

KULJETUSPALVELUIDEN HANKINTAOPAS

Opas julkisille hankintayksiköille

Sisällys

Esipuhe	3
1 Aluksi	4
2 Hankinnan suunnittelu	5
2.1 Kilpailutettavien kuljetuspalveluiden laajuus ja jakaminen osa-alueisiin	5
2.2 Ennakoitu arvo.....	6
2.3 Markkinakartoitus	6
2.4 Aikataulutus.....	7
2.5 Reittisuunnittelun mallit ja vaihtoehdot	7
2.6 Yhteistyömahdollisuudet muiden liikkumis- ja kuljetuspalveluita hankkivien tahojen kanssa ja kuljetusten yhdistäminen	8
2.7 Kuljetusten avaamisen mahdollisuudet erilaisissa kuljetuspalveluissa.....	9
3 Kuljetuspalveluiden hankintaan liittyvän lainsäädännön huomioiminen	9
3.1 Puhtaiden ajoneuvojen direktiivin huomioiminen kuntien liikkumispalveluiden kilpailutuksissa....	9
3.2 Muu lainsäädäntö.....	11
4 Hankinnan kilpailuttaminen	13
4.1 Hankintamenettelyn valinta	13
4.2 Tarjouspyynnön sisältö kuljetus- ja liikkumispalveluiden kilpailutuksissa	13
5 Hankintasopimus	17
5.1 Sopimuksen kesto.....	17
5.2 Hinta- ja maksuehdot	17
5.3 Ongelmiin varautuminen.....	18
5.4 Reklamaatit.....	18
5.5 Sopimuksen päättämisehdot.....	19
6 Sopimusseuranta	20

Esipuhe

Kuljetuspalveluiden hankinta on kunnissa suhteellisen harvoin toistuva toimenpide, jossa rutiinia hankintoihin ei välttämättä ehdi syntyä. Uusi puhtaiden ajoneuvojen lainsäädäntö on tuonut kuljetuspalveluhankintoihin lisää pohdittavaa kunnille ja muille julkisille hankintayksiköille asetettujen tavoitteiden takia.

Tämä opas on tuotettu Lapin yliopiston ja Kittilän kunnan Kideve Elinkeinopalveluiden toteuttamassa, EAKR-rahoitteisessa Kestävän liikkumisen palveluiden ekosysteemi –hankkeessa. Hankkeen yhtenä tavoitteena on ollut lisätä julkisten hankintayksiköiden osaamista kuljetuspalveluiden hankinnoissa. PTCServices Oy:n tuottaman oppaan tavoitteena on auttaa hankkijoita kuljetuspalveluhankintojen suunnittelussa ja toteutuksessa. Tässä apuna ovat myös toimeksiannossa tuotetut tarjouspyyntöjen ja sopimuksen mallipohjat ja muut materiaalit.

Toivomme oppaan ja materiaalien auttavan kuljetuspalvelujen hankintojen käytännön toteutuksessa!

Tutustu hankkeeseen: www.kideve.fi; <https://www.arcticmaas.fi/>

Tutustu hankkeessa tuotettuihin hankintamateriaaleihin: bit.ly/kuljetushankinnat

1 Aluksi

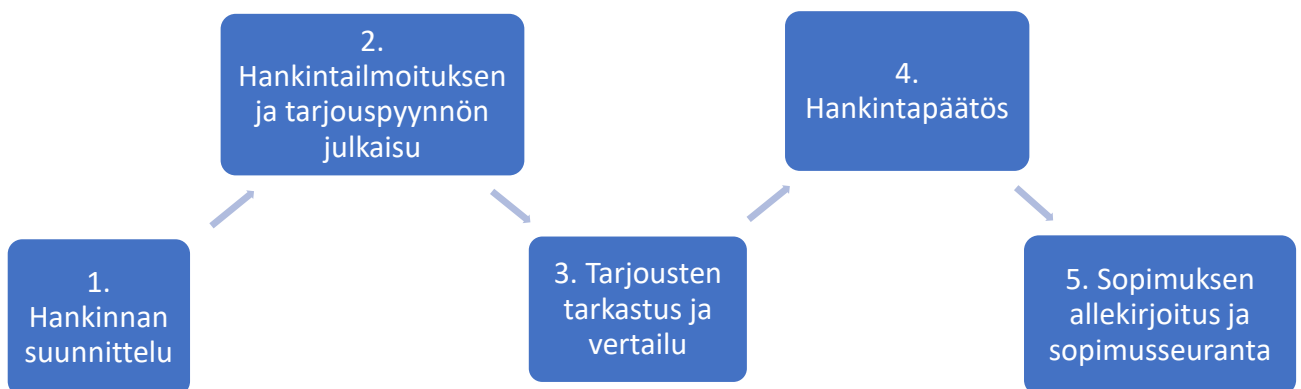
Kuten muutkin kynnysarvot ylittävät tavara- ja palveluhankinnat, myös kuljetuspalveluiden hankinnassa on noudatettava hankintalakia. Tämä hankintaopas on laadittu avuksi näiden palveluiden kilpailuttamiseen. Oppaassa on pyritty huomioimaan ne erityispiirteet, jotka liittyvät nimenomaan kuljetuspalveluiden kuten koulukyytien kilpailuttamiseen.

Ohjetta on mahdollista käyttää kokokilpailutusprosessin läpi ohjekirjana, josta on helppo tarkistaa, onko hankinnan suunnittelussa ja toteutuksessa muistettu huomioida kaikki tarpeelliset näkökohdat. Koska kuljetushankinnatkin eroavat toisistaan keskenään, ei täysin yksiselitteisiä neuvoja voida joka tilanteeseen antaa, mutta oppaan avulla on mahdollista selvittää vähintään se, minkälaisia eri asioita on huomioitava, ja mitä vaihtoehtoja hankintayksiköllä on käytössään.

Tietyissä osioissa oppaaseen on lisätty myös havainnollistavia esimerkkejä, jotka antavat konkreettisemmän käsityksen siitä, kuinka esimerkiksi tarjouksien vertailukriteerit voidaan suunnitella. Esimerkkejä ei ole tarkoitus ottaa käyttöön sellaisenaan, vaan näidenkin suunnittelussa on huomioitava kunkin hankinnan yksilölliset olosuhteet ja hankintayksikön sekä lopullisten palvelunkäyttäjien tarpeet.

Toiston välttämiseksi oppaassa ei käsitellä kaikkia yleisiä hankintoihin liittyviä seikkoja, jotka on esitelty Kideven [yleisessä hankintaoppaassa](#).

Hankinta on helpointa hahmottaa vaiheittain etenevänä prosessina, joka voidaan jakaa seuraaviin päävaiheisiin:



2 Hankinnan suunnittelu

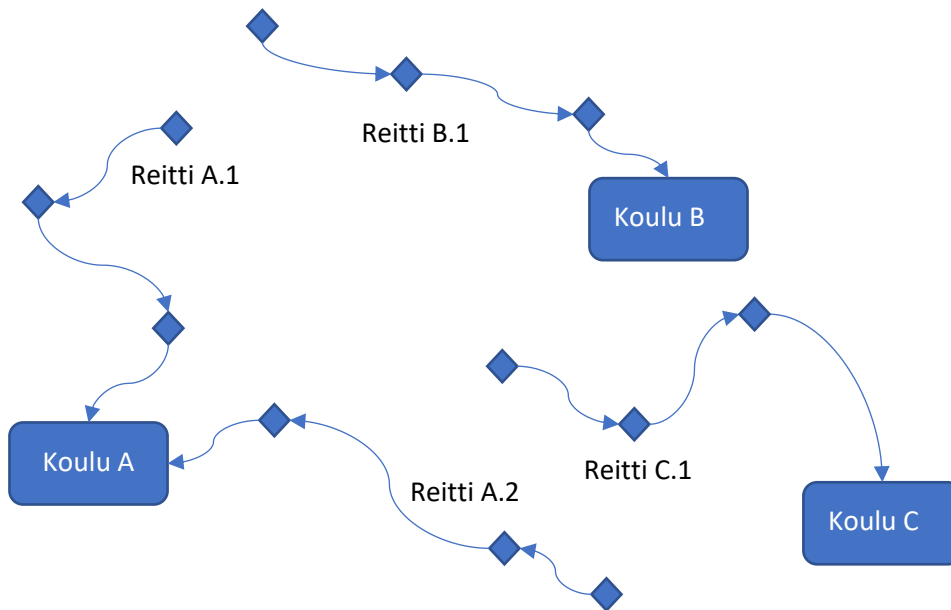
Onnistunut hankinta edellyttää etukäteissuunnittelua, jonka aikana on selvitettävä ainakin seuraavat asiat:

- tarvittavien palveluiden laajuus
 - esimerkiksi onko tarkoituksenmukaista kilpailuttaa eri kohderyhmien kuljetukset samalla kertaa
 - onko hankinta syytä jakaa osa-alueisiin, jolloin tarjoaja voi tarjota esimerkiksi vain yhtä reittiä useammasta kilpailutettavasta
- hankinnan rahoitus ja ennakoitu arvo
 - ennakoitu arvo vaikuttaa myös hankintamenettelyn valintaan. Kuntien ostaessa yli 215 000 € arvoisia tavara- tai palveluhankintoja, on käytettävä ns. EU-menettelyitä.
- markkinakartoitus; potentiaaliset tarjoajat ja saatavilla olevat palveluvaihtoehdot
- kilpailutuksen aikataulus
- tarjoajille ja palveluille asetettavat vähimmäisvaatimukset sekä pisteytettävät kriteerit.

2.1 Kilpailutettavien kuljetuspalveluiden laajuus ja jakaminen osa-alueisiin

Suunniteltaessa kuljetuspalveluiden kilpailutusta voi olla hankintayksikön kannalta edullista kilpailuttaa samanaikaisesti esimerkiksi koulukuljetukset sekä vammaispalvelu- ja sosiaalihoitolakien mukaiset kuljetuspalvelut. Yhtäaikaistamalla valmistelua ja kilpailuttamista voidaan säästää päällekkäisten työtehtävien tekeminen, vaikka eri kuljetuslajeista julkaistaankin omat hankintailmoituksensa. Lisäksi yhtäaikaisten kilpailutusten mahdollistaa tarjoajille oman toimintansa suunnittelun siten, että resurssien kuten autojen ja kuljettajien käyttöä voidaan suunnitella joustavaksi eri palveluiden välillä.

Kuljetuspalveluiden kilpailutus on useissa tapauksissa syytä jakaa osa-alueisiin. Mikäli esimerkiksi kilpailutetaan kerralla koko kunnan koulukuljetukset, on järkevää jakaa osa-alueet kouluittain siten, että on mahdollista tarjota esimerkiksi vain koulun A, B tai C kuljetuksia. Myös hienosyisempi jaottelu voi toisinaan olla tarkoituksenmukaista; jos esimerkiksi koululle A kuljetetaan oppilaita kahden eri reitin varrelta, voidaan osa-alueet jakaa niin, että kunkin tarjoajan on mahdollista tarjota erikseen reittejä A.1 ja A.2 (kuva).



Mikäli kuljetusten reitit eivät ole kiinteitä ja toistuvia, vaan vaihtelevat loppukäyttäjän tarpeen mukaan, voidaan osa-alueisiin jako tehdä esimerkiksi alueittain siten, että kunta jaetaan kahteen tai useampaan maantieteelliseen alueeseen sen mukaan, mikä on kuljetuksen lähtöpaikka.

2.2 Ennakoitu arvo

Ennakoidulla arvolla tarkoitetaan hankintalain mukaan suurinta palveluntuottajalle maksettavaa kokonaiskorvausta ilman arvonlisäveroa. Esimerkiksi jos kuljetuspalvelusopimus on voimassa kahden vuoden ajan ja lisäksi on käytettävissä yksi yhden vuoden mittainen optiokausi, on ennakoituna arvona käytettävä hankintayksikön arviota palveluntuottajalle kolmen vuoden aikana maksettavista korvauksista.

Mikäli sopimus on voimassa toistaiseksi taikka yli neljän vuoden ajan, on ennakoituna arvona käytettävä sopimuksen ennakoitua kuukausiarvoa kerrottuna luvulla 48.

Hankinnan ennakoitu arvo vaikuttaa siihen, että suoritetaanko kilpailutus hankintalain mukaisesti kansallisen kynnysarvon ylittävänä kilpailutuksena tai EU-kynnysarvon ylittävänä kilpailutuksena vaiko hankintalain ulkopuolisena pienhankintana. Hankintalaista sovelletaan tiettyjä säännöksiä sen mukaisesti, minkä kynnysarvon hankinnan ennakoitu arvo ylittää. Ajantasaiset tiedot kulloinkin voimassa olevista kynnysarvoista löytyvät [työ- ja elinkeinoministeriön sivuilta](#). Ennakoidun arvon laskemisesta on lisäksi oma osionsa Kideven [yleisessä hankintaoppaassa](#).

2.3 Markkinakartoitus

Markkinakartoitus on vapaamuotoinen ja vapaaehtoinen hankintaprosessin vaihe, jonka aikana hankintayksikkö selvittää markkinatilannetta liittyen hankittavaan palveluun ja mahdollisiin tarjoajiin.

[Markkinakartoitus Kideven hankintaoppaassa](#)

Kuljetuspalveluiden osalta markkinakartoitus on useissa tilanteissa hyödyllistä tehdä Hilma-palvelussa julkaistavalla tietopyynnöllä, jotta se saisi mahdollisimman suuren näkyvyyden. Tietopyynnöllä pyydetään mahdollisia tarjoajia mukaan vapaamuotoiseen dialogiin, jossa selvitetään tarjoajille

hankintayksikön tarpeita ja myös tarjoajien on mahdollista esittää kysymyksiä ja kommentteja hankintayksikön suunnitelmista.

On tärkeää, että kaikki potentiaaliset tarjoajat ovat mahdollisimman aikaisessa vaiheessa tietoisia tulevasta hankinnasta, sillä se madaltaa osallistumiskynnystä sellaisille toimijoille, jotka eivät ole hankintayksikön nykyisiä sopimuskumppaneita. Useita vuosia samoja reittejä ajaneille toimijoille syntyy sellaista hiljaista tietoa, jota ei välttämättä tunnisteta. Nykyisille toimijoille edellinen tarjouspyyntö voi siten olla tiedoiltaan riittävä, mutta uudelle toimijalle niukka tarjouspyyntömateriaali voi jäädä liian epäselväksi. Jos hankintayksikkö ei ole valmiiksi perillä asioista, jotka tarjoajien täytyy saada tietoonsa voidakseen jättää huolellisesti laaditun tarjouksen, voi kilpailutuksen aikana tulla paljon kysymyksiä ja jopa selvitä sellaista tietoa/tietoja, joka aiheuttaa hankintamenettelyn keskeyttämisen ja aloittamisen alusta.

2.4 Aikataulutus

Kilpailutuksen suunnittelu on syytä aloittaa hyvissä ajoin edellisen sopimuskauden aikana, sillä kilpailutusprosessien aikana huomataan usein seikkoja, jotka venyttävät aikataulua, varsinkin jos muutoksiin on saatava hyväksyntä useammalta eri taholta.

Aikataulun osalta kuljetuspalveluissa korostuu, että sopimuskauden alkuun olisi hyvä olla useampi kuukausi. Varsinkin, kun ajoneuvojen saatavuus voi olla vaikeaa (3kk tai enemmän), on suositeltavaa edistää kilpailullisuutta siten, että palveluntuottajalle varataan aikaa hankkia vaatimukset täyttävä kalusto vasta hankintapäätöksen tekemisen jälkeen. On myös syytä huomauttaa, että oikeuskäytännössä on katsottu, että tarjoajille on varattava mahdollisuus täyttää kalustovaatimus siten, että kalusto on käytössä sopimuskauden alussa, ei välttämättä vielä tarjoushetkellä.

2.5 Reittisuunnittelun mallit ja vaihtoehdot

Olipa kuljetuspalvelu mikä tahansa, on hankintayksikön tärkeää pohtia miten reittisuunnittelu kannattaa toteuttaa.

Reittisuunnittelu voidaan antaa myös palveluntuottajan vastuulle, mutta hankintayksikön on hyvä ilmoittaa vähintään seuraava tiedot, jotta palveluntuottaja voi toteuttaa reittisuunnittelun:

- Missä reitti sijaitsee?
- Mitä nouto- tai jättöpisteitä reitillä sijaitsee (esim. oppilaat ja koulut)?
 - Myös eri noutopisteiden etäisyydet, varsinkin jos reitillä on pitkiä siirtymiä. Esimerkiksi oppilaskuljetuksissa pitkät etäisyydet voivat edellyttää useampaa ajoneuvoa, ettei koulumatka odotuksineen veny liikaa, vaikka oppilasmäärä muutoin mahtuisikin yhteen ajoneuvoon.¹
- Volyymit (esim. oppilasmäärät, kuljetusten ajankohdat ja säännöllinen toistuvuus)?
- Kalustoa koskevat vaatimukset eli kuinka monta ajoneuvoa ja millaisilla kapasiteeteilla?

Mikäli hankintayksikkö pystyy tuottamaan yllä olevien tietojen lisäksi vielä esimerkiksi kartan reitistä, on siitä suuri hyöty tarjoajille.

¹ Oppilaan päivittäinen koulumatka odotuksineen saa kestää enintään kaksi ja puoli tuntia. Jos oppilas on lukuvuoden alkaessa täyttänyt 13 vuotta, saa koulumatka kestää enintään kolme tuntia. (POL 32 §)

2.6 Yhteistyömahdollisuudet muiden liikkumis- ja kuljetuspalveluita hankkivien tahojen kanssa ja kuljetusten yhdistäminen

Yhteistyömahdollisuudet muiden liikkumis- ja kuljetuspalveluita hankkivien tahojen kanssa ja kuljetusten yhdistäminen voivat tulla harkittavaksi seuraavissa tilanteissa:

1. Hankintayksiköiden välinen yhteistyö
2. Eri kuljetuspalveluiden yhdistäminen
3. Yhteistyö hankintayksikön ja yksityisillä markkinoilla toimivien yritysten kanssa

1. *Hankintayksiköiden välinen yhteistyö*

Hankintalain 21 §:n mukaan hankintayksiköt voivat sopia yksittäisen hankinnan toteuttamisesta yhdessä. Yksittäinen hankinta voidaan siten sopia toteutettavan esim. kahden kunnan välisenä yhteistyönä tai kunnan ja hyvinvointialueen välisenä yhteistyönä. Yhteistyötä pohtiessa tahojen tulisi ratkaista mitä yhteistyöllä tavoitellaan ja mitä sillä voisi saavuttaa. Esimerkkejä tavoitteista voisivat olla:

- Parempi palvelu?
- Volyymietu?
- Ympäristövaikutusten huomioiminen?
- Sopimushallinta keskittäminen

Yllä olevien lisäksi tulisi ratkaista mitkä kuljetukset ovat helpommin yhdistettävissä kuin toiset. Esimerkkinä voisi olla jätteiden tai vaarallisten jätteiden kuljetukset, jotka vain yhden kunnan alueella voivat muodostaa hyvin rajallisen määrän eikä siten ole kokonaisuutena riittävän houkutteleva kuin tilanteessa, jossa alueena olisi kaksi tai useampi kunta.

2. *Eri kuljetuspalveluiden yhdistäminen*

Ilman hankintayksiköiden välistä yhteistyötäkin on mahdollista, että hankintayksiköllä itsellään voi tulla harkittavaksi eri kuljetuspalveluiden yhdistäminen. Kuten kohdassa 2.1 jo esitettiin, esimerkkinä voisi olla tilanne, jossa palveluntuottaja ajaa oppilaskuljetuksia aamuisin ja iltapäivisin, mutta samoihin aikoihin tai oppilaskuljetusten välillä kysyntää olisi myös vammaispalvelulain tai sosiaalihuoltolain kuljetuksiin. Jotta eri kuljetuspalveluiden yhdistäminen voisi olla mahdollista, tulisi hankintayksikön selvittää huolellisesti muun muassa seuraavat asiat:

- Eri lainsäädännöistä tulevat vaatimukset
- Eri ryhmien tarpeet
- Yhdistämisten vaikutukset muihin kilpailutettaviin kuljetuspalveluihin

3. *Yhteistyö hankintayksikön ja yksityisillä markkinoilla toimivien yritysten kanssa*

Mahdollisuus yhteistyöhön hankintayksikön ja yksityisillä markkinoilla toimivien yritysten kanssa tulee aina tarkastella tapauskohtaisesti. Yksiselitteistä ohjetta milloin ja missä tilanteissa yhteistyö on sallittua ei voida antaa. **Hankintayksikön vastuulla on varmistaa, että mahdollinen yhteistyö ei väärin kilpailua eikä muutoinkaan ole hankintalain vastaista.**

Yksi mahdollinen esimerkki yhteistyöstä hankintayksikön ja yksityisillä markkinoilla toimivien yritysten välillä voisi tulla pohdittavaksi tilanteessa, jossa hankintayksikkö tarjoaisi oppilaille mahdollisuuden

käyttää joukkoliikennettä korvaamalla kuukausikorttien ja/tai yksittäisten matkojen hinnat tilanteessa, jossa etäisyys oppilaan kotoa kouluun on yli x km.

2.7 Kuljetusten avaamisen mahdollisuudet erilaisissa kuljetuspalveluissa

Kuljetuspalveluita kilpailutettaessa voi tulla pohdittavaksi myös voisiko muille käyttäjille (työmatkalaiset, eläkeläiset) mahdollistaa kuljetuspalvelun hyödyntämisen. Esimerkkinä voisi olla tilanne, jossa oppilaskuljetukset jollain tietyllä reitillä vaativat useamman ajoneuvon kaluston, mutta ajoneuvoihin jää silti useita vapaita paikkoja. Hankintayksikkö voi toki myös omalla päätöksellään vaatia, että kuljetuspalvelu on tarjottava myös muille käyttäjille.

Ennen päätöstä kuljetusten avaamisesta jonkin tietyn kuljetuspalvelun osalta tai jollain tietyllä reiteillä tulisi hankintayksiköllä olla tietoa siitä, olisiko tälle mahdollisuudelle käyttäjiä. Jos potentiaalisia käyttäjiä olisi taas enemmän kuin vapaita paikkoja, tulisi hankintayksikön myös ratkaista, vaaditaanko palveluntuottajalta suurempaa kalustoa kuin oppilaiden määrä velvoittaisi.

Lisäksi ennen kuljetusten avaamista hankintayksikön tulee huomioida ainakin seuraavat asiat:

- Oppilaiden turvallisuus
 - Koulukyytien avaamista ulkopuolisille on syytä harkita tarkkaan erityisesti tästä näkökulmasta, millä tavoin ulkopuolisten aikuisten läsnäolo vaikuttaa erityisesti pienimpien oppilaiden viihtyvyyteen ja turvallisuuden tunteeseen.
- Aikataulut
 - Oppilaat ovat ensisijaisia, joten ylimääräiset pysähdykset tai poikkeamiset reiteiltä eivät lähtökohtaisesti ole mahdollisia.
- Hinnoittelu
 - Palveluntuottaja saa korvauksen reitistä, mutta veloittaa tulisi varmasti saada myös muista kyytiläisistä.²
- Seuranta
 - Palveluntuottajan velvollisuus raportoida tietyin aikavälein mikä määrä kyytiläisiä on ollut.

Kun yllä olevat asiat on selvitetty ja harkittu etukäteen, voi hankintayksikkö arvioida onko kuljetusten avaaminen mahdollista ja millä edellytyksillä.

3 Kuljetuspalveluiden hankintaan liittyvän lainsäädännön huomioiminen

3.1 Puhtaiden ajoneuvojen direktiivin huomioiminen kuntien liikkumispalveluiden kilpailutuksissa

² Joukkoliikennettä koskevan EU:n palvelusopimusasetuksen (PSA) 4 artiklan 2 kohdan mukaan ”Julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa ja yleisissä säännöissä on määriteltävä matkalippujen myynnistä saatavien tulojen jakamista koskevat järjestelyt, joiden mukaan tulot joko pitää julkisen liikenteen harjoittaja tai ne tilitetään toimivaltaiselle viranomaiselle taikka jaetaan näiden kesken.” Vaikka hankinta ei koskisikaan joukkoliikennettä, voisi hankintayksikkö soveltaa samaa sääntöä esim. ylimääräisiin kyytiläisiin oppilaskuljetuksissa ja siten palveluntuottaja voisi pitää tulot itsellään. Hankintayksikkö voi toki harkita, asettaako jonkin enimmäishinnan.

Kuljetuspalveluiden hankinnassa on huomioitava [laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista](#) (740/2021, ns. laki puhtaista ajoneuvoista). Kyseisellä lailla on kansallisesti saatettu voimaan [direktiivi \(EU\) 2019/1161](#).

Tällä sääntelyllä kunnille ja muille hankintayksiköille on asetettu velvollisuus tehdä tietty osuus kuljetuspalveluhankinnoistaan (sekä ajoneuvohankinnoista) ajoneuvoilla, joiden päästöt alittavat laissa määritellyt raja-arvot.

Vaatus tulee täyttää hankintayksikkökohtaisesti, eli esimerkiksi kuntaa ja kunnan omistamaa osakeyhtiötä arvioidaan erikseen. Lisäksi hankintayksikkökohtaisuus tarkoittaa sitä, että puhtaiden ajoneuvojen osuuden ei tarvitse täyttyä jokaisessa yksittäisessä hankinnassa, vaan kokonaisuutena kullakin hankintajaksolla.

Hankintajaksot ovat

- 1. jakso: 2.8.2021–31.12.2025 ja
- 2. Jakso: 1.1.2026–31.12.2030

Kunnille asetetut vähimmäisosuudet puhtaiden ajoneuvojen osuudesta on asetettu maakunnittain. Lisäksi erityyppisille ajoneuvoille on asetettu erilaiset osuusvaatimukset. **Lapin maakunnassa** vaatimukset ovat hankintajaksolla seuraavat:

Ajoneuvoluokka	1. jakso (2025 asti)	2. jakso (2026–2030)
Henkilöautot ja kevyet hyötyajoneuvot (ajoneuvoluokat M1, M2 ja N1)	20 %	20 %
Kuorma-autot (N2, N3)	0 %	5 %
Linja-autot (M3-luokan alaluokat I ja A)	41 %	59 %

Eri ajoneuvoluokkiin kuuluvat ajoneuvot on kuvattu puhtaiden ajoneuvojen lain 6, 7 ja 8 §:issä. Samoista pykälistä löytyvät määritelmät siitä, milloin ajoneuvo luokitellaan ”puhtaaksi”. Sekaannusten välttämiseksi hankintayksikön kannattaakin tarjouspyyntöä laatiessaan viitata suoraan lain ja EU:n direktiivin määritelmiin.

Yksinkertaisten ajoneuvoluokkia voidaan kuitenkin kuvata seuraavasti, laissa on kolme ajoneuvokategoriaa:

- henkilöautot & kevyet hyötyajoneuvot (M1, N1 ja M2)
- kuorma-autot (N2 ja N3) sekä
- linja-autot (M2I ja M3A).
 - **HUOM!** Tässä laissa tarkoitettuihin linja-autoihin kuuluvat ainoastaan bussit, joissa on seisomapaikkoja (kaupunkibussit). Ns. seutuliikenteen bussit (M3, alaluokka II) ja kaukoliikenteen bussit (M3, alaluokka III) on rajattu pois lain soveltamisalasta

Kullekin kategorialle on määritelty päästöraajat, joiden mukaan ajoneuvot määritellään ympäristöystävällisiksi ja energiatehokkaiksi. Kuljetuspalveluissa on siis merkitystä sillä, millaisella kalustolla hankittava palvelu toteutetaan.

Palveluhankinnat kuuluvat puhtaiden ajoneuvojen lain soveltamisalaan, jos hankittava palvelu kuuluu johonkin seuraavista CPV-koodeista:

1. 60112000-6-nimikkeeseen kuuluvien joukkoliikennepalvelujen suorittaminen maanteitse;
2. 60130000-8-nimikkeeseen kuuluvien matkustajien erikoismaantiekuljetusten suorittaminen;
3. 60140000-1-nimikkeeseen kuuluvien tilausmatkustajaliikenteen palvelujen suorittaminen;
4. 90511000-2-nimikkeeseen kuuluvien jätteiden keruupalvelujen suorittaminen;
5. 60160000-7-nimikkeeseen kuuluvien tieliikenteen postikuljetusten suorittaminen;
6. 60161000-4-nimikkeeseen kuuluvien pakettien kuljetuspalvelujen suorittaminen;
7. 64121100-1-nimikkeeseen kuuluvien postin jakelupalvelujen suorittaminen;
8. 64121200-2-nimikkeeseen kuuluvien pakettien jakelupalvelujen suorittaminen.

