

**Joukkoliikenteen  
energiatehokkuussopimus  
Vuosiraportti 2015**

**Vesa Peltola, Motiva Oy**

## Sisällysluettelo

<b>1</b>	<b>TAUSTAA.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Bussiliikenne .....</b>	<b>1</b>
2.1	Tavoitteet .....	1
2.2	Sopimuksen kattavuus .....	3
2.3	Energiankulutus ja energiatehokkuustoimenpiteet.....	4
2.4	Ympäristöjärjestelmien käyttö .....	4
<b>3</b>	<b>Rautatieliikenne.....</b>	<b>5</b>
3.1	Sopimuksen kattavuus .....	5
3.2	Energiankulutus ja energiatehokkuustoimenpiteet.....	5
3.3	Ympäristöjärjestelmien käyttö .....	5
<b>4</b>	<b>Kuljetusten tilaajien toiminta .....</b>	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Sopimusosapuolten toimenpiteet .....</b>	<b>6</b>
<b>6</b>	<b>Sopimustoiminnan väliarviointi .....</b>	<b>7</b>
<b>7</b>	<b>Yhteenveto ja suositukset .....</b>	<b>8</b>

# 1 TAUSTAA

Joukkoliikenteen energiatehokkuussopimus allekirjoitettiin elokuussa 2008. Sopimus kattaa bussi-, metro-, raitiovaunu- ja rautatieliikenteen ja sen sopijaosapuolia ovat Linja-autoliitto (LAL) ry, Paikallisliikenneliitto (PLL) ry, VR Yhtymä, liikenne- ja viestintäministeriö (LVM), työ- ja elinkeinoministeriö (TEM) ja ympäristöministeriö (YM). LVM on siirtänyt vastuullaan olevan toimeenpanotyön Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille, joka on tilannut Motiva Oy:ltä hallinnointipalveluja (liittymisen tuki, seuranta ja raportointi) sekä jonkin verran viestintää.

Sopimukseen liittyminen tehdään osittain sähköisesti. Perustietojen tallentamisen jälkeen seurantajärjestelmä lähettää automaattisesti yrityksen sähköpostiin esitäytetyn liittymisasiakirjan, jonka allekirjoitetut versiot lähetetään järjestelmän ylläpitäjälle (Motiva) tarkastettavaksi. Tarkastuksessa selvitetään, onko yritys olemassa (y-tunnus) ja toimiiko se sopimukseen kuuluvalla päätoimialalla (lähde: Yritystietojärjestelmä YTJ).

Tarkastamisen jälkeen Motivan yhteyshenkilö allekirjoittaa kappaleet, lähettää toisen kappaleen takaisin yritykselle ja aktivoi yrityksen tietojärjestelmän käyttäjäksi. Menettely eroaa Tavarankuljetusten ja logistiikan energiatehokkuussopimuksesta, johon liittyminen tehdään täysin sähköisesti.

Vuoden 2014 aikana tarkastuskäytäntö muuttui hieman, kun myös tilausliikenneyritykset saattoivat liittyä sopimukseen. Muutos johtui lähinnä siitä, että eräissä julkisten kuljetushankintojen tarjouspyynnöissä (esimerkiksi koululaiskuljetukset) alettiin jollain tapaa edellyttää sopimukseen kuulumista. Tämä lisäsi tilausliikenneyritysten kiinnostusta liittyä sopimukseen. Edellä mainitusta syystä niiden rajaaminen pois liittymään oikeutettujen yritysten joukosta olisi voinut johtaa epäoikeudenmukaisiin tilanteisiin tarjousten vertailuvaiheessa. Sopimusjohtoryhmä päätti tammikuussa 2014 hyväksyä myös taksiyritysten liittymisen sopimukseen.

Rautatiekuljetukset ovat liittyneet sopimukseen VR Yhtymän (ent. VR Osakeyhtiö) allekirjoitettua sopimuksen. Rautatiekuljetusten energiankulutusta seurataan VTT:n LIPASTO/RAILI-järjestelmällä.

Lisätietoa energiatehokkuussopimuksista:

<http://www.energiatehokkuussopimukset.fi/fi/sopimusalat/liikenne/joukkoliikenne/> tai  
<http://www.trafi.fi/tieliikenne/ammattiliikenne/energiatehokkuussopimukset/joukkoliikenne> )

## 2 Bussiliikenne

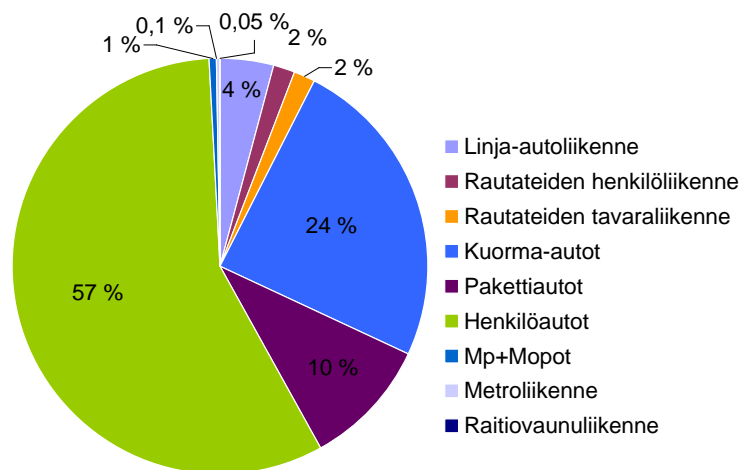
### 2.1 Tavoitteet

Joukkoliikenteen energiatehokkuussopimuksen määrällisenä tavoitteena on saada vähintään 80 % joukkoliikenteestä kuulumaan tämän sopimuksen piiriin vuoteen 2016 mennessä. Bussiliikenteen 80 % tavoite vastasi vuoden 2007 tilanteen mukaan laskettuna noin 9 200 autoa (vuoden 2007 lopulla rekisterissä oli yhteensä 11 543 linja-autoa). Bussimäärä on noussut viime vuosina hieman. Vuoden 2015 lopulla lii-

kennekäytössä oli 12 455 linja-autoa, joista luvanvaraisessa liikenteessä oli 10 642 linja-autoa. Luvanvaraisten autojen mukaan laskettuna kattavuustavoitteeksi tulisi 8 514 autoa, mikä vastaa paremmin sopimuksen hengen mukaista tavoitetta.

Kun energiapalveludirektiivin kansallinen energiansäästötaavoite jaetaan direktiivin soveltamisalaan kuuluvien toimialojen kesken niiden energiankulutuksen suhteessa, edustaa koko henkilö- ja tavaraliikenteen toimialan osuus vuosittain keskimäärin lähes neljännestä (keskimäärin 472 GWh/a, 4 250 GWh/9a), asetetusta kansallisesta yhdeksän prosentin energiansäästötaavoitteesta (keskimäärin 1 977 GWh/a ja 17,8 TWh/9a) kaudella 2008–2016.

Kuvassa 1 on esitetty Suomen koko tieliikenteen 4,25 TWh laskennallisen säästötaavoitteen prosentuaalinen jakautuminen eri liikennemuodoille niiden energiankäytön suhteessa. Laskennallisuus johtuu siitä, että energiapalveludirektiivin 17,8 TWh säästötaavoitetta ei ole virallisesti jaettu eri sektoreille: liikenteelle laskettu 4,25 TWh osuus on 24 % energiapalveludirektiivin piiriin kuuluvasta energiankulutuksesta laskenta-ajankohtana (vuosien 2001–05 keskiarvo).



*Kuva 1: Liikenteen laskennallisen säästötaavoitteen (4,25 TWh) prosentuaalinen jakautuminen liikennemuodoille näiden energiankäytön suhteessa.*

Joukkoliikenteen osuus säästötaavoitteesta on keskimäärin noin 28 GWh/a ja 254 GWh/9a kaudella 2008–2016. Vuositason tavoitteesta linja-autoliikenteen osuus on 19,2 GWh/a (68 %), rautateiden henkilöliikenteen 8,3 GWh/a (29 %), metroliikenteen 0,42 GWh/a (2 %) ja raitiovaunuliikenteen 0,23 GWh/a (1 %). Bussiliikenteen energiansäästötaavoite vastaa sopimuskaudella yhteensä noin 19 miljoonaa litraa dieselöljyä (n. 2,1 milj. litraa/vuosi).

