalustoa, vaan tarjoajan on tullut hankkia se tarjouskilpailun voitettuaan, ks. liite F.202 Päivitetty tarjouspyyntö 1/2014, s. 7–8.

tehdä tarvittavat kalustohankinnat.²⁸⁵ Tarjoajan ei ollut myöskään välttämätöntä yksilöidä kalustoa täsmällisesti tarjousta antaessaan.²⁸⁶

169. Hankintapäätöksen ja liikennöinnin alkamisen välinen aika oli poikkeuksellisen lyhyt, alle kaksi kuukautta. Kyseisenä aikana tarjouskilpailun voittaneen yrityksen tuli varmistua siitä, että sillä oli käytössään kalustoa, joka soveltui siirtymäajan liikennöinnin toteuttamiseen. TLO:n hallitus valitsi liikennöimään kohdetta ne TLO:n osakkaat, joilla oli jo siirtymäajalle valmiiksi soveltuvaa kalustoa.²⁸⁷ Ottaen huomioon, että siirtymäajalle soveltuva kalusto olisi tullut hankkia hyvin lyhyellä aikavälillä, olemassa olevan ja siirtymäajan liikennöintiin soveltuvan kaluston puuttuminen olisi saattanut johtaa siihen, että osakkaalla ei olisi ollut mahdollisuutta tehdä itsenäistä tarjousta.
170. Kohteen liikennöinnistä vastasi samanaikaisesti enimmillään kolme TLO:n osakasta. TLO:n osakasyhtiöistä Jalon Liikenne, Citybus ja Muurinen tuottivat kohteiden liikennöinnin liikennöintisopimuksen aikana 1.7.2014–30.6.2019.²⁸⁸
171. Kohdetta liikennöitiin siirtymäaikana osakkaiden omistamilla kolmella tilausajoliikenteen linja-autolla, joista kaksi oli Jalon Liikenteen omistamia ja yksi Muurisen omistama.²⁸⁹ Lisäksi kohteen liikennöinnissä käytettiin City-

²⁸⁵ Tilaaja teki hankintapäätöksen 11.6.2014 ja liikennöinti alkoi kohteessa 1.8.2014, ks. esitys, kohdat 49–50. Siirtymäaika päättyi 1.2.2015, ks. liite F.202 Päivitetty tarjouspyyntö 1/2014, s. 7. Ks. myös liite B.66 Kaarinan sisäisen joukkoliikenteen järjestäminen 11.2.2014 (tekninen lautakunta), s. 1, josta käy ilmi, että Kaarinan silloiset palveluliikenteen kuljetukset ja koulu-kuljetukset päätettiin vasta helmikuussa 2014 korvata Kaarinan sisäisellä joukkoliikennejärjestelmällä, joka on osa Föli-liikennettä.

²⁸⁶ Ks. esim. liite F.207 TLO:n tarjous tarjouskilpailu 1/2014, s. 11.

²⁸⁷ Ks. liite D.138 TLO:n hallituksen kokous 7.5.2014, s. 2, kohta 4.1; ja liite D.139 TLO:n hallituksen kokous 2.7.2014, sivu 1, kohta 3, joissa sovittiin kohteeseen käytettävästä kalustosta ja liikennöitsijöistä. Ks. myös liite D.149 TLO:n hallituksen kokous 24.6.2014, s. 2, kohta 3, jossa kaikki paikalla olevat osakasyhtiöt ja TLO:n toimitusjohtaja keskustelivat siirtymäajalle soveltuva kalustosta ja siitä, että muillakin osakkailla Jalon Liikenteen lisäksi olisi tarjolla kohteeseen soveltuvia pienlinja-autoja. Viraston kohdassa 170 ja alaviitteessä 288 esittämä näyttö kuitenkin osoittaa, että Muurinen aloitti kohteen liikennöinnin vasta vuonna 2016.

²⁸⁸ Liikennöintisopimuksen alussa kohdetta liikennöi arkin Jalon Liikenne, Citybus ja Oy Andersson Ab sekä lauantaisin Jalon Liikenne ja Oy Andersson Ab, ks. liite B.58 TLO:n autokierrot 22.9.2014–19.4.2015, s. 54–61. Oy Andersson Ab:n lopetettua Turun joukkoliikenteen harjoittaminen yhtiön osuus liikenteestä siirrettiin kohdetta jo aiemmin liikennöineelle Citybusille, sekä Muuriselle, ks. esim. TLO:n jakamat autokierrot, joista ilmenee Jalon Liikenteen, Muurisen ja Citybusin liikennöimät tarjouskilpailun 1/2014 linjat ajalla 25.4.2016–5.6.2016 ja 15.8.2016–25.9.2016, s. 356–367 (Jalon Liikenne K2 arki), s. 358 (Citybus K4 arki), 359–363 (Citybus K5 arki) ja s. 364 (Muurinen K6 arki), liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1. Linjan K3 liikennöinti lakkautettiin vuonna 2016, ks. Turun Sanomien uutinen 21.9.2016, saatavissa: <<https://www.ts.fi/uutiset/paikaliset/2786886/Folin+reiteissa+ja+pysakkiarjestelyissa+muutoksia>>, vierailtu 9.9.2021. Tilaaja varasi tarjouspyynnössä oikeuden jatkaa hankintasopimusta sopimuskauden päättymisen jälkeen 30.6.2022 saakka. Tilaaja päätti 7.6.2017, että optiokaudelle solmitaan uusi liikennöintisopimus, ks. esitys, kohta 52.

²⁸⁹ Ks. liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1, s. 17; ja liite B.72 TLO:n kalustoluettelo tarjouskilpailussa 1/2014, 1.8.2014, s. 1. Linja-autojen rekisteritunnukset olivat LXY-702 ja LXY-703 (Jalon Liikenne) sekä RAI-523 (Muurinen), ks. yhtiöiden kalustoluettelot liite A.34 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 56; ja liite A.10 Muurisen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 2. Tarjouskilpailun hankintapäätöksen jälkeen tilaaja teki sopimusmuutoksen, jonka vuoksi kohteeseen lisättiin neljäs pienlinja-auto, ja sitä liikennöitiin tunnuksella K6, ks. liite F.179 Tilaajan selvitys hintojen vertailusta ja 1-2014 kalustolisäyksestä, s. 1. TLO ilmoitti kalustoluettelossa kyseiseksi neljänneksi ”pysyväksi lisäautoksi” uuden Oy Andersson Ab:n omistaman pienlinja-auton (YIO-150), ks. A.33, s. 17. TLO osti kyseisen linja-auton vuonna 2016 ja luovutti sen

busin omistamaa kaupunkiliikenteeseen soveltuvaa kaksitelistä linja-autoa.²⁹⁰ TLO:n nimiin hankittiin siirtymäaikana kolme uutta pienlinja-autoa, joista kaksi luovutettiin Jalon Liikenteen ja yksi Muurisen hallintaan.²⁹¹

5.3.2 Osakasyhtiökohtainen arviointi

5.3.2.1 Jalon Liikenne

172. Virasto on ottanut arvioinnissaan huomioon, että Jalon Liikenteellä ei ollut omia liikennöintisopimuksia voimassa 30.5.2014 kun yhteistarjous annettiin TLO:n nimissä, eikä 1.8.2014, kun tarjouskilpailun 1/2014 kohteiden liikennöinti alkoi.
173. Tarjouskilpailun kohteen arvo suhteessa Jalon Liikenteen vuoden 2014 liikevaihtoon oli alle kymmenen prosenttia.²⁹² Kohteen ei voida katsoa olleen arvoltaan niin suuri, että siihen osallistuminen olisi ollut poikkeuksellista suhteessa yhtiön liiketoiminnan kokoon.
174. Jalon Liikenne liikennöi koko sopimuskauden ajan pienlinja-autolla liikennöitävää kohteen linjaa K2, ja linjaa K3, joka lakkautettiin vuonna 2016.²⁹³

Kalusto ja kalustohankinnat

175. Liikenteen toteuttamiseen tarvittiin kolme pienlinja-autoa ja yksi linja-auto. Jalon Liikenteellä oli kohteen liikennöinnin alkaessa elokuussa kymmenen tarjouskilpailun vaatimukset täyttävää isoa linja-autoa.²⁹⁴ Jalon Liikenne hankki elokuussa 2014 **[Jalon Liikenteen liikesalaisuus:]** liikennöintiin sopivan yhdenentoista linja-auton.²⁹⁵

Citybusin hallintaan, ks. liite A.28 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, osa 1, s. 11; ja liite E.168 TLO:n kalustoluettelo Traficom, s. 3.

²⁹⁰ Ks. liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1, s. 17. Linja-auton rekisteritunnus oli EEZ-547.

²⁹¹ Ks. liite B.57 TLO:n kalustoluettelo tarjouskilpailussa 1/2014, 1.8.2015. Linja-autojen rekisteritunnukset olivat MMC-267, MMC-314 (Jalon Liikenne) sekä CJS-497 (Muurinen). **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**

, ks. esim. liite B.45 TLO:n jakoasiakirja tammikuu 2016, s. 7. Ks. myös TLO:n kalustoluettelo, josta käy ilmi, kenen osakkaan hallintaan kyseiset ajoneuvot luovutettiin, ks. esim. liite A.28 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, osa 1, s. 11.

²⁹² Jalon Liikenteen liikevaihto oli vuonna 2014 noin 4,7 miljoonaa euroa, ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 0459123-1, Jalon Liikenne Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.9.2014–31.8.2015. Ks. TLO:n voittamat tarjoushinnat esitys, alaviite 122.

²⁹³ Ks. kohta 170, alaviite 288. Ks. myös esimerkiksi TLO:n jakamat autokierrot, joista ilmenee Jalon Liikenteen liikennöimät tarjouskilpailun 1/2014 linjat ajalla 25.9.2017–22.4.2018, liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1, s. 106–107 (linja K2 arki). Ks. myös TLO:n jakamat autokierrot, joista ilmenee Jalon Liikenteen liikennöimä tarjouskilpailun 1/2014 linja K3 ajalla 22.9.2014–19.4.2015, liite B.58 TLO:n autokierrot 22.9.2014–19.4.2015, s. 60.

²⁹⁴ Liite E.162 Jalon Liikenteen kalustoluettelo Traficom, s. 3–9, josta linja-autot IJB-717 (T-tyyppi euro 5), IJB-720 (T-tyyppi euro 5), ERF-836 (T-tyyppi euro 4), ERF-842 (T-tyyppi euro 4), JGB-779 (T-tyyppi euro 3), HZZ-367 (M-tyyppi euro 3), EYG-736 (T-tyyppi euro 3), EYG-734 (T-tyyppi euro 3), GEJ-368 (M1-tyypin euro 3) ja RKY-439 (T-tyyppi euro 3), ks. liite A.34 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 55–56. Kaikki linja-autot täyttivät myös kaluston vähimmäisikävaatimuksen, jonka osalta ks. Taulukko 9. Virasto esittää kalustomäärät ainoastaan kohteen liikennöinnin alkamishetkeltä kilpailutuksen ja kohteen liikennöinnin välisen poikkeuksellisen lyhyen ajan vuoksi.

²⁹⁵ Liite A.34 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 55, jossa linja-auto MLT-684. Jalon Liikenne hankki linja-auton 11.8.2014, kymmenen päivää kohteen liikennöinnin alkamisen jälkeen.

176. Siirtymäajan liikenteessä käytetyistä pienlinja-autoista kaksi oli Jalon Liikenteen omistamia tilausajoliikenteeseen soveltuvia autoja.²⁹⁶ Tämän lisäksi Jalon Liikenteellä oli viisi siirtymäajalle soveltuvaa pienlinja-autoa.²⁹⁷ Yhtä viidestä linja-autosta on myös käytetty siirtymäajan jälkeen kohteen vara-autona.²⁹⁸ Jalon Liikenteen sen hetkiset kalustoresurssit olisivat siten soveltuneet kohteen siirtymäajan liikenteen toteuttamiseen. Jalon Liikenne ilmoitti kesäkuussa 2014 hallituksen kokouksessa myös saavansa kaksi P2-tyyppin pienlinja-autoa elokuun alussa.²⁹⁹
177. Jalon Liikenteen kalustohankintoja kuvaavasta Taulukko 2 käy ilmi, että yhtiö hankki vuonna 2014 useita käytettyjä linja-autoja **[Jalon Liikenteen liikesalaisuus:]**.³⁰⁰ Jalon Liikenne on myös todennut, että **[Jalon Liikenteen liikesalaisuus:]**.³⁰¹
178. Siirtymäajan loputtua TLO:n nimiin hankittiin kolme uutta pienlinja-autoa, joista kaksi luovutettiin Jalon Liikenteen hallintaan.³⁰² Jalon Liikenteen **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**.³⁰³
179. Yhtiön vakavaraisuutta osoittava omavaraisuusaste oli vuonna 2014 välttävä. Maksuvalmiutta osoittava current ratio osoittaa Jalon Liikenteen maksukyvyyn olleen vuonna 2014 heikko.³⁰⁴ Kyseiset tunnusluvut eivät olleet poikkeukselliset suhteessa toimialan keskiarvoon.³⁰⁵ Yhtiö teki liikevoittoa noin 227 000 euroa tilikaudella 1.9.2013–31.8.2014.³⁰⁶ Viraston arvion mukaan Jalon Liikenteen taloudellinen tilanne tai rahoitusasema ei ole voinut olla kalustohankintojen esteenä.
180. Edellä esitetyin perusteiden Jalon Liikenteellä olisi ollut kyky käyttää sen hallussa ollutta kalustoa kohteen liikennöintiin, tehdä kohteen edellyttämiä kalustohankintoja ja/tai vuokrata kalustoa käyttöönsä.

²⁹⁶ Ks. kohta 171. Jalon Liikenteen omistamien pienlinja-autojen rekisteritunnukset olivat LXY-702 ja LXY-703.

²⁹⁷ Liite A.34 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 55–56. Linja-autoista kolme oli tilausajoliikenteen pienlinja-autoja (rekisteritunnukset IYI-863, KSY-380 ja UAI-560) ja kaksi joukkoliikenteeseen soveltuvia pienlinja-autoja (rekisteritunnukset RPT-910 ja KOZ-497).

²⁹⁸ Ks. liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1, s. 43 ja 51. Linja-auton rekisteritunnus oli RPT-910.

²⁹⁹ Ks. liite D.149 TLO:n hallituksen kokous 24.6.2014, s. 2, kohta 3, jossa Jalon Liikenne ilmoitti hankkivansa kohteen liikennöintiä varten kaksi P2-tyyppin linja-autoa.

³⁰⁰ Ks. kohta 62 alaviitteineen, jossa esitellään tarkemmin yhtiön rahoitustietoja.

³⁰¹ Liite A.1 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 4.

³⁰² Ks. kohta 171.

³⁰³ Ks. liite B.45 TLO:n jakoasiakirja tammikuu 2016, s. 7. Ks. myös kohta 63 Jalon Liikenteen muista hallinnassa olevista linja-autoista ja niiden **[Jalon Liikenteen liikesalaisuus:]**.

³⁰⁴ Ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 0459123-1, Jalon Liikenne Oy, riskiluokitus- ja maksuhäiriöt 2012–2017.

³⁰⁵ Toimialan omavaraisuusasteen keskiarvo oli vuosina 2013–2014 28,2 prosenttia, eli tyydyttävä. Current ratio -keskiarvo oli vuosina 2013–2014 myös heikko (0,8–0,9, Jalon Liikenteen tunnusluku molempina vuosina oli 0,6).

³⁰⁶ Ks. Jalon Liikenteen aiempien tilikausien tulos kohta 64.