Koska puhtaiden ajoneuvojen osuudet on täytettävä hankinta-ajanjaksoittain, ei jokaisessa yksittäisessä hankinnassa erikseen, kannattaa kuljetuspalveluhankintoja katsoa tämän lain näkökulmasta kokonaisuutena ja yrittää tunnistaa ne kilpailutukset, joissa vaatimusten täyttäminen on kaikkein helpointa. Apuna tämän selvittämisessä kannattaa ehdottomasti käyttää markkinavuoropuhelua. Samalla kun hankintayksikkö saa tietoa siitä, minkälaista kalustoa alueen kuljetusyrittäjillä on käytössään, myös palveluntarjoajat tulevat tietoiseksi siitä, että kilpailutuksiin menestyksellisesti osallistuminen saattaa vaatia kaluston uusimista entistä vähäpäästöisempään suuntaan.

Hankintayksiköillä on lailla asetettu velvollisuus täyttää puhtaiden ajoneuvojen lain vaatimukset hankinta-ajanjaksoillaan. Valvontaviranomaisena toimiva Traficom seuraa tavoitteiden täyttymistä hankinnoista tehtävien jälki-ilmoitusten kautta. Mikäli hankintayksikkö laiminlyö ilmoitusvelvollisuutensa, seuraamuksena voi olla hankintayksikölle asetettava uhkasakko.

Velvollisuus täyttää lain vaatimukset ei väisty, vaikka markkinatilanne hankintayksikön toiminta-alueella tekisikin tavoitteen täyttämistä vaikeaa. Siksi voikin usein olla tarpeen asettaa laissa asetettu vähimmäisosuus hankinnan kohteen vähimmäisvaatimukseksi ja tämän vähimmäisosuuden mahdollisesti ylittävä osuus pisteytettäväksi kriteeriksi.

Vinkkejä ympäristökriteerien käyttöön kilpailutuksessa voi katsoa myös [Motivan ohjeistuksesta](#).

3.2 Muu lainsäädäntö

Hankintalain ja edellä mainitun ns. puhtaista ajoneuvoista annetun lain lisäksi kuljetuspalveluissa tulee huomioitavaksi paljon muutakin lainsäädäntöä. Alla on listattu yleisimmin huomioitava lainsäädäntö:

- Laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320) -erilaiset luvat ja pätevyudet (esim. henkilöliikennelupa)
- Tieliikennelaki (10.8.2018/729) ja – asetus (182/1982) – liikennesäännöt ym.
- Liikenne- ja viestintäministeriön asetus koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä (553/2006) – esim. kuormitus (oppilaiden määrä ajoneuvossa)
- Laki alkoholun hyväksymisestä liikenteessä (1109/2010) – vaatimukset, jotka alkoholun tulee täyttää

- Perusopetuslaki (682/1998) – esim. Oppilaan päivittäinen koulumatka odotuksineen saa kestää enintään kaksi ja puoli tuntia. Jos oppilas on lukuvuoden alkaessa täyttänyt 13 vuotta, saa koulumatka kestää enintään kolme tuntia.
- Jätelaki (646/2011)
- Elintarvikelaki 297/2021
- Laki vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista (380/1987)³
- Sosiaalihuoltolaki (1301/2014)

Yllä olevien lisäksi on myös useita asetuksia (esim. valtioneuvoston asetus pakkauksista ja pakkausjätteistä (1029/2021) ja viranomaisen antamia ohjeistuksia (esim. ruokaviraston antama), jotka hankintayksikön tulee huomioida kuljetuspalveluhankinnoissaan.

³ Huom. Lainsäädäntöuudistus vireillä. Hallituksen esitys on annettu eduskunnalle syksyllä 2022.

4 Hankinnan kilpailuttaminen

4.1 Hankintamenettelyn valinta

Hankintamenettelyn valintaa ohjaa ennen kaikkea hankinnan ennakoitu arvo. Mikäli hankinnan ennakoitu arvo ylittää EU-kynnysarvon, on hankinnassa käytettävä hankintalain 5 luvun mukaisia menettelyitä. Mikäli EU-kynnysarvo ei ylity, käytössä ovat kansalliset menettelyt, jotka ovat menettelyinä vapaamuotoisempia, mutta joissa niissäkin on kuitenkin noudatettava hankintalain yleisiä periaatteita. Tyypillistä on käyttää kansallisessa menettelyssä esimerkkinä jotakin EU-menettelyä kuten avointa menettelyä.

Suhteellisen yksinkertaisissa palveluissa, kuten kuljetuspalveluissa, avoin menettely on mitä todennäköisimmin useimpiin tilanteisiin sopiva ratkaisu.

Lisätietoa eri menettelyiden kulusta [Kideven hankintaoppaassa](#).

4.2 Tarjouspyynnön sisältö kuljetus- ja liikkumispalveluiden kilpailutuksissa

4.2.1 Miten kertoa selkeästi, mitä haluan?

Tarjouspyyntömateriaaliin on syytä liittää mukaan yleisluontoinen hankittavien palveluiden kuvaus, josta tarjoajat saavat nopeasti selville:

1. mitä ollaan hankkimassa
2. mille ajanjaksolle ja
3. minkälaisin ehdoin.

Yleiskuvauksen perusteella tarjoajat saavat alustavan käsityksen siitä, onko hankittava palvelu sellainen, että heillä ylipäättään on mahdollisuuksia ja kiinnostusta osallistua kyseiseen kilpailutukseen. Yleiskuvaukseen tutustumisen jälkeen kiinnostuneet tarjoajat voivat tutustua tarkemmin tarjouspyynnön niihin liitteisiin, joissa hankinnan kohteen kuvaus tarkentuu edelleen.

4.2.2 Tarjoajalle asetettavat soveltuvuusvaatimukset

Tarjoajalle asetettavat soveltuvuusvaatimukset tarkoittavat niitä vaatimuksia, jotka kohdistuvat tarjoajayritykseen itseensä, eivät siis tarjottavaan palveluun. Tavallisimpia tällaisia vaatimuksia ovat esimerkiksi vaatimukset rekisteröinnistä kaupparekisteriin, todistukset verojen ja muiden lakisääteisten velvoitteiden suorittamisesta sekä yrityksen taloudellista tilaa koskevat tunnusluvut kuten liikevaihto tai riskiluokitus.

Soveltuvuusvaatimuksiin sisältyvät myös hankintalain 80 ja 81 §:issä mainitut pakolliset ja harkinnanvaraiset poissulkuperusteet, joiden avulla varmistetaan mm. ettei tarjoajayritystä tai sen johtohenkilöitä ole tuomittu esimerkiksi talousrikoksista ja ettei tarjoaja ole konkurssissa. Pakollisista ja harkinnanvaraisista poissulkuperusteista on oma osionsa [Kideven hankintaoppaassa](#).

Jos hankinta ylittää EU-kynnysarvon, on soveltuvuutta selvitetessä käytettävä määrämuotoista lomaketta, yhteistä eurooppalaista hankinta-asiakirjaa (ESPD). Sen käyttö on mahdollista – mutta ei pakollista – myös kansallisissa hankinnoissa. Usein kuitenkin ESPD on varsinkin tarjoajien puolella koettu hieman vaikea selkoiseksi ja tämän vuoksi voikin olla yksinkertaisempaa käyttää kansallisissa

hankinnoissa vapaamuotoista lomaketta, jossa tarjoajalta kysytään soveltuvuusvaatimuksiin liittyvät seikat.

Pohdittaessa yrittäjille asetettavia soveltuvuusvaatimuksia on huomioitava, että vaatimusten on oltava hankintalain periaatteiden mukaisesti syrjimättömiä, suhteellisia, tasapuolisia ja avoimia. Periaatteiden vaikutus käytännössä näkyy esimerkiksi siinä, että suhteellisuusperiaatteen mukaisesti kuljetuspalvelu yritykseltä tuskin voidaan vaatia referenssejä kovin monenlaisesta muusta toiminnasta kuin kuljetuspalveluiden toimittamisesta.

Hankintayksikön on myös tärkeää huomioida, että mitä tiukemmat soveltuvuusvaatimukset asetetaan, sitä harvempi yritys todennäköisesti pystyy osallistumaan hankintamenettelyyn. Lieneekin useimmissa tapauksissa hyödyllisintä asettaa soveltuvuusvaatimukset tasolle, joka varmistaa tarjoajan riittävän osaamis- ja resurssitason, mutta ei vaadi mitään ”ylimääräistä”.

Mahdollisen liikevaihtovaatimuksen osalta on vielä syytä todeta, että hankintalain 85 §:n 2 momentin mukaan ehdokailta ja tarjoajilta vaadittava vuotuinen vähimmäisliikevaihto saa olla enintään kaksi kertaa hankintasopimuksen ennakoidun arvon suuruinen. Vain perustellusta syystä vähimmäisliikevaihtoa koskeva vaatimus voi olla tätä korkeampi. Mikäli korkeampaa vähimmäisliikevaihtorajaa käytetään, on vaatimus perusteltava tarjouspyynnössä tai hankintapäätöksessä.

4.2.3 Vähimmäisvaatimusten määrittäminen – mitä saa edellyttää ja mitä ei?

Vähimmäisvaatimukset puolestaan kohdistuvat tarjottavaan palveluun (tai tavaraan).

Kuljetuspalveluhankinnoissa tyypillisiä vähimmäisvaatimuksia ovat esimerkiksi kuljetuskalustolle ja kuljettajille asetettavat vaatimukset, jotka varmistavat palveluiden lainmukaisuuden, turvallisuuden ja riittävän korkean laadun. Lisäksi kuljetuspalvelukohtaisesti on hyvä miettiä, vaaditaanko tarjoajilta jonkinlaisia teknisiä järjestelmiä⁴, joiden avulla hankintayksikkö voi saada tieto kuljetuspalvelun sisällöstä esimerkiksi päivä, viikko tai kuukausitasolla.

Myös hankinnan kohteen vähimmäisvaatimusten määrittelyssä on huomioitava hankinnoissa noudatettavat yleiset periaatteet, avoimuus, syrjimättömyys, tasapuolisuus ja suhteellisuus. Toisin sanoen vaatimukset on kuvattava yksiselitteisesti ja vaatimuksina voidaan esittää vain sellaisia seikkoja, joilla on todellista merkitystä tuotettavan palvelun toteuttamisen kannalta.

Esimerkiksi vaatimus kuljettajan ”hyvästä ammattitaidosta” ei täytä avoimuusvaatimusta, sillä sen sisältö voidaan tulkita useilla eri tavoilla. Sen sijaan vaatimus jonkin tietyn ammattitutkinnon suorittamisesta kertoo tarjoajalle suoraan, ketkä työntekijät täyttävät hankintayksikön vaatimukset.

4.2.4 Vertailukriteerien laatiminen

Vertailukriteereillä tarkoitetaan niitä päätöksentekoperusteita, joiden perusteella hankintayksikkö valitsee tarjoajan kuljetuspalveluiden toteuttajaksi. Yksinkertaisimmillaan tämä tarkoittaa sitä, että vertailukriteeriksi valitaan ainoastaan hintaperuste, jolloin edullisimman vähimmäisvaatimukset täyttävän tarjouksen tehnyt tarjoaja valitaan palveluntuottajaksi. Usein kuitenkin hankinnoissa

⁴ Esimerkiksi ajoneuvon seurantajärjestelmä tai lippu- ja maksujärjestelmä.

käytetään hinta-laatusuhdetta, jolloin valintapisteistä osa annetaan hinnan perusteella ja osa laatutekijöiden.

Hintavertailussa käytetään termiä **vertailuhinta**, joka useimmissa tapauksissa koostuu eri osatekijöistä, jotka lasketaan yhteen erilaisia painotuksia käyttäen. Vertailuhinta on siis se lopullinen luku, jonka perusteella tarjoajat saavat hintapisteensä. Vertailuhinnat ovat tavanomaista suhteuttaa toisiinsa siten, että alimman vertailuhinnan tarjonnut tarjoaja saa täydet hintapisteet ja muut tarjoajat pisteitä suhteessa tähän hintaan (ks. esimerkki).

Esimerkki:

Hinta max. 50 pistettä ja laatu max. 50 pistettä

	Tarjoaja A	Tarjoaja B
Vertailuhinta	300 000 €	340 000 €
Hintapisteet	$50 * \frac{300000}{300000} = 50$	$50 * \frac{300000}{340000} \approx 44,12$
Laatupisteet	44	48
Yhteispisteet	50 + 44 = 94	44,12 + 48 = 92,12

Hankintailmoituksessa on ilmoitettava, mitä perusteita palveluntuottajan valinnassa käytetään ja tarjouspyyntöasiakirjoissa on kerrottava tarkasti ja yksiselitteisesti, kuinka tarjousvertailu suoritetaan. Tarjoajien on kyettävä tarjouspyyntömateriaalin avulla ymmärtämään, mistä niiden saamat laatu- ja hintapisteet konkreettisesti muodostuvat.

Onkin suositeltavaa käyttää mahdollisimman konkreettisia laatupisteiden perusteita niiltä osin kuin mahdollista. Tällaisista esimerkkejä ovat esimerkiksi ajoneuvojen päästöluokitusten pisteytykset. Sen sijaan esimerkiksi erilaisten kirjallisten palvelusuunnitelmien pisteyttäminen yksiselitteisesti siten, että kaikki tarjoajat olisivat samaa mieltä pisteiden oikeutuksesta, on vaikeampaa. Mikäli tällaisia erilaisia palvelu- tai muita suunnitelmia päädytään käyttämään vertailussa, on tärkeää, että pisteytyksen perusteet on avattu selkeästi tarjouspyyntöasiakirjoissa.

Esimerkki:

Palvelusuunnitelmassa on kuvattava seuraavat asiat:

- *kuljettajien ammattitaidon ylläpito*
- *varautuminen erilaisiin ongelmatilanteisiin*
- *asiakaspalautteen käsittely*
- *[jne.]*

Pisteytys:

5 pistettä saa tarjoaja, joka on käsitellyt kaikki vaaditut seikat ja tunnistanut myös muita palvelun laadun kannalta olennaisia seikkoja. Tarjoajan toiminnan laatu- ja palveluajattelu on tuotu konkreettisin esimerkein esille palvelusuunnitelmassa. Suunnitelma on kirjoitettu selkeällä ja huolitellulla suomen kielellä.

3 pistettä saa tarjoaja, joka on jättänyt käsittelemättä enintään yhden hankintayksikön palvelusuunnitelmassa edellyttämistä seikoista tai korkeintaan yksi seikka on käsitelty niin pintapuolisesti, ettei sen voida katsoa tuovan lisäarvoa suunnitelmalle. Suunnitelmassa on tuotu ainakin joitain konkreettisia esimerkkejä siitä, miten laatu- ja palveluajattelu näkyy päivittäisessä toiminnassa.

1 pisteen saa tarjoaja, jonka palvelusuunnitelmassa on jätetty käsittelemättä enemmän kuin yksi hankintayksikön edellyttämistä seikoista taikka useampi kuin yksi yllälistatuista seikoista on käsitelty niin pintapuolisesti, ettei sen voida katsoa tuovan lisäarvoa suunnitelmalle. Konkreettisia esimerkkejä laatu- ja palveluajattelun näkymisestä päivittäisessä yritystoiminnassa ei ole avattu. Suunnitelman kieliasussa saattaa olla puutteita, jotka haittaavat ymmärtämistä tai mahdollistavat monitulkintaisuuden.

0 pistettä saa tarjoaja, jonka palvelusuunnitelma on vain sisällöltään niin hajanainen ja puutteellinen taikka kieliasultaan niin epäselvä, ettei sen voida katsoa lisäävän hankintayksikön ymmärrystä siitä, kuinka tarjoaja edistää laatu-/palveluajattelua päivittäisessä toiminnassaan.

5 Hankintasopimus

5.1 Sopimuksen kesto

Kuljetuspalvelusopimukset on tavanomaisesti solmittu määräaikaaisesti muutaman vuoden voimassaoloajaksi. Liian pitkien sopimuskausien tarjoaminen voi vaikuttaa tarjoamishalua alentavasti, kun tarjoaja joutuu sitoutumaan muuttumattomiin sopimusehtoihin. Lisäksi pitkät sopimuskaudet lukitsevat markkinaolosuhteet, mikä heikentää kilpailua ja koituu lopulta sekä yrittäjien että asiakkaiden tappioksi.

Palvelut on myös mahdollista kilpailuttaa myös sopimusmallilla, joka on aluksi voimassa tietyn määräajan ja tämän jälkeen toistaiseksi. Toistaiseksi voimassa olevalla sopimuskaudella on sovittava irtisanomisajasta, joka on molempien sopijapuolten käytössä. Irtisanomisaikaa asetettaessa on otettava huomioon uusien kuljetuspalveluiden kilpailuttamiseen kuluva aika.

Mikäli palvelut on kilpailutettu sopimusmallilla, joka on aluksi voimassa tietyn määräajan ja tämän jälkeen tähän sisältyy optiomahdollisuus, on suositeltavaa, että option käyttäminen on hankintayksikön päätettävissä.

5.2 Hinta- ja maksuehdot

Hankintasopimuksissa yleisesti käytettävät hinnanmuutosehdot eivät välttämättä sovellu sellaisenaan kuljetuspalveluissa käytettäväksi. Johtuen mm. polttoaineiden nopeista ja toisinaan suuristakin hinnanmuutoksista, on usein kannattavaa suunnitella hinnoittelu siten, että hinnoittelu mahdollistaa tällaisten nopeasti muuttuvien kulujen huomioon ottamisen.

Esimerkiksi kuljetusalalla yleisesti käytössä olevat taksiliikenteen kustannusindeksi ja linja-autoliikenteen kustannusindeksi ottavat isolla painoarvolla huomioon polttoaineiden hinnankehityksen. Kun hinnoittelussa käytetään indeksiä ja sitä sovitaan tarkastettavan esimerkiksi kolmen tai kuuden kuukauden välein, palveluntarjoaja voi luottaa siihen, että maksettava korvaus elää nopeastikin muuttuvan markkinatilanteen mukana.

HUOM! Sopimukseen on indeksiehtojen osalta syytä lisätä maininta siitä, että indeksin seuraaminen ja laskutusperusteen päivittäminen on palveluntuottajan vastuulla. Kunnilla ja kuntayhtymillä on samanaikaisesti käynnissä monien eri alojen sopimuksia, eikä ole tarkoituksenmukaista, että hankintayksiköiden työntekijät seuraisivat reaaliajassa kaikkien eri alojen indeksien kehitystä.

Hinnoittelutapa, joka huomioi kuljetusyrittäjien tilanteen koetaan reiluksi ja kannustaa tarjoamaan, kun kuljetusyrittäjien kulurakenteen kannalta merkittävä epävarmuustekijä on otettu huomioon hinnoittelumallissa. Lisäksi ottamalla huomioon polttoaineen kulutukseen perustuvan tekijän hankintayksikkö kannustaa tarjoajia vähäpäästöisen kaluston käyttämiseen palvelun tarjonnassa.

Hinnoittelun laatimisessa on myös syytä ilmoittaa selkeästi se, mitä kaikkia kuluja palveluntuottaja voi hankintayksiköltä veloittaa. Tavallisesti hankinta-asiakirjoissa on lueteltu hinnoittelun kaikki eri komponentit ja erikseen ilmoitettu, ettei palveluntuottajalla ole oikeutta laskuttaa tilaajalta muita kuluja (esim. erilaiset laskutuslisät).

5.3 Ongelmiin varautuminen

Kuljetuspalveluiden toteutuminen kaikissa olosuhteissa on välttämätöntä, joten hankintasopimuksen laatimisessa on varauduttava myös yllättäviin tilanteisiin, joissa normaali palvelun järjestäminen on jostakin syystä estynyt. Esimerkkinä voidaan käyttää tilannetta, jossa työvuoroon suunniteltu kuljettaja sairastuu tai auto ei olekaan käyttökunnossa.

Lähtökohdaksi on sopimussuunnittelussa otettava, että hankintayksikölle ei aiheudu ylimääräisiä kustannuksia tilanteista, joissa palvelun normaali suorittaminen on estynyt. Sopimukseen voidaan esimerkiksi ottaa ehto, jonka mukaan on palveluntuottajan vastuulla hankkia omalla kustannuksellaan korvaava kuljetus. Asiassa on otettava huomioon myös se, että korvaavan kuljetuksen on laadultaan vastattava alkuperäistä, eli esimerkiksi jos kuljetettavat koululaiset on saatava määränpäähensä yhtäaikaaisesti, korvaavan ajoneuvon on oltava paikkamäärältään yhtä suuri kuin korvattava, tai kuljetus hoidetaan samanaikaisesti useammalla pienemmällä ajoneuvolla.

Mikäli korvaavan kuljetuksen hankkiminen ei palveluntuottajalta jostakin syystä onnistu, on syytä sopia myös siitä, että palveluntuottajan on korvattava täysimääräisesti kulut, jotka kunnalle aiheutuvat korvaavan palvelun tilapäisestä järjestämisestä tilanteessa, jossa palveluntuottaja on estynyt kuljetuksen järjestämisestä.

Mikäli kuljetuksen järjestämisen ongelmia ei saada korjattua korvaavilla kyydeillä laisinkaan tai kyydit myöhästyvät merkittävästi, voidaan sopimukseen ottaa määräykset sopimussakoista, jotka tulevat palveluntuottajan maksettavaksi.

Tyypillistä on järjestää myöhästymissakot esimerkiksi siten, että sopimussakkoa syntyy X € jos kyyti on myöhässä vähintään 20 minuuttia ja tämän jälkeen sakko summa kasvaa esimerkiksi kymmenen minuutin portaittain. Myös toistuvat pienemmät myöhästymiset voidaan sanktioida siten, että jos tarkastelujaksolla (esim. 6 kuukautta) on syntynyt yli 10 minuutin myöhästymisiä jokin tietty yhteenlaskettu määrä, annetaan palvelun tilaajalle tästä hyvitystä laskussa.

Ongelmiin varautuminen tällä tavoin edistää myös sitä, että palveluntuottajayrityksellä on itselläänkin käytössä jonkinlainen ”reservijärjestelmä” kun on tiedossa, että ongelmatilanteet aiheuttavat sille ylimääräisiä kustannuksia.

Ongelmatilanteisiin on myös syytä varautua sopimalla tiedonkulusta. Esimerkiksi kuljettajilla on syytä olla tiedossa selkeästi se, kenelle mahdollisesta myöhästymisestä ilmoitetaan. Tiedonkulusta on myös huolehdittava tästä eteenpäin niin, että palvelun loppukäyttäjät pystyvät tiedottamaan ajantasaisesti ja joustavasti.

5.4 Reklamaatiot

Sopimuksessa on kuvattava selkeästi reklamaatiomenettely, jota noudatetaan, mikäli palveluntuottajan toiminnassa havaitaan puutteita. Jos reklamaation tekemisestä ei sopimuksessa ole sovittu toisin, on se tehtävä **todisteellisesti (kirjallisesti) ja kohtuullisessa ajassa**; pääsääntöisesti 1–2 viikon sisällä havaitusta rikkomuksesta.

Reklamaation sisältö:

- **Kirjallinen** (ei aina pakollinen, mutta vahvasti suositeltava, suullisten reklamaatioiden näyttöongelmat)
- Mitä sopimusta reklamaatio koskee (tausta ja osapuolet)
- Mitä tietystä suoritteesta on sovittu ja miten suorite poikkeaa sovitusta
- Sopimusrikkomuksesta aiheutuneet seuraamukset
- Vaatimukset, vaatimusten yksilöinti ja perusteet (esim. sopimussakon suorittaminen tai hinnanalennus)
- **Syytä pyytää vastaanottokuittaus, mikäli toimitetaan sähköpostitse**

5.5 Sopimuksen päättämisehdot

Suomalaisessa sopimusoikeudessa on pääsääntöisesti kolme erilaista sopimuksen päättymistapaa:

- 1) Määräaikaisen sopimuksen päättymisen sopimuskauden lopussa
- 2) Toistaiseksi voimassa olevan sopimuksen irtisanominen noudattaen sopimuksessa sovittua irtisanomisaikaa
- 3) Sopimuksen purkaminen välittömin vaikutuksin (tai irtisanomisaikaa lyhyemmällä ajalla)

Irtisanomiselle ei toistaiseksi voimassa olevalla sopimuskaudella tarvita erityisiä perusteita, mutta sen sijaan sopimuksen purkamisessa on kyse poikkeuksellisesta menettelystä, jonka avulla purkava sopijaosapuoli päättää sopimuskauden *olennaisen sopimusrikkomuksen* perusteella. Usein purkamistilanteissa on kyse niin vakavista virheistä/laiminlyönneistä, että myös vahingonkorvaus tulee kyseeseen.

Monesti sopimuksissa on erikseen määritelty tiettyjä tilanteita, jotka oikeuttavat sopimuksen purkamiseen. Esimerkiksi [JYSE 2014 Palvelut -vakioehdoissa](#) purkamisesta on kohdassa 13.6 sovittu seuraavaa:

”Kumpikin sopijapuoli saa purkaa sopimuksen kokonaan tai osittain, jos toinen sopijapuoli on olennaisesti rikkonut sopimusvelvoitteitaan tai on ilmeistä, että olennainen sopimusrikkomus tulee tapahtumaan. Olennaisena sopimusrikkomuksena pidetään muun muassa sitä, ettei palvelu vastaa sovittua ja virhe tai siitä tilaajalle aiheutuneet seuraukset ovat vähäistä suurempia eikä virhettä tilaajan huomautuksesta huolimatta viipymättä korjata tai virheet ovat toistuvia. Olennaisena sopimusrikkomuksena pidetään myös sitä, että sopijapuoli on olennaisesti viivästynyt suorituksessaan tai viivästykset ovat toistuvia.”

6 Sopimusseuranta

Sopimuksen allekirjoituksen jälkeen on hyvä huomata, ettei sopimuspaperi itsessään takaa vielä kaiken siinä sovitun toteutumista. Hyvin toimivassa sopimussuhteessa sopimus toimii ohje- ja muistikirjana palveluntuottajan ja hankintayksikön välillä.

Jos esimerkiksi on sovittu mahdollisuuksista optiokausiin, on niiden käyttämisestä pääsääntöisesti ilmoitettava sovitussa aikaikkunassa ennen optiokauden alkua. Kun tämän kaltaiset päivämäärät on molempien osapuolten osalta laitettu muistiin sopimussuhde säilyy vuorovaikutteisena ja myös palvelun laatua tulee seurattua tasaisin väliajoin.

Samoin erilaisten poikkeamien, kuten myöhästymisten säännönmukainen kirjaaminen muistiin mahdollistaa sen, että mikäli toistuvista sopimusrikkomuksista on sovittu saatavan hinnanalennusta, näin myös käytännössä on mahdollista tehdä. Palveluntuottaja tuskin oma-aloitteisesti lähettää alennettua laskua, jos hänelle ei ole päivämäärin ja kellonajoin osoitettu, milloin ja millä tapaa palvelu on ollut puutteellista. Tietenkin on tärkeää, että tällaiset asiat on nostettu esille jo niiden tapahtumahetkellä, sopimuksessa sovitun reklamaatioprosessin kautta, ei vasta silloin kun on laskun aika.

Sopimusseurannan onnistumiseksi on tärkeää nimetä organisaatiosta henkilö, jonka vastuulla on tehdä sopimuskauden aikana tehdyistä valvontatoimista ja mahdollisista laatu-poikkeamista dokumentaatio. Tämän nimetyn henkilön on tärkeää seurata sopimuksesta erityisesti seuraavia asioita:

- Henkilövaihdokset
- Tehdyt reklamaatiot
- Sisältömuutokset
- Hinnanmuutokset (Esim. onko palveluntuottaja laskenut indeksimuutosten vaikutuksen hintaan oikein)
- Asiakastyytyväisyys (mahdollinen kysely, asiakkailta tulleet reklamaatiot)
- Laskutuksen oikeellisuus