

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Lausunto Valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston uudelleen laadituksi energiatehokkuusdirektiiviksi (U 48/2021 vp) ja jatkokirjelmästä UJ 16/2022 vp

Liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston uudelleen laadituksi energiatehokkuusdirektiiviksi (U 48/2021 vp) ja jatkokirjelmä UJ 16/2022 vp. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Euroopan komissio antoi 14.7.2021 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston uudelleen laadituksi energiatehokkuusdirektiiviksi KOM (2021) 558 lopullinen. Ehdotus on osa FitFor55 EU:n ilmastopakettia. Ehdotuksessa on annettu yleiset puitteet ja toimenpiteet, joilla edistetään energiatehokkuutta ja varmistetaan energiatehokkuustavoitteiden saavuttaminen Euroopan unionissa. Ehdotusta on käsitelty neuvoston energiatyöryhmässä syyskuusta 2021 lähtien.

Alkuperäisen ehdotuksen taloudellisista vaikutuksista todetaan, että ehdotuksilla olisi monelta osin merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, mutta arviot eri ehdotusten taloudellisista vaikutuksista ovat monelta osin yleispiirteisiä. SKAL pitää tärkeänä, että käytettävissä on riittävät vaikutusarviointit. Mikäli EU-tasolla niitä ei synny, SKAL edellyttää, että Suomi teettää ne.

SKAL pitää lähtökohtana kaikissa Suomen EU:n ilmastopakettiin liittyvissä linjauksissa sitä, että Suomi varoo kilpailukyvyn menettämistä. Suomen syrjäinen sijainti ja pitkät kuljetusetäisyydet suhteessa päämarkkinoihin johtaa siihen, että liikenteen päästövähennystoimenpiteet vaikuttavat Suomen ulkomaankaupan kilpailukykyyn enemmän kuin kilpailijamaihin.

SKAL haluaa muistuttaa, että kysymys ei ole pelkästään kuljetusalan yrityksistä vaan kaikkien suomalaisten yritysten kilpailukyvyistä. Kuljetuskustannusten osuus asiakasyritysten liikevaihdosta on kohonnut viiteen prosenttiin (4 % vuonna 2017). Kuljetuskustannusindeksin keskimääräinen nousu huhtikuusta 2021 huhtikuuhun 2022 oli +15 % ja se tulee näkymään myös kaikkien muiden yritysten kustannuksissa kuluja lisäävänä tekijänä. Suurimmat kustannuspaineet kohdistunevat lähitulevaisuudessa kuljetuskustannuksiin ja tuotevarastoihin sitoutuneisiin kustannuksiin.

Lisäksi SKAL toteaa, että energiatehokkuusvaatimukset ja niiden valvonta ja seuranta ei saa aiheuttaa tarpeetonta hallinnollista taakkaa yrityksille eikä viranomaisille. Kaavamaisia velvoitteita ei kannata asettaa, vaan julkisen sektorin tulee voida kohdistaa käytössään olevat taloudelliset resurssinsa mahdollisimman vaikuttavaan päästöjen vähentämiseen ja hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseen kaikin käytettävissä olevin keinoin. Jäsenvaltioille tulee olla mahdollista toteuttaa kustannustehokkaat toimenpiteet ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi.

SKAL yhtyy valtioneuvoston liikennettä koskevaan kantaan, jonka mukaan energiatehokkuus ensin –periaatteen soveltamisesta liikenne- ja infrahankkeissa tulisi saada komissiolta lisätietoa, jotta sen toteuttamismahdollisuuksia jäsenmaissa voitaisiin paremmin arvioida. Valtioneuvoston tavoin SKAL myös toteaa, että liikennealan yritysten autokohtaisten tietojen kerääminen on hallinnollisesti varsin raskasta. SKAL edellyttää, että tiukimpien energiatehokkuuden raportointivaatimusten kohdentamista liikennealalle ei tule hyväksyä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja