

Työ- ja elinkeinoministeriö, Liikenne- ja viestintäministeriö

NEUVOSTORAPORTTI TEM2021-00540

EOS Karjalainen Eero(TEM), Ojala Tuuli(LVM)

29.09.2021

JULKINEN

Asia

Epävirallinen energia- ja liikenneministerikokous 22.-23.9.2021

Kokous

Liikenne-, televiestintä- ja energineuvosto 22.09.2021 - 23.09.2021

Epävirallinen energia- ja liikenneministerikokous pidettiin 22.-23.9.2021 Brdossa Sloveniassa. Ohjelmassa oli energiaministerien kokous, yhdistetty energia- ja liikenneministerien kokous sekä liikenneministerien kokous. Epävirallisessa ministerikokouksessa ei tehty päätöksiä. Epävirallisen ministerikokouksen yhteydessä komissio järjesti jäsenmaiden, komission ja parlamentin edustajien välisen keskustelun TEN-T-asetuksen uudistamisesta.

Energiaministerien kokouksessa käytiin keskustelu komission osana 55-valmiuspakettia antamista ehdotuksista uusiutuvan energian direktiivin ja energiatehokkuusdirektiivin muuttamiseksi. Lisäksi asialistan ulkopuolelta keskustelua synnytti viime kuukausina Eurooppaa koskettanut energiahintojen nopea nousu. Energia- ja liikenneministerien yhteisessä kokouksessa keskusteltiin sähköisen liikenteen energia- ja liikennesektoreita läpileikkaavista kysymyksistä. Liikenneministerien kokouksessa keskityttiin erityisesti vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraan.

Energiaministerien kokous

Energiaministerien kokouksessa 22.9.2021 käytiin keskustelu komission ehdotuksista uusiutuvan energian direktiivin (REDII) ja energiatehokkuusdirektiivin (EED) muuttamiseksi. Ehdotukset ovat osa komission heinäkuussa 2021 julkaisemaa 55-valmiuspakettia. Slovenia oli valmistellut keskustelun pohjaksi tausta-asiakirjan.

Valtioneuvoston kanta koskien komission ehdotuksia direktiivien muuttamiseksi esitetään U-kirjelmissä, jotka on annettu eduskunnalle 23.9.2021.

Kokouksen puheenjohtajana toiminut Slovenian infrastruktuuriministeri Jernej Vrtovec avasi kokouksen käymällä läpi päivän agenda, joka koostuisi aamupäivällä energiaministerikokouksesta ja iltapäivällä energia- ja liikenneministerien yhteiskokouksesta. Sekä energia- ja liikennesektorit ovat keskeisessä roolissa vähennettäessä päästöjä vähintään 55 %:lla vuoteen 2030 mennessä. Energiaministerikokouksen aiheena olevien direktiiviehdotusten taustalla on huomio siitä, etteivät EU:n ja jäsenvaltioiden direktiivien mukaiset toimet ole nykyisellään riittäviä tavoitteen saavuttamiseksi. Puheenjohtaja totesi, että jäsenvaltiot voisivat halutessaan puheenvuoroissaan käsitellä myös Eurooppaa viimeisten kuukausien aikana laajasti koskenutta energiahintojen nousua.

Komissaari Kadri Simsonin mukaan energiahintojen nousu on osoittanut, että toimia energiatehokkuuden parantamiseksi ja investointeja uusiutuviin energialähteisiin todella tarvitaan. Komissaari huomautti, että välttämättömiä ilmastotoimia tehtäessä on huomioitava myös niiden sosiaalinen ulottuvuus, johon erityisesti komission energiatehokkuusdirektiiviehdotus pyrkii vastaamaan toimilla energiaköyhyyden vähentämiseksi. Simsonin mukaan komissio on kiinnittänyt runsaasti huomiota 55-valmiuspaketin tasapainoisuuteen niin EU:n ja jäsenvaltioiden tasolla kuin eri sektorien ja energiamuotojen välillä.

Sitoutuminen EU:n vuoden 2030 päästövähennystavoitteeseen ja vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteeseen toistui valtaosassa jäsenvaltioiden puheenvuoroja. Myös direktiiviehdotusten uusiutuvan energian osuutta ja energiatehokkuutta koskevien tavoitetasojen korottamiselle osoitettiin laajasti tukea, mutta näkemyksissä oli hajontaa siinä, tulisiko tavoitteiden olla jäsenvaltiokohtaisesti sitovia. Muutenkin jäsenvaltioilla oli erilaisia näkemyksiä siitä, miten yhteisiin tavoitteisiin tulisi päästä ja miten vastuun päästövähennyksistä tulisi jäsenvaltioiden välillä jakaantua.

Myös direktiivien tavoitetason korottamiseen nopeasti suhtautuneista jäsenvaltioista monet painottivat tarvetta joustavuudelle. Joissakin puheenvuoroissa esimerkiksi alatavoitteisiin suhtauduttiin kriittisesti katsoen, että jäsenvaltioiden tulisi voida itse valita kustannustehokkaimmat keinot tavoitteiden saavuttamiseksi. Osa katsoikin, että komission molemmissa ehdotuksissa yksityiskohtaisuuden taso menee tarpeettoman pitkälle.

Uusiutuvan energian edistämiseen liittyvän rajat ylittävän ja alueellisen yhteistyön vahvistaminen nähtiin laajasti tärkeänä. Osa jäsenvaltioista toi esiin suunnitelmiaan uusiutuvan energian edistämiseksi kuitenkin todeten, ettei jäsenvaltioita tulisi rajoittaa siinä, mitä päästöttömiä teknologioita ne käyttävät tavoitteiden saavuttamisessa. Erityisesti ydinenergian nostettiin esiin muutamissa puheenvuoroissa, joissa vedottiin, ettei ydinenergiaa tulisi syrjiä EU:n kestävän rahoituksen luokittelujärjestelmässä, eli taksonomiassa.

Päästövähennystoimien sosiaalisen oikeudenmukaisuuden tärkeyteen kiinnitettiin useissa puheenvuoroissa huomiota – ilmastosiirtymän tulisi tapahtua yhteiskunnallisesti reilulla tavalla, joka ei jätä ketään taakse. Monet jäsenvaltiot näkivät energiatehokkuusdirektiivillä olevan tässä keskeinen rooli energiaköyhyyden vähentämisen myötä. Toiset jäsenvaltiot kuitenkin huomauttivat, että heille energiaköyhyydessä on kyse energiapolitiikan sijaan sosiaalipolitiikasta. Esitettiin muun muassa, että jäsenvaltioiden tulisikin itse voida määritellä, miten ne energiaköyhyyden määrittelevät.

Viimeisten kuukausien energiahintojen nousu nostettiin esiin monissa puheenvuoroissa. Toisaalta komissiolta toivottiin asiaan pikaisia ratkaisuja, toisaalta osa jäsenvaltioista katsoi, että ratkaisuja hintojen nousuun on energialähteiden monipuolistavia investointeja sekä energiatehokkuuden edistämistä jatketaan. Osa jäsenvaltioista esitti, että energiahintojen nousu tulisi huomioida 55-valmiuspaketissa joko niin, että pyrkimys energiahintoja hillitsemiseen huomioitaisiin päästövähennystoimissa, tai toisaalta varmistaen, etteivät EU:n politiikat ainakaan aiheuta energiahintojen nousua.

Loppupuheenvuorossaan komissaari Simson jakoi jäsenvaltioiden huolet koskien nopeasti nousseita energiahintoja todeten, että komissio seuraa kehitystä tarkasti. Komissio näkee energiahyödykkeiden ja erityisesti kaasun hinnan nousulle useita syitä, kuten elpymisen myötä kasvaneen kysynnän. Yritykset ja kansalaiset odottavat toimenpiteitä asian ratkaisemiseksi. EU:n viitekehyksessä on tärkeää varmistaa sisämarkkinasääntöjen toteutuminen. Lisäksi komissio julkaisee seuraavalla viikolla jäsenvaltioita tukeakseen asiakirjan, jossa esitellään toimia, joita jäsenvaltiot voisivat kansallisesti toteuttaa tilanteeseen vastaamiseksi. Komissaarin mukaan EU:n integroitu energiamarkkina on

avainroolissa tarjottaessa kustannustehokasta energiaa kuluttajille. Myös rajat ylittävän infrastruktuurin kehittämistä on syytä jatkaa hintojen kurissapitämiseksi.

Energia- ja liikenneministerien yhteiskokous

Energia- ja liikenneministerien yhteisessä kokouksessa 22.9.2021 keskusteltiin sähköisten liikkumismuotojen läpileikkaavista haasteista energia- ja liikennesