

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

Liikenne- ja viestintävaliokunta

14.6.2022

Edunvalvontajohtaja Ari Herrala

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry



- 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 vaikutusarvioinnit
- 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 suhtautuu kielteisesti maamme kilpailukykyä selkeästi heikentäviin muutosehdotuksiin.
- Suomen syrjäinen sijainti ja pitkät kuljetusetäisyydet suhteessa päämarkkinoihin johtavat siihen, että kustannuksia lisäävät liikenteen päästövähennystoimenpiteet vaikuttavat Suomen ulkomaankaupan kilpailukykyyn enemmän kuin kilpailijamaihin.
- SKAL on korostanut jo alkuperäistä ehdotusta koskevassa U-kirjeen lausunnossaan, että käytettävissä tulee olla riittävät vaikutusarvioinnit, ja mikäli EU-tasolla niitä ei synny, SKAL edellyttää, että Suomi teettää ne. **Suomen on jätettävä kannoissaan riittävästi varaumia** sille, että kuljetuskustannuksia merkittävästi lisääviä muutoksia ei toteuteta osana lainsäädäntöehdotuksia.
- **SKAL pitää välttämättömänä, että ehdotusta edelleen käsiteltäessä kaikki tarvittavat vaikutustenarviot tulee tehdä ja niihin pitää sisällyttää myös jäsenvaltiokohtaiset vaikutukset.**

- **Energiatehokkuusvaatimukset ja niiden valvonta ja seuranta eivät 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**

SKAL

