



Tavarankuljetusten ja logistiikan energiantehokkuussopimus vuosille 2008–2016

1 Sopimuksen osapuolet

Tämän sopimuksen osapuolet ovat liikenne- ja viestintäministeriö (LVM), työ- ja elinkeinoministeriö (TEM), ympäristöministeriö (YM) Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ja sen jäsenyhdistykset (SKAL), Logistiikkayritysten Liitto (LL) ja VR Osakeyhtiö (VR).

2 Yrityksen liittyminen sopimusjärjestelmään

Järjestöjen (SKAL ja LL) yksittäiset jäsenyritykset ja muut halukkaat kuljetusalan yritykset liittyvät sopimusjärjestelmään tilaamalla tunnukset EMISTRA-tietojärjestelmään (verkkosivuilta www.emistra.fi tai www.pkylaatu.fi) tai soittamalla näiden tietojärjestelmien ylläpitäjälle (KH FIN Oy, p. 0207 444 500). Yritykset, jotka ovat ottaneet käyttöön EMISTRAn tai PKY-Laatu-järjestelmän ennen sopimuskauden alkamista, liittyvät sopimusjärjestelmään automaattisesti. KH FIN Oy vastaa siitä, että vanhoja käyttäjiä informoidaan uudesta sopimuskaudesta ja sen sisällöstä tavoitteineen ja velvoitteineen. KH FIN Oy informoi sopimusosapuolia siitä, miten sopimusjärjestelmään liittyneiden yritysten määrä kehittyy.

VR on jo liittynyt osaltaan sopimusjärjestelmään ilmoittamalla halukkuudestaan liittyä tämän energiatehokkuussopimuksen allekirjoittavaksi osapuoleksi. VR:n seuranta- ja raportointityöstä sovitaan erikseen osana EMISTRAn kehittämistä vastaamaan myös rautatieliikenteen tarpeita.

3 Lähtökohdat, perusteet ja määritelmät

Tavarankuljetusten ja logistiikan energiantehokkuussopimuksella jatketaan ja kehitetään käytäntöä, joka aloitettiin 7.9.1999 solmitulla kuorma- ja pakettiautokuljetusten energiansäästösopimuksella. Sopimusta jatkettiin 1.3.2003 solmitulla kuorma- ja pakettiautokuljetusten energiansäästöohjelmalla, joka alun perin oli suunniteltu päättyväksi 31.12.2005, mutta jota osapuolet päättivät jatkaa 31.12.2007 asti.

Nyt solmittavalla sopimuksella pyritään vastaamaan mm. niihin haasteisiin, joita EY:n energian loppukäytön tehokkuutta ja energiapalveluja koskeva direktiivi (2006/32/EY, jatkossa energiapalveludirektiivi) asettaa energiantehokkuuden parantamiselle. Direktiivi edellyttää, että päästökaupan ulkopuolisilla toimialoilla energiatehokkuutta parannetaan keskimäärin prosentti vuodessa ajanjaksolla 2008–2016. Tavoite lasketaan vuosien 2001–2005 keskimääräisestä energiankulutuksesta. Energiatehokkuutta parantamalla vähennetään myös muita ympäristöhaittoja (esim. kasvihuonekaasu-, typenoksidi- ja hiukkaspäästöt).

Sopimuksen osapuolet pyrkivät vastaamaan sopimuksella myös muihin energia- ja ilmastopolitiikan haasteisiin, joissa energiansäästöllä on keskeinen sija. Sopimusosapuolet pyrkivät toteuttamaan sopimukseen kuuluvia toimenpiteitä ja kehittämään sopimusjärjestelmää siten, että siitä tulee vaikuttavuudeltaan normeihin verrattavissa oleva sekä toteutukseltaan joustava energiansäästökeino, jolla ei ole kansainvälisestä kehityksestä poikkeavan verotuksen tai norminannon haitallisia vaikutuksia kilpailukykyyn.

Energiansäästöllä tarkoitetaan tässä sopimuksessa sekä tavarankuljetusten logistiikan että kaluston muun käytön ja ylläpidon energiatehokkuuden parantamista. Energiatehokkuuden parantaminen voi liittyä myös kuljetusyritysten muuhun toimintaan (esim. kiinteistöjen energiatehokkuus).

Energiatehokkuuden parantamisella tarkoitetaan ensisijaisesti kuljetus- ja liikennesuoritteiden ominaiskulutusten sekä niitä tukevien toimintojen energiankulutuksen vähentämistä.

4 Tavoitteet

Tämän sopimuksen tavoitteena on osaltaan varmistaa, että niin kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa asetetut kuin energiapalveludirektiivin mukaiset energiansäästöavoitteet saavutetaan. Sopimukseen liittyneet yritykset toteuttavat sopimuksen mukaisia toimenpiteitä ja raportoivat niistä sekä energiankulutuksestaan EMISTRA- tai PKY-Laatu -järjestelmien kautta.

Sopimuksessa asetetaan sekä määrällisiä että toiminnallisia tavoitteita. Määrälliset tavoitteet on johdettu energiapalveludirektiivin tavoitteista. Toiminnalliset tavoitteet on asetettu tehostamaan ohjelman toteutusta ja seuranta ja näin tukemaan määrällisten tavoitteiden saavuttamista.

Määrälliset tavoitteet

Sopimuksen kattavuus

Tavoitteena on, että maanteiden tavarankuljetusten yrityksistä tai niiden käytössä olevista, luvanvaraiseen ammattiliikenteeseen rekisteröidyistä ajoneuvoista 60 % on liittynyt sopimusjärjestelmään vuoteen 2016 mennessä.

Sopimuksen kattavuutta arvioitaessa toimialan yritysten määrä perustuu Tilastokeskuksen ja SKAL:n laatimaan vuotuisen kannattavuusselvitykseen.

Lisäksi sopimusosapuolet sopivat erillisestä tavoitteesta sopimuskauden kolmelle ensimmäiselle vuodelle. Tästä tavoitteesta sovitaan tarkemmin toimintasuunnitelman (liite 1) toteuttamisen yhteydessä. Toimintasuunnitelman toteutusta ohjaa johtoryhmä (kts. kohta 8).

Energiatehokkuus ja energiansäästö

Tavoitteena on, että sopimuksen piirissä olevan kuljetussuoritteiden energiatehokkuudessa kyetään vuosittain osoittamaan yhden prosentin parannus kaudella 2008–2016. Energiansäästö suhteutetaan kuljetussuoritteiden kehitykseen. Näin ollen energian kulutuksessa pitäisi osoittaa 9 prosentin energiansäästö verrattuna vuosien 2001-2005 keskimääräiseen energiankulutukseen, jos kuljetussuorite (tonnikilometrit) on pysynyt vuoden 2008 tasolla. Energiansäästö- ja tehokkuustavoitteen arvioinnissa pyritään ottamaan huomioon myös varhaisten toimenpiteiden vaikutus.

Toiminnalliset tavoitteet

Energiatehokkuustoimenpiteet ja logistiikka

Yritys sitoutuu energiatehokkuuden jatkuvaan parantamiseen aina, kun se on taloudellisesti, teknisesti sekä turvallisuus- ja ympäristönäkökohdat huomioon ottaen mahdollista. Energiatehokkuuden jatkuva parantaminen edellyttää myös johdon sitoutumista. Yhteiskunta panostaa kuljetusketjujen ja väylästä logistiikan tehostamiseen liikennejärjestelmäsuunnittelun avulla. Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut hallinnonalan virastoille ja laitokselle laadullisen tulostavoitteen siitä, että niiden toiminnassa (ml. väylien kehittäminen) otetaan entistä paremmin huomioon mahdollisuudet parantaa energiatehokkuutta.

Kulutusseuranta

Sopimusjärjestelmään liittyneet yritykset raportoivat polttoaineen kulutustietonsa EMISTRAan/PKY-Laatu-järjestelmään. Jatkossa tavoitteena on, että seurantajärjestelmää kehitettäisiin niin, että polttoaineen kulutuksen kehitystä voidaan arvioida suhteessa kuljetettuihin tonnikilomet-

reihin (tkm). Lisäksi yritykset ja toiminnanharjoittajat pyrkivät mahdollisuuksien mukaan parantamaan energiatehokkuutta muiden toimintojen osalta (esim. rakennukset).

Ympäristöjärjestelmä

Sopimusjärjestelmään liittyneet yritykset ottavat mahdollisuuksien mukaan käyttöönsä joko SKAL:in ympäristöhallintajärjestelmän, PKY-Laatu-järjestelmän tai muun vastaavan ympäristöjohtamisen järjestelmän.

5 Kehityshankkeet sopimuskaudella

Tavarankuljetusten ja logistiikan energiatehokkuussopimuksen sopimusosapuolet (LVM, TEM, YM, SKAL, LL ja VR) ja muut yhteistyökumppanit (esim. AKE, Motiva Oy ja KH FIN Oy) käynnistävät sopimuskaudella kehityshankkeita, joiden avulla tuetaan sopimukselle asetettujen tavoitteiden saavuttamista. Kehityshankkeiden painopisteinä ovat sopimuksen käynnistyessä seuraavat alueet:

- Asiakasyhteistyö eli kuljetusketjujen energiansäästöyön integrointi osaksi elinkeinoelämän energiansäästöyötä
- Kuljetusten energiatehokkuuden parantaminen
- Seurannan ja raportoinnin kehittäminen
 - yrityksissä toteutettujen kuljetuksia koskevien energiatehokkuutta parantavien toimenpiteiden seuranta ja raportointi
 - toteutettujen energiatehokkuustoimenpiteiden vaikutusten arviointi
 - mahdollisuuksien mukaan myös logistiikkayritysten muun kuin kuljetusten energiankäytön ja toteutettujen energiatehokkuustoimenpiteiden seuranta ja raportointi

Painopistealueiden tarkempi sisältö ja eri toimijoille määritellyt tehtävät esitetään tämän sopimuksen liitteenä olevassa toimintasuunnitelmassa (liite 1) sekä käytettävissä olevien energiatehokkuustoimenpiteiden listoissa (liitteet 2 ja 3). Sopimuksen johtoryhmä (kohta 8) voi tarvittaessa täydentää ja lisätä painopistealueiden sekä niiden mukaisten toimenpiteiden määrää sopimuskauden aikana. Kunkin painopistealueen toiminta koostuu yhdestä tai useammasta projektista, joista tehdään mahdollisuuksien mukaan erilliset suunnitelmat. Projektit suositellaan muodostettaviksi toimintapolku-periaatteella niin, että ne ovat mahdollisimman konkreettisia ja tukevat tämän sopimuksen sekä sen mukaisen toimintasuunnitelman tavoitteita. Jokaiselle projektiin osallistuvalla määritellään oma vastuualue, aikataulu ja panostustaso.

Uudessa 4.12.2007 allekirjoitetussa elinkeinoelämän energiatehokkuussopimuksessa on asetettu tavoite siitä, että kuljetuspalveluja tilaavat yritykset pyrkivät puitesopimuksen ja toimialakohtaisten toimintaohjelmien puitteissa tehostamaan myös kuljetusten ja varastoinnin energiatehokkuutta yhteistyössä alan yritysten kanssa. Tämä tukee osaltaan tavarankuljetusten ja logistiikan energiatehokkuussopimukseen liittyvän toimintasuunnitelman (liite 1) tavoitetta integroida kuljetusketjun energiansäästöyötä osaksi elinkeinoelämän energiansäästöyötä.

6 Sopimuksen toteuttaminen

Tavarankuljetusten energiatehokkuuden parantamiseen ja sitä kautta energiansäästöön pyritään alan toimialajärjestöjen ja jäsenyhdistysten, kuljetusyritysten, julkisen sektorin sekä kuljetuspalvelu- ja ostavien organisaatioiden yhteistyöllä.

6.1 Liikenne ja viestintäministeriö (LVM)

- osoittaa vuotuisten määrärahojen puitteissa resursseja ja osallistuu sopimuksen kohdassa 5 esitettyjen kehittämishankkeiden toteuttamiseen

- osoittaa resursseja sopimuksen seurantajärjestelmän (EMISTRA) ylläpitoon ja kehittämiseen ja edellyttää, että järjestelmän ylläpidosta vastaava organisaatio (vallitsevan sopimuksen mukaisesti KH FIN Oy) toimittaa järjestelmän mahdollisuuksien puitteissa tarvittavat seurantatiedot raportin laadinnasta vastaavalle taholle ja muille mahdollisesti myöhemmin sovittaville tahoille
- osallistuu raportointien valmisteluun ja vuosiraportin kokoamiseen SKAL:n ja muiden raportin kokoamisesta vastaavien tahojen kanssa
- osallistuu sopimusjärjestelmän kehittämiseen yhdessä muiden sopimusosapuolien kanssa
- osoittaa vuotuisten määrärahojen puitteissa raportoinnista vastaavalle taholle resursseja raportointi-, suunnittelu- ja kehittämistehtävien suorittamiseen
- seuraa tavarankuljetusten ja logistiikan energiatehokkuussopimuksen toteutumista myös osana oman ympäristöjärjestelmänsä toteutusta ja seurantaa
- vastaa siitä, että tavarankuljetusten ja logistiikan energiatehokkuussopimus tukee osaltaan kansallisen energiatehokkuuden toimintasuunnitelman toteutumista

6.2 Työ- ja elinkeinoministeriö (TEM)

- hyödyntää tavarankuljetusten ja logistiikan energiatehokkuussopimuksen ja sen mukaisen toimintasuunnitelman tuloksia ja raportointia muussa energiansäästöön tähtäävässä työssä
- osallistuu sopimusjärjestelmän kehittämiseen yhdessä muiden sopimusosapuolien kanssa
- seuraa energiatehokkuussopimusten toteuttamista osana energiapalveludirektiivin kansallista täytäntöönpanoa
- osallistuu tämän energiatehokkuussopimuksen puitteissa toteutettaviin tutkimus- ja kehityshankkeisiin vuotuisten talousarvioidensa puitteissa ja siten kuin erikseen sovitaan

6.3 Ympäristöministeriö (YM)

- hyödyntää tavarankuljetusten ja logistiikan energiatehokkuussopimuksen ja sen mukaisen toimintasuunnitelman tuloksia ja raportointia muussa ympäristöpoliittisessa ohjaustoiminnassa
- osallistuu sopimusjärjestelmän kehittämiseen yhdessä muiden sopimusosapuolien kanssa
- osallistuu tämän energiatehokkuussopimuksen puitteissa toteutettaviin tutkimus- ja kehityshankkeisiin vuotuisten talousarvioidensa puitteissa ja siten kuin erikseen sovitaan

6.4 Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry (SKAL)

- kannustaa jäsenyrityksiään liittymään sopimusjärjestelmään ja toteuttamaan sopimuksen edellyttämiä yrityskohtaisia toimenpiteitä
- ohjaa yrityksiä raportoimaan kuljetustensa energiankäytöstä sekä mahdollisuuksien mukaan myös rakennustensa lämmön- ja sähkönkulutuksesta sekä löytämään keinoja energiankäyttönsä tehostamiseksi ja raportoimaan tietonsa EMISTRA-tietojärjestelmään vuosittain huhtikuun loppuun mennessä
- osallistuu ns. Motiva-mallin mukaisten kuljetusketjujen energiakatselmuksen markkinointiin jäsenyrityksilleen
- osallistuu sopimuksen kohdassa 5 esitettyjen kehittämishankkeiden toteuttamiseen yhdessä muiden sopimusosapuolten kanssa

- osallistuu raportointien valmisteluun ja vuosiraportin kokoamiseen raportointipalvelun tuottajan ja LVM:n kanssa
- osallistuu sopimusjärjestelmän kehittämiseen yhdessä muiden sopimusosapuolien kanssa

6.5 Logistiikkayritysten Liitto ry (LL)

- kannustaa jäsenyrityksiään liittymään sopimusjärjestelmään ja toteuttamaan sopimuksen edellyttämiä yrityskohtaisia toimenpiteitä
- ohjaa jäsenyrityksiä raportoimaan kuljetustensa energiankäytöstä EMISTRA - tietojärjestelmään vuosittain huhtikuun loppuun mennessä sekä mahdollisuuksien mukaan myös rakennustensa lämmön- ja sähkönkulutuksesta sekä löytämään keinoja energiankäyttönsä tehostamiseksi
- osallistuu ns. Motiva -mallin mukaisten kuljetusketjujen energiakatselmuksen markkinointiin jäsenyrityksilleen
- osallistuu sopimuksen kohdassa 5 esitettyjen kehittämishankkeiden toteuttamiseen yhdessä muiden sopimusosapuolten kanssa
- osallistuu raportointien valmisteluun ja vuosiraportin kokoamiseen raportointipalvelun tuottajan ja LVM:n kanssa
- osallistuu sopimusjärjestelmän kehittämiseen yhdessä muiden sopimusosapuolien kanssa

6.6 VR Osakeyhtiö (VR)

- osallistuu sopimuksen kohdassa 5 esitettyjen kehittämishankkeiden toteuttamiseen yhdessä muiden sopimusosapuolten kanssa
- osallistuu raportointien valmisteluun ja vuosiraportin kokoamiseen raportointipalvelun tarjoajan ja LVM:n kanssa
- osallistuu sopimusjärjestelmän kehittämiseen yhdessä muiden sopimusosapuolien kanssa
- sitoutuu omassa toiminnassaan muihin kohdassa 6.8 kuorma- ja pakettiautoliikenteen kuljetusyrityksille esitettyihin toimiin oman energiatehokkuutensa parantamiseksi.

6.7 Motiva Oy ja/tai muut vastaavat palvelun tarjoaja

- osallistuu ns. Motiva-mallisen kuljetusketjujen energiakatselmuksen markkinointiin energiatehokkuussopimukseen liittyneille yrityksille
- osallistuu raportointien valmisteluun ja vuosiraportin kokoamiseen LVM:n, SKAL:n, LL:n ja VR:n kanssa
- osallistuu sopimusjärjestelmän kehittämiseen yhdessä muiden sopimusosapuolien kanssa
- osallistuu resurssien (LVM) puitteissa erikseen sovittavan yrityksille soveltuvan tiedotus- ja koulutusmateriaalin tuottamiseen sekä koulutuksen suunnitteluun ja toteuttamiseen

6.8 Kuorma- ja pakettiautoliikenteen kuljetusyritys

- sitoutuu energiatehokkuuden jatkuvaan parantamiseen
- ottaa energiatehokkuuden huomioon suunnittelussaan ja hankinnoissaan
- ottaa käyttöön energiatehokasta teknologiaa ja energiatehokkuutta parantavia toimintatapoja

- pyrkii tehostamaan kuljetusten ja varastoinnin energiatehokkuutta yhteistyössä asiakkaitensa kanssa
- sitoutuu pyydettäessä antamaan kuljetuspalveluja tilaavalle yritykselle ko. kuljetuksiin liittyvät polttoaineen kulutustiedot sekä mahdollisuuksien mukaan vastaavat kulutustiedot tonnikiilometriä kohden ko. yritykselle suoritetuista kuljetuksista
- raportoi tavarankuljetusten ja logistiikan energiatehokkuussopimuksen edellyttämään seurantajärjestelmään vuosittain huhtikuun loppuun mennessä
 - kuljetusten polttoaineen kulutuksesta sopimuksen seurantajärjestelmän edellyttämällä tavalla (polttoaineen kulutus litraa/tonnikilometri tai kilometri, jos tkm-tietoa ei kyetä toimittamaan)
 - mahdollisuuksien mukaan myös muusta liikenteen rakennusten lämmön- ja sähkönkulutuksesta
 - toteuttamistaan energiatehokkuustoimenpiteistä
- ottaa mahdollisuuksien mukaan käyttöön SKAL:in ympäristöhallintajärjestelmän, PKY-Laatu-järjestelmän tai muun vastaavan ympäristöjohtamisen esim. EN-ISO-SFS 14001 standardiin tai EMAS -järjestelmään perustuvan) järjestelmän

Lisäksi kohdissa 6.1–6.7 mainitut sopimus- ja yhteistyökumppanit arvioivat yhteistyössä Elinkeinoelämän keskusliitto ry:n (EK) kanssa vuosittain sitä, miten kuljetusketjun energiansäästötyön integrointi osaksi elinkeinoelämän energiatehokkuustyötä on edistynyt. Arvio tehdään etenkin siitä näkökulmasta, miten kuljetusyritykset ovat liittyneet tavarankuljetusten ja logistiikan energiatehokkuussopimukseen ja miten laajalti energiatehokkuusvaatimusten huomioon ottamista on edellytetty kuljetuspalvelujen hankintasopimuksissa. Arvioinnissa käytetään hyväksi erityisesti EMISTRA-seurantajärjestelmää.

7 Sopimuksen raportointi

Tavarankuljetusten ja logistiikan energiatehokkuussopimus tukee osaltaan energiapalveludirektiivin kansallista toimeenpanoa ja sitä toteutetaan direktiivissä asetettujen tavoitteiden ja aikataulun mukaan. Sopimuskausi 2008–2016 jakaantuu kolmeen kolmen vuoden jaksoon. Kunkin jakson päätyttyä laaditaan tämän sopimuksen seurantaraportti, jonka perusteella arvioidaan sopimuksen ja siihen liittyvän toimintasuunnitelman (liite 1) tarkistamistarve.

Motiva Oy tai muu valittu palvelun tarjoaja laatii vuosittaiset seurantaraportit yhteistyössä LVM:n, SKAL:n, LL:n ja VR:n kanssa tietojärjestelmiin (EMISTRA/PKY-Laatu -järjestelmä, LIPASTO jne.) kootun tiedon perusteella. Samoin menetellään raportin laatimisessa kolmivuotiselta seurantajaksoilta. KH FIN OY toimittaa järjestelmän mahdollisuuksien puitteissa tarvittavat seurantatiedot raportin laadinnasta vastaaville tahoille.

LVM, SKAL, LL, VR ja Motiva Oy määrittelevät 31.12.2008 mennessä yrityksiltä vuosittain kysyttävät seurantatiedot sekä menetelmän, jonka mukaisesti energiatehokkuuden kehittymistä seurataan ja arvioidaan siten, että toteutettujen energiatehokkuustoimenpiteiden energiansäästövaikutus voidaan arvioida.

8 Johtoryhmä

Tämän sopimuksen mukaista toimintaa valvoo johtoryhmä, johon kukin sopimusosapuoli nimeää edustajansa. Liikenne- ja viestintäministeriö nimeää johtoryhmän puheenjohtajan ja sihteerin sekä kutsuu johtoryhmään muiden sopimuspuolten sekä tarvittavien yhteistyökumppaneiden edustajat (esim. AKE, Motiva Oy ja KH FIN Oy). Johtoryhmä kutsuu kuultavaksi tarvittaessa myös muita asiantuntijoita.

Johtoryhmän tehtävänä on:

- a) ohjata sopimukseen liittyvän toimintasuunnitelman (liite 1) toteutusta
- b) antaa tarvittaessa sopimuksen toimeenpanoon liittyviä yleisiä ohjeita ja tulkintoja
- c) seurata sopimuksen tavoitteiden toteutumista
- d) arvioida vuonna 2013 siihen mennessä saavutettuja tuloksia ja valmistella tarvittaessa sopimuksen loppukauden toimia koskevat muutokset kohdan 9 mukaisesti
- e) päättää etenemisraporttien julkaisemisesta vuosina 2011 ja 2014 sekä vuonna 2017 julkaistavasta loppuraportista
- f) vahvistaa menettelyt, joiden mukaan yritykset raportoivat sopimuksen mukaisista toimista ja päättää vuosittaisen yhteenvetoraportin julkaisemisesta
- g) käsitellä yrityksen kohdan 9 mukainen irtisanominen ennen LVM:n asiaa koskevaa päätöstä
- h) päättää keskeneräisten projektien loppuunsaattamisesta, jos sopimus irtisanotaan tai puretaan kohdan 9 mukaisesti.

9 Sopimuksen kesto, muutokset ja irtisanominen

Tämä sopimus tulee voimaan 24.1.2008 ja on voimassa 31.12.2016 saakka.

Mikäli vuodelle 2016 asetetun ohjeellisen energiansäästötavoitteen saavuttaminen vaikuttaa kohdan 8d mukaisen arvioinnin perusteella epätodennäköiseltä, johtoryhmä valmistelee ehdotukset muutoksista, jotka koskevat jaksoa 2014–2016. Samalla sovitaan siitä, miten muutokset toteutetaan yhdessä sopimukseen liittyneiden yritysten kanssa.

Sopimuksen osapuolet voivat purkaa tämän sopimuksen, mikäli osapuolet eivät täytä asetettuja velvoitteita tai jos toimintaympäristö tai -olosuhteet ovat olennaisesti muuttuneet sopimuksen solmimistilanteeseen verrattuna.

Irtisanomisen tai purkamisen yhteydessä sovitaan, miten keskeneräiset projektit viedään loppuun.

Yksittäinen yritys voi irtisanoutua sopimusjärjestelmästä ilmoittamalla siitä EMISTRA-tietojärjestelmää ylläpitävälle KH FIN Oy:lle. LVM voi irtisanoa yksittäisen yrityksen sopimusjärjestelmästä, jos yritys ei toteuta niitä sitoumuksia, joihin se on sopimusjärjestelmään liittyessään sitoutunut. Ennen irtisanomista asia on käsiteltävä kohdassa 8 tarkoitetussa johtoryhmässä. Irtisanoutuneen tai irtisanotun Yrityksen saamat valtiontuet voidaan periä takaisin siten kuin takaisinperintään liittyvät ehdot on kirjattu kyseiseen tukipäätökseen.

10 Muita ehtoja

Sopimus on oikeudelliselta luonteeltaan tavoiteohjelman kaltainen eikä sen rikkominen aiheuta irtisanomisen lisäksi muita oikeudellisia seuraamuksia. Sopijaosapuolet pyrkivät toimimaan siten, että tavarankuljetusten ja logistiikan energiatehokkuussopimus toteutuu tässä sopimuksessa tarkoitetulla tavalla.

11 Sopimuksen ja siihen liittyvän toimintasuunnitelman vaikutukset

Sopimuksella ja liitteen 1 toimintasuunnitelman toteutuksella arvioidaan olevan toteutuessaan seuraavanlaisia vaikutuksia:

- Tieliikenteen tavarankuljetusten energiankulutus tehostuu vuosittain noin 19 miljoonan polttoaineliitran edestä.
- Rautatieliikenteen tavarankuljetusten energiankulutus tehostuu noin 200 000 GJ/vuodessa.

- Toimintasuunnitelman toimenpiteiden toteutuksella vähennetään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä ja lisäksi niillä on vaikutusta myös muihin liikenteen päästöihin (pakokaasu- ja hiukaspäästöt).
- Toimintasuunnitelman toteutuksesta aiheutuvat taloudelliset kustannukset ovat vuodessa keskimäärin 80 000–100 000 euroa (seuranta, raportointi, EMISTRA:n ylläpito- ja kehittämiskustannukset sekä muut tutkimus- ja kehittämishankkeet).
- Yrityksille aiheutuu energiatehokkuuden seurannasta, raportoinnista sekä joistakin toimenpiteistä (esim. ympäristö- ja laatujärjestelmiin liittyminen sekä koulutus) jonkin verran kustannuksia.
- Sopimuksen ja siihen liittyvän toimintasuunnitelman toteuttamisesta saatavat hyödyt kuljetusyrityksille energiansäästönä sekä yhteiskunnalle päästövähennyksinä ylittävät moninkertaisesti siitä aiheutuvat kustannukset.

Tätä sopimusta on laadittu 6 samasanaista kappaletta, yksi kullekin osapuolelle.

Helsingissä 24 päivänä tammikuuta 2008

Liikenne- ja viestintäministeriö

Anu Vehviläinen
Liikenneministeri

Juhani Tervala
Ylijohtaja

Ympäristöministeriö

Kimmo Tiilikainen
Ympäristöministeri

Pekka Jalkanen
Ylijohtaja

Logistiikkayritysten Liitto ry

Ilkka Tirkkonen
Hallituksen puheenjohtaja

Kyösti Orre
Toimitusjohtaja

Työ- ja elinkeinoministeriö

Mauri Pekkarinen
Elinkeinoministeri

Taisto Turunen
Ylijohtaja

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Ahti Mylly
Hallituksen puheenjohtaja

Iiro Lehtonen
Toimitusjohtaja

VR Osakeyhtiö

Henri Kuitunen
Hallituksen puheenjohtaja

Tapio Simos
Toimitusjohtaja

LIITTEET:

LIITE 1: TOIMINTASUUNNITELMA

LIITE 2: LISTA KUORMA - JA PAKETTIAUTOLIIKENTEN TAVARANKULJETUSTEN ENERGIATEHOKKUUTEEN VAIKUTTAVISTA TOIMENPITEISTÄ JA NIIDEN VAIKUTUKSISTA

LIITE 3: LISTA RAUTATIELIIKENTEN TARVARANKULJETUSTEN ENERGIATEHOKKUUTEEN VAIKUTTAVISTA TOIMENPITEISTÄ JA NIIDEN VAIKUTUKSISTA

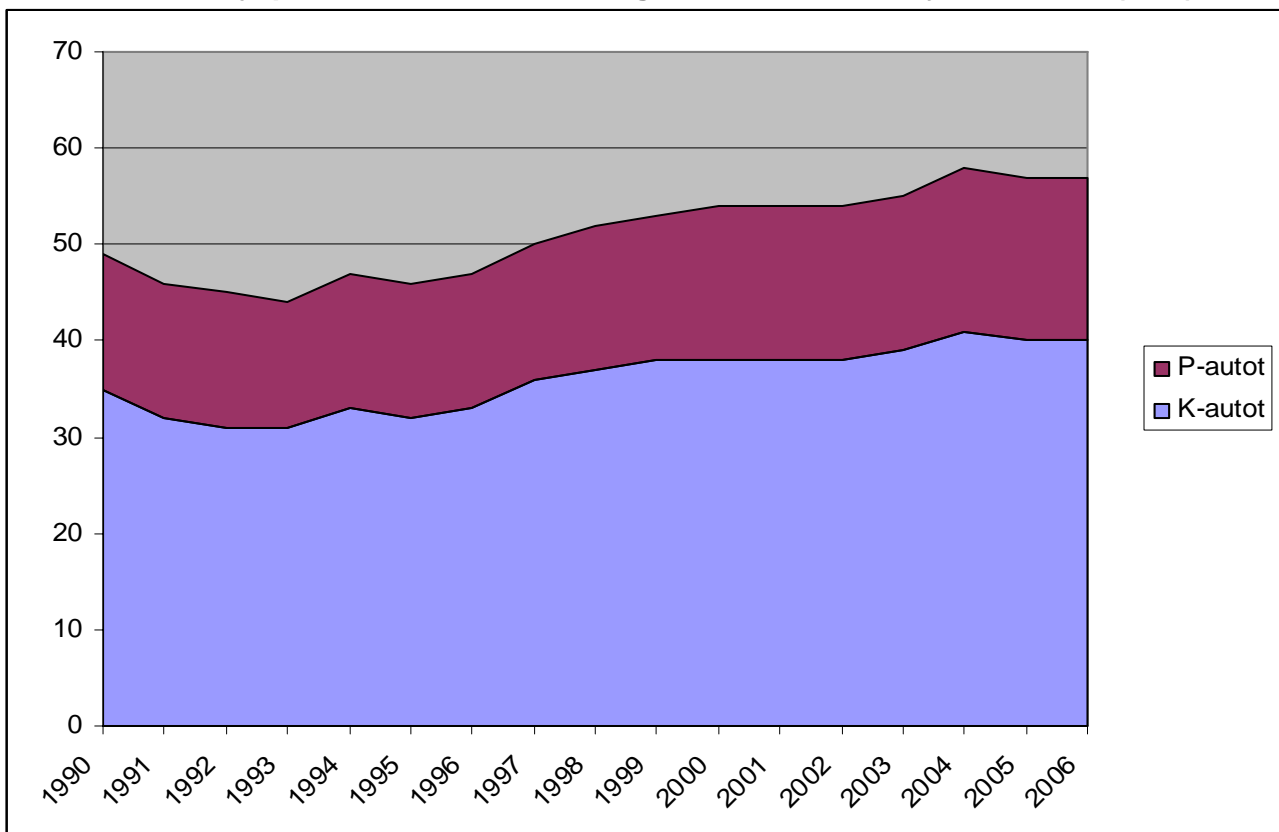
LIITE 4: LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN 17.1.2007 ANTAMA OHJE ENERGIATEHOKKUUDEN JA YMPÄRISTÖNÄKÖKOHTIEN HUOMIOON OTTAMISESTA KULJETUSPALVELUJEN HANKINNOISSA

LIITE 1: TOIMINTASUUNNITELMA

Toimintasuunnitelman avulla konkretisoidaan edellä tavarankuljetusten ja logistiikan energiatehokkuussopimuksessa esitettyjä tavoitteita. Toimintasuunnitelman painopisteiden valinnassa ja yksittäisten toimenpiteiden kartoituksessa on käytetty hyväksi aikaisemmilta sopimus- ja ohjelmakausilta saatuja kokemuksia (1999–2002 ja 2003–2005 ja jatkokausi 2006–2007).

Kuorma- ja pakettiautoliikenteen energiankulutus on kasvanut vuoden 2000 jälkeen yli 7 prosenttia. Samalla ajanjaksolla kuorma- ja pakettiautoliikenteessä kuljetettujen tonnikipometrien määrä on vähentynyt noin 1,3 prosenttia. Yleisten tilastojen perusteella voisi siten olettaa, että kuljetusten energiatehokkuus suoritetta kohden olisi heikentynyt. Tilanne ei kuitenkaan ole näin yksioikoinen, vaan perussyy kuljetusten energiankulutuksen kasvuun on muutos logistissa trendeissä eli kuljetukset suoritetaan yhä pienemmissä kuljetuserissä. Tämä taas johtuu elinkeinoelämän ja kuluttajien muuttuneista tarpeista. Kasvua on etenkin pienissä pika- ja erikoistavarankuljetuksissa.

Kuva 1: Kuorma- ja pakettiautoliikenteen energiankulutuksen kehitys 1990-2007 (PJ/a)



Rautatieliikenteen tavarankuljetukset eivät ole aikaisemmin kuuluneet kuorma- ja pakettiautoliikenteen energiansäästöohjelman 2003–2007 soveltamisalaan, vaan ne tulevat vasta 2008 alkavalla kaudella mukaan. Rautatieliikenteen energiankulutus on kasvanut ajanjaksolla 1990–2006 noin 13 prosenttia. Samanaikaisesti junakilometrit ovat kasvaneet yli 19 prosenttia ja tavarankuljetusten tonnikipometrit yli 20 prosenttia. Tämä viittaisi siihen, että rautatieliikenteen kuljetusten energiatehokkuus on viime vuosina parantunut. (Lisätään tarvittaessa kuva LIPASTOn perusteella).

Aikaisempien sopimus- ja ohjelmakausien keskeisiä ongelmia ovat olleet:

- 1) seurantatietojen puutteellisuus
- 2) vähäinen sitoutuminen ohjelmaan, sen tavoitteisiin ja toimenpiteisiin
- 3) ohjelman puutteellinen kytkentä laajempaan energiansäästötyöhön (etenkin kuljetuspalveluja tarvitsevien organisaatioiden energiansäästötyöhön)

Näihin ongelmakohtiin pyritään uudella sopimuskaudella tarttumaan erityisesti seuraavalla tavalla:

- 1) Ohjelmakaudella 2003–2007 on rakennettu **EMISTRA-tietojärjestelmää** kuorma- ja paketti-autoliikenteen energiansäästöohjelman seurantaan varten. EMISTRA-tietojärjestelmä (www.emistra.fi) on teknisesti valmis ja otettu käyttöön, mutta se ei vielä nykyisellään sisällä riittävästi tietoa, jotta järjestelmää olisi voinut käyttää seurannan apuvälineenä. Niinpä uuden sopimuskauden keskeisenä haasteena onkin, että EMISTRA-tietojärjestelmän kattavuutta ja sisältöä voidaan laajentaa ja järjestelmää käyttää hyväksi sopimuksen seurannassa sekä muussa kuljetusten energiatehokkuuden kehityksen raportoinnissa.
- 2) Ohjelmakaudella 2003–2007 ei edellytetty **ohjelmaan liittymistä**. Tämä vaikeutti ohjelman seurantaan, koska ei ollut minkäänlaista seurantatietoa siitä, kuinka laajasti kuorma- ja pakettiautoliikenteessä on sitouduttu ohjelmaan ja pyritty toteuttamaan ohjelmakauden toimenpiteitä. Uudella sopimuskaudella edellytetään, että sopimuksen toteutuksessa mukana olevat kuljetusyrietykset liittyvät sopimusjärjestelmään EMISTRA-tietojärjestelmän (tai PKY_Laatu-järjestelmän) kautta sopimuksen kohdassa 2 esitetyllä tavalla. Kannustimena sopimusjärjestelmään liittymiselle on se, että sen toimenpiteiden toteutus ja toimenpiteiden seuranta voidaan katsoa ansioksi kuljetuspalvelujen hankinnan perusteena olevassa tarjouskilpailussa.
- 3) Kuljetukset ovat välittäjäpalvelu ja siten kuljetusketjun energiatehokkuuden parantaminen on kytkettävä tiiviimmin osaksi muuta energiansäästötyötä, erityisesti osaksi elinkeinoelämän energiansäästötyötä. Siksi uudella sopimuskaudella pyritään tiivistämään yhteistyötä kuljetuspalvelujen ostajatahojen kanssa niin, että vuosittain arvioidaan yhteistyössä sopimus-kumppaneiden ja Elinkeinoelämän keskusliiton kesken sitä, miten energiatehokkuusvaatimukset on integroitu kuljetuspalvelujen hankintoihin. Tämä toimintasuunnitelma esitetäänkin rakennettavan ”kolmikannan” varaan. Tämä tarkoittaa sitä, että tavarankuljetusten energiansäästöön ja energiatehokkuuden parantamiseen pyritään kuljetuspalvelujen ostajien, kuljetusyrietysten sekä julkisen sektorin yhteistyöllä.

Edellä mainittujen ongelmakohtien lisäksi uuden sopimuskauden painopisteiden, tavoitteiden sekä toimenpiteiden määrittelyyn vaikuttavat lisäksi seuraavat puitetekijät:

- a) Toukokuussa 2006 voimaan tullut **EY:n energiapalveludirektiivi (2006/32/EY)**, jonka keskeisenä tavoitteena on parantaa energiatehokkuutta päästökaupan ulkopuolisilla toimialoilla keskimäärin prosentti vuodessa ajanjaksolla 2008–2016. Suomi jätti Euroopan komissiolle kesäkuussa 2007 ensimmäisen vuodet 2008–2010 kattavan kansallisen energiatehokkuuden toimintasuunnitelman. Tämä tavarankuljetusten ja logistiikan energiatehokkuussopimus tukee osaltaan energiapalveludirektiivin sekä kansallisen energiatehokkuuden toimintasuunnitelman tavoitteiden toteutumista.
- b) Eurooppa-neuvosto hyväksyi haasteelliset **pitkän aikavälin ilmastotavoitteet** maaliskuussa 2007. Vuoteen 2020 mennessä Euroopan unioni on sitoutunut vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 20 % (tai jopa 30 %, jos muu maailma sitoutuu vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä Kioton pöytäkirjan jälkeisellä kaudella) ja 50 % vuoteen 2050 mennessä. Nämä haastavat tavoitteet edellyttävät, että myös kuljetuksissa pyritään tehostamaan energiankulutusta ja vähentämään päästöjä.

Edellä esitetyn perusteella tavarankuljetusten ja logistiikan energiatehokkuussopimus ja tässä esitetty toimintasuunnitelma rakentuvat seuraavien kolmen painopistealueen varaan:

- 1) **Kuljetusketjun energiansäästötyön integrointi osaksi elinkeinoelämän energiansäästötyötä**
- 2) **Kuljetusten energiatehokkuuden parantaminen**
- 3) **Seurannan ja raportoinnin kehittäminen.**

Nämä kolme painopistealuetta, niiden sisältö sekä eri toimijoille identifioidut tehtävät on esitetty tarkemmin jäljempänä tässä toimintasuunnitelmassa. Painopistealueita voidaan ohjelmakauden aikana tarvittaessa täydentää ja lisätä. Painopistealueiden sisällä toiminta koostuu yhdestä tai useammasta projektiluonteisesta kokonaisuudesta, joista tehdään omat erilliset projektisuunnitelmat. Projektit suositellaan muodostettavaksi toimintapolku -periaatteella ("road map") niin, että projektit olisivat mahdollisimman konkreettisia ja tukisivat tämän ohjelman tavoitteita ja jokaiselle toimijalle määritellään selkeästi oma vastuualue, aikataulu ja panostustaso.

Vastuutaho	Tavoite	Toimet	Seuranta
Kuljetuspalvelujen ostajat	Energiatehokkaat ja ympäristöystävälliset kuljetukset integroidaan osaksi kuljetuspalveluja tarvitsevien yritysten ja julkisyhteisöjen muuta energiansäästö- ja ympäristötyötä.	<p>Kuljetuspalveluja hankkivat yritykset ja julkisyhteisöt integroivat kuljetuspalvelujen hankinnan omaan laatu- ja ympäristöjärjestelmiinsä. Kuljetuspalveluja hankkivat yritykset ja julkisyhteisöt suosivat kuljetuspalvelujen hankinnoissa sellaisia kuljetusyrittäjiä, jotka ovat liittyneet energiansäästö-ohjelmaan ja toteuttamaan sen mukaisia toimenpiteitä.</p> <p>Kuljetuspalveluja hankkivat yritykset ja julkisyhteisöt kannustavat kuljetusyrittäjiä raportoimaan niistä toimenpiteistä, joita kuljetusyrittäjät ovat toteuttaneet energiatehokkuuden parantamiseksi, energiansäästön toteuttamiseksi ja ympäristönäkökohtien huomioonottamiseksi. Samalla edellytetään tietoa myös energiakulutuksesta suhteessa tehtyihin kuljetuksiin.</p>	<p>Kuljetusten hankinnat</p> <p>Auditoidut järjestelmät</p> <p>Koko logistiikkaketju osana laatu- ja ympäristöjärjestelmää</p> <p>Kuljetukset yritysten raporteissa</p>
Kuljetusyrittäjät	Kuljetusyrittäjät panostavat kuljetusten energiatehokkuuteen, energiansäästöön ja ympäristöystävällisyyteen.	<p>Kuljetusyrittäjät panostavat siihen, että kaikki kuljettajat ovat käyneet taloudellisen ajotavan koulutuksen.</p> <p>Kuljetusyrittäjät ottavat käyttöön ympäristö- ja laatu- ja ympäristöjärjestelmiä.</p> <p>Kuljetusyrittäjät ottavat energiatehokkuuden huomioon auton, renkaiden, poltto- ja voiteluaineiden valinnoissa sekä huollossa (ks. liite 2).</p>	<p>Taloudellisen ajotavan koulutuksen seuranta</p> <p>Järjestelmien käyttöönotto</p> <p>EMISTRA</p>

Vastuutaho	Tavoite	Toimet	Seuranta
		<p>VR parantaa tavarankuljetustensa energiatehokkuutta etenkin kaluston uudistamisen avulla (ks. liite 3)</p> <p>Kuljetusyrietykset raportoivat toteuttamistaan toimenpiteistä kuljetuspalveluja ostaville yrityksille sekä EMISTRA-seurantajärjestelmään.</p>	LIPASTO
Ministeriöt, muut viranomaiset ja yhteistyötahot	Ministeriöt ja muut viranomaiset luovat entistä parempia edellytyksiä kuljetusten energiasäästö- ja ympäristötyölle.	<p>Liikenne- ja viestintäministeriö asettaa sopimusta varten johtoryhmän.</p> <p>Liikenne- ja viestintäministeriö ja muut sopimusosapuolet seuraavat sopimuksen ja tämän toimintasuunnitelman toteutumista.</p> <p>Liikenne- ja viestintäministeriö ylläpitää ja kehittää EMISTRA-seurantajärjestelmää.</p> <p>Liikenne- ja viestintäministeriö ja työ- ja elinkeinoministeriö tukevat mahdollisuuksien mukaan kuljetusketjujen energiankatselmuksien suorittamista ja kehittämistä.</p> <p>EMISTRA-seurantajärjestelmä kytetään entistä tiiviimmin osaksi kuljetusyrietysten muuta ympäristö- ja laatu palvelujärjestelmää (auditointi-, koulutus- ja raportointipalvelut).</p> <p>Liikenne- ja viestintäministeriö ja työ- ja elinkeinoministeriö raportoivat komissiolle ohjelman toteutumisesta osana energiapalveludirektiivin mukaista raportointia.</p> <p>Liikenne- ja viestintäministeriö ja muut sopimusosa-</p>	<p>Työryhmä ja sen raportointi</p> <p>Ks. yllä.</p> <p>EMISTRA ja LIPASTO</p> <p>Katselmukset</p> <p>EMISTRA/PKY-Laatu-järjestelmä.</p> <p>EMISTRA ja raportit komissiolle</p>

Vastuutaho	Tavoite	Toimet	Seuranta
		puolet panostavat käytettävissä olevien määrärahojen puitteissa tutkimus- ja kehittämistoiminnalla siihen, että ohjelman onnistumiselle luodaan edellytyksiä.	T-K -toiminta.

LIITE 2: LISTA KUORMA- JA PAKETTIAUTOLIIKENTEEEN TAVARANKULJETUSTEN ENERGIATEHOKKUUTEEN VAIKUTTAVISTA TOIMENPITEISTÄ JA NIIDEN VAIKUTUKSISTA

Toimenpide	Keskimääräinen vaikutus
Auton valinta	
Auto pitäisi aina mitoittaa todellisen käyttö/kapasiteettitarpeen mukaan.	Ylimäyttö lisää polttoaineen kulutusta ja kustannuksia ylipäättänsä.
Paino on yksi tärkeimmistä polttoaineen kulutukseen vaikuttavista tekijöistä. Autojen ja perävaunujen omapaino tulisi minimoida.	Kuorma-autoyhdistelmien osalta 1000 kg painoa maantieajossa, joko kuormassa tai auton omassa painossa tarkoittaa noin 0,7 litraa polttoainetta/100 km.
Moottorin hyötysuhde riippuu kuormitusasteesta siten, että hyötysuhde on suurimmillaan kohtuullisen korkealla kuormitustasolla.	Tästä syystä moottoritehon mitoitusperuste pitäisi olla, että ajoneuvo selviää kohtuudella normaaleista työtehtävistä. Ylimääräinen tehoreservi lisää polttoaineen kulutusta helposti 5 %.
Manuaalivaihteisto on selvästi perinteistä momentinmuuntimella varustettua automaattivaihteistoa tehokkaampi.	Robotisoitu mekaaninen vaihteisto voisi olla hyvä käyttömukavuuden ja polttoainetalouden kompromissi.
Moottorin osalta ilmoitettu minimi ominaiskulutus muodossa g/kWh ei mitenkään kuvaa kokonaisen auton polttoaineen kulutusta. Todelliseen kulutukseen vaikuttavat moottorin hyötysuhteen lisäksi mm. vaihteisto ja välityssuhteet, auton oma massa ja aerodynamiikka.	Merkkikohtaiset kulutuserot saattavat olla merkittäviä, jopa 10–15 %. Auton myyjältä pitäisi edellyttää, että hän pystyy luotettavasti ilmoittamaan autolle tyypillisiä kulutusarvoja muodossa 1/100 km.
Useimmilla auton myyjillä on käytössä ohjelmistoja, joilla voidaan optimoida auton valinta tiettyyn tehtävään.	Ohjelmistojen avulla voidaan mm. arvioida sopivin moottorikoko ja välityssuhteet.
Autojen aerodynamiikkaan kannattaa kiinnittää huomiota.	Kuorma-auton katolle sijoitettava tuulenohjain voi säästää jopa yli 5 % polttoainetta.
Kuorma-autojen perävaunujen vetovastuksissa on eroja.	Alustavien tuloksien mukaan 5-akselinen täysperävaunu kulkee kevyemmin kuin 4-akselinen vaunu, jonka seurauksena yhdistelmän polttoaineen kulutus laskee noin 5 %. Samalla kokonaismassalla puoli-perävaunuyhdistelmä vie vähemmän polttoainetta kuin täysperävaunuyhdistelmä.
Polttoaine ja voiteluaineet	
Moottori tunnistaa sille syötetyn energiamäärän, ei polttoaineen tilavuutta. Polttoainevalintaa ohjaavat pitkälti saatavuus ja toimivuuden varmistaminen.	Litramääräinen polttoaineen kulutus on pienimmillään kesälaatuaisella polttoaineella. Polttoaineenkulutuksen kannalta on edullista käyttää kylmäominaisuuksiltaan riittävän hyvää, mutta ei liian hyvää polttoainetta.
Öljyn valinnassa tulee aina seurata moottorin valmistajan suosituksia ja suositelluista öljyistä valita viskositeetiltaan alhaisin öljy. Viskositeetin lisäksi myös perusöljyn laatu ja käytetyt lisäaineet vaikuttavat öljyn kitkaominaisuuksiin.	Moottoriöljyn oikealla valinnalla on mahdollista säästää 1–2 % polttoainetta.
Oikealla voiteluaineen valinnalla varmistetaan, ettei voimansiirtolinjan komponentteihin synny vaurioita äärimmäisissä käyttötilanteis-	Voimansiirron öljyjen vaikutus polttoaineen kulutukseen on hyvin pieni. Kylmissä käyttöolosuhteissa

Toimenpide	Keskimääräinen vaikutus
sa.	öljyjen välille syntyy kuitenkin eroja.
Renkaat	
Yleistäen voidaan sanoa, että kulunut rengas on uutta rengasta energiatehokkaampi. TALOUELLISUUS EI KUITENKAAN KOSKAAN SAA MENNÄ TURVALLISUUDEN EDELLE!	Rengastyyppin vaikutus raskaan ajoneuvon polttoaineen kulutukseen voi hyvinkin olla yli 5 %. Eroja syntyy renkaan rungon rakenteesta, pintakuviointista ja kuluneisuudesta.
Turvallisuussyistä ei aina ole mahdollista valita energiatehokkainta vaihtoehtoa. Toisaalta kesäaikaan ei kannata käyttää kovin karkeita pintakuvioita.	Kuluneen renkaan uudelleenurittaminen on kannattavaa ja sen avulla saadaan renkaalle parhaimmillaan 25 % lisää käyttöikää sen ollessa taloudellisimmillaan.
Renkaan runko ja ilmanpaine	Renkaan rungon vaikutus polttoaineen kulutukseen voi olla suurusluokkaa 1 %, riippumatta pinnan kuvioinnista ja kuluneisuusasteesta. Oikea rengaspaine maksimoi turvallisuuden ja minimoi polttoaineen kulutuksen.
Auton huolto ja ylläpito	
Autot tulee pitää hyvässä kunnossa ja huolta säännöllisesti.	Näin varmistetaan mahdollisimman alhainen polttoaineenkulutus ja alhaiset pakokaasupäästöt.
Paljonkin ajettu, asianmukaisesti huollettu moottori voi olla hyvässä kunnossa.	Kunnossa olevaa moottoria ei kannata lähteä kunnostamaan tai peruskorjaamaan ”varmuuden vuoksi”.
Tarjolla on erilaisia lisälaitteita ja -aineita joiden väitetään vähentävän polttoaineen kulutusta.	Todennäköisyys, että niillä saavutetaan todellista polttoaineen säästöä on pieni.
Auton valmistajan itsensä toimittamia ratkaisuja ja laitteita	Esimerkiksi jälkiasennettavia pakokaasun puhdistusjärjestelmiä voidaan turvallisesti käyttää autojen suorituskyvyn päivittämiseen.
Kuljettaja ja ajotapa	
Motivoitunut kuljettaja on yleensä hyvä kuljettaja	Ero hyvän ja huonon kuljettajan välillä voi olla jopa 30 % polttoaineen kulutuksessa.
Kuljettajan työtä voidaan helpottaa teknisillä apuvälineillä.	Tästä olkoon esimerkkinä linja-autoihin kehitetty aktiivinen ajo-opastinlaite, jonka arvioitu säästöpotentiaali on luokkaa 5–15 %.
Kuljettajille on mahdollista kehittää oikeudenmukaisia ajotapaindeksejä	Nämä huomioivat auton ja ajettujen reittien ominaisuudet
Kuljettajille on olemassa erilaisia taloudellisen ja ennakoivan ajon koulutusohjelmia.	Koulutuksen pysyväisvaikutus on arvioitu olevan noin 5 %
Nopeus vaikuttaa oleellisesti polttoaineen kulutukseen. Raskaan ajoneuvon osalta massan turha kiihdyttäminen ja hidastaminen lisäävät polttoaineen kulutusta merkittävästi.	Ennakoivalla ajotavalla voidaan saavuttaa merkittäviä säästöjä polttoaineen kulutuksessa (keskimäärin 4 % raskaan liikenteen kuljetuksissa).

**LIITE 3: LISTA RAUTATIELIIKENTEE TAVARANKULJETUSTEN ENERGIATEHOKKUUTEEN
VAIKUTTAVISTA TOIMENPITEISTÄ JA NIIDEN VAIKUTUKSISTA**

Toimenpide	Keskimääräinen vaikutus
Kaluston hankinta	
Tavaravaunun taarapainon tulisi olla mahdollisimman pieni.	Ylimiöitus lisää energiänkulutusta ja vähentää vaunun maksimaalista kuormattavuutta. Vaunun tavarapainon vähentäminen 10 %:lla vähentää energiänkulutusta 1–3 %.
25 t akselipainoisten vaunujen käyttöönöto.	25 t akselipainojen hyödyntäminen parantaa vaunun maksimaalista kuormattavuutta.
Logistinen tehokkuus	
Vedettävien junien junapainon kasvattaminen	Keskimääräisen junapainon kasvattaminen 50 tonnilla vähentää energiänkulutusta 2–3 %
Vaihtotöiden vähentäminen	Vaihtotyöveturien polttoaineenkulutus vähenee.
Sähkövedon lisääminen.	Sähköveto vähentää veturin käyttämää energiämäärää 65–70 % verrattuna dieselvetoon.
Yhdistettyjen kuljetusten lisääminen.	Vähentää energiänkulutusta koko tavaraliikenne huomioon ottaen.
Kuljettaja ja ajotapa, liikenteen ohjaus	
Kuljettajan työtä helpotetaan teknisillä apuvälineillä ja ratageometriatiedoilla.	Liikennetilannetta ja ajo-opastimia ennakoivilla teknisillä apuvälineillä vältetään tarpeeton tehonkäyttö ja mahdollistetaan junan rullauksen hyödyntäminen. Ratageometriatiedot helpottavat tehonkäytön sovitamista ratageometriaan. Säästövaikutus 5–10 %.
Kuljettajille annetaan energiätehokkaan ajotavan koulutusta.	Energiätehokkaalla ajotavalla voidaan saavuttaa 5–10 %:n säästö yhdessä edellisen kohdan kanssa.
Energiänkulutuksen seurantalaitteistojen asentaminen ja kulutustietojen vertailumahdollisuuksien kehittäminen	Parantaa kuljettajien motivaatiota jatkuvasti ylläpitää energiätehokasta ajotapaa
Liikenteen ohjauksessa varmistetaan raskaiden tavarajunien sujuva liikenne.	Vältetään pysähtymisen jälkeisen liikkeellelähön energiänkulutuksen lisääntyminen.
Kaluston huolto ja ylläpito	
Vetokalusto ja vaunut huolletaan huolto-ohjelmien mukaisesti	Varmistetaan dieselveturien alhainen polttoaineen kulutus ja alhaiset pakokaasupäästöt
Infrastrukturi*)	
Sähköistettyjen rataosuuksien lisääminen.	Sähköveto vähentää veturin käyttämää energiämäärää 65–70 %.
25 tonnin akselipainoisten rataosuuksien lisääminen.	25 t akselipainojen hyödyntäminen parantaa vaunun maksimaalista kuormattavuutta.
Tilapäisten nopeusrajoitusten minimointi ja vaikutusajan lyhentäminen.	Nopeusrajoituksen jälkeinen kiihdyttäminen takaisin ajonopeuteen kuluttaa energiää.
Ratatöiden junien liikennöintiin vaikuttavien vaiheiden läpimenoaikojen lyhentäminen.	Ylimääräisten pysähtymiset ja hiljentämiset kuluttavat energiää.

*) Infrastrukturiin liittyvät toimenpiteet kuuluvat radanpitäjän toimivaltaan.

**LIITE 4: LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN 17.1.2007 ANTAMA OHJE
ENERGIATEHOKKUUDEN JA YMPÄRISTÖNÄKÖKOHTIEN HUOMIOON OTTAMISESTA
KULJETUSPALVELUJEN HANKINNOISSA**

Lukijalle

Paine ympäristö- ja energiatehokkuusnäkökohtien huomioon ottamiseksi kaikissa hankinnoissa, erityisesti julkisissa hankinnoissa, kasvaa. Julkisen sektorin on omissa hankinnoissaan toimittava esimerkkinä yksityisen sektorin tekemille hankinnoille.

Ympäristö- ja energiatehokkuusnäkökohtien huomioon ottaminen julkisia hankintoja tehtäessä sopii hyvin julkisen vallan rooliin yleisen edun vaalijana. Julkisilla hankinnoilla on suuri merkitys kansantaloudessa. Julkisten hankintojen arvo on Suomessa noin 20 miljardia euroa eli noin 15 prosenttia bruttokansantuotteesta.

Painetta ympäristö- ja energiatehokkuusnäkökohtien huomioon ottamiseen lisäävät erityisesti seuraavat tekijät:

- a) **Eduskunta hyväksyi 10.1.2007 uuden hankintalain, jonka velvoitteet tulevat voimaan 1.6.2007.** Uudessa hankintalaissa määritellään entistä tarkemmin tarjous- ja hankintamennettelyn kulku sekä se, miten tarjouspyynnössä, teknisissä eritelmissä ja tarjouksen valinnassa voidaan ottaa ympäristö- ja energiatehokkuuteen liittyvät näkökohdat huomioon.
- b) **EY:n direktiivi energian loppukäytön tehokkuudesta ja energiapalveluista tuli voimaan toukokuussa 2006.** Jäsenvaltioiden on laadittava energiatehokkuuden parantamiseen tähtäävät kansalliset toimenpideohjelmat, joita ryhdytään soveltamaan vuoden 2008 alusta.
- c) Lisääntyvä **palveluiden ulkoistaminen** kasvattaa myös kilpailuttamalla tapahtuvan kuljetuspalveluiden hankinnan tarvetta. Tämä tarjoaa mahdollisuuden asettaa nykyistä vaativampia ehtoja myös kuljetusten energiatehokkuudelle ja niiden ympäristöystävällisyydelle.
- d) Kauppa- ja teollisuusministeriö (1.1.2008 alkaen työ- ja elinkeinoministeriö) on antanut jo vuonna 2000 suosituksen siitä, miten **energiatehokkuusnäkökohdat voitaisiin ottaa huomioon julkisissa hankinnoissa.** Suositus on tarkoitettu sovellettavaksi erityisesti kun tehdään koneita, laitteita tai rakennuksia koskevia hankintoja, asennuksia tai huoltoa. **Eri-tyistä liikenne- ja kuljetuspalveluja koskevaa ohjeistusta ei ole ollut,** vaikka tätä on pidetty tarpeellisena (erityisesti kuorma- ja pakettiautoliikenteen sekä joukkoliikenteen energiansäästöohjelmat).

Tämän vuoksi liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut tämän ohjeen siitä, miten energiatehokkuus ja muut ympäristönäkökohdat voitaisiin ottaa huomioon julkisten yhteisöjen kuljetuspalvelujen hankinnoissa. Tämä ohje on tarkoitettu helpottamaan organisaatioita, niin viranomaisia kuin yksityisiä yrityksiä ja yhteisöjäkin, kun ne tekevät kuljetuspalvelujen hankintoja ja haluavat ottaa huomioon energiansäästö- ja ympäristönäkökohdat. Ohje ei aseta lisävelvoitteita uuteen hankintalainsäädäntöön nähden.

Ohje ei myöskään aiheuta muutoksia lääninhallitusten ja kuntien nykyisiin joukkoliikenteen hankinta-asiakirjamalleihin, jotka on valmisteltu yhdessä LVM:n, lääninhallitusten, Kuntaliiton ja Linja-autoliiton kanssa.

Jatkossa voidaan myös kehittää eri viranomaisten yhteistyönä yksityiskohtaisempia menettelytapoja, joiden avulla voitaisiin palkita joukkoliikenteen yrityksiä esimerkiksi bonusten avulla entistä ympäristöystävällisempään ja energiatehokkaampaan suuntaan.

Uuden hankintalainsäädännön tavoitteet

Julkisista hankinnoista annettu laki (1505/1992) tuli voimaan Suomen liittyessä Euroopan talousalueesta tehtyyn sopimukseen (ETA-sopimus). Julkisia hankintoja koskeva lainsäädäntö on parhaillaan uudistumassa.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2004/17/EY) vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankintamenettelyjen yhteensovittamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2004/18/EY) julkisia tavara- ja palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta tulivat voimaan 31.3.2004. Eduskunta hyväksyi 10.1.2007 uuden hankintalain, jonka velvoitteet tulevat voimaan 1.6.2007. Hankintalailla saatetaan voimaan kansallisesti EY-lainsäädännön velvoitteet. Uuden hankintalainsäädännön ensisijaisena tavoitteena on tehostaa julkisten varojen käyttöä siten, että käytettävissä olevilla rajallisilla resursseilla pystytään hankkimaan hinta-laatu-suhteeltaan parhaita mahdollisia tuotteita ja palveluja. Tavoitteena on myös julkisten palveluiden tehostaminen ja laadun parantaminen sekä talouden kasvun, kilpailukyvyn ja työllisyyden edistäminen.

Yleisten tehokkuus- ja taloudellisuustavoitteiden lisäksi hankintalainsäädännön avulla pyritään myös edistämään ympäristönsuojelua ja kestävää kehitystä niin, että hankinnoissa voitaisiin ottaa entistä paremmin huomioon ympäristönäkökohdat, mukaan lukien hankkeiden materiaali- ja energiatehokkuus.

Hankintalainsäädäntöön sisältyvät myös periaatteet hankintamenettelyjen toteutuksesta ja hankintojen järjestämisestä tarjouspyyntöineen ja tarjousten vertailuineen.

Hankintalainsäädännössä asetetaan tietyt kynnysarvot sille, milloin hankinnat on kilpailutettava. Hankintalain mukaisia EU-kynnysarvon ylittäviä hankintoja ovat yli 211 000 euron tavaroiden ja palveluiden hankinnat. Valtion keskushallinnon viranomaisille kynnysarvo on tätä matalampi eli 137 000 euroa. Tämä tarkoittaa sitä, että hankintoja kilpailutettaessa on ilmoitettava EU-tasolla.

Kansallisen kynnysarvon ylittävät jo 15 000 euron tavara- ja palveluhankinnat. Erityishankintalain mukaiset kynnysarvot ovat vielä näitäkin suuremmat: 422 000 euroa tavaroille ja palveluille ja 5 278 000 euroa rakennusurakoita koskeville hankinnoille.

Erityishankintalain 8 §:n mukaisesti lakia on tarkoitus soveltaa vain sellaisiin liikennepalveluihin ja -verkkoihin, joiden tarkoituksena on tarjota julkisia kuljetuspalveluita rautateitse, raitioteitse, johdinautolla, linja-autolla tai metrolla. Lakia ei siten tarvitse soveltaa lain 11 §:n mukaisesti sellaisiin hankintoihin, jotka tehdään avoimesti kilpailuilla markkinoilla.

Ympäristö- ja energianäkökohdat kuljetuspalvelun hankinnassa

Tässä esitettävä ohjeistus on suosituksen kaltainen eikä aseta lisävaatimuksia uuteen hankintalainsäädäntöön. Ohjeen on kuitenkin tarkoitus palvella niin julkisyhteisöjä kuin yksityisiä yrityksiäkin, kun ne arvioivat sitä, miten energiatehokkuus ja muut ympäristönäkökohdat voitaisiin ottaa huomioon kuljetuspalvelujen hankinnoissa.

Uudistumassa olevaan hankintalainsäädäntöön edellä kuvatuista rajauksista huolimatta olisi toivottavaa, että tämä ohjeistus osaltaan olisi edistämässä hankintalainsäädännön yleisten tavoitteiden sekä sen energiatehokkuutta ja ympäristöystävällisyyttä edistävien tavoitteiden toteutumista yleisemminkin liikenne- ja kuljetuspalvelujen hankinnoissa. Ohjeen toivotaan auttavan käytännölläheisellä tavalla julkisyhteisöjä ja yksityisiä yrityksiä ympäristö- ja energiatehokkuusnäkökohtien huomioon ottamisessa kuljetuspalveluja valitessaan.

Ilmoitus kuljetuspalvelujen hankinnasta

Kirjallisessa tarjouspyynnössä pyydetään palvelujen tarjoajia esittämään kirjallisesti ja määräämään mennessä tarjouksensa. EU-kynnysarvot ylittävistä tarjouspyynnöistä, jotka koskevat tavara- ja palveluhankintoja, on julkaistava ilmoitus Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

Julkisia hankintoja koskevat ilmoitukset toimitetaan Edita Oyj:n kautta, jolloin ne tulevat EU:n laajuiseen jakeluun. Kynnysarvot alittavien hankintojen osalta ilmoitus on vapaaehtoinen.

Tarjouspyynnössä kuljetuspalvelulle asetettavat vaatimukset ja/tai vertailuperusteet

Hankinnan kohteena oleva kuljetuspalvelu ja siihen liittyvät ehdot on tarjouspyynnössä määriteltävä selkeästi. Tämä tarkoittaa sitä, että tarjouspyynnöstä on käytävä ilmi kaikki ne vaatimukset ja kriteerit, joiden perusteella kuljetuspalvelun tarjoaja tarjousten perusteella valitaan. Hankintayksikön onkin tarjouspyyntöä laatiessaan tehtävä seuraavat päätökset:

- 1) haluaako hankintayksikkö ottaa kuljetuspalvelun valinnassa huomioon ympäristö- ja energiansäästönäkökohdat
- 2) jos hankintayksikkö päättää ottaa ympäristö- ja energiansäästönäkökohdat tarjouspyynnössä huomioon, sen on valittava:
- 3) Asettaako se tarjouspyynnössä kuljetuspalvelulle ympäristö- ja energiansäästönäkökohtiin liittyviä pakollisia soveltuvuusvaatimuksia. Tällaisia vaatimuksia on vaadittava samankaltaisina ja samantasoisina kaikilta ehdokkailta.
- 4) Päättääkö se tehdä valinnan niin, että tarjouspyynnön teknisissä eritelmissä asetetaan vertailukriteerejä, joiden perusteella valitaan kokonaistaloudellisesti edullisin kuljetusvaihtoehto.
- 5) Päättääkö se asettaa pakollisia soveltuvuusvaatimuksia ja asettaa lisäksi teknisissä eritelmissä vertailukriteerejä. Tällöin hankinnan kohteelle pakollisina vaatimuksina asetettuja ympäristö- ja energiansäästövaatimuksia ei kuitenkaan saa enää käyttää tarjonnan myöhemmissä vaiheissa vertailuperusteina.

Kaikilla edellä esitetyistä vaihtoehdoista on omat etunsa. Ensimmäinen vaihtoehto voi olla hankintayksikölle selkein, koska jos soveltuvuusvaatimukset eivät täyty, ehdokas ja tarjoaja on suljettava tarjoukseen pois. Tällainen vaihtoehto voi kuitenkin rajoittaa merkittävästi soveltuvuusvaatimukset täyttävien tarjousten määrää.

Toinen vaihtoehto taas todennäköisesti lisää tarjousten määrää. Se kuitenkin lisää hankintayksikön työtä, koska hankintayksikön on tarjouspyynnössä arvioitava sellaisia valintaperusteita, joita voidaan mitata ja tarjoukset voidaan asettaa kokonaistaloudellisesti paremmuusjärjestykseen. Kolmas vaihtoehto taas antaa mahdollisuuden yhdistää eri tavoin pakollisia vaatimuksia ja erilaisia vertailtavissa olevia valintaperusteita.

Viime kädessä jää siten kuljetusta tarvitsevan hankintayksikön harkittavaksi, asettaako se esimerkiksi hinnan ainoaksi ratkaisukriteeriksi ja sen lisäksi asettaa halutut laatu- ja ympäristökriteerit kaikille tarjoajille samanlaisina ja riittävän korkeina teknisinä vaatimuksina tarjouspyynnössä. Siksi onkin tapauskohtaisesti arvioitava, voidaanko tarjouspyyntöön sisällyttää pakollisia vaatimuksia vai pitäisikö tarjouksia arvioida esimerkiksi alla kohdassa B) esitettävien valintaperusteiden avulla.

A. **Jos hankintayksikkö päättää asettaa tarjouspyynnössä kuljetuspalvelulle ympäristö- ja energiansäästönäkökohtiin liittyviä pakollisia soveltuvuusvaatimuksia**, joiden perusteella arvioidaan ehdokkaan tai tarjoajan soveltuvuutta, tällaisia voisivat esimerkiksi olla seuraavanlaiset vaatimukset:

- 1) Kuljetusyrietyksellä on ympäristönhallintamenettelyt, joilla se pystyy vähentämään hankittavan kuljetuspalvelun energiankulutusta ja muita ympäristövaikutuksia. Käytännössä tämä yleensä tarkoittaa sitä, että **yriety on toiminnassaan sitoutunut jonkin sertifioidun ja tunnustetun ympäristöjärjestelmän toteuttamiseen**. Kuljetusyrietyksen tulee tarvittaessa todentaa todistuksen avulla, että se on sitoutunut jonkin ympäristöasioiden hallinta- ja auditointijärjestelmän tai kansainvälisiin standardeihin perustuvan järjestelmän noudattamiseen tai muulla tavoin pystyy todentamaan, että toiminnassa otetaan ympäristöjärjestelmiä vastaavalla tavalla ympäristöasiat huomioon.
- 2) Kuljetusyrietyksen ostettavassa palvelussa toimiva **kuljettajahenkilökunta on saanut taloudellisen ja ennakoivan ajotavan koulutusta** (todistus muusta kuin peruskuljettajatuokintoon sisältyvästä taloudellisen ajotavan koulutuksesta).

- 3) Kuljetuspalvelussa **pyritään myös muilla tavoin mahdollisimman suureen energia-
tehokkuuteen ja energiansäästöön ja se kyetään todentamaan.** Tämä tarkoittaa, et-
tä kuljetuspalveluja tarjoava **yritys on sitoutunut energiansäästötoimintaan ja sitou-
tuu raportoimaan toteuttamistaan toimenpiteistä.** Seurannassa tulisi käyttää hyväksi
olemassa olevia internet -pohjaisia tietojärjestelmiä (esim. EMISTRA -tietojärjestelmä
tavaraliikenteen puolella ja EC-Tools joukkoliikenteen puolella, ks. lisätietoja
www.emistra.fi ja www.ectools.fi) tai muuta järjestelmää, josta saadaan vastaava rapor-
toinnissa käytettävä tieto
- 4) Edellytetään, että **kuljetukset tehdään tietyn vaatimustason täyttävällä kalustolla.**
Esimerkiksi niin, että kuljetuskalusto täyttää viimeisimmän voimassa olevan EURO-
normin.

B. **Jos hankintayksikkö päättää vertailla tarjouksia valintaperusteissa tai teknisissä eri-
telmissä esitettävien kriteerien avulla,** tällaisia kriteerejä voisivat olla esimerkiksi seuraav-
at:

- 1) **Taloudellisen ajotavan koulutusta** arvioidaan sen mukaan, minkä verran koulutusta
on annettu kuljetusyrityksen kuljettajille (tunnit/kuljettaja/vuosi) ja miten koulutusta yllä-
pidetään.
- 2) Kuljetuspalveluja tarjotaan **mahdollisimman ympäristöystävällisellä ajoneuvokalus-
tolla,** ts. kalustolla joka täyttää viimeisimmän voimassa olevan EURO-normin.

Raskaiden ajoneuvojen osalta tulisi suosia erityisiä vähäpäästöisiä EEV-sertifioituja
(Environmentally Enhanced Vehicle) ajoneuvoja (direktiivin 1999/96/EY mukaisesti), ja
mahdollisesti muihin ajoneuvoluokkiin myöhemmin määriteltäviä vastaavia luokkia. Pal-
velu tulisi myös pyrkiä tarjoamaan kokoluokaltaan kuljetukseen sopivalla ajoneuvoka-
lustolla.

Kuljetuksissa, jotka voidaan suorittaa henkilöautolla, tulisi ilmoittaa ajoneuvon CO2-
päästö ja/tai energiankulutus. Yleensä ajoneuvojen energiatehokkuus ja pienet pako-
kaasupäästöt korreloivat positiivisesti.

Hankintayksikkö voi myös käyttää ajoneuvokaluston ikää vertailuperusteena, koska se
korreloi kohtalaisen hyvin ajoneuvon päästönormien kanssa. Mikäli kuljetusyritys kui-
tenkin on varustanut ajoneuvokalustonsa esim. uudella SCR-teknologialla tai hiukkas-
loukulla ja kykenee todentamaan tämän tarjouksessa, tämä olisi syytä ottaa huomioon
tarjousten vertailussa, vaikka kuljetusyrityksen ajoneuvokalusto ei muuten olisikaan uu-
sinta EURO-luokkaa.

Vertailu kaluston osalta voidaan tehdä esimerkiksi niin, että kuljetusyrityksiä velvoite-
taan tarjouspyynnössä ilmoittamaan prosenttiosuudet eri ympäristöominaisuudet omaa-
vasta kuljetuskalustosta ja miten sitä aiotaan käyttää kuljetuksen hoitamiseen.

- 3) **Ajoneuvon käyttämä polttoaine on ympäristöystävällinen** eli muu kuin dieselöljy tai
moottoribensiini. Ympäristöystävällisiä polttoaineita ovat esimerkiksi maakaasu, biokaasu,
CO₂-tehokas tai terveydelle haitallisia päästöjä vähentävä nestemäinen biopolttoai-
ne tai muu vaihtoehtoinen polttoaine, sähkö (akut) tai hybriditeknologia, joka hyödyntää
polttoaineen lisäksi sähköenergiaa.

Edellä esitetyt valintaperusteet ovat esimerkinomaisia. Kuljetuspalveluja hankkiva organi-
saatio voi siten asettaa myös muita ympäristö- ja laatuvaatimuksia kuljetuspalvelujen han-
kinnalle, kunhan niiden avulla voidaan tarjoukset asettaa paremmuusjärjestykseen.

Jotta edellä esitetyillä valintaperusteilla olisi todellista vaikutusta kuljetuspalvelun valintaan,
edellä mainittujen energiatehokkuutta ja ympäristöystävällisyyttä kuvaavien kriteerien tulisi
olla joko pakollisia vaatimuksia (tekniisiä eritelmiä) tai silloin kun ne ovat tarjousten vertailu-
perusteita, niiden yhteenlasketun painoarvon tulisi olla tarjousvertailussa **vähintään 10 %**.
Tällaista tai tätäkin suurempaa painoarvoa energiatehokkuus- ja ympäristönäkökohtien

huomioon ottamiseksi liikenne- ja viestintäministeriö suosittelee käytettäväksi sekä julkisten että yksityisten yhteisöjen tekemissä kuljetuspalvelujen hankinnoissa.

- C. **Jos hankintayksikkö päättää käyttää tarjousten arvioinnissa sekä pakollisia soveltuvuusvaatimuksia että vertailukriteerejä**, on varmistettava se, että pakollisina asetetut kriteerit eivät enää ole tarjouskilpailun myöhemmässä vaiheessa vertailuperusteena. Näin ollen esimerkiksi kalustolle asetetut vaatimukset voivat olla joko pakollinen vaatimus (esim. edellytetään EURO4-kalustoa) tai sitten vertailuperuste (esim. EURO4-kalustosta saa enemmän pisteitä, kuin EURO3-kalustosta), mutta ei samanaikaisesti molempia.

Tarjousten kelpoisuuden ja sisällön tarkistaminen

Kun tarjoukset on saatu määräaikaan mennessä, tarkistetaan, että tarjoukset täyttävät hankintalainsäädännön ja tarjouspyynnön edellyttämät yleiset vaatimukset. Mikäli nämä eivät täyty, tarjousta ei oteta huomioon tarjouskilpailussa. Tasapuolisen ja syrjimättömän kohtelun vaatimus edellyttää, että poissulkemisperusteita sovelletaan hankintaan osallistuviin kaikkiin ehdokkaisiin ja tarjoihin samalla tavalla.

Vaatimukset täyttävien tarjousten vertailu

Tarjousten vertailu tehdään etukäteen asetettujen kriteerien ja niiden mukaisten painoarvojen perusteella. Katso tästä yksityiskohtaisemmin liitteen lopussa olevaa esimerkkitapausta vaatimukset täyttävästä tarjousten vertailusta.

Hankintapäätös ja siitä ilmoittaminen

Hankintapäätöksen teossa noudatetaan etukäteen sovittua käytäntöä ja siitä pidetään kiinni. Hankintapäätös ja sen perustelut muutoksenhakuosoituksineen ilmoitetaan kaikille tarjouksen tehneille tahoille.

Hankintasopimuksen tekeminen ja sen seuranta

Hankintasopimukseen kirjataan yksityiskohtaisesti kuljetussopimuksen ehdot, mukaan lukien sille asetut energia- ja muut ympäristövaatimukset.

Toimitettujen tavaroiden ja palveluiden vastaavuutta tarjouspyynnössä esitettyihin pakollisiin vaatimuksiin ja tarjoajan esittämiin tarjouksen vertailuperusteisiin seurataan. Kuljetuspalvelun ostajan ja tarjoajan välisessä sopimuksessa sovitaan tarkemmin siitä, miten ympäristö- ja energianäkökohdusten toteutumista seurataan. Jos luvattuja ympäristö- tai muita kriteerejä ei täytetä, voidaan palvelun tarjoajalle määrätä sanktioita. Mahdolliset sanktiot tulisi kuitenkin määritellä erikseen jo tarjouspyynnössä.

Hankinnasta kerätään kokemuksia ja palautetta, erityisesti mikäli hankinnan kohde poikkeaa ominaisuuksiltaan aiemmin hankituista tavaroista tai palveluista.

Ohjeistuksen toimivuuden seuranta

Tämän ohjeistuksen toimivuutta, eli sitä kuinka laajalti julkisten kuljetuspalvelujen ja mahdollisesti myös muiden kuljetuspalvelujen hankinnoissa on ympäristö- ja energianäkökohdat otettu huomioon, pyritään seuraamaan. Seuranta voidaan tehdä energiapalveludirektiivin mukaisten raportointijärjestelmien tai liikenteen energiansäästösopimusten seurannan puitteissa.

Esimerkki vaatimukset täyttävien tarjousten vertailusta

Lähtökohtana tässä esitettävälle tarjousten vertailulle on, että hankintayksikkö on edellyttänyt tarjouspyynnössä kaikilta tarjouksen jättäviltä kuljetuspalvelun tarjoajilta soveltuvuusvaatimuksena, että nämä ovat sitoutuneet jonkin sertifioitun ja tunnustetun ympäristöjärjestelmän toteuttamiseen ja tarjouksen tekijä voi esittää tästä tarjouksen liitteinä riittävät todistukset.

Lisäksi hankintayksikkö on ilmoittanut, että tarjouksia vertailtaessa tarjottavien kuljetuspalvelujen ympäristöystävällisyyttä ja energiatehokkuutta vertaillaan seuraavien kriteerien avulla:

- a) kuinka suuri osa kuljetuspalvelusta kyetään tarjoamaan kuljettajilla, jotka ovat saaneet taloudellisen ajotavan koulutuksen (kuinka monta tuntia/kuljettaja/vuosi)
- b) millaisella kalustolla kuljetuspalvelu tarjotaan (eri EURO-normin mukaisten luokkien osuus suoritettavasta kuljetuspalvelusta) ja
- c) ajoneuvon käyttämä polttoaine on ympäristöystävällinen (esim. joukkoliikennepalvelussa maakaasu tai paikallisesti tuotettu biokaasu yms.).

Tarjouspyynnön yhteydessä on myös ilmoitettu, että tarjouksesta voi maksimissaan saada 100 valintapistettä, josta 60 pistettä tulee hinnasta (60 prosentin painoarvo). 30 pistettä tulee aikataulusta, toimitusvarmuudesta ja muista ehdoista sekä 10 pistettä ympäristönäkökohdista.

Aikataulua arvostetaan niin, että yhden vuorokauden toimitusaika on 30 pistettä, kahden vuorokauden aika on 15 pistettä ja kolmen vuorokauden aika on 10 pistettä. 10 pistettä tulee ympäristötekijöistä (em. kohdat a–c) ja niitä arvostetaan samanarvoisesti, jolloin jokaisesta täyttyvästä kriteeristä voi saada yhden kolmasosan 10 pisteestä eli 3,33 pistettä kustakin.

Kuljetusyritys A:n tarjous: Kuljetuspalvelun hinta 15 000 euroa. Toimitetaan kolmen vuorokauden sisällä tavarantoimituksesta. Kuljetusyrittäjällä ei ole osoitusta, että se noudattaa toimintansa ympäristöjärjestelmää. Näin ollen soveltuvuusvaatimus ei täyty. Tarjousten vertailuperusteista täyttyy kriteeri b (kuljetukset hoidetaan uusimmalla EURO-kalustolla).

Kuljetusyritys B:n tarjous: Kuljetuspalvelun hinta on 16 000 euroa. Toimitetaan kahden vuorokauden sisällä tavarantoimituksesta. Soveltuvuusvaatimus täytetään (kuljetusyrittäjällä on osoitusta todistukset sertifioidusta ympäristöjärjestelmästä ja sen noudattamisesta). Tarjousten vertailuperusteista täyttyy kriteeri b (kuljetukset hoidetaan uusimmalla EURO-kalustolla).

Kuljetusyritys C:n tarjous: Kuljetuspalvelun hinta on 17 000 euroa. Toimitetaan yhden vuorokauden sisällä tavarantoimituksesta. Soveltuvuusvaatimus täytetään (kuljetusyrittäjällä on osoitusta todistukset sertifioidusta ympäristöjärjestelmästä ja sen noudattamisesta). Tarjousten vertailuperusteista täyttyvät kriteerit a ja b.

Vertailu:

Kuljetusyritys A:

Tarjousta ei oteta huomioon, koska soveltuvuusvaatimus ei täyty.

Kuljetusyritys B:

hinta: $60 \% \times (16\,000/16\,000) = 60$ pistettä

aikataulu: $30 \% \times (1/2) = 15$ pistettä

energia- ja ympäristönäkökohdat: $10 \% \times 1/3 = 3,33$ pistettä

Yhteispisteet: 78,33 pistettä

Kuljetusyritys C:

hinta: $50 \% \times (16\,000/17\,000) = 47$ pistettä

aikataulu: $30 \% \times 1/1 = 30$ pistettä

energia- ja ympäristönäkökohdat: $10 \% \times 2/3 = 6,6$ pistettä

Yhteispisteet: 83,6 pistettä

Valinta:

Ympäristönäkökohtien perusteella kuljetusyritys C valittaisiin kuljetusnopeuden sekä parhaiden ympäristö- ja energiatehokkuus-pisteiden ansiosta.