

Sara Österberg
Verkko-osasto / Ilmasto- ja ympäristöyksikkö

Lausunto
14.6.2022

Liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

**Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle; U
48/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmää eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan
parlamentin ja neuvoston uudelleen laadituksi energiatehokkuusdirektiiviksi koskeva
jatkokirjelmä**

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä kirjallista lausuntoa otsikossa mainitusta U-jatkokirjelmästä. Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää asiantuntijalausuntopyynnöstä ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy U-jatkokirjelmässä esitettyihin kantoihin.

Liikenteen ja viestinnän alalle energiatehokkuusdirektiivin keskeisiä vaikutuksia ovat seuraavat:

REPowerEU-suunnitelman yhteydessä ehdotetun EU:n yhteisen energiankulutuksen tavoitteen ehdotetulla kiristämällä (artikla 4) voi olla vaikutuksia myös liikenteen alalle, sillä uudet indikaattiviset tavoitetasot koskevat myös liikenteessä käytettävää energiaa. Liikenteelle ei kuitenkaan osoiteta suoria velvoitteita kokonaisenergiankulutuksen leikkaamiseksi. Tieliikenteen energiankulutuksen arvioidaan vuoteen 2030 mennessä jonkin verran vähenevän liikenteen sähköistyessä, mutta tämä vähennys ei ole yhtä nopea kuin energiatehokkuusdirektiivissä nyt esitetty tavoitetaso vaatisi. Muiden liikennemuotojen osalta ero on vielä suurempi. Soveltamisalaan kuuluisi mukaan myös taakanjakosektorin ulkopuolinen, päästökauppajärjestelmään kuuluva kansainvälinen lentoliikenne. Vaikka artikla ei aiheuta suoraan velvoitteita liikennesektorille, tulevat energiankulutuksen vähentämisen velvoitteet kansallisesti myös liikennesektorilla toteutettavaksi, ja lentoliikenteen mukanaolo lisää tavoitteiden saavuttamisen haastavuutta.

Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy u-jatkokirjelmän kantaan, jonka mukaan energiansäästövelvoitteen (8-10 artiklat) korotusta ei pidetä perusteltuna tilanteessa, jossa vain osa jäsenvaltioista saavutti velvoitekauden 2014-2020 tavoitteen. Fossiilisen polttoaineen polttoon liittyviä toimia ei voisi jatkossa hyväksyä energiatehokkuustoimiksi ja liikenteen alalla myös tietojen saaminen energiatehokkuustoimista raportointia varten voisi osoittautua haastavaksi.

On arvioitu, että artikkelit 3, 5, 7 ja 21 voivat kasvattaa liikennesektorin kustannuksia esimerkiksi erilaisina neuvonta-, raportointi- ja tietojärjestelmäkustannuksina, sekä julkisen sektorin hankintojen ja hankkeiden kustannuksien kasvun kautta.

Energiatehokkuus ensin -periaatteet on huomioitava mm. liikenne- ja infrahankkeissa, joten sillä on vaikutuksia väylänpitoon (artikla 3). Energiatehokkuusdirektiivin kustannusvaikutus on riippuvainen direktiivin soveltamisen tulkinnasta, josta ei valmistelun kuluessa ole saatu lisätietoja. Direktiiviesityksestä ei käy yksiselitteisesti ilmi,

mikä olisi sovellettava energiatehokkuuden taso. Siitä riippuen kustannukset ovat joko nykyiset ja tavanomaiset tai merkittävästi suuremmat.

Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy U-jatkokirjelmän kantaan kriittisestä suhtautumisesta lisääntyvän hallinnollisen työn määrään koskien julkisen sektorin sitovaa 1,7 %:n energiankulutuksen vuosittaisen vähentämisen tavoitetta (artikla 5). Artiklan velvoitteisiin liittyvän tietojen keräämisen ja raportoinnin vuoksi liikennesektorille tulisi mahdollisesti rakennettavaksi uusi tietojärjestelmä, johon esimerkiksi julkisella rahalla tilattujen liikennepalvelujen operaattorit raportoisivat polttoaineenkulutustaan. Tästä aiheutuisi Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille tietojärjestelmä- ja raportointikustannuksia.

Velvoitteet julkisen sektorin energiatehokkaista hankinnoista ja palveluista (artikla 7) liittyvät esimerkiksi liikenteen, liikennevälineiden ja infrastruktuurin tavara-, palvelu- ja rakennusurakkahankkeisiin. Massaintensiivisenä toimialana väylänpidon rakentamisen ja kunnossapidon materiaaleihin sekä niiden kuljettamiseen liittyen on energiatehokkuusvaatimusten osalta vielä paljon avoimia kohtia. Väyläviraston alustavan arvion mukaan tällä saattaa olla merkittävä kustannuksia lisäävä vaikutus.

Velvoitteet energiatehokkuuteen ja energiansäästämiseen liittyvästä tiedon jakelusta ja tietoisuuden lisäämisestä (artikla 21) liittyvät myös liikkumisen energiankulutukseen. Tästä aiheutuu hallinnollisia kuluja Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille.

Sara Österberg
Ylitarkastaja