Joukkoliikenteen ohjeelliseksi energiansäästötaavoitteeksi asetetaan 9 prosentin energiansäästö eli 254 GWh kaudella 2008–2016. Toimialan tavoitteen saavuttaminen edellyttää, että kukin sopimusjärjestelmään liittyvä yritys asettaa vähintään 9 prosentin ohjeellisen energiansäästötaavoitteen kaudelle 2008–2016 laskettuna vertailujakson 2001–2005 kulutuksesta.

Koska yrityksen energiankäyttö voi lisääntyä liiketoiminnan kasvun takia, energiankulutuksen ei siten edellytetä olevan vuonna 2016 määrällisesti 9 % alhaisempi kuin vertailujaksolla.

Energiansäästö- ja tehokkuustavoitteen arvioinnissa pyritään ottamaan huomioon myös varhaisten toimenpiteiden vaikutus. Edellytyksenä ns. varhaistoimien eli ennen vuotta 2008 tehtyjen energiatehokkuutta parantavien toimien hyväksymiselle säästö tavoitteen saavuttamisen laskennassa vuonna 2016 tai välitavoitevuosina on se, että niiden säästövaikutus on edelleen voimassa ko. tarkasteluvuonna. Vuonna 2016 olevaan tavoitteeseen voidaan siis laskea hyväksi vain ne toimet, joiden säästövaikutus on silloin vielä voimassa.

Sopimuksen yhtenä tavoitteena on myös saada sopimukseen liittyneet yritykset ottamaan mahdollisuuksien mukaan käyttöön ympäristöjärjestelmiä.

## **2.2 Sopimuksen kattavuus**

Joukkoliikenteen energiatehokkuussopimukseen oli vuoden 2015 lopulla liittynyt yhteensä 26 bussiyritystä ja VR Yhtymä (v. 2014: 22 yritystä). Bussiyhtiöistä viisi on Pohjolan Matka Oy:n tytäryhtiöitä. Yksi vuonna 2013 liittynyt bussiyhtiö oli poistunut vuoden 2014 aikana sopimuksesta. Vuoden 2015 aikana sopimukseen liittyi 4 yritystä, joista 2 oli tilausliikenneyrityksiä. Yhteensä sopimukseen on liittynyt 8 tilausliikenneyritystä, loput ovat bussiyrityksiä.

Liittyneillä linja-autoyrityksillä oli seurantajärjestelmään tallennettuna vuoden 2015 (2014) lopulla 859 (920) autoa. Määrä on 8,1 % kokonaistavoitteesta käytettäessä luvanvaraisessa liikenteessä olevien linja-autojen kokonaismäärää vuoden 2015 lopussa. Joukkoliikenteen energiatehokkuussopimuksessa ei ole yritysmäärätavoitteita, kuten Tavarankuljetusten ja logistiikan energiatehokkuussopimuksessa.

Aktiivisten eli suoritettuja sopimuksen mukaisesti tallentavien yritysten määrä oli vastaavasti 7 (11) ja aktiivista ajokalustoa 509 (579) autoa. Määrä oli 4,8 % tavoitteesta luvanvaraisessa liikenteessä olleiden linja-autojen määrästä laskettuna. Määrä on laskenut edellisvuodesta.

Suurin osa tallennetusta suoritettiedosta on ns. könttäsyöttötietoa (vain vuoden kokonaiskilometrit, -litrat ja vapaaehtoisesti henkilökilometrit). Energiatehokkuuden seurantaan könttäsyöttötietoa ei sellaisenaan juuri voi käyttää, vaan se kuvaa lähinnä sopimuksen kattavuutta energiankäytöllä mitattuna.

Taulukossa 1 on esitetty sopimuksen kattavuuden kehitys sopimuskaudella 2008–15.

Taulukko 1. Joukkoliikenteen energiatehokkuussopimukseen liittyneet bussiyrietykset

Vuosi	Bussiyrietykset		Autot	
	Aktiiviset	Yhteensä	Aktiiviset	Yhteensä
2008	0	0	0	249
2009	1	1	1	266
2010	1	12	65	459
2011	4	14	94	407
2012	10	16	451	795
2013	10	18	225	739
2014	11	22	579	920
2015	7	26	509	859

### 2.3 Energiankulutus ja energiatehokkuustoimenpiteet

Vuodelta 2015 (2014) seurantajärjestelmään on tallennettu yhteensä 9 631 918 (12 177 746) litraa, joka vastaa 0,096 (0,122) TWh energiakulutusta.

Energiatehokkuustoimenpiteitä on raportoitu alle kolmelta bussiyrietykseltä, joten yhteenvertotietoja ei esitetä. Energiansäästöjä ei ole voitu arvioida, koska toimenpiteiden laskentamalli puuttuu.

### 2.4 Ympäristöjärjestelmien käyttö

Bussiyhtiöiden käyttämistä ympäristöjärjestelmistä ei ole käytettävissä tuoretta seurantatietoa. Linja-autoliitosta tätä vuosiraporttia varten saadun arvion mukaan kymmenkunta yritystä on ottanut käyttöön ympäristö-/laatuja järjestelmiä. Määrä ei ole juuri muuttunut viime vuosina.

## 3 Rautatieliikenne

### 3.1 Sopimuksen kattavuus

Rautatiekuljetukset ovat kokonaisuudessaan energiatehokkuussopimuksen piirissä.

### 3.2 Energiankulutus ja energiatehokkuustoimenpiteet

Vuonna 2015 (2014) VR:n kalustoon kuului 213 (216) dieselveturia ja 156 (155) sähköveturia. Samoja vetureita käytetään sekä henkilö- että tavaraliikenteessä. Lisäksi käytössä oli 178 sähkömoottorijunaa ja 16 dieselmoottorijunaa.

VR:n matkustajaliikenteen suorite vuonna 2015 (2014) oli yhteensä 76,0 (68,3) miljoonaa matkaa ja 4,1 (3,9) miljardia henkilökilometriä. Matkustajaliikenteessä ajettiin rautateillä yhteensä 35,9 (35,7) milj. km, josta sähkövedolla 33,5 (33,2) milj. km ja dieselvedolla 2,4 (2,5) milj. km. Sähkövedon osuus henkilöliikenteestä oli 93,3 (93,0) %.

Rautatieliikenteen kokonaissähköenergiankulutus oli 629 (642) GWh ja dieselöljyn kokonaiskulutus 26,2 (32,1) miljoonaa litraa.

Rautatiematkustajaliikenne saavutti 9 %:n säästötavoitteen vuonna 2015, jolloin suoritteenkohtainen energiankulutus oli 112 Wh/hkm.

VR Yhtymän henkilöliikenteessä keskeisimpiä energiatehokkuustoimenpiteitä ovat olleet kaluston uusiminen, markkinointikampanjat ja lipputarjoukset sekä kuljettajien ajotapakoulutukset.

### 3.3 Ympäristöjärjestelmien käyttö

Kaikilla VR-konsernin päätoiminnoilla on ISO 14001-standardin mukainen sertifikaatti. Päätoimintoja ovat henkilöliikenne, logistiikka sekä ratojen rakentaminen ja kunnossapito. Konsernin henkilöstöstä noin 90 prosenttia työskentelee sertifioituissa toiminnoissa.

## 4 Kuljetusten tilaajien toiminta

Energiatehokkuussopimusta valmisteltaessa tunnistettiin olennaiseksi menestystekijäksi tarve lisätä tilaajalta tulevia vaatimuksia energiatehokkuuden huomioon ottamiseksi tarjouspyyntökierroksilla. Hankintapäätöksissä energia- ja ympäristöasiat eivät sopimuksen alkuvuosina saaneet juurikaan painoarvoa eikä niiden huomioon ottaminen ollut pakollista. Tilanne muuttui 1.2.2012 voimaan tulleen julkisen sektorin liikennehankintoja koskevan lain ansiosta. Laki velvoittaa julkiset tahot ottamaan henkilökuljetushankinnoissaan huomioon hiilidioksidipäästöjen ja säänneltyjen päästöjen lisäksi energiatehokkuuden.

Julkisiin hankintaorganisaatioihin viestittiin vuoden 2015 aikana energiatehokkuussopimuksesta mm. Motivan hankintapalvelun kautta kannustamalla hyödyntämään energiatehokkuussopimukseen kuulumista kriteerinä ([www.motivanhankintapalvelu.fi/tietopankki/joukkoliikenne/](http://www.motivanhankintapalvelu.fi/tietopankki/joukkoliikenne/)). Hankintapalvelun ai-

neistoon on laadittu tarjouspyyntöä ja kuljetussopimusta varten esimerkkilauseet, joita tilaaja voi halutessaan käyttää.

Edellä mainitun lain uskottiin vauhdittavan joukkoliikenteen energiatehokkuussopimusten suosiota vuodesta 2012 eteenpäin. Näin ei kuitenkaan ole käynyt, vaan tilaajien kiinnostus liikenteen energiatehokkuussopimuksiin on ollut varsin vähäistä myös vuonna 2015. Osasyynä tähän lienee se, etteivät tilaajat edelleenkään tunne riittävästi energiatehokkuussopimusta. Tilaajien laimea kiinnostus on epäilemättä heijastunut myös bussiyritysten kiinnostukseen sopimusta kohtaan.

## 5 Sopimusosapuolten toimenpiteet

Sopimuksen toimeenpanoon on vuonna 2015 kuulunut seuraavat tehtävät:

- LVM: sopimusjohtoryhmän puheenjohtajuus
- TEM: sopimusjohtoryhmän jäsenyys
- YM: sopimusjohtoryhmän jäsenyys
- LAL: sopimusjohtoryhmän jäsenyys, jäsenyritysten kannustaminen liittymään energiatehokkuussopimukseen
- PLL: sopimusjohtoryhmän jäsenyys
- VR Yhtymä: sopimusjohtoryhmän jäsenyys, energiatehokkuustoimenpiteet (luku 3.2)
- Trafi: sopimuksen toimeenpanovastuu
  - liikenteen energiatehokkuussopimustoiminnan hallinnoinnin ja markkinointiviestinnän vastuutaho (myös henkilöresurssia osoitettu sopimustoiminnan edistämiseen)
  - sopimustoiminnan seuranta (osallistuminen sopimusjohtoryhmän kokouksiin)
  - sopimuksen hallinnointi (alihankinta Motivalta), johon on sisältynyt sopimusjohtoryhmän sihteerisyys, seurantajärjestelmän pääkäyttäjäyys, liittymisprosessin tuki, seuranta ja vuosiraportointi sekä muita pienhköjä erikseen sovittuja tehtäviä.
  - PIHI-pääkäyttäjäyys, vuosiraportointi (tämä raportti), liittymisen tuki
  - PIHI-järjestelmän ylläpito EC Toolsin toimesta ja budjettivaraus pienhköille kehitystoimenpiteille (ei toteutettu v. 2015)
  - PIHI-järjestelmän uuden ilmeen suunnittelu ja viestintäkampanjan valmistelu
  - esiselvitys, jossa kartoitettiin liikenteen energiatehokkuussopimusten nykytilaa ja mahdollisia etenemisvaihtoehtoja (ks. luku 6)

Paikallisliikenneliitto on nykyään lähinnä tilaajaliitto, joten se ei enää edusta paikallisliikenneyrityksiä energiatehokkuussopimustoiminnassa. Se on kuitenkin sopimusjohtoryhmässä mukana mahdollisena kanavana isoihin tilaajiin päin.

Joukkoliikenteen energiatehokkuussopimuksen tietopankki on toiminut ongelmitta vuoden 2015 aikana. Uusia toiminnallisuuksia ei ole otettu käyttöön.

Jos verrataan Joukkoliikenteen energiatehokkuussopimuksen toimeenpanoa muihin energiatehokkuussopimuksiin, vuoden 2015 resurssija voidaan edelleen luonnehtia vaatimattomiksi. Esimerkiksi Maatalouden energiaohjelmaa varten koulutettiin noin



100 energianeuvojaa, jotka kävivät paikan päällä opastamassa maataloja energiansäästöön (esim. energiasuunnitelma). Myös tukimateriaalia tehtiin runsaasti. Maatalous muistuttaa liikenteen energiatehokkuussopimusten toimintaympäristöä huomattavasti: yksittäiset tilat liittyvät toimialaliittojen neuvottelemaan sopimukseen, tiloja on paljon ja ne ovat erikokoisia.

## 6 Sopimustoiminnan väliarviointi

Energiatehokkuussopimusten jatkosuunnitelmien pohjaksi Trafi käynnisti keväällä 2015 esiselvityksen, jonka tavoitteena oli arvioida liikenteen energiatehokkuussopimustoiminnan nykytilaa ja mahdollisia etenemisvaihtoehtoja. Esiselvitys kattoi sekä joukkoliikenteen että tavarankuljetusten ja logistiikan energiatehokkuussopimukset. Esiselvityksen luonnos valmistui elokuussa ja lopullinen versio syksyllä.

Esiselvityksessä todettiin liikenteen energiatehokkuussopimustoiminnalla olevan runsaasti ongelmia:

- Liikenteen energiatehokkuussopimuksien tunnettuus vaihtelee paljon
  - Joillekin liikenteen alan yrityksille ne ovat hyvinkin tuttuja ja niitä hyödynnetään omassa toiminnassa, mutta toisaalta on yrityksiä, jotka eivät ole koskaan kuulleetkaan niistä.
- Sopivien kannustimien puute
  - Muiden sektoreiden energiatehokkuussopimukseen on alusta alkaen liittynyt mahdollisuus hakea yrityksen energiatehokkuusinvestointeihin energiatukea TEM:n budjetista.
- Tilaajaosapuoli on tähän mennessä vähän hyödyntänyt energiatehokkuussopimuksia kilpailutuksissa.
- Vuosina 2008–2012 sopimuksien kehittymistä hidastivat seurantajärjestelmän hallinnointiin liittyvät ongelmat.
- Yritysten olemassa olevien seurantajärjestelmien ja sertifikaattien vähäinen huomioiminen liikenteen energiatehokkuussopimuksessa.
- Seurantajärjestelmän tietojen oikeellisuudessa ja ajan tasaisuudessa on puutteita.
- Sopimustoiminnan valvonta puuttuu.
- Benchmark edellyttäisi laajempaa ja aktiivisempaa käyttäjäkuntaa.
- Viestintää kaivataan lisää.
- Viestinnässä voitaisiin ottaa nykyistä paremmin huomioon yritystoiminnan käytännön näkökulmia ja tuoda esiin konkreettisia hyötyjä esimerkiksi parhaiden käytäntöjen avulla.

Etenemismuutostehdoiksi esiselvityksessä hahmoteltiin kaksi päätapaa:

1. Nykyistä velvoittavampi energiatehokkuussopimus (”tiukka”), jossa mm. raportoinnin ja velvoitteiden noudattamisen valvonta olisi aiempaa tiukempaa ja joka kytkettäisiin tieliikenteen vastuullisuusmalliin. Malliin kuuluisi myös rahallisia kannustimia.
2. Energiatehokkuustoiminnan edistäminen (”löyhä”), jossa kuljetusyritysten ja tilaajien arvostukset ohjaavat toimintaa. ”Löyhä malli” malli ei juuri sisältäisi velvoitteita vaan olisi pitkälti viestinnällinen.

Esiselvityksen perusteella Trafín johtoryhmä päätti 20.8.2015 kokouksessaan, että tieliikenteen energiatehokkuussopimuksia ei jatketa nykyisen sopimuskauden (2008–2016) päätyttyä. Energiatehokkuustoimintaa edistetään vuodesta 2017 alkaen tieliikenteen vastuullisuusmallin kautta. Liikenteen energiatehokkuussopimukseen jo liittyneitä yrityksiä tuetaan hyödyntämään vastuullisuusmallia. Etenemistapa on lähellä edellä kuvattua ”löyhää” mallia.

Trafín päätöksen johdosta liikenteen energiatehokkuussopimusten sopimusjohtoryhmä totesi kokouksessaan 12.10.2015, että ei ole tarpeen ryhtyä valmistelemaan jatkosopimuksia seuraavalle sopimuskaudelle ja että liikenteen energiatehokkuussopimukset päättyvät 31.12.2016.

## **7 Yhteenveto ja suositukset**

Seuraavassa on esitetty yhteenveto vuoden 2015 tilanteesta. Trafín vuonna 2015 laatima esiselvitys (luku 6) täydentää toteamuksia ja päätelmiä.

1. Energiatehokkuussopimus ei edelleenkään ole herättänyt kiinnostusta bussiyrityksissä.
2. Bussiyritysten suoritustietojen raportointi on liian vähäistä (rautatieliikenteen tiedot on raportoitu).
3. Kuljetusten tilaajat eivät ota energiatehokkuussopimukseen kuulumista juurikaan huomioon tarjouspyyntökierroksilla, mikä voi olla yksi syy bussiyritysten laimeaan kiinnostukseen.
4. Joukkoliikenteen energiatehokkuussopimuksen edistämisen resurssit (markkinointi, viestintä, tukimateriaali ym.) ovat olleet melko vaatimattomat verrattuna muiden alojen sopimukseen. Toisaalta esimerkiksi maatilojen energiaohjelma (MENO) ei hyvistä toimeenpanoresursseista huolimatta myöskään onnistunut saamaan kovin paljon maatiloja liittyyiksi. MENO:n ja liikenteen energiatehokkuussopimusten yhteinen piirre on runsas määrä kooltaan pieniä toimijoita, joille energiatehokkuussopimukseen tai -ohjelmaan liittyminen lienee merkinnyt lisävaivaa ilman tunnistettuja liiketoimintahyötyjä.
5. Joukkoliikenteen energiatehokkuussopimuksen energiansäästövaikutuksia ei ole toistaiseksi mahdollista laskea, koska laskentamalli puuttuu.

6. Seurantajärjestelmä on toiminut hyvin vuoden 2015 aikana (liittyminen, seuranta ja raportointi ollut mahdollista koko ajan), mutta sen käyttö ajoneuvoseurantaan on melko vähäistä.
7. Rautatiekuljetuksissa energiatehokkuussopimuksen tavoitteet on jo nyt saavutettu, mutta tiekuljetuksissa niiden mahdollista saavuttamista ei kyetä todentamaan nykyisellä kattavuudella ja käytettävissä olevilla seurantatiedoilla.

Vuosien 2008–2015 kehityksen perusteella voi päätellä nykyisen kaltaisen energiatehokkuussopimuksen soveltuvan varsin heikosti parantamaan energiatehokkuutta tieliikennesektorilla. Sen vuoksi ainakaan nyky muodossaan sopimuksen jatkaminen ei olisi ollut perusteltavissa. Vuoden 2030 päästövähennystavoitteet edellyttänevät kuitenkin merkittäviä toimia myös tieliikenteen energiatehokkuuden parantamiseksi, joten tarve ammattiliikenteen energiatehokkuuden edistämistyölle kasvaa tulevaisuudessa.

### **Suosituksat jatkotoimenpiteiksi 2016**

1. Joukkoliikenteen energiatehokkuussopimuksen edistämistyötä ei enää jatketa vuonna 2016.
2. Joukkoliikenteen energiatehokkuussopimukseen liittymismahdollisuus poistetaan jo vuoden 2016 aikana.
3. Joukkoliikenteen energiatehokkuussopimuksen seurantajärjestelmää ei enää kehitetä, mutta sen ylläpitoa jatketaan, kunnes vuoden 2016 yritysraportointi on suoritettu ja vuoden 2016 vuosiraportti tehty.
4. Liikenteen energiatehokkuussopimusten hallinnointia jatketaan sopimuskauden loppuun (käyttäjätuki, seuranta, raportointi).
5. Tieliikenteen energiatehokkuuden edistämistyötä jatketaan vaikuttavasti nykyisen energiatehokkuussopimuskauden päättymisen jälkeen. Toimenpiteiden suunnittelussa on järkevää ottaa huomioon liikenteen energiatehokkuussopimuksesta saadut kokemukset.