Kuljettajat, varikko ja siirtoajot sekä muut edellytykset

181. Tarjouskilpailussa 1/2014 TLO arvioi, että liikennöintiä varten tarvitaan **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**.³⁰⁷ Kuten edellä kohdissa 66–67 on todettu, Jalon Liikenteellä oli työsuhteessa vuonna 2014 **[Jalon Liikenteen liikesalaisuus:]** linja-autonkuljettajaa ja yhtiön kuljettajia myös käytettiin vuonna 2014 lähes **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]** henkilötyövuoden verran TLO:n nimissä voitetun joukkoliikenteen tuottamiseen. TLO:ssa tehtyä arviota kunkin kohteen liikennöinnin edellyttämästä määrästä kuljettajia ei voida siten pitää poikkeuksellisenä suhteessa Jalon Liikenteen henkilöstön määrään tai TLO:lle tosiasiallisesti vuokrattuihin kuljettajiin. Näin ollen Jalon Liikenteellä olisi ollut kyky joko käyttää kohteen liikennöintiin omia kuljettajiaan ja/tai tehdä tarjouskilpailun kohteiden edellyttämiä kuljettajarekrytoituksia.
182. Jalon Liikenteen varikkoa ja sen kapasiteettia on arvioitu kohdissa 69 ja 70. Jalon Liikenteellä oli kohteen liikennöinnin alkaessa 29 linja-autoa, joten varikolla oli käyttökapasiteettia vapaana vuonna 2014 **[Jalon Liikenteen liikesalaisuus:]** linja-autolle. Varikon käyttökapasiteetti ei siten voinut muodostua esteeksi tarjouskilpailuun osallistumiselle.
183. Kohteessa yhtiölle muodostuvien siirtoajojen määrän ei voida myöskään katsoa olleen itsenäisen tarjoamisen esteenä.³⁰⁸

Yhteenveto

184. Virasto katsoo edellä esitetyin perustein, että Jalon Liikenne olisi voinut antaa itsenäisen tarjouksen tarjouskilpailussa 1/2014 ja toteuttaa kohteen liikennöinnin.

5.3.2.2 Lehtisen Linja

185. Lehtisen Linja ei ole osallistunut tarjouskilpailun 1/2014 kohteen liikennöintiin eikä Lehtisen Linjalla ollut siirtymäajalle soveltuvia pienlinja-autoja.³⁰⁹ Ottaen huomioon, että hankintapäätöksen tekemisen ja kohteen liikennöinnin alkamisen välinen aika oli alle kaksi kuukautta, KKV katsoo, että sen käytössä olevien tietojen perusteella ei voida riittävällä varmuudella osoittaa, että Lehtisen Linjan olisi ollut mahdollista hankkia siirtymäajan liikennöinnin edellyttämä kalusto. Näin ollen ei voida todeta, että Lehtisen Lin-

³⁰⁷ Ks. liite B.117 TLO:n tarjouslaskelma tarjouskilpailussa 1/2014. TLO arvioi, että kohteen vuosittaiseen liikennöintiin käytettäisiin **[AOJULK2 LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**.

[], ks. liite F.205 Päivitetty tarjouspyyntö 1/2014, liite 5. Ks. myös kohta 24.

³⁰⁸ Ks. siirtoajojen arvioinnista jäljempänä luku 5.3.2.7

³⁰⁹ Ks. liite E.163 Lehtisen Linjan kalustoluettelo Traficom, s. 3–11.

jalla olisi ollut tosiasialliset ja konkreettiset mahdollisuudet tehdä tarjouskilpailussa 1/2014 itsenäinen tarjous ja toteuttaa kohteen liikennöinti itsenäisesti.

186. Tämä huomioon ottaen virasto ei pidä tarkoituksenmukaisena käsitellä Lehtisen Linjan osalta muiden tekijöiden vaikutusta sen mahdollisuuteen tehdä tarjouskilpailussa 1/2014 itsenäinen tarjous ja toteuttaa sen kohteena ollut liikennöinti itsenäisesti.

5.3.2.3 Muurinen

187. Virasto on ottanut arvioinnissaan huomioon, että Muurisella ei ollut omia liikennöintisopimuksia voimassa 30.5.2014 kun yhteistarjous annettiin TLO:n nimissä, eikä 1.8.2014, kun tarjouskilpailun 1/2014 kohteiden liikennöinti alkoi.³¹⁰
188. Tarjouskilpailun kohteen arvo suhteessa Muurisen vuoden 2014 liikevaihtoon oli alle kymmenen prosenttia.³¹¹ Kohteen ei voida katsoa olleen arvotaan niin suuri, että siihen osallistuminen olisi ollut poikkeuksellista suhteessa yhtiön liiketoiminnan kokoon.
189. Muurinen liikennöi pienlinja-autolla liikennöitävää kohteen linjaa K6.³¹²

Kalusto ja kalustohankinnat

190. Liikenteen toteuttamiseen tarvittiin kolme pienlinja-autoa ja yksi linja-auto. Muurisella oli kohteen liikennöinnin alkaessa yhdeksän tarjouskilpailun vaatimukset täyttävää isoa linja-autoa.³¹³
191. Siirtymäajalla käytetyistä pienlinja-autoista yksi oli Muurisen omistama tilausajoliikenteeseen soveltuva auto.³¹⁴ Muurinen hankki kyseisen pienlinja-auton ja neljä muuta samantyyppistä pienlinja-autoa 2.6.2014.³¹⁵

³¹⁰ Muurinen on myöhemmin osallistunut Turun kaupungin pienlinja-autoilla liikennöitäviä koululaiskuljetuksia koskevaan kilpailuun vuonna 2016, ks. liite A.11 Muurisen Excel-taulukko selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 4.

³¹¹ Muurisen liikevaihto oli vuonna 2014 noin 6,2 miljoonaa euroa, ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 1639474-5, Linjaliikenne Muurinen Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.2015–31.12.2015. Ks. TLO:n voittamat tarjoushinnat esitys, alaviite 122.

³¹² Ks. kohta 170, alaviite 288. Ks. esimerkiksi TLO:n jakamat autokierrot, joista ilmenee Muurisen liikennöimä tarjouskilpailun 1/2014 linjat ajalla 25.9.2017–22.4.2018, liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1, s. 112–113 (linja K6 arki). Muurinen on liikennöinyt K6 linjaa kevästä 2016 lähtien, ks. alaviite 288.

³¹³ Liite E.164 Muurisen kalustoluettelo Traficom, s. 3–13, josta linja-autot APF-410 (T-tyyppi euro 3), ERF-835 (T-tyyppi euro 4), FHP-298 (T-tyyppi euro 4), FHP-379 (T-tyyppi euro 4), GGY-426 (T-tyyppi euro 4), HZZ-368 (M2-tyypin euro 3), HZZ-383 (M2-tyypin euro 3), IJB-725 (T-tyyppi euro 5) ja IJB-726 (T-tyyppi euro 5), ks. liite A.10 Muurisen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 2–3. Kaikki linja-autot täyttivät myös kaluston vähimmäisikävaatimuksen, jonka osalta ks. Taulukko 9. Virasto esittää kalustomäärät ainoastaan kohteen liikennöinnin alkamishetkeltä kilpailutuksen ja kohteen liikennöinnin välisen poikkeuksellisen lyhyen ajan vuoksi.

³¹⁴ Ks. kohta 171. Muurisen omistaman pienlinja-auton rekisteritunnus on RAI-523.

³¹⁵ Muiden pienlinja-autojen rekisteritunnukset ovat RHG-544, GJU-939, VTI-472 ja RRE-532. Muurinen hankki kaikki linja-autot samalta yhtiöltä, liite A.10 Muurisen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 2–3.

Muurisella oli myös liikennöinnin alkaessa kaksi muuta aiemmin hankittua tilausajoliikenteen pienlinja-autoa.³¹⁶

192. Muurinen rahoitti edellä mainitut vuonna 2014 hankitut viisi pienlinja-autoa **[Muurisen liikesalaisuus:]**. Yhtiö hankki samanaikaisesti myös kaksi muuta tilausajoliikenteen linja-autoa, jotka niin ikään rahoitettiin **[Muurisen liikesalaisuus:]**.³¹⁷ Kyseisten kalustohankintojen ja niihin **[Muurisen liikesalaisuus:]** voidaan katsoa olevan osoitus Muurisen kyvystä hankkia myös uutta joukkoliikenteeseen soveltuvaa pienkalustoa.

193. Siirtymäajan loputtua TLO:n nimiin hankittiin kolme uutta pienlinja-autoa, joista yksi luovutettiin Muurisen hallintaan.³¹⁸ Muurisen **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**
[]
[]
[]
[].³¹⁹

194. Yhtiön vakavaraisuutta osoittava omavaraisuusaste oli vuonna 2014 hyvä. Maksuvalmiutta osoittava current ratio taas osoittaa Muurisen maksukyvyn olleen vuonna 2014 heikko.³²⁰ Kyseiset tunnusluvut eivät olleet poikkeukselliset suhteessa toimialan keskiarvoon.³²¹ Yhtiö teki liikevoittoa noin 117 000 euroa tilikaudella 2014.³²² Viraston arvion mukaan Muurisen rahoitus- asema ei voinut olla kalustohankintojen esteenä.

195. Edellä esitetyin perustein Muurisella olisi ollut kyky käyttää sen hallussa ollutta kalustoa kohteen liikennöintiin, tehdä kohteen edellyttämiä kalustohankintoja ja/tai vuokrata kalustoa käyttöönsä.

Kuljettajat, varikko ja siirtoajat sekä muut edellytykset

196. Tarjouskilpailussa 1/2014 TLO arvioi, että liikennöintiä varten tarvitaan **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**.³²³ Kuten edellä kohdissa 100 ja 101 on todettu, Muurisella oli vuonna 2014 työsuhteessa 88 linja-autonkuljettajaa ja yhtiön kuljettajia myös käytettiin vuonna 2014 lähes **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]** henkilötyövuoden verran TLO:n nimissä voitetun joukkoliikenteen

³¹⁶ Muurinen hankki pienlinja-auton LPZ-524 vuonna 2009 ja pienlinja-auton UPF-999 vuonna 2011, ks. liite A.10 Muurisen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 2.

³¹⁷ Liite A.10 Muurisen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 2–3. Ks. kohta 95, jossa esitellään tarkemmin yhtiön rahoitus- tietoja. Ks. myös Muurisen muut kalustohankinnat Taulukko 4.

³¹⁸ Ks. kohta 171.

³¹⁹ Ks. liite B.45 TLO:n jakoasiakirja tammikuu 2016, s. 7. Ks. myös kohta 96 Muurisen muista hallinnassa olevista linja-autoista ja niiden **[Muurisen liikesalaisuus:]**.

³²⁰ Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 1639474-5, Linjaliikenne Muurinen Oy, riskiluokitus- ja maksuhäiriöt 2012–2017.

³²¹ Toimialan omavaraisuusasteen keskiarvo on vuosina 2013–2014 ollut 28,2 prosenttia, eli tyydyttävä. Current ratio -keskiarvo on vuosina 2013–2014 ollut myös heikko (0,8–0,9, Muurisen tunnusluku oli vuonna 2013 0,4 ja vuonna 2014 0,6).

³²² Alma Talent Tietopalvelut, Y-tunnus 1639474-5, Linjaliikenne Muurinen Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.–31.12.2014. Ks. Muurisen aiempien tilikausien tulos kohta 98.

³²³ Ks. kohta 181, alaviite 307.

tuottamiseen. TLO:ssa tehtyä arviota kunkin kohteen liikennöinnin edellyttämistä määräästä kuljettajia ei voida siten pitää poikkeuksellisen suhteessa Muurisen henkilöstön määrään tai TLO:lle tosiasiallisesti vuokrattuihin kuljettajiin. Näin ollen Muurisella olisi ollut kyky joko käyttää kohteen liikennöintiin omia kuljettajiaan ja/tai tehdä tarjouskilpailun kohteiden edellyttämiä kuljettajarekrytointeja.

197. Muurisen varikkoa ja sen kapasiteettia on arvioitu kohdissa 103 ja 104. Muurisella oli kohteen liikennöinnin alkaessa 32 linja-autoa, joten varikolla oli käyttökapasiteettia vuonna 2014 **[Muurisen liikesalaisuus: ■■]** linja-autolle. Varikon käyttökapasiteetti ei siten voinut muodostua esteeksi tarjouskilpailuun osallistumiselle.

198. Kohteessa yhtiölle muodostuvien siirtoajojen määrän ei voida myöskään katsoa olleen itsenäisen tarjoamisen esteenä.³²⁴

Yhteenveto

199. Virasto katsoo edellä esitetyin perustein, että Muurinen olisi voinut antaa itsenäisen tarjouksen tarjouskilpailussa 1/2014 ja toteuttaa kohteen liikennöinnin.

5.3.2.4 Nyholm

200. Nyholm ei ole osallistunut tarjouskilpailun kohteen liikennöintiin eikä Nyholmilla ollut siirtymäajalle soveltuvia pienlinja-autoja lainkaan.³²⁵ Ottaen huomioon, että hankintapäätöksen tekemisen ja kohteen liikennöinnin alkamisen välinen aika oli alle kaksi kuukautta, KKV katsoo, että sen tiedossa olevien seikkojen perusteella ei voida riittävällä varmuudella osoittaa, että Nyholmin olisi ollut mahdollista hankkia siirtymäajan liikennöinnin edellyttämä kalusto. Näin ollen ei voida todeta, että Nyholmilla olisi ollut tosiasialliset ja konkreettiset mahdollisuudet tehdä tarjouskilpailussa 1/2014 itsenäinen tarjous ja toteuttaa kohteen liikennöinti itsenäisesti.

201. Tämä huomioon ottaen virasto ei pidä tarkoituksenmukaisena käsitellä Nyholmin osalta muiden tekijöiden vaikutusta sen mahdollisuuteen tehdä tarjouskilpailussa 1/2014 itsenäinen tarjous ja toteuttaa sen kohteena ollut liikennöinti itsenäisesti.

5.3.2.5 Savonlinja

202. Savonlinja ei ole osallistunut tarjouskilpailun kohteen liikennöintiin eikä yhtiöllä ollut siirtymäajan liikennöintiin soveltuvia pienlinja-autoja lainkaan.³²⁶ Ottaen huomioon, että hankintapäätöksen tekemisen ja kohteen liikennöinnin alkamisen välinen aika oli alle kaksi kuukautta, KKV

³²⁴ Ks. siirtoajojen arvioinnista jäljempänä luku 5.3.2.7

³²⁵ Ks. liite E.165 Nyholmin kalustoluettelo Traficom. s. 3–12. Ks. myös liite A.16 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 4–5.

³²⁶ Ks. liite A.19 Savonlinjan vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 5–6.

katsoo, että sen tiedossa olevien seikkojen perusteella ei voida riittävällä varmuudella osoittaa, että Savonlinjan olisi ollut mahdollista hankkia siirtymäajan liikennöinnin edellyttämä kalusto. Näin ollen ei voida todeta, että Savonlinjalla olisi ollut tosiasialliset ja konkreettiset mahdollisuudet tehdä tarjouskilpailussa 1/2014 itsenäinen tarjous ja toteuttaa kohteen liikennöinti itsenäisesti.

203. Tämä huomioon ottaen virasto ei pidä tarkoituksenmukaisena käsitellä Savonlinjan osalta muiden tekijöiden vaikutusta sen mahdollisuuteen tehdä tarjouskilpailussa 1/2014 itsenäinen tarjous ja toteuttaa sen kohteena ollut liikennöinti itsenäisesti.

5.3.2.6 Citybus

204. Virasto on ottanut arvioinnissaan huomioon, että Citybusilla ei ollut omia liikennöintisopimuksia voimassa 30.5.2014 kun yhteistarjous annettiin TLO:n nimissä, eikä 1.8.2014, kun tarjouskilpailun 1/2014 kohteiden liikennöinti alkoi.
205. Tarjouskilpailun kohteen arvo suhteessa Citybusin vuoden 2014 liikevaihtoon oli alle kymmenen prosenttia.³²⁷ Kohteen ei voida katsoa olleen arvotaan niin suuri, että siihen osallistuminen olisi ollut poikkeuksellista suhteessa yhtiön liiketoiminnan kokoon.
206. Citybus liikennöi kohteen linjaa K4 ja pienlinja-autolla liikennöitävää kohteen linjaa K5.³²⁸

Kalusto ja kalustohankinnat

207. Liikenteen toteuttamiseen tarvittiin kolme pienlinja-autoa ja yksi linja-auto. Citybusilla oli kohteen liikennöinnin alkaessa yhdeksän tarjouskilpailun vaatimukset täyttävää isoa linja-autoa.³²⁹ Linjan K4 liikennöinnissä käytetty linja-auto oli Citybusin omistama.³³⁰

³²⁷ Citybusin liikevaihto oli vuonna 2014 noin 4,7 miljoonaa euroa, ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 2495842-4, Turun Citybus Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.2015–31.12.2015. Ks. TLO:n voittamat tarjoushinnat esitys, alaviite 122.

³²⁸ Ks. kohta 170, alaviite 288. Ks. esimerkiksi TLO:n jakamat autokierrot, joista ilmenee Citybusin liikennöimät tarjouskilpailun 1/2014 linjat ajalla 25.9.2017–22.4.2018, liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1, s. 107–112 (K4 ja K5 linja arki).

³²⁹ Liite E.166 Citybus kalustoluettelo Traficom, s. 3–6, jossa linja-autot AHI-370 (T-tyyppi euro 5), LLU-950 (M2-tyyppi euro 3), IJB-721 (T-tyyppi euro 5), IJB-716 (T-tyyppi euro 5), YIO-129 (T-tyyppi euro 5), YFG-105 (T-tyyppi euro 3), EEZ-547 (M2-tyyppi euro 3), AHI-371 (T-tyyppi euro 5) ja SBY-150 (T-tyyppi euro 4). Kaikki linja-autot täyttivät myös kaluston vähimmäisikävaatimuksen, jonka osalta ks. Taulukko 9. Virasto esittää kalustomäärät ainoastaan kohteen liikennöinnin alkamishetkeltä kilpailutuksen ja kohteen liikennöinnin välisen poikkeuksellisen lyhyen ajan vuoksi.

³³⁰ Ks. kohta 171. Ks. myös liite B.72 TLO:n kalustoluettelo tarjouskilpailussa 1/2014, 1.8.2014, s. 1. Citybusin omistaman linja-auton rekisteritunnus oli EEZ-547. Vuonna 2018 TLO vaihtoi tilaajalle ilmoitettuun kalustoluetteloon Citybusin Nyholmilta ostaman, uudemman linja-auton (MNP-411), ks. liite A.33 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, osa 1, s. 40. Ks. Citybusin uusin kalustoluettelo liite A.12 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 5.

208. Citybusilla oli kaksi siirtymääjälle soveltuvaa pienlinja-autoa, joista toinen oli tilausajoliikenteen ja toinen joukkoliikenteen kalustoa.³³¹
209. Yhtiön vakavaraisuutta osoittava omavaraisuusaste oli vuonna 2014 hyvä. Maksuvalmiutta osoittava current ratio taas osoittaa Citybusin maksukyvyn olleen vuonna 2014 heikko.³³² Kyseiset tunnusluvut eivät olleet poikkeukselliset suhteessa toimialan keskiarvoon.³³³ Yhtiö teki liikevoittoa noin 245 000 euroa tilikaudella 2014.³³⁴ Viraston arvion mukaan Citybusin rahoitusasema ei voinut olla kalustohankintojen esteenä.
210. Virasto on kohdassa 169 todennut, että siirtymääjan liikennöintiin soveltuvan kaluston puuttuminen on saattanut merkitä, ettei osakkaalla ole ollut mahdollisuutta tehdä itsenäistä tarjousta. Siirtymääjan liikennöinnin edellyttämästä kalustosta Citybusilta on puuttunut ainoastaan yksi pienlinja-auto, joka sen olisi näin ollen täytynyt hankkia hankintapäätöksen tekemisen ja kohteen liikennöinnin aloittamisen välisenä aikana. Arvioinnissa tulee ottaa huomioon, että tilaaja oli valmis hyväksymään siirtymääjälle lähes minkä tahansa pienlinja-auton.³³⁵ Citybus on myös edellä kohdassa 206 todetusti tosiasiasa liikennöinyt kohdetta. Edellä mainituin perustein virasto katsoo, että Citybusilla olisi ollut kyky käyttää sen hallussa ollutta kalustoa kohteen liikennöintiin, tehdä kohteen edellyttämiä kalustohankintoja ja/tai vuokrata kalustoa käyttöönsä.

Kuljettajat, varikko ja siirtoajat sekä muut edellytykset

211. Tarjouskilpailussa 1/2014 TLO arvioi, että liikennöintiä varten tarvitaan **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**.³³⁶ Kuten edellä kohdissa 154 ja 155 on todettu, Citybusilla oli työsuhteessa vuonna 2014 57 linja-autonkuljettajaa ja yhtiön kuljettajia myös käytettiin vuonna 2014 yli **[AOJULK LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]** henkilötövuoden verran TLO:n nimissä voitetun joukkoliikenteen tuottamiseen. TLO:ssa tehtyä arviota kunkin kohteen liikennöinnin edellyttämästä määrästä kuljettajia ei voida siten pitää poikkeuksellisen suhteessa Citybusin henkilöstön määrään tai TLO:lle tosiasiasa vuokrattuihin kuljettajiin. Näin ollen Citybusilla olisi ollut kyky joko käyttää kohteen liikennöintiin omia kuljettajiaan ja/tai tehdä tarjouskilpailun kohteiden edellyttämiä kuljettajarekrytointeja.

³³¹ Ks. Citybusin uusin kalustoluettelo, liite A.12 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 6, linja-autot YFR-811 ja GHL-190. Ks. myös kohdat 148–150, joissa esitellään tarkemmin yhtiön hankintoja ja rahoitustietoja.

³³² Ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 2495842-4, Turun Citybus Oy, riskiluokitus- ja maksuhäiriöt 2013–2017.

³³³ Toimialan omavaraisuusasteen keskiarvo on vuosina 2013–2014 ollut 28,2 prosenttia, eli tyydyttävä. Current ratio -keskiarvo on vuosina 2013–2014 ollut myös heikko (0,8–0,9, Citybusin tunnusluku oli vuonna 2013 0,4 ja vuonna 2014 0,7.).

³³⁴ Alma Talent Tietopalvelut, Y-tunnus 0298555-2, Turun Citybus Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.–31.12.2014. Ks. Citybusin aiempien tilikausien tulos kohta 152, alaviite 259.

³³⁵ Ks. alaviite 280, jossa todetaan, että tarjoaja sai tarjota siirtymääjälle mitä tahansa henkilöiden kuljettamiseen soveltuvaa pienlinja-autoa. Vaihtoehtoisesti Citybus olisi kohdassa 18 esitetyn mukaisesti voinut vuokrata tarvittavan linja-auton käyttöönsä.

³³⁶ Ks. kohta 181, alaviite 307.

212. Citybusin varikkoa ja sen kapasiteettia on arvioitu kohdissa 157 ja 158. Citybusilla oli kohteen liikennöinnin alkaessa 30 linja-autoa, joten varikolla on ollut käyttökapasiteettia vapaana vuonna 2014 [**Citybusin liikesalaisuus:**] linja-autolle. Varikon käyttökapasiteetti ei siten voinut muodostua esteeksi tarjouskilpailuun osallistumiselle.

213. Kohteessa yhtiölle muodostuvien siirtoajojen määrän ei voida myöskään katsoa olleen itsenäisen tarjoamisen esteenä.³³⁷

Yhteenveto

214. Virasto katsoo edellä esitetyn perusteita, että Citybus olisi voinut antaa itsenäisen tarjouksen tarjouskilpailussa 1/2014 ja toteuttaa kohteen liikennöinnin.

5.3.2.7 Siirtoajot osakkaiden varikoilta

215. Alla olevassa taulukossa on esitetty yhteenveto siirtoajoista TLO:n osakkaiden varikoilta tarjouskilpailun 1/2014 kohteeseen sisältyvien linjojen alku- ja päätepysäkeille arkisin.³³⁸

Taulukko 10. Osakasyhtiöiden siirtoajot tarjouskilpailussa 1/2014³³⁹

Yhtiö ja varikon osoite	Jalon Liikenne Riitasuonkatu 27	Muurinen Autokatu 11	Nyholm Verstaskatu 6	Citybus Ruissalontie 13	Lehtisen Linja Paattistentie 1041	Savonlinja Fiskarsinkatu 5
Varikon etäisyys Turun kauppatorilta (km)	4 ³⁴⁰	6	7	2	21 ³⁴¹	5
Yht. siirtoajot 1/2014 arjen autokierroilla	137	115	152	123	277	80

³³⁷ Ks. siirtoajojen arvioinnista jäljempänä luku 5.3.2.7

³³⁸ Autokierro 1 Lemunniemi-Oskarinkatu, autokierro 2 Kuusisto-Oskarinkatu, autokierro 3 Runko-Runko, autokierro 5 Piikkiö-Piikkiö. Arkisin ajettavien autokierrojen yhteenlaskettu liikennöintimäärä on 856,5–892,4 kilometriä päivässä. Tämän lisäksi tarjouspyynnössä ilmoitettiin, että linjalla K5 on kutsupyyntöjärjestelmä, josta kertyy kuukaudessa noin 40 linjakilometriä, ks. liite F.205 Päivitetty tarjouspyyntö 1/2014, liite 5.

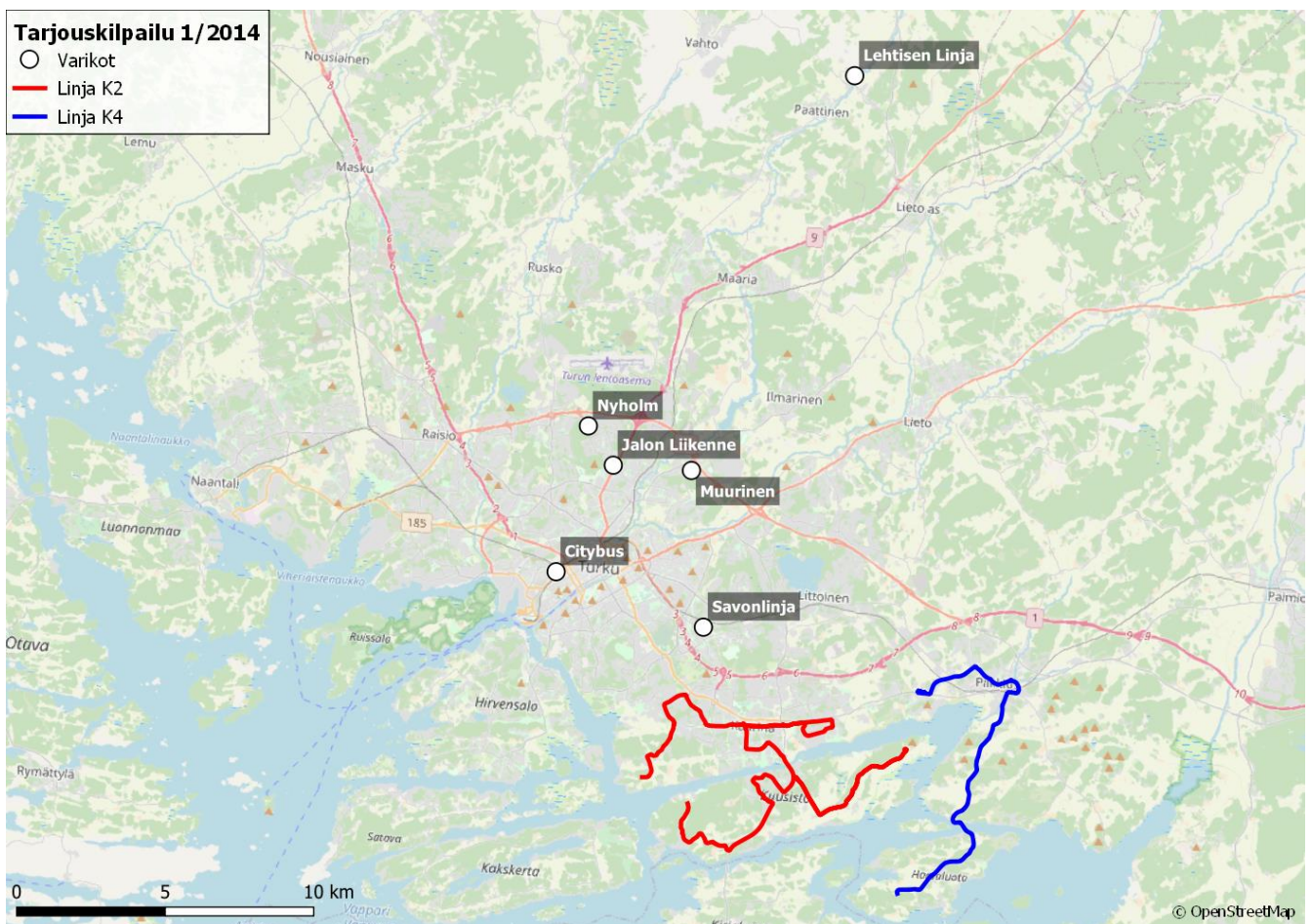
³³⁹ Kuultaessa asianosaisia 15.2.2021 päivätystä viraston päätös- ja esitysluonnoksesta, kohteiden siirtoajojen määrää kuvanneessa taulukossa Muurisen kilometrimäärät oli esitetty virheellisesti Nyholmin kohdalla, Nyholmin kilometrimäärät Citybusin kohdalla, Citybusin kilometrimäärät Savonlinjan kohdalla, Lehtisen Linjan kilometrimäärät Muurisen kohdalla ja Savonlinjan kilometrimäärät Lehtisen Linjan/Turkubus Oy:n kohdalla. Virasto toteaa selvyyden vuoksi, että tässä liitteessä 1 käsillä olevassa taulukossa 8 kilometrimäärät ovat samat kuin päätös- ja esitysluonnoksessa, mutta ne on korjattu oikeiden yhtiöiden kohdalle.

³⁴⁰ Varikon etäisyys Turun kauppatorista [**Jalon Liikenteen liikesalaisuus:**]

³⁴¹ Lehtisen Linja on todennut, että etenkin Turun sisäisen paikallisliikenteen kohteet sijaitsevat kaukana Paattistentien varikosta, jolloin siirtoajojen pituuteen liittyvät kustannukset ovat hankaloittaneet kilpailukykyisten tarjousten antamista, liite A.8 Lehtisen Linjan vastaus lisäselvityspyyntöön 6.3.2019, s. 3.

216. Osakasyhtiöiden välisestä vertailusta käy ilmi, että Jalon Liikenteen, Muurisen, Nyholmin ja Citybusin siirtoajot erosivat toisistaan vain vähän. Lehtisen Linjan, jonka varikko sijaitsi yli kolme kertaa kauempana Turun kaupporilta kuin minkään muun osakasyhtiön varikko, siirtoajot olivat lähes tai yli kaksinkertaiset suhteessa muihin osakasyhtiöihin. Tarjouskilpailun 1/2014 kohteena olivat Kaarinan sisäiset linjat, joten Savonlinjalla, jonka varikko sijaitsi lähimpänä Kaarinaa, oli selkeästi lyhyimmät siirtoajot. Savonlinja ei ole kuitenkaan osallistunut kohteen liikennöintiin.

Kartta 2. Osakasyhtiöiden varikot ja tarjouskilpailun 1/2014 linjat



217. Virasto on edellä luvuissa 5.3.2.1 –5.3.2.6 katsonut, että Jalon Liikenne, Muurinen ja Citybus olisivat voineet tehdä itsenäisen tarjouksen tarjouskilpailussa 1/2014 ja toteuttaa sen kohteena olleen liikennöinnin.³⁴²

³⁴² Luvuissa 5.3.2.1–5.3.2.6 todetusti KKV katsoo, ettei sen käytössä olevien tietojen perusteella voida riittävällä varmuudella osoittaa, että Lehtisen Linja, Nyholm tai Savonlinja olisivat pystyneet hankkimaan siirtymäajan edellyttämää kalustoa ja – näin ollen – että niillä olisi ollut tosiasialliset ja konkreettiset mahdollisuudet osallistua tarjouskilpailuun 1/2014 itsenäisillä tarjouksilla ja toteuttaa kohteen liikennöinti itsenäisesti. Tästä syystä asiassa ei ole tarkoituksenmukaista arvioida kyseessä olevien osakaiden siirtoajojen määrän vaikutusta niillä olleeseen mahdollisuuteen tehdä itsenäinen tarjous ja toteuttaa tarjouksen kohteen liikennöinti itsenäisesti.

Koska Jalon Liikenteen, Muurisen ja Citybusin varikot sijaitsivat Turussa ja niiltä on tosiasiaassa liikennöity tarjouskilpailun linjoja, ei varikon sijainti tai siltä ajettavat siirtoajat ole voinut muodostua niille itsenäisen tarjoamisen esteeksi.

5.3.3 Yhteenveto

218. Virasto on edellä luvuissa 5.3.2.1 5.3.2.3 5.3.2.6 katsonut, että yhteistarjoukseen osallistuneista TLO:n osakasyhtiöistä Jalon Liikenteellä, Muurisella ja Citybusilla olisi objektiivisesti arvioiden ollut tosiasialliset ja konkreettiset mahdollisuudet osallistua tarjouskilpailuun 1/2014 itsenäisellä tarjouksella sekä toteuttaa kohteen liikennöinti. Kuten edellä luvussa 2.3 esitetystä käy ilmi, kukin mainituista osakasyhtiöistä täytti tarjouskilpailussa asetetut vähimmäisvaatimukset.
219. Luvussa 5.3.1 tuodaan esille, että tarjouskilpailun 1/2014 hankintapäätöksen tekemisen ja kohteen liikennöinnin aloittamisen välinen aika oli poikkeuksellisen lyhyt. Tilaaja huomioi tämän asettamalla kuuden kuukauden siirtymäajan kalustohankinnoille. Arvioidessaan potentiaalisen kilpailusuhteen olemassaoloa tarjouskilpailun 1/2014 osalta, virasto on ottanut huomioon, että osakasyhtiöillä oli hyvin lyhyt aika tehdä tarvittavat investoinnit siirtymäajan liikennöinnin edellyttämän kaluston hankkimiseksi. Tämän vuoksi arvioinnin kannalta keskeisenä tekijänä on siirtymäajalle soveltuvan kaluston olemassaolo: virasto katsoo, että itsenäinen tarjouskilpailuun osallistuminen edellytti, että osakasyhtiöllä oli tarjouksenantohetkellä ainakin osa siirtymäajalle soveltuvasta kalustosta.
220. Viraston tiedossa ei ole, että Lehtisen Linjalla, Nyholmilla tai Savonlinjalla olisi ollut käytössään lainkaan siirtymäajalle soveltuvaa kalustoa. Näin ollen virasto katsoo, että sen käytössä olevien tietojen perusteella ei ole mahdollista todeta riittävällä varmuudella, että Lehtisen Linja, Nyholm tai Savonlinja olisivat pystyneet hankkimaan siirtymäajan liikennöinnin edellyttämää kalustoa, ja näin ollen, että niillä olisi ollut tosiasialliset ja konkreettiset mahdollisuudet osallistua tarjouskilpailuun 1/2014 itsenäisillä tarjouksilla ja toteuttaa kohteen liikennöinti.
221. Edellä kohdassa 218 sekä luvuissa 3 ja 4 esitetty huomioon ottaen TLO:n osakasyhtiöt Jalon Liikenne, Muurinen, ja Citybus olivat potentiaalisia kilpailijoita tarjouskilpailussa 1/2014.

5.4 Tarjouskilpailu 2/2016

5.4.1 Tarjouskilpailun vaatimukset ja kohteen liikennöinnin toteutus

222. Alla olevassa taulukossa on eritelty tarjouskilpailun 2/2016 kohteen liikennöintimäärät, kalustoa koskevat vaatimukset sekä muut tilaajan asettamat vaatimukset.

Taulukko 11. Tarjouskilpailun 2/2016 vaatimukset

Kohde	Liikennöintimäärä ³⁴³	Kalustovaatimukset ³⁴⁴	Muut vaatimukset
2/2016	16 autokiertoa arkisin³⁴⁵ n. 46 526 h / vuosi	8 kpl uusia T-typin linja-autoja³⁴⁶ 8 kpl T-typin linja-autoja, joiden - ikä enintään 15 vuotta - ympäristönormi väh. Euro 3 +CRT - linja-autojen keski-ikä enintään 7 vuotta, sisältäen uudet linja-autot³⁴⁷ - riittävästi vara-autoja³⁴⁸	160 000 euron vakuus³⁴⁹ - väh. miljoonan euron liikevaihto³⁵⁰ - väh. tyydyttävä luottokelpoisuusluokitus³⁵¹ - tarjoajalle asetetut muut vähimmäisvaatimukset³⁵²

223. Tarjouskilpailun voittajan tuli hankkia kohteen liikennöintiin kahdeksan uutta kolmiakselista T-typin linja-autoa.³⁵³ Tämän lisäksi liikennöintiä hoidettiin kahdeksalla T-typin linja-autolla, jotka ovat saaneet olla enintään 15 vuotta vanhoja. Hankintapäätöksen ja liikenteen aloittamisen välissä oli yksi vuosi, joten tarjouskilpailun voittaneella liikenteenharjoittajalla oli runsaasti aikaa tehdä tarvittavat kalustohankinnat.³⁵⁴ Tarjoajan ei ollut myöskään välttämätöntä yksilöidä kalustoa täsmällisesti tarjousta antaessaan.³⁵⁵

³⁴³ Ks. tarkat luvut liikennöintimäärien (autopäivät, linjakilometrit ja -tunnit) arvioista liitteestä, liite F.214 Tarjouspyyntö 2/2016, liite 5.

³⁴⁴ Ks. kohteissa edellytetyjen linja-autojen määrä ja tyyppivaatimukset, liite F.211 Tarjouspyyntö 2/2016, s. 5–6.

³⁴⁵ Tilaaaja suunnitteli, että linjaa 21/22 liikennöidään myös lauantaisin viisi ja pyhinä kolme autokiertoa.

³⁴⁶ Ks. kuva T-typin linja-autosta, liite F.176 Tilaaajan selvitys Fölin sopimuksista 6.2.2018, s. 1–2. Ks. myös alaviite 91 eri linja-autotyyppien välisistä eroista.

³⁴⁷ Autojen keski-ikä on laskettu koko kalustosta, ja se ei ole saanut ylittää seitsemää vuotta missään vaiheessa sopimuskautta, ks. liite F.211 Tarjouspyyntö 2/2016, s. 5–6.

³⁴⁸ Tilaaaja ei ollut määritellyt vara-auton tyyppiä eikä lukumäärää, mutta liikenteessä tuli olla riittävä määrä vara-autoja, joiden tuli täyttää korvattavan kalustotyyppin minimivaatimukset, ks. liite F.211 Tarjouspyyntö 2/2016, s. 6.

³⁴⁹ Ks. vakuuden asettamisesta alaviite 87. Ks. myös liite F.212 Tarjouspyyntö 2/2016, liite 3a, s. 15.

³⁵⁰ Liite F.211 Tarjouspyyntö 2/2016, s. 13.

³⁵¹ Liite F.211 Tarjouspyyntö 2/2016, s. 13.

³⁵² Ks. liite F.211 Tarjouspyyntö 2/2016, s. 13. Ks. vähimmäisvaatimuksien arvioinnista luku 2.3

³⁵³ Joukkoliikennekaluston hankintahinnat vaihtelevat niiden käyttötarkoituksen, iän ja laadun mukaan. Joukkoliikenteeseen soveltuvan kolmiakselisen linja-auton hankintahinta on 250 000–280 000 euroa, ks. esim. liite B.65 TLO linja-autojen tilausvahvistus 8.1.2014, s. 1. Ks. myös liite A.47 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 6. Uusia linja-autoja varten tehtävän investoinnin suuruus oli siten noin 2 miljoonaa euroa. Vaihtoehtoisesti kohteen voittaja on kohdassa 17 esitetyn mukaisesti voinut vuokrata kaluston käyttöönsä. Jalon Liikenne, Muurinen ja Citybus ovat esittäneet vastineissaan, ettei niillä ollut tarjouskilpailussa vaadittua uutta kalustoa, jolloin ne eivät olisi voineet osallistua itsenäisesti tarjouskilpailuun, ks. Jalon Liikenteen vastine, s. 30, kohta 114; Muurisen vastine, s. 31, kohta 115; Nyholmin vastine, s. 29, kohta 108; ja, Citybusin vastine, s. 30, kohta 116. Väitteellä ei ole merkitystä asian arvioinnissa sen ollessa ilmeisen ristiriidassa tarjouskilpailun uuden kaluston hankintaa koskevan vaatimuksen kanssa. Kaluston on tullut olla uutta sopimuskauden alkaessa, minkä vuoksi tarjoajalla ei ole voinutkaan olla kyseistä kalustoa, vaan tarjoajan on tullut se hankkia tarjouskilpailun voitettuaan, ks. liite F.211 Tarjouspyyntö 2/2016, s. 6.

³⁵⁴ Tilaaaja teki hankintapäätöksen 28.9.2016 ja liikennöinti alkoi kohteessa 27.9.2017, ks. esitys, kohdat 54–55.

³⁵⁵ Ks. esim. liite F.215 LS-Liikennelinjojen tarjous tarjouskilpailu 2/2016, s. 10.

224. LS-Liikennelinjojen osakasyhtiöt tuottivat kohteiden liikennöinnin kokonaisuudessaan. Kaikki LS-Liikennelinjojen osakasyhtiöt osallistuivat samanaikaisesti kohteen liikennöintiin liikennöintisopimuksen alkaessa 27.9.2017³⁵⁶ ja sen aikana³⁵⁷.
225. Kohdetta liikennöitiin sekä osakkaiden omistamilla että niiden hallinnassa olleilla LS-Liikennelinjojen nimiin hankituilla uusilla linja-autoilla. Kohteen liikennöinnissä käytettiin kahdeksaa osakkaiden omistuksessa olevaa joukkoliikenteen linja-autoa, joista jokainen osakasyhtiö omisti kaksi.³⁵⁸ Tämän lisäksi liikennöinnissä käytettiin kahdeksaa uutena hankittua linja-autoa. Näistä linja-autoista jokaiselle osakkaalle luovutettiin kaksi linja-autoa sen hallintaan.³⁵⁹

5.4.2 Osakasyhtiökohtainen arviointi

5.4.2.1 Jalon Liikenne

226. Virasto on ottanut arvioinnissaan huomioon, että Jalon Liikenteellä oli voimassa Liedon palveluliikennettä koskeva liikennöintisopimus, kun yhteistarjous annettiin LS-Liikennelinjojen nimissä 1.9.2016 ja kun tarjouskilpailun 2/2016 liikennöinti alkoi 27.9.2017.³⁶⁰ Liedon kohdetta hoidettiin kahdella pienlinja-autolla, jollaisia ei käytetty tarjouskilpailun 2/2016 kohteen liikennöinnissä.³⁶¹
227. Tarjouskilpailun kohteen arvo suhteessa Jalon Liikenteen vuoden 2016 liikevaihtoon oli noin 45 prosenttia.³⁶² Vaikka kohteen arvo oli lähelle puolet Jalon Liikenteen vuoden 2016 liikevaihdosta, ei sen voida katsoa olleen niin suuri, että siihen osallistuminen olisi ollut poikkeuksellista suhteessa yhtiön liiketoiminnan kokoon.

³⁵⁶ Ks. liite A.37 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, josta ilmenee tarjouskilpailun 2/2016 kohteiden linjat ja niitä liikennöivät osakasyhtiöt ajalla 25.9.2017–22.4.2018, s. 194, 197, 202, 215, 244, 248 sekä 276 (Jalon Liikenne arki, lauantai ja pyhä), s. 191, 200–201, 203, 249–250, 274 (Muurinen arki, lauantai ja pyhä), s. 190, 192, 198–199, 242, 246–247, 273 (Nyholm arki, lauantai ja pyhä) ja s. 193, 19–196, 243, 245, 275 (Citybus arki, lauantai ja pyhä).

³⁵⁷ Ks. esim. LS-Liikennelinjojen jakamat autokierrot, joista ilmenee tarjouskilpailun 2/2016 kohteiden linjat ja niitä liikennöivät osakasyhtiöt keväällä 23.4.–3.6.2018 ja syksyllä 13.8.–23.9.2018, liite A.38 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 69, 70, 73, 95, 99, 123 (Jalon Liikenne arki, lauantai ja pyhä), s. 68, 72, 86, 97, 122 (Muurinen arki, lauantai ja pyhä), s. 70, 71, 74, 96, 98, 106, 122 (Nyholm arki, lauantai ja pyhä) ja s. 68, 69, 71, 73, 90, 123 (Citybus arki ja pyhä). Liikennöintisopimus on voimassa 30.6.2024 saakka, ks. esitys, kohta 54.

³⁵⁸ Liite A.37 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 308, josta ilmenee tilaajalle 27.9.2019 ilmoitetut linja-autot ja niiden omistajat. Ks. myös alaviitteet 365, 399, 424 ja 451 osakkaiden omistamista linja-autoista.

³⁵⁹ Liite A.37 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 308, josta käy ilmi, että kohteen liikennöinnissä käytettävät linja-autot olivat LOB-893 ja LOB-894 (Jalon Liikenne), LOB-897 ja LOB-898 (Muurinen), LOB-891 ja LOB-892 (Nyholm) sekä LOB-895 ja LOB-896 (Citybus).

³⁶⁰ Liite A.1 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 2. Jalon Liikenne hankki 1.5.2016 Grandellin Liikenne Oy:n henkilöliikennetoiminnan ja yrityskaupan myötä Jalon Liikenne on vastannut Liedon sisäisen liikenteen liikennöinnistä Grandellin Liikenne Oy:lle kuuluneen 50 prosentin osuuden osalta, ks. liite F.181 Tilaajan päätös Jalon Liikenne Oy:n hakemuksesta 18.5.2016, s. 1 ja 3. Jalon Liikenteelle siirtyi yrityskaupan seurauksena 14 linja-autoa, joista kahdeksan oli tilausajoliikenteeseen soveltuvaa linja-autoa ja kuusi pienlinja-autoa, ks. liite A.1 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 3.

³⁶¹ Liite F.181 Tilaajan päätös Jalon Liikenne Oy:n hakemuksesta 18.5.2016, s. 3.

³⁶² Jalon Liikenteen liikevaihto oli vuonna 2016 noin 6,2 miljoonaa euroa, ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 0459123-1, Jalon Liikenne Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.9.2016–31.8.2017. Ks. LS-Liikennelinjojen voittama tarjoushinta esitys, alaviite 135.

Kalusto ja kalustohankinnat

228. Jalon Liikenteellä oli syyskuussa 2016 tarjouksenantohetkellä 12³⁶³ ja kohteen liikennöinnin alkaessa 15³⁶⁴ tarjouskilpailun vaatimukset käytetyistä linja-autoista täyttävää linja-autoa. Kohteen liikennöinnissä myös käytettiin kahta Jalon Liikenteen omistamaa T-tyypin linja-autoa.³⁶⁵
229. Jalon Liikenne hankki vuosina 2016–2017 yhdeksän käytettyä joukkoliikenteen linja-autoa. Jalon Liikenne hankki kyseisellä tarkasteluajanjaksolla myös 21 käytettyä ja kaksi uutta tilausajoliikenteen linja-autoa.³⁶⁶ Linja-autoista suurin osa rahoitettiin **[Jalon Liikenteen liikesalaisuus:]**.³⁶⁷
230. Syyskuuhun 2017 mennessä Jalon Liikenteen hallintaan oli luovutettu kuusi LS-Liikennelinjojen nimissä hankittua linja-autoa.³⁶⁸ Jalon Liikenteen **[AOJULK2 LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**
[]
[]
[].³⁶⁹ Linja-autoista kaksi oli syksyllä 2017 uutena hankittuja kyseisen tarjouskilpailun liikennöintiin käytettäviä joukkoliikenteen linja-autoja.³⁷⁰
231. Yhtiön vakavaraisuutta osoittava omavaraisuusaste oli vuosina 2016–2017 välttävä. Maksuvalmiutta osoittava current ratio taas osoittaa Jalon Liikenteen maksukyvyyn olleen vuosina 2016–2017 heikko.³⁷¹ Vertailtaessa kyseisiä tunnuslukuja toimialan keskiarvoon Jalon Liikenteen omavaraisuusaste oli toimialaa alhaisempi, mutta current ratio vastasi toimialan keskiarvoa.³⁷² Yhtiö teki liikevoittoa noin 104 000 euroa tilikaudella 1.9.2016–

³⁶³ Liite E.162 Jalon Liikenteen kalustoluettelo Traficom, s. 3–9, joista linja-autot IJB-171 (T-tyyppi euro 4), IJB-720 (T-tyyppi euro 4), ENR-349 (T-tyyppi euro 3), ENR-350 (T-tyyppi euro 3), MLT-684 (T-tyyppi euro 5), YVR-105 (T-tyyppi euro 5), ERF-836 (T-tyyppi euro 4), ERF-842 (T-tyyppi euro 4), YVR-107 (T-tyyppi euro 5), YVR-104 (T-tyyppi euro 5), JGB-779 (T-tyyppi euro 3) ja RKY-439 (T-tyyppi euro 3). Ks. myös liite A.34 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 55–56.

³⁶⁴ Liite E.162 Jalon Liikenteen kalustoluettelo Traficom, s. 3–9, joista linja-autot IJB-171 (T-tyyppi euro 4), IJB-720 (T-tyyppi euro 4), ENR-349 (T-tyyppi euro 3), ENR-350 (T-tyyppi euro 3), MLT-684 (T-tyyppi euro 5), YVR-105 (T-tyyppi euro 5), JJB-165 (T-tyyppi euro 5), JJB-168 (T-tyyppi euro 5), ERF-836 (T-tyyppi euro 4), ERF-842 (T-tyyppi euro 4), YVR-107 (T-tyyppi euro 5), IJE-802 (T-tyyppi euro 5), YVR-104 (T-tyyppi euro 5), JGB-779 (T-tyyppi euro 3) ja RKY-439 (T-tyyppi euro 3). Liite A.34 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 55–56. Autojen keski-ikä oli kyseisenä ajankohtana noin 9,5 vuotta, ja nuorimman kahdeksan linja-auton keski-ikä oli noin 7,5 vuotta. Koko kaluston keskiarvoa laskettaessa huomioon otetaan myös uutena hankitut linja-autot, jolloin sopimuskauden alussa linja-autojen keski-ikä laskee puolella.

³⁶⁵ Liite A.37 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 308. Kyseisessä tilaajalle ilmoitetussa kalustoluettelossa linja-autot MLT-684 ja ERF-836 olivat Jalon Liikenteen linja-autoja, ja ne olivat liikenteen aloittamishetkellä kahdeksan vuotta vanhoja, ks. liite A.34 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 55.

³⁶⁶ Ks. Taulukko 2 Jalon Liikenteen kalustohankinnoista.

³⁶⁷ Ks. liite A.34 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 55.

³⁶⁸ Liite A.38 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 10.

³⁶⁹ Liite A.37 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 290–307.

³⁷⁰ Ks. alaviite 359.

³⁷¹ Ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 0459123-1, Jalon Liikenne Oy, riskiluokitus- ja maksuhäiriöt 2012–2017.

³⁷² Toimialan omavaraisuusasteen keskiarvo on vuosina 2016–2017 ollut 39 ja 37,6 prosenttia, eli hyvä. Current ratio -keskiarvo on vuosina 2016–2017 ollut 0,8, eli heikko.

31.8.2017.³⁷³ Jalon Liikenne on ilmoittanut, että **[Jalon Liikenteen liikesalaisuus:]**.³⁷⁴

232. Virasto on ottanut huomioon myös kohdassa 62 esitetyt tiedot Jalon Liikenteen rahoitusmarginaaleista. Viraston arvion mukaan yhtiön taloudellinen tilanne tai rahoitusasema ei ole voinut olla kalustohankintojen esteenä.
233. Edellä esitetyin perusteiden Jalon Liikenteellä olisi ollut kyky käyttää sen hallussa ollutta kalustoa kohteen liikennöintiin, tehdä kohteen edellyttämiä kalustohankintoja ja/tai vuokrata kalustoa käyttöönsä.

Kuljettajat

234. LS-Liikennelinjoissa arvioitiin tarjousta laadittaessa, että kohteen liikennöintiin tarvitaan noin **[AOJULK2 LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]** henkilötyövuoden verran kuljettajia.³⁷⁵ Jalon Liikenteellä oli vuonna 2016 työsuhteessa **[Jalon Liikenteen liikesalaisuus:]** linja-autonkuljettajaa³⁷⁶ ja vuonna 2017 **[Jalon Liikenteen liikesalaisuus:]** linja-autonkuljettajaa³⁷⁷.
235. Jalon Liikenteellä oli liikennöinnin alkaessa kohteen edellyttämä määrä kuljettajia. Vuonna 2017 Jalon Liikenteen kuljettajia myös käytettiin noin **[AOJULK2 LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]** henkilötyövuoden verran tarjouskilpailun 2/2016 kohteen liikennöinnin tuottamiseen.³⁷⁸
236. LS-Liikennelinjoissa arvioitu määrä tarvittavia kuljettajia oli noin **[AOJULK2 LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]** Jalon Liikenteen henkilöstön määrästä. Jalon Liikenne on kuitenkin pystynyt kasvattamaan linja-autokuljettajien määrää liikennöintimäärien kasvaessa.³⁷⁹ Kuljettajien saatavuuden arviointiin vaikuttaa myös se, että kohdetta liikennöi aiemmin Savonlinja, joka hävisi tarjouskilpailussa. Kohdetta aiemmin liikennöineet kuljettajat ovat siten oletettavasti voineet siirtyä tarjouskilpailun voittaneelle liikenteenharjoittajalle alan työehtosopimuksen mukaisesti.³⁸⁰

³⁷³ Ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 0459123-1, Jalon Liikenne Oy. Yhtiö teki liikevoittoa myös tilikaudella 1.9.2015–31.8.2016, noin 312 000 euroa, sekä tilikaudella 1.9.2014–31.8.2015, jolloin yhtiö teki liikevoittoa noin 86 000 euroa.

³⁷⁴ Liite A.1 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 4.

³⁷⁵ Ks. liite A.36 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 128–130. LS-Liikennelinjoissa on arvioitu, että kohteen vuosittaiseen liikennöintiin käytettäisiin **[AOJULK2 LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**

[], ks. liite F.214 Tarjouspyyntö 2/2016, liite 5. Ks. myös kohta 24.

³⁷⁶ Liite A.1 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 26.

³⁷⁷ Liite A.1 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 27.

³⁷⁸ LS-Liikennelinjat on arvioinut, että osakasyhtiöiden kuljettajia on käytetty kohteen liikennöintiin noin **[AOJULK2 LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]** henkilötyövuoden verran. LS-Liikennelinjat on ilmoittanut, että se ostaa osakkailta alihankintaa noin omistusosuutta vastaavan määrän, liite A.36 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 8–9. Jalon Liikenne omistaa LS-Liikennelinjoista noin 24 prosenttia, ks. esitys, taulukko 4.

³⁷⁹ Liite A.1 Jalon Liikenteen vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 26–27.

³⁸⁰ Ks. kohta 25 toimialaa velvoittavasta Lonka-sopimuksesta.

241. Kohteessa yhtiölle muodostuvien siirtoajojen määrän ei voida myöskään katsoa olleen itsenäisen tarjoamisen esteenä.³⁸⁹

Muut edellytykset

242. Tilaajalle asetettavan vakuuden suuruus oli 160 000 euroa.³⁹⁰ Ottaen huomioon, että Jalon Liikenteen vuoden 2016 taseessa oman pääoman määrä oli noin 707 000 euroa ja vuoden 2017 taseessa noin 702 000 euroa,³⁹¹ ja että yhtiö on saanut rahoitusta tarvittaessa, ei asetettava vakuus voinut olla esteenä tarjouskilpailuun osallistumiselle.

243. Jalon Liikenteen luottoluokitus oli vuonna 2016 A (luottokelpoinen)³⁹² ja yhtiön liikevaihto oli 31.8.2015 päättyneellä tilikaudella noin 4,7 miljoonaa euroa.³⁹³ Jalon Liikenteellä oli siten tarjouspyynnössä asetetut taloudelliset edellytykset hankinnan suorittamiseen.

Yhteenveto

244. Virasto katsoo edellä esitetyin perustein, että Jalon Liikenne olisi voinut osallistua itsenäisesti tarjouskilpailuun ja toteuttaa kohteen liikennöinnin.

5.4.2.2 Muurinen

245. Virasto on ottanut arvioinnissaan huomioon, että Muurisella ei ollut omia liikennöintisopimuksia voimassa 1.9.2016 kun yhteistarjous annettiin LS-Liikennelinjojen nimissä, eikä 27.9.2017, kun tarjouskilpailun liikennöinti alkoi.

246. Muurinen on todennut, ettei yhtiö osallistunut tarjouskilpailuun 2/2016 itsenäisesti, koska **[Muurisen liikesalaisuus:]**.³⁹⁴ Muurinen on myös todennut, että TLO:n perinteet ohjaavat yhtiön osallistumista itsenäisesti tarjouskilpailuihin.³⁹⁵

247. Tarjouskilpailun kohteen arvo suhteessa Muurisen vuoden 2016 liikevaihtoon oli noin 40 prosenttia.³⁹⁶ Vaikka kohteen arvo oli lähelle puolet Muurisen vuoden 2016 liikevaihdosta, ei sen voida katsoa olleen niin suuri, että

³⁸⁹ Ks. siirtoajojen arvioinnista jäljempänä luku 5.4.2.5

³⁹⁰ Ks. Taulukko 11Taulukko 1.

³⁹¹ Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 0459123-1, Jalon Liikenne Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.9.2016–31.8.2017.

³⁹² Ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 0459123-1, Jalon Liikenne Oy, luottoluokitus 2013–2020. Bisnode luottoluokitusjärjestelmässä AAA-luokitus – Korkein luottoluokitus (luottoriski minimaalinen), AA-luokitus – Hyvä luottokelpoisuus (keskimääräistä pienempi luottoriski), A-luokitus – Luottokelpoinen (normaali luottoriski), B – Epätyydyttävä (normaalia suurempi luottoriski), C - Luotonantoa ei puollata (luottoriski huomattava). Jalon Liikenteen luottoluokitus oli A vuosina 2014, 2017 ja 2018 sekä AA vuosina 2013 ja 2019.

³⁹³ Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 0459123-1, Jalon Liikenne Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.9.2014–31.8.2015.

³⁹⁴ Liite A.9 Muurisen vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 9.

³⁹⁵ Ks. kohta 90.

³⁹⁶ Muurisen liikevaihto oli vuonna 2016 noin 7,0 miljoonaa euroa ja, ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 1639474-5, Linjalii-
kenne Muurinen Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.2017–31.12.2017. Ks. LS-Liikennelinjojen voittama tarjoushinta esitys, alaviite
135.

siihen osallistuminen olisi ollut poikkeuksellista suhteessa yhtiön liiketoiminnan kokoon.

Kalusto ja kalustohankinnat

248. Muurisella oli syyskuussa 2016 tarjouksenantohetkellä 13³⁹⁷ ja kohteen liikennöinnin alkaessa 17³⁹⁸ tarjouskilpailun vaatimukset käytetyistä linja-autoista täyttävää linja-autoa. Kohteen liikennöinnissä on myös käytetty kahta Muurisen omistamaa T-typin linja-autoa.³⁹⁹
249. Muurinen hankki vuosina 2016–2017 yhteensä kahdeksan käytettyä joukkoliikenteen linja-autoa. Tämän lisäksi Muurinen hankki kyseisinä vuosina kolme uutta ja kaksi käytettyä tilausajoliikenteen linja-autoa, jotka on rahoitettu **[Muurisen liikesalaisuus:]**.⁴⁰⁰
250. Syyskuuhun 2017 mennessä Muurisen hallintaan oli luovutettu kuusi LS-Liikennelinjojen nimissä hankittua linja-autoa.⁴⁰¹ Muurisen **[AOJULK2 LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED].⁴⁰² Linja-autoista kaksi on syksyllä 2017 uutena hankittuja kyseisen tarjouskilpailun liikennöintiin käytettäviä joukkoliikenteen linja-autoja.⁴⁰³

³⁹⁷ Liite A.10 Muurisen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 2–3, joista linja-autot APF-410 (T-tyyppi euro 3), ERF-835 (T-tyyppi euro 4), FHP-298 (T-tyyppi euro 4), FHP-379 (T-tyyppi euro 4), GGY-426 (T-tyyppi euro 4), IJB-725 (T-tyyppi euro 5), IJB-726 (T-tyyppi euro 5), VXR-587 (T-tyyppi euro 5), VXR-589 (T-tyyppi euro 5), YVR-111 (T-tyyppi euro 5), YVR-112 (T-tyyppi euro 5), YVR-113 (T-tyyppi euro 5) ja YVR-114 (T-tyyppi euro 5).

³⁹⁸ Liite A.10 Muurisen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 2–3, joista linja-autot APF-410 (T-tyyppi euro 3), ATY-553 (T-tyyppi euro 5), CHL-672 (T-tyyppi euro 5), ERF-835 (T-tyyppi euro 4), FHP-298 (T-tyyppi euro 4), FHP-379 (T-tyyppi euro 4), GGY-426 (T-tyyppi euro 4), IJB-725 (T-tyyppi euro 5), IJB-726 (T-tyyppi euro 5), JIL-166 (T-tyyppi euro 5), JIL-173 (T-tyyppi euro 5), VXR-587 (T-tyyppi euro 5), VXR-589 (T-tyyppi euro 5), YVR-111 (T-tyyppi euro 5), YVR-112 (T-tyyppi euro 5), YVR-113 (T-tyyppi euro 5) ja YVR-114 (T-tyyppi euro 5). Linja-autojen keski-ikä oli kyseisenä ajankohtana noin 9 vuotta, ja linja-autoista kahdeksan nuorimman keski-ikä oli 7,5 vuotta. Koko kaluston keskiarvoa laskettaessa huomioon otetaan myös uutena hankitut linja-autot, jolloin sopimuskauden alussa linja-autojen keski-ikä laskee puolella.

³⁹⁹ Liite A.37 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 308. Kyseisessä tilaajalle ilmoitetussa kalustoluettelossa linja-autot ATY-553 ja CHL-672 olivat Muurisen linja-autoja, ja ne olivat liikennöinnin alkaessa kahdeksan ja seitsemän vuotta vanhoja ks. liite A.10 Muurisen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 2.

⁴⁰⁰ Ks. Taulukko 4. Muurisen **[Muurisen liikesalaisuus:]**, ks. liite A.10 Muurisen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 2.

⁴⁰¹ Liite A.38 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 10.

⁴⁰² Liite A.37 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 290–307.

⁴⁰³ Ks. alaviite 359.

251. Yhtiön vakavaraisuutta osoittava omavaraisuusaste oli vuosina 2016–2017 hyvä. Maksuvalmiutta osoittava current ratio taas osoittaa Muurisen maksukyvyn olleen 2016–2017 heikko.⁴⁰⁴ Kyseiset tunnusluvut eivät olleet poikkeukselliset suhteessa toimialan keskiarvoon.⁴⁰⁵ Yhtiö teki liiketappiota noin 26 000 euroa tilikaudella 2016.⁴⁰⁶
252. Virasto on ottanut huomioon myös kohdassa 95 esitetyt tiedot Muurisen rahoitusmarginaaleista. Viraston arvion mukaan yhtiön taloudellinen tilanne tai rahoitusasema ei ole voinut olla kalustohankintojen esteenä.
253. Edellä esitetyin perustein Muurisella olisi ollut kyky käyttää sen hallussa ollutta kalustoa kohteen liikennöintiin, tehdä kohteen edellyttämiä kalustohankintoja ja/tai vuokrata kalustoa käyttöönsä.

Kuljettajat

254. LS-Liikennelinjoissa arvioitiin tarjouta laadittaessa, että kohteen liikennöintiin tarvitaan noin **[AOJULK2 LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus: ■]** henkilötyövuoden verran kuljettajia.⁴⁰⁷ Muurisella oli vuonna 2016 työsuhteessa 89 linja-autonkuljettajaa ja vuonna 2017 98 linja-autonkuljettajaa.⁴⁰⁸
255. Muurisella oli liikennöinnin alkaessa kohteen edellyttämä määrä kuljettajia. Vuonna 2017 Muurisen kuljettajia on myös käytetty noin **[AOJULK2 LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus: ■]** henkilötyövuoden verran tarjouskilpailun 2/2016 kohteen liikennöinnin tuottamiseen.⁴⁰⁹
256. Kuljettajien saatavuuden arviointiin vaikuttaa myös se, että kohdetta liikennöi aiemmin Savonlinja, joka hävisi tarjouskilpailun. Kohdetta aiemmin liikennöineet kuljettajat ovat siten oletettavasti voineet siirtyä tarjouskilpailun voittaneelle liikenteenharjoittajalle alan työehtosopimuksen mukaisesti.⁴¹⁰
257. LS-Liikennelinjoissa tehtyä arviota kunkin kohteen liikennöinnin edellyttämästä määrästä kuljettajia ei voida siten pitää poikkeuksellisenä suhteessa Muurisen henkilöstön määrään tai LS-Liikennelinjoille tosiasiaassa vuokratuihin kuljettajiin. Näin ollen Muurisella olisi ollut kyky joko käyttää kohteen liikennöintiin omia kuljettajiaan ja/tai tehdä tarjouskilpailun kohteiden edellyttämiä kuljettajarekrytointeja.

⁴⁰⁴ Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 1639474-5, Linjaliikenne Muurinen Oy, riskiluokitus- ja maksuhäiriöt 2012–2017.

⁴⁰⁵ Toimialan omavaraisuusasteen keskiarvo on vuosina 2016–2017 ollut 39 ja 37,6 prosenttia, eli hyvä. Current ratio -keskiarvo on vuosina 2016–2017 ollut 0,8, eli heikko.

⁴⁰⁶ Alma Talent Tietopalvelut, Y-tunnus 1639474-5, Linjaliikenne Muurinen Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.–31.12.2016. Yhtiön kyseisen tilikauden voitto oli kuitenkin noin 121 000 euroa. Yhtiö teki liiketappiota myös tilikaudella 1.1.–31.12.2015, noin 4 000 euroa. Kyseisen tilikauden voitto oli kuitenkin noin 127 000 euroa. Yhtiö teki liikevoittoa noin 117 000 euroa tilikaudella 1.1.–31.12.2014, ks. kohta 194.

⁴⁰⁷ Ks. alaviite 375.

⁴⁰⁸ Liite A.21 Muurisen vastaus lisäselvityspyyntöön 9.6.2020, osa 1, s. 18–19.

⁴⁰⁹ Ks. alaviite 378. Muurinen omistaa LS-Liikennelinjoista noin 27 prosenttia, ks. esitys, taulukko 4.

⁴¹⁰ Ks. kohta 25 toimialaa velvoittavasta Lonka-sopimuksesta.

Varikko ja siirtoajat

258. Muurisella oli käytössään joukkoliikenteen harjoittamiseen soveltuva varikko, josta kohteen linjoja liikennöidään. Muurisen käytössä ollut varikko on soveltunut enimmäiskapasiteetiltään noin **[Muurisen liikesalaisuus: ■]** linja-autolle.⁴¹¹
259. Tarjouksenantohetkellä Muurisella oli 42 linja-autoa ja kohteiden liikennöinnin alkaessa 48 linja-autoa.⁴¹² Muurisen varikolla säilytettiin ja huollettiin vuonna 2016 neljää ja vuonna 2017 kuutta LS-Liikennelinjojen nimissä hankittua linja-autoa⁴¹³ sekä vuonna 2016 ja 2017 kuutta TLO:n nimissä hankittua linja-autoa⁴¹⁴. Myös kohteen liikennöinnissä käytettyjä Muurisen omia linja-autoja säilytettiin ja huollettiin Muurisen varikolla.⁴¹⁵
260. Kohdassa 29 esitetyn mukaisesti linja-autojen säilytyskapasiteettia oli mahdollista laajentaa esimerkiksi vuokraamalla, investoimalla uuteen varikkoon tai parantelemalla olemassa olevan varikkokiinteistön ominaisuuksia. Linja-autoja käytettiin myös päivittäin liikennöinnissä, joten kaikki linja-autot eivät todennäköisesti olleet koskaan samanaikaisesti varikolla.⁴¹⁶ Muurisen varikon käyttökapasiteetti ei edellä mainituin perustein ole voinut muodostua esteeksi tarjouskilpailuun osallistumiselle.

Muut edellytykset

261. Tilaajalle asetettavan vakuuden suuruus oli 160 000 euroa.⁴¹⁷ Ottaen huomioon, että Muurisen vuoden 2016 taseessa oman pääoman määrä oli noin 1 090 000 euroa ja vuoden 2017 taseessa noin 902 000 euroa,⁴¹⁸ ja että yhtiö on saanut rahoitusta tarvittaessa, ei asetettava vakuus voinut olla esteenä tarjouskilpailuun osallistumiselle.
262. Muurisen luottoluokitus oli vuonna 2016 AA (hyvä luottokelpoisuus)⁴¹⁹ ja yhtiön liikevaihto oli 31.12.2015 päättyneellä tilikaudella noin 6,5 miljoonaa euroa⁴²⁰. Muurisella oli siten tarjouspyynnössä asetetut taloudelliset edellytykset hankinnan suorittamiseen.

Yhteenveto

⁴¹¹ Liite E.157 Kiinteistö Oy Turun Autokatu 11:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 4.

⁴¹² Liite A.10 Muurisen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 2–3.

⁴¹³ Liite A.37 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 13. Näistä linja-autoista kahta on käytetty kyseisen kohteen liikennöintiin, ks. edellä kohta 230.

⁴¹⁴ Liite A.28 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, osa 1, s. 11. Näistä linja-autoista kahta on käytetty tarjouskilpailujen 3/2013 ja 1/2014 liikennöintiin, ks. kohdat 96 ja 193.

⁴¹⁵ Ks. edellä kohta 248.

⁴¹⁶ Ks. kohta 16, jossa todetaan, että liikenteenharjoittajilla ei tavanomaisesti ole hallussaan sellaista kalustoa, joka olisi hankittu ilman sille kohdennettua käyttötarkoitusta.

⁴¹⁷ Ks. Taulukko 11.

⁴¹⁸ Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 1639474-5, Linjaliikenne Muurinen Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.2017–31.12.2017.

⁴¹⁹ Ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 1639474-5, Linjaliikenne Muurinen Oy, luottoluokitus 2015–2018. Muurisen luottoluokitus oli AA vuosina 2015, 2016 ja 2017 sekä B vuonna 2018.

⁴²⁰ Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 1639474-5, Linjaliikenne Muurinen Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.2015–31.12.2015.

263. Virasto katsoo edellä esitetyin perustein, että Muurinen olisi voinut osallistua itsenäisesti tarjouskilpailuun ja toteuttaa kohteen liikennöinnin.

5.4.2.3 Nyholm

264. Virasto on ottanut arvioinnissaan huomioon, että Nyholmilla ei ollut omia liikennöintisopimuksia voimassa 1.9.2016 kun yhteistarjous annettiin LS-Liikennelinjojen nimissä, eikä 27.9.2017, kun tarjouskilpailun liikennöinti alkoi.

265. Tarjouskilpailun kohteen arvo suhteessa Nyholmin vuoden 2016 liikevaihtoon oli lähes 50 prosenttia.⁴²¹ Vaikka kohteen arvo on lähelle puolet Nyholmin vuoden 2016 liikevaihdosta, ei sen voida katsoa olleen niin suuri, että siihen osallistuminen olisi ollut poikkeuksellista suhteessa yhtiön liiketoiminnan kokoon.

Kalusto ja kalustohankinnat

266. Nyholmilla oli syyskuussa 2016 tarjouksenantohetkellä 14⁴²² ja kohteen liikennöinnin alkaessa 23⁴²³ tarjouskilpailun liikennöintiin soveltuvaa käytettyä linja-autoa. Kohteen liikennöinnissä myös käytettiin kahta Nyholmin omistamaa T-tyyppin linja-autoa.⁴²⁴ Lähes kaikki Nyholmin linja-autot hankittiin vuosien 2016 ja 2017 aikana varikolla tapahtuneen tulipalon seurauksena.⁴²⁵

267. Syyskuuhun 2017 mennessä Nyholmin hallintaan oli luovutettu viisi LS-Liikennelinjojen nimissä hankittua linja-autoa.⁴²⁶ Nyholmin **[AOJULK2 LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**

⁴²¹ Nyholmin liikevaihto oli vuonna 2016 noin 5,7 miljoonaa euroa, ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 2199878-9, Linjalii-
kenne Nyholm Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.10.2016–30.9.2017. Ks. LS-Liikennelinjojen voittama tarjoushinta esitys, alaviite
135.

⁴²² Ks. liite A.16 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 4–5, joista linja-autot FHP-299 (T-tyyppi euro 5), YVR-108
(T-tyyppi euro 5), JJL-164 (T-tyyppi euro 5), JJL-167 (T-tyyppi euro 5), ENA-642 (T-tyyppi euro 6), ERF-844 (T-tyyppi euro 4),
FHP-304 (T-tyyppi euro 4), IJB-719 (T-tyyppi euro 5), IJB-718 (T-tyyppi euro 5), MLT-680 (T-tyyppi euro 4), UPF-271 (T-tyyppi),
VXR-596 (T-tyyppi euro 5), YVR-103 (T-tyyppi euro 5) ja YVR-106 (T-tyyppi euro 5). Ks. kyseisten linja-autojen yksityiskohtaisia
tietoja esim. liite B.125 Nyholm kalustoilmoitus 18.11.2009, s. 1–2; ja liite A.38 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön
30.4.2020, s. 11.

⁴²³ Ks. liite A.16 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 4–5, joista linja-autot FHP-299 (T-tyyppi euro 5), YVR-108
(T-tyyppi euro 5), JJL-164 (T-tyyppi euro 5), JJL-167 (T-tyyppi euro 5), ENA-642 (T-tyyppi euro 6), OXI-675 (T-tyyppi euro 4),
OXI-673 (T-tyyppi euro 4), OXI-678 (T-tyyppi euro 4), ATY-535 (T-tyyppi euro 5), ATY-530 (T-tyyppi euro 5), ATY-534 (T-tyyppi
euro 5), ATY-532 (T-tyyppi euro 5), ATY-531 (T-tyyppi euro 5), ATY-542 (T-tyyppi euro 5), ATY-557 (T-tyyppi euro 5), ATY-
536 (T-tyyppi euro 5), ATY-556 (T-tyyppi euro 5), BRZ-749 (T-tyyppi euro 5), MLT-683 (T-tyyppi euro 5), LOB-889 (T-tyyppi
euro 6), LOB-890 (T-tyyppi euro 6), CHL-659 (T-tyyppi euro 5) ja CHL-668 (T-tyyppi euro 6). Linja-autojen keski-ikä oli kysei-
senä ajankohtana noin 6,5 vuotta ja linja-autoista kahdeksan nuorimman keski-ikä oli noin 4 vuotta. Koko kaluston keskiarvoa
laskettaessa huomioon otetaan myös uutena hankitut linja-autot, jolloin sopimuskauden alussa linja-autojen keski-ikä laskee
puolella.

⁴²⁴ Liite A.37 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 308. Kyseisessä tilaajalle ilmoitetussa kalustoluette-
lossa linja-autot ATY-542 ja ENA-642 olivat Nyholmin linja-autoja, ja ne olivat liikennöinnin alkaessa kahdeksan ja kolme vuotta
vanhoja, ks. liite A.16 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 4.

⁴²⁵ Ks. alaviite 203.

⁴²⁶ Liite A.38 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 10.

⁴³⁴ Ks. alaviite 378. Nyholm omistaa LS-Liikennelinjoista noin 27 prosenttia, ks. esitys, taulukko 4.

liikennöineet kuljettajat ovat siten oletettavasti voineet siirtyä tarjouskilpailun voittaneelle liikenteenharjoittajalle alan työehtosopimuksen mukaisesti.⁴³⁵

274. LS-Liikennelinjojen arvio kohteen edellyttämästä kuljettajien määrästä on korkea suhteessa Nyholmin oman henkilöstön määrään. Kun kuitenkin otetaan huomioon henkilöstövuokrauksen käyttö ja LS-Liikennelinjoille tosiasias-
sa vuokratut kuljettajat, LS-Liikennelinjoissa tehtyä arviota kuljettajien määrästä ei voida pitää poikkeuksellisen suhteessa Nyholmin liiketoimintaan. Näin ollen Nyholmilla olisi ollut kyky joko käyttää kohteen liikennöintiin omia kuljettajiaan ja/tai tehdä tarjouskilpailun kohteen edellyttämiä kuljettajarekrytointeja.

Varikko ja siirtoajat

275. Nyholm vuokrasi käyttöönsä joukkoliikenteen harjoittamiseen soveltuvaa varikkoa, josta kohteen linjoja liikennöitiin. Nyholm on ilmoittanut, että sen käytössä olevan varikon enimmäiskapasiteetti oli **[Nyholmin liikesalaisuus:]** linja-autoa.⁴³⁶ Nyholmin kotisivujen mukaan yhtiön käytössä on ollut 61 linja-autoa, joita on liikennöity Nyholmin varikolta.⁴³⁷ Nyholm **[Nyholmin liikesalaisuus:]**.⁴³⁸
276. Tarjouksenantohetkellä Nyholmilla oli 28 linja-autoa ja kohteen liikennöinnin alkaessa 36 linja-autoa.⁴³⁹ Nyholmin käytössä olleella varikolla myös säilytettiin ja huollettiin vuonna 2016 kolmea ja vuonna 2017 viittä LS-Liikennelinjojen nimissä hankittua linja-autoa⁴⁴⁰ ja vuonna 2016 ja 2017 seitsemää TLO:n nimissä hankittua linja-autoa.⁴⁴¹ Myös kohteen liikennöinnissä käytettyjä Nyholmin omia linja-autoja säilytettiin ja huollettiin varikolla.
277. Nyholmin virastolle toimittamat tiedot yhtiön käytössä olleen varikon kapasiteetista ovat ristiriidassa edellä mainittujen tietojen kanssa. Viraston tiedossa ei siten ole, olisivatko tarjouskilpailua 2/2016 varten hankittavat uudet linja-autot mahtuneet yhtiön varikolle. Kohdassa 29 esitetyn mukaisesti linja-autojen säilytyskapasiteettia oli mahdollista laajentaa esimerkiksi

⁴³⁵ Ks. kohta 25 toimialaa velvoittavasta Lonka-sopimuksesta.

⁴³⁶ Liite E.158 Kiinteistö Oy Verstaskatu 6:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 4.

⁴³⁷ Nyholmin kotisivujen mukaan yhtiö on toiminut nykyisellä varikolla vuodesta 1989 lähtien ja on "vuosikymmenten saatossa kasvanut 61 autoa käsittäväksi yritykseksi, joka työllistää yli 65 henkeä", ks. Linjaliikenne Nyholmin verkkosivut, saatavissa: <<https://linjaliikennenyholm.fi/tietoa-meista/>>, vierailtu 18.9.2021. Nyholmin kalustoluettelossa oli vuoden 2019 lopussa 52 linja-autoa, ks. liite A.16 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 4–5; ja liite E.165 Nyholmin kalustoluettelo Traficom. s. 3–12. Nyholm on ilmoittanut, ettei yhtiö vuokraa varikkotilaa muualta kuin Verstaskatu 6:sta, ks. liite A.14 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 6.

⁴³⁸ Nyholm on myös todennut, että "yhtiön toiminta on **[Nyholmin liikesalaisuus:]**." Ks. liite E.158 Kiinteistö Oy Verstaskatu 6:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 5.

⁴³⁹ Ks. liite A.16 Nyholmin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 4–5.

⁴⁴⁰ Liite A.37 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 13. Näistä linja-autoista kahta on käytetty kyseisen kohteen liikennöintiin, ks. edellä kohta 230. Myös kohteen liikennöinnissä käytettyjä kahta Nyholmin omaa linja-autoa säilytettiin ja huollettiin varikolla, ks. edellä kohta 266.

⁴⁴¹ Liite A.28 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, osa 1, s. 11. Näistä linja-autoista kahta on käytetty kohteiden 3/2013 liikennöintiin, ks. edellä kohta 116.

vuokraamalla, investoimalla uuteen varikkoon tai parantelemalla olemassa olevan varikkokiinteistön ominaisuuksia. Linja-autoja käytettiin myös päivittäin liikennöinnissä, joten kaikki linja-autot eivät todennäköisesti olleet koskaan samanaikaisesti varikolla.⁴⁴² Nyholmin varikon käyttökapasiteetti ei edellä mainituin perustein ole voinut muodostua esteeksi tarjouskilpailuun osallistumiselle.

278. Kohteessa yhtiölle muodostuvien siirtoajojen määrän ei voida myöskään katsoa olleen itsenäisen tarjoamisen esteenä.⁴⁴³

Muut edellytykset

279. Tilaajalle asetettavan vakuuden suuruus oli 160 000 euroa.⁴⁴⁴ Ottaen huomioon, että Nyholmin vuoden 2016 taseessa oman pääoman määrä oli noin 1 382 000 euroa ja vuoden 2017 noin 1 129 000 euroa,⁴⁴⁵ ja että yhtiö on saanut rahoitusta tarvittaessa, ei asetettava vakuus voinut olla esteenä tarjouskilpailuun osallistumiselle.

280. Nyholmin luottoluokitus on vuonna 2016 ollut AA (hyvä luottokelpoisuus)⁴⁴⁶ ja yhtiön liikevaihto oli 30.9.2015 päättyneellä tilikaudella noin 5,2 miljoonaa euroa.⁴⁴⁷ Nyholmilla on siten ollut tarjouspyynnössä asetetut taloudelliset edellytykset hankinnan suorittamiseen.

Yhteenveto

281. Virasto katsoo edellä esitetyin perustein, että Nyholm olisi voinut osallistua itsenäisesti tarjouskilpailuun ja toteuttaa kohteen liikennöinnin.

5.4.2.4 Citybus

282. Virasto on ottanut arvioinnissaan huomioon, että Citybusilla ei ollut omia liikennöintisopimuksia voimassa 1.9.2016, kun yhteistarjous annettiin LS-Liikennelinjojen nimissä, eikä 27.9.2017, kun tarjouskilpailun liikennöinti alkoi.

283. Tarjouskilpailun kohteen arvo suhteessa Citybusin vuoden 2016 liikevaihtoon oli noin 50 prosenttia.⁴⁴⁸ Vaikka kohteen arvo on lähelle puolet Citybusin vuoden 2016 liikevaihdosta, ei sen voida katsoa olleen niin suuri, että

⁴⁴² Ks. kohta 16, jossa todetaan, että liikenteenharjoittajilla ei tavanomaisesti ole hallussaan sellaista kalustoa, joka olisi hankittu ilman sille kohdennettua käyttötarkoitusta.

⁴⁴³ Ks. siirtoajojen arvioinnista jäljempänä luku 5.4.2.5

⁴⁴⁴ Ks. Taulukko 11.

⁴⁴⁵ Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 2199878-9, Linjaliikenne Nyholm Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.10.2016–30.9.2017.

⁴⁴⁶ Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 2199878-9, Linjaliikenne Nyholm Oy, luottoluokitus 2014–2020. Nyholmin luottoluokitus oli A vuosina 2015 ja 2018, AA vuosina 2014 ja 2019 ja AAA vuonna 2017.

⁴⁴⁷ Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 2199878-9, Linjaliikenne Nyholm Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.10.2014–30.9.2015.

⁴⁴⁸ Citybusin liikevaihto oli vuonna 2016 noin 5,4 miljoonaa euroa ja 2017 noin 5,5 miljoonaa euroa, ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 2495842-4, Turun Citybus Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.2017–31.12.2017. Ks. LS-Liikennelinjojen voittama tarjoushinta esitys, alaviite 135.

siihen osallistuminen olisi ollut poikkeuksellista suhteessa yhtiön liiketoiminnan kokoon.

Kalusto ja kalustohankinnat

284. Citybusilla oli syyskuussa 2016 tarjouksenantohetkellä 13⁴⁴⁹ ja kohteen liikennöinnin alkaessa 13⁴⁵⁰ tarjouskilpailun vaatimukset käytetyistä linja-autoista täyttävää linja-autoa.
285. Citybus hankki kolme päivää liikennöinnin aloittamisen jälkeen kaksi käytettyä T-tyyppin linja-autoa, joista toista käytettiin kohteen liikennöinnissä.⁴⁵¹ Kohteen liikennöinnissä on käytetty yhteensä kahta Citybusin omistamaa T-tyyppin linja-autoa.⁴⁵² Citybusin sen hetkiset kalustoresurssit olisivat siten soveltuneet kohteen kaltaisen liikenteen toteuttamiseen.
286. Citybus hankki vuosina 2016–2017 yhdeksän käytettyä joukkoliikenteen linja-autoa. Citybus hankki kyseisellä tarkasteluajanjaksolla myös kolme käytettyä ja kaksi uutta tilausajoliikenteen linja-autoa. Linja-autoista suurin osa hankittiin **[Citybusin liikesalaisuus:]**.⁴⁵³
287. Syyskuuhun 2017 mennessä Citybusin hallintaan oli luovutettu kuusi LS-Liikennelinjojen nimissä hankittua linja-autoa.⁴⁵⁴ Citybusin **[AOJULK2 LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus:]**.⁴⁵⁵ Linja-autoista kaksi on syksyllä 2017 uutena hankittuja kyseisen tarjouskilpailun liikennöintiin käytettäviä joukkoliikenteen linja-autoja.⁴⁵⁶

⁴⁴⁹ Liite A.12 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 5–6, josta linja-autot YFG-105 (T-tyyppi euro 3), AHI-372 (T-tyyppi euro 5), ERF-879 (T-tyyppi euro 4), AHI-370 (T-tyyppi euro 5), IJB-721 (T-tyyppi euro 5), IJB-716 (T-tyyppi euro 5), YIO-129 (T-tyyppi euro 5), GLM-589 (T-tyyppi euro 5), YVR-109 (T-tyyppi euro 5), YVR-110 (T-tyyppi euro 5), SBY-150 (T-tyyppi euro 4), YFG-105 (T-tyyppi euro 3) ja AHI-371 (T-tyyppi euro 5).

⁴⁵⁰ Liite A.12 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 5–6, joista linja-autot YFG-105 (T-tyyppi euro 3), AHI-372 (T-tyyppi euro 5), ERF-879 (T-tyyppi euro 4), AHI-370 (T-tyyppi euro 5), IJB-721 (T-tyyppi euro 5), IJB-716 (T-tyyppi euro 5), YIO-129 (T-tyyppi euro 5), GLM-589 (T-tyyppi euro 5), YVR-109 (T-tyyppi euro 5), YVR-110 (T-tyyppi euro 5), JIL-204 (T-tyyppi euro 5), SBY-150 (T-tyyppi euro 4) ja YFG-105 (T-tyyppi euro 3). Kyseisten linja-autojen keski-ikä oli noin 9 vuotta ja linja-autoista kahdeksan nuorimman keski-ikä oli 7,5 vuotta. Koko kaluston keskiarvoa laskettaessa huomioon otetaan myös uutena hankitut linja-autot, jolloin sopimuskauden alussa linja-autojen keski-ikä laskee puolella.

⁴⁵¹ Liite A.12 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 5, josta linja-autot CHL-673 (T-tyyppi euro 5) ja CHL-674 (T-tyyppi euro 5).

⁴⁵² Liite A.37 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 308. Kyseisessä tilaajalle ilmoitetussa kalustoluettelossa linja-autot ENA-643 ja CHL-673 olivat Citybusin linja-autoja, ja ne olivat liikenteen aloittamishetkellä seitsemän ja kolme vuotta vanhoja., ks. liite A.12 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 5. Ks. myös liite A.47 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 6.

⁴⁵³ Liite A.12 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 5–6.

⁴⁵⁴ Liite A.38 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 10.

⁴⁵⁵ Liite A.37 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 290–307.

⁴⁵⁶ Ks. alaviite 359.

288. Yhtiön vakavaraisuutta osoittava omavaraisuusaste oli vuosina 2016–2017 hyvä. Maksuvalmiutta osoittava current ratio taas osoittaa Citybusin maksukyvyyn olleen vuosina 2016–2017 heikko.⁴⁵⁷ Verrattaessa kyseisiä tunnuslukuja toimialan keskiarvoon Citybusin luvut ovat vastanneet toimialan keskiarvoa.⁴⁵⁸ Yhtiö teki liikevoittoa noin 271 000 euroa tilikaudella 2016.⁴⁵⁹
289. Virasto on ottanut huomioon myös kohdassa 150 esitetyt tiedot Citybusin rahoitusmarginaaleista. Viraston arvion mukaan yhtiön taloudellinen tilanne tai rahoitusasema ei ole voinut olla kalustohankintojen esteenä.
290. Edellä esitetyin perustein Citybusilla olisi ollut kyky käyttää sen hallussa ollutta kalustoa kohteen liikennöintiin, tehdä kohteen edellyttämiä kalustohankintoja ja/tai vuokrata kalustoa käyttöönsä.

Kuljettajat

291. LS-Liikennelinjoissa arvioitiin tarjoustaan laadittaessa, että kohteen liikennöintiin on tarvittu noin **[AOJULK2 LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus: ■■■]** henkilötyövuoden verran kuljettajia.⁴⁶⁰ Citybusilla oli vuonna 2016 työsuhteessa 69 linja-autonkuljettajaa ja vuonna 2017 75 linja-autonkuljettajaa.⁴⁶¹
292. Citybusilla oli liikennöinnin alkaessa kohteen edellyttämä määrä kuljettajia. Vuonna 2017 Citybusin kuljettajia myös käytettiin noin **[AOJULK2 LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus: ■■■■■]** henkilötyövuoden verran tarjouskilpailun 2/2016 kohteen liikennöinnin tuottamiseen.⁴⁶²
293. LS-Liikennelinjojen arvioima tarvittava määrä kuljettajia oli noin **[AOJULK2 LS-Liikennelinjojen liikesalaisuus: ■■■■■]** Citybusin henkilöstön määrästä. Kuljettajien saatavuuden arviointiin vaikuttaa myös se, että kohdetta liikennöi aiemmin Savonlinja, joka hävisi tarjouskilpailussa. Kohdetta aiemmin liikennöineet kuljettajat ovat siten oletettavasti voineet siirtyä tarjouskilpailun voittaneelle liikenteenharjoittajalle alan työehtosopimuksen mukaisesti.⁴⁶³
294. LS-Liikennelinjoissa tehtyä arviota kunkin kohteen liikennöinnin edellyttämästä määrästä kuljettajia ei voida siten pitää poikkeuksellisenä suhteessa Citybusin henkilöstön määrään tai LS-Liikennelinjoille tosiasiallisesti vuokratuihin kuljettajiin. Näin ollen Citybusilla olisi ollut kyky joko käyttää kohteen

⁴⁵⁷ Ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 2495842-4, Turun Citybus Oy, riskiluokitus- ja maksuhäiriöt 2013–2017.

⁴⁵⁸ Toimialan omavaraisuusasteen keskiarvo on vuosina 2016–2017 ollut 39 ja 37,6 prosenttia, eli hyvä. Current ratio -keskiarvo on vuosina 2016–2017 ollut 0,8, eli heikko.

⁴⁵⁹ Alma Talent Tietopalvelut, Y-tunnus 0298555-2, Turun Citybus Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.–31.12.2016. Yhtiö teki liikevoittoa myös tilikaudella 1.1.–31.12.2015, noin 166 000 euroa, sekä tilikaudella 1.1.–31.12.2014, jolloin yhtiö teki liikevoittoa noin 245 000 euroa.

⁴⁶⁰ Ks. alaviite 375.

⁴⁶¹ Luku sisältää osa-aikaisesti työskenteleviä kuljettajia, ks. liite A.25 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 23.3.2018, s. 8.

⁴⁶² Ks. alaviite 378. Citybus omistaa LS-Liikennelinjoista noin 22 prosenttia, ks. esitys, taulukko 4.

⁴⁶³ Ks. kohta 25 toimialaa velvoittavasta Lonka-sopimuksesta.

liikennöintiin omia kuljettajiaan ja/tai tehdä tarjouskilpailun kohteiden edellyttämiä kuljettajarekrytointeja.

Varikko ja siirtoajot

295. Citybusilla oli käytössään joukkoliikenteen harjoittamiseen soveltuva varikko, josta kohteen linjoja on liikennöity. Varikon enimmäiskapasiteetti oli noin **[Citybusin liikesalaisuus: ■■]** linja-autoa.⁴⁶⁴
296. Tarjouksenantohetkellä Citybusilla oli 28 linja-autoa ja kohteiden liikennöinnin alkaessa 31 linja-autoa.⁴⁶⁵ Citybusin varikolla on myös säilytetty ja huollettu vuonna 2016 kolmea ja vuonna 2017 kuutta LS-Liikennelinjojen nimissä hankittua linja-autoa⁴⁶⁶ ja vuonna 2016 ja 2017 viittä TLO:n nimissä hankittua linja-autoa.⁴⁶⁷
297. Kohdassa 29 esitetyn mukaisesti linja-autojen säilytyskapasiteettia oli mahdollista laajentaa esimerkiksi vuokraamalla, investoimalla uuteen varikkoon tai parantelemalla olemassa olevan varikkokiinteistön ominaisuuksia. Linja-autoja käytettiin myös päivittäin liikennöinnissä, joten kaikki linja-autot eivät todennäköisesti olleet koskaan samanaikaisesti varikolla.⁴⁶⁸ Citybusin varikon käyttökapasiteetti ei edellä mainituin perustein ole voinut muodostua esteeksi tarjouskilpailuun osallistumiselle.
298. Kohteessa yhtiölle muodostuvien siirtoajojen määrän ei voida myöskään katsoa olleen itsenäisen tarjoamisen esteenä.⁴⁶⁹
299. Muut edellytykset
300. Tilaajalle asetettavan vakuuden suuruus oli 160 000 euroa.⁴⁷⁰ Ottaen huomioon, että Citybusin vuoden 2016 taseessa oman pääoman määrä oli noin 986 000 euroa ja vuoden 2017 noin 979 000 euroa,⁴⁷¹ ja että yhtiö on saanut rahoitusta tarvittaessa, ei asetettava vakuus voinut olla esteenä tarjouskilpailuun osallistumiselle.
301. Citybusin luottoluokitus oli vuonna 2016 AA (hyvä luottokelpoisuus)⁴⁷² ja yhtiön liikevaihto oli 31.12.2015 päättyneellä tilikaudella noin 4,8 miljoonaa

⁴⁶⁴ Liite E.159 Kiinteistö Oy Ruissalontie 13:n vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 3.

⁴⁶⁵ Liite A.12 Citybusin vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, s. 5–6.

⁴⁶⁶ Liite A.37 LS-Liikennelinjojen vastaus selvityspyyntöön 15.2.2019, s. 13. Näistä linja-autoista kahta on käytetty kyseisen kohteen liikennöintiin, ks. edellä kohta 230. Myös kohteen liikennöinnissä käytettyjä kahta Citybusin omaa linja-autoa säilytettiin ja huollettiin varikolla, ks. edellä kohta 285.

⁴⁶⁷ Liite A.28 TLO:n vastaus selvityspyyntöön 30.4.2020, osa 1, s. 11. Näistä linja-autoista yhtä on käytetty kohteiden 3/2013 liikennöintiin, ks. edellä kohta 151.

⁴⁶⁸ Ks. kohta 16, jossa todetaan, että liikenteenharjoittajilla ei tavanomaisesti ole hallussaan sellaista kalustoa, joka olisi hankittu ilman sille kohdennettua käyttötarkoitusta.

⁴⁶⁹ Ks. siirtoajojen arvioinnista jäljempänä luku 5.4.2.5

⁴⁷⁰ Ks. Taulukko 11.

⁴⁷¹ Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 2495842-4, Turun Citybus Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.2017–31.12.2017.

⁴⁷² Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 2495842-4, Turun Citybus Oy, luottoluokitus 2013–2020. Citybusin luottoluokitus oli A vuosina 2013, 2014, AA vuosina 2015, 2017, 2018 ja 2019.

euroa⁴⁷³. Citybusilla on siten ollut tarjouspyynnössä asetetut taloudelliset edellytykset hankinnan suorittamiseen.

Yhteenveto

302. Virasto katsoo edellä esitetyin perustein, että Citybus olisi voinut osallistua itsenäisesti tarjouskilpailuun ja toteuttaa kohteen liikennöinnin.

5.4.2.5 Siirtoajot osakkaiden varikoilta

303. Alla olevassa taulukossa on esitetty yhteenveto siirtoajoista LS-Liikennelinjojen osakkaiden ja tarjouskilpailuun niiden lisäksi osallistuneiden Turkubus Oy:n ja Savonlinjan⁴⁷⁴ varikoilta kohteen linjojen alku- ja päätepysäkeille arkisin.

Taulukko 12. Osakasyhtiöiden siirtoajot tarjouskilpailussa 2/2016

Yhtiö ja varikon osoite	Jalon Liikenne Riitasuonkatu 27	Muurinen Autokatu 11	Nyholm Verstaskatu 6	Citybus Ruissalontie 13	Lehtisen Linja / Turkubus Oy Paattistentie 1041	Savonlinja Fiskarsinkatu 5
Yht. siirtoajot 2/2016 arjen autokier- roilla ⁴⁷⁵	553	567	579	678	319	756

304. Osakasyhtiöiden välisestä vertailusta käy ilmi, että siirtoajojen määrä eroaa toisistaan vain vähän. Citybus, jonka varikko sijaitsee lähimpänä Turun keskustaa, sijoittuu vertailuissa huonoiten. Citybusinkin varikolta on kuitenkin liikennöity kohteen linjoja.

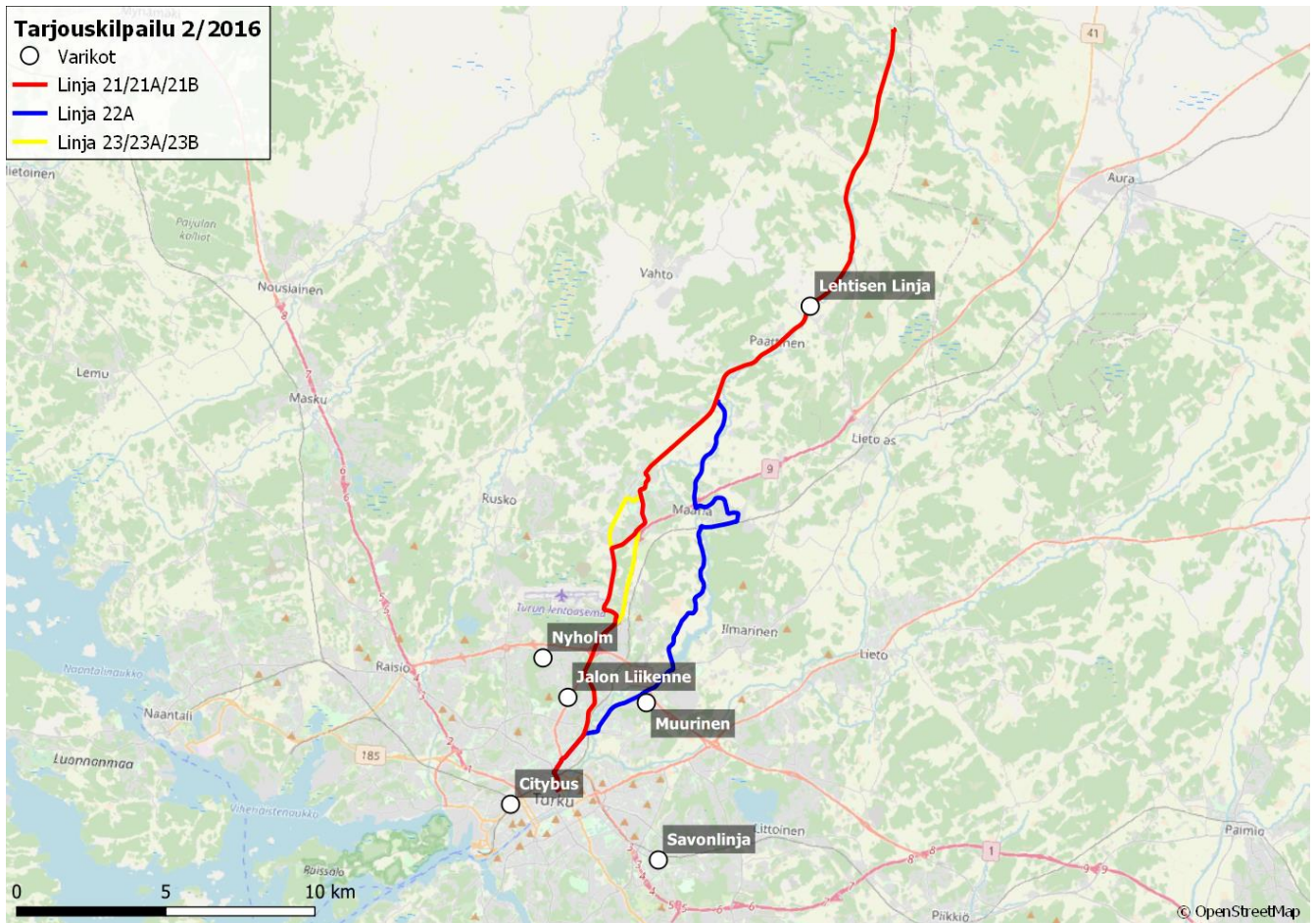
305. Turkubus Oy:n siirtoajojen määrä LS-Liikennelinjojen osakasyhtiöihin nähden on vähäisempi, koska sen vuokraama varikko sijaitsee Paattistentiellä, jonka kautta suurin osa kohteen linjoista kulkee. Arvioitaessa LS-Liikennelinjojen osakkaiden kykyä osallistua itsenäisesti tarjouskilpailuun painoarvoa voidaan antaa sille, että Savonlinjan varikko sijaitsee kauimpana Paattistentieltä, ja siksi sijoittuu siirtoajojen vertailussa huonoiten. Savonlinja on kuitenkin osallistunut tarjouskilpailuun.

⁴⁷³ Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 2495842-4, Turun Citybus Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.2015–31.12.2015.

⁴⁷⁴ Näin vertailussa on otettu huomioon kaikkien tarjouskilpailuun osallistuneiden liikenteenharjoittajien varikot.

⁴⁷⁵ Autokierro 1 Paavolan koulu-Tortinmäki, autokierro 2 Tortinmäki-Tortinmäki, autokierro 3 Tortinmäki-kauppatori, autokierro 4 Yli-Maaria-Tortinmäki, autokierro 5 Jalosenkuja-Paavolan koulu, autokierro 6 Auvaismäki-kauppatori, autokierro 7 Tortinmäki-Paavolan koulu, autokierro 8 kauppatori-kauppatori, autokierro 9 Tortinmäki-Paavolan koulu, autokierro 10 Jalosenkuja-Jalosenkuja, autokierro 11 Paavolan koulu-Jäkärä, autokierro 12 Tortinmäki-Paavolan koulu, autokierro 13 Jalosenkuja-kauppatori, autokierro 14 Tortinmäki-Tortinmäki, autokierro 15 Jäkärä-Jäkärä ja autokierro Jäkärä-Tortinmäki. Arkisin ajettavien autokierrojen yhteenlaskettu liikennöintimäärä on arkisin 4887,1 kilometriä (perjantaisin 5196,9 kilometriä), ks. liite F.214 Tarjouspyyntö 2/2016, liite 5.

Kartta 3. Osakasyhtiöiden varikot ja tarjouskilpailun 2/2016 linjat



306. LS-Liikennelinjojen osakasyhtiöt ovat edellä todetusti kaikki osallistuneet kohteen linjojen liikennöintiin. Koska kaikkien osakasyhtiöiden varikot sijaitsevat Turussa ja niiltä tosiasiallisesti on liikennöity tarjouskilpailun linjoja, ei varikon sijainti tai siltä ajettavat siirtoajat ole voineet muodostua millekään osakkaista itsenäisen tarjoamisen esteeksi.

5.4.3 Yhteenveto

307. Virasto on edellä luvuissa 5.4.2.1-5.4.2.4 katsonut, että jokaisella yhteistarjoukseen osallistuneella LS-Liikennelinjojen osakasyhtiöllä olisi objektiivisesti arvioiden ollut tosiasialliset ja konkreettiset mahdollisuudet osallistua tarjouskilpailuun 2/2016 itsenäisellä tarjouksella sekä toteuttaa kohteen liikennöinti. Kuten edellä luvussa 2.3 esitetystä käy ilmi, kukin LS-Liikennelinjojen osakasyhtiöstä on täyttänyt tarjouskilpailussa asetetut vähimmäisvaatimukset.

308. Arvioitaessa LS-liikennelinjojen osakasyhtiöiden mahdollisuuksia osallistua itsenäisesti tarjouskilpailuun 2/2016 on otettava huomioon, että kyseiseen

tarjouskilpailuun osallistui Turkubus Oy, jonka vuoden 2016 liikevaihto oli 30–50 prosenttia LS-Liikennelinjojen osakkaiden liikevaihtoja pienempi.⁴⁷⁶ Lisäksi Turkubus Oy:llä oli vuonna 2016 huomattavasti vähemmän joukkoliikennekalustoa kuin LS-Liikennelinjojen osakkailla.⁴⁷⁷

309. Edellä sekä luvuissa 3 ja 4 esitetty huomioon ottaen LS-Liikennelinjojen osakasyhtiöt Jalon Liikenne, Muurinen, Nyholm ja Citybus olivat kaikki potentiaalisia kilpailijoita tarjouskilpailussa 2/2016.

6 Yhteenveto arvioinnista

310. Luvuissa 5.2.1, 5.3.1 ja 5.4.1 on esitetty tarjouskilpailujen 3/2013, 1/2014 sekä 2/2016 vaatimukset ja luvuissa 5.2.2, 5.3.2 ja 5.4.2 osakasyhtiökohtaiset arvoinnit kustakin tarjouskilpailusta.
311. Jokaisella tarjouskilpailussa 3/2013 yhteistarjoukseen osallistuneella TLO:n osakasyhtiöllä ja tarjouskilpailussa 2/2016 yhteistarjoukseen osallistuneella LS-Liikennelinjojen osakasyhtiöllä olisi objektiivisesti arvioiden ollut tosiasialliset ja konkreettiset mahdollisuudet osallistua tarjouskilpailuihin itsenäisillä tarjouksilla sekä toteuttaa kohteiden liikennöinti.
312. Tarjouskilpailun 1/2014 osalta virasto katsoo, että sen käytössä olevien tietojen perusteella ei ole mahdollista todeta riittävällä varmuudella, että Lehtisen Linja, Nyholm tai Savonlinja olisivat pystyneet hankkimaan siirtymäajan liikennöinnin edellyttämää kalustoa, ja näin ollen, että niillä olisi ollut tosiasialliset ja konkreettiset mahdollisuudet osallistua kyseessä olevaan tarjouskilpailuun itsenäisillä tarjouksilla ja toteuttaa kohteen liikennöinti. Sen sijaan Jalon Liikenteellä, Muurisella ja Citybusilla olisi objektiivisesti arvioiden ollut tosiasialliset ja konkreettiset mahdollisuudet osallistua tarjouskilpailuun itsenäisillä tarjouksilla sekä toteuttaa kohteen liikennöinti.
313. TLO:n ja LS-Liikennelinjojen osakkaista Jalon Liikenne, Muurinen ja Citybus olivat kaikki potentiaalisia kilpailijoita kaikissa kolmessa tarkastellussa tarjouskilpailussa. Nyholm oli potentiaalinen kilpailija tarjouskilpailuissa 3/2013 ja 2/2016. TLO:n osakkaista Lehtisen Linja ja Savonlinja olivat potentiaalisia kilpailijoita tarjouskilpailussa 3/2013.

⁴⁷⁶ Liikevaihto vuonna 2016 oli Jalon Liikenteellä noin 4,7 miljoonaa euroa, Muurisella noin 6,5 miljoonaa euroa, Nyholmilla noin 5,2 miljoonaa euroa ja Citybusilla noin 4,8 miljoonaa euroa, ks. kohdat 243, 262, 280 ja 301 yhtiöiden liikevaihtoista. Turkubus Oy:n liikevaihto samana vuonna oli noin 3,2 miljoonaa euroa, ks. Alma Talent tietopalvelut, Y-tunnus 2482505-8, Turkubus Oy, tilinpäätös tilikaudelta 1.1.2016–31.12.2016. LS-Liikennelinjojen tarjous oli 2 765 206 euroa/vuosi, toiseksi tulleen Turkubus Oy:n tarjous oli 2 831 416 euroa/vuosi, ks. esitys, alaviite 135. Ks. myös alaviitteet 19–20.

⁴⁷⁷ Turkubus Oy:lla oli vuonna 2016 LS-Liikennelinjojen tarjouksenjättöhetkellä 15 joukkoliikenteeseen soveltuvaa linja-autoa, kun Muurisella ja Jalon Liikenteellä oli samana ajankohtana 42 linja-autoa molemmilla, ja Nyholmilla ja Citybusilla 28 linja-autoa molemmilla. Em. luvut sisältävät kaikki joukkoliikenteeseen soveltuvat linja-autot, ks. liitteet E.162; ja E.164–E.167 osakkaiden kalustoluettelot Traficom.