VEO / VIY
Jääskeläinen

18.10.2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan kuuleminen 19.10.2021

**Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston uudelleen laadituksi energiatehokkuusdirektiiviksi**

Euroopan komissio antoi 14.7.2021 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston uudelleen laadituksi energiatehokkuusdirektiiviksi COM(2021) 558 final. Ehdotuksessa on annettu yleiset puitteet ja toimenpiteet, joilla edistetään energiatehokkuutta ja varmistetaan energiatehokkuus-tavoitteiden saavuttaminen Euroopan unionissa.

Ehdotuksessa kiristetään merkittävästi EU-tason energian loppukäytön ja primäärienergian kulutuksen -32,5 prosentin yleistavoitteita vuodelle 2030 ja tavoitteet muutettaisiin luonteeltaan sitoviksi. EU-tason sitova tavoite jyvitetään ehdotuksen mukaan jäsenvaltioille komission kaavalla, joka tarkoittaisi alustavan laskelman mukaan, että Suomen vuoden 2030 energian loppukäyttö rajattaisiin noin tasolle 255 terawattituntia (301 TWh vuonna 2019). Jäsenvaltioille jyvitettyjä tavoitteita ei ole määritetty sitoviksi, mutta mikäli komissio arvioi, että eteneminen EU-tasolla ei ole riittävää, on niiden jäsenvaltioiden, joiden energiankulutus on komission kaavan asettaman tavoiteuran yläpuolella, pantava toimeen yhden vuoden kuluessa riittävät lisätoimet oman vajeensa umpeen kuromiseksi. Jäsenmaat velvoitetaan raportoimaan sektorikohtaisista kulutuksista teollisuuden, asumisen, palveluiden ja kuljetuksen sekä ICT-sektorin osalta.

Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy valtioneuvoston kantaan, jonka mukaan esitetty tavoitetason korotus ei ole perusteltua tai realistista tilanteessa, jossa vain osa jäsenvaltioista saavutti velvoitekauden 2014-2020 melko maltillisen tavoitteen. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että liikenteen energiankulutuksen vähentäminen on tärkeää, mutta hyvin haastavaa erityisesti niillä liikennesektoreilla, jotka eivät ainakaan lähitulevaisuudessa voi siirtyä polttoon perustuvista käyttövoimista sähköön. Tällaisia sektoreita ovat esimerkiksi lentoliikenne, vesiliikenne ja tieliikenteen raskaat kuljetukset. Henkilö- ja pakettiautojen osalta tilanne on parempi.

EU:n autovalmistajia koskevat sitovat CO2-raja-arvot ovat johtamassa siihen, että sähkökäyttöisten ajoneuvojen osuus uusista autoista kasvaa ja uusien autojen energiatehokkuus tulee siksi paranemaan 2020-luvulla huomattavasti. Raskaan kaluston puolella EU-lainsäädäntö ei ainakaan tällä hetkellä vaikuta yhtä positiivisesti. Raskaan kaluston raja-arvot eivät koske kaikkein suurimpia ajoneuvoyhdistelmiä, joilla Suomessa ajetaan suuri osa kaikista kuljetuksista. Näin ollen ei näytä todennäköiseltä, että näiden ajoneuvojen energiatehokkuus olisi 2020-luvulla suurestikaan paranemassa. Jos näissä ajoneuvoissa ryhdytään tulevaisuudessa käyttämään sähköllä tuotettua polttoainetta, energian kokonaiskulutus näiden ajoneuvojen liikuttamiseksi voi jopa kasvaa. On tosin huomattava, että komissio on ilmoittanut avaavansa myös raskaan kaluston raja-arvot uudelleen tarkasteltaviksi vuoden 2022 lopulla.

Paitsi ajoneuvoihin vaikuttamalla, tieliikenteen energiankulutukseen on mahdollista vaikuttaa myös liikennejärjestelmää kehittämällä. Erityisesti kaupunkiseuduilla ihmisten houkutteleminen kävelemään, pyöräilemään ja liikenteen palveluiden pariin parantaa koko järjestelmän tehokkuutta. Tiekuljetusten puolella taas teiden hyvä kunto sekä logistiikan digitalisaatio pienentävät liikenteen energiankulutusta. Fossiilittoman liikenteen tiekarttaan ja Liikenne12-suunnitelmaan on sisällytetty lukuisa joukko toimia liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamiseksi. On tärkeää, että näille toimille löytyy energiatehokkuustavoitteiden tiukentuessa myös tarvittava rahoitus.

Lopuksi liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomiota vielä siihen, että direktiivin soveltamisalaan on uutena sektorina otettu mukaan myös kansainvälinen lentoliikenne. Ehdotuksessa määritelmä energian loppukulutuksesta (art 2 kohta 5) on muutettu ja kv. lentoliikenteen energiankulutus lasketaan mukaan energian loppukulutukseen. Lentoliikenteen suoritteiden ja sitä kautta myös polttoaineen kulutuksen on arvioitu pandemian jälkeen jälleen kasvavan noin 1,4 % vuodessa. Lentokonekanta taas uusiutuu melko hitaasti, sillä sertifioinnin jälkeen yhtä konetyyppiä valmistetaan yleensä noin 20–30 vuoden ajan. 2010-luvun loppupuolella esiteltiin useita uusia ja energiatehokkaita lentokonemalleja ja on arvioitu, että 2020-luvulla energiatehokkuuden parantuminen hidastuisi, kunnes kysyntä uusille konemalleille taas kasvaa. Lentoliikenteen laskeminen mukaan Suomen energian loppukulutukseen voi siis hankaloittaa kansalliseen tavoitteeseen pääsemistä. Suomesta ulkomaille suuntautuvan lentoliikenteen polttoaineen kulutus vuonna 2019 oli noin 10 TWh.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, ettei sillä ole muilta osin huomautettavaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi