

22.09.2022

Sara Österberg
Verkko-osasto / Ilmasto- ja ympäristöyksikkö

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle: E 94/2022 vp, Valtioneuvoston selvitys: Komission tiedonanto energiansäästöstä

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

Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy E-kirjeessä esitettyihin kantoihin.

Komissio listaa tiedonannossa mahdollisia liikenteen alan toimia, joita voitaisiin toteuttaa paikallisella, alueellisella tai kansallisella tasolla. Merkittävimpänä toimina komissio listaa sähköisten ja energiatehokkaampien ajoneuvojen käyttöönoton edistämisen. Kohtalaisen vaikuttavina toimina komissio listaa kävelyn, pyöräilyn ja mikroliikkumisen edistämisen, tehokkaammat kuljetukset, julkisen liikenteen hintojen alentamisen sekä nopeuksien alentamisen. Alemman vaikutuksen toimina komissio listaa autottomien päivien järjestämisen kaupungeissa ja nykyisten tiemaksujärjestelmien mukauttamisen. Nämä tiedonannon edistämistoimet ovat suosituksia.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää hyvänä, että komissio kannustaa jäsenmaita liikenteen energiatehokkuutta parantaviin toimiin. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää myös hyvänä, sitä että näistä toimenpiteistä voidaan päättää kansallisesti. Energiatehokkuutta edistetään Suomessa Fossiilittoman liikenteen tiekartan toimeenpanon kautta esimerkiksi erilaisin tuin ja kannustimin, joilla edistetään liikenteen päästöttömyyttä.

Autokannan uusiutuminen on keskeinen tekijä liikenteen energiatehokkuuden parantamiseksi. Nopeasti etenevän sähköistymisen pääajurina toimii EU:n ajoneuvovalmistajia velvoittava CO₂ -raja-arvolainsäädäntö. Neuvottelut ovat meneillään henkilö- ja pakettiautojen raja-arvoasetuksesta sen tavoitteiden kiristämiseksi ja komissio on marraskuussa 2022 antamassa ehdotuksen raskaan kaluston CO₂-raja-arvojen kiristämiseksi.

Kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä on määrätietoisesti siirryttävä pois nykyisestä autokeskeisestä järjestelmästä kohti kestävän liikkumisen järjestelmää. Kyseessä on merkittävä systeeminen muutos tavassa hoitaa liikkumiseen ja kuljettamiseen liittyviä tarpeita. Kestävän liikkumisen järjestelmässä liikkumis- ja kuljetustarpeet hoidetaan useita eri liikennemuotoja ja erilaisia liikenteen palveluita hyödyntämällä ja yhdistelemällä. Digitalisaatio ja liikenteeseen liittyvä tieto ovat tässä ratkaisevassa roolissa, ja myös automatisaatio voi auttaa liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Liikennejärjestelmän tehostamiseen liittyviä toimenpiteitä on kartoitettu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun yhteydessä. Niitä on täydennetty Fossiilittoman liikenteen tiekartassa erityisesti rahoituksen osalta. Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa, että fossiilisten

polttoaineiden korvaaminen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla vaatii merkittäviä panostuksia sekä liikennejärjestelmän että ajoneuvojen energiatehokkuuden parantamiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että tiedonannossa komission pitkällä ja keskipitkällä aikavälillä energiatehokkuuden parantamiseksi listaamat liikenteen alan keinot ovat pääosin kannatettavia. Esimerkiksi päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönottoon kannustaminen sekä pidempien ja raskaampien kuorma-autojen energiansäästöpotentiaalin lisääminen ovat olleet tieliikennesektorin kehittämisen kannalta keskeisiä toimia.

Komissio harkitsee tiedonannossa lakialoitteita kasvattaakseen nollapäästöisten autojen osuutta julkisessa ja yritystason autokannassa. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että julkisia hankintoja edistetään jo nykyisellään puhtaiden ja energiatehokkaiden moottoriajoneuvojen edistämisestä annetulla direktiivillä (2019/1161). Direktiivi velvoittaa jäsenmaita hankkimaan tietyn vähimmäisosuuden nolla- ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja, kun ne tekevät julkisia hankintoja.

Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy myös energiatehokkuusdirektiivin muutosehdotusta koskevassa U-jatkokirjeessä UJ 16/2022 vp linjattuihin Suomen kantoihin EU-tason energiankulutustavoitteesta, joihin E-kirjeessä viitataan. Ehdotetulla EU:n yhteisen energiankulutuksen tavoitteen kiristämällä voi olla vaikutuksia myös liikenteen alalle, sillä uudet indikaatiiviset 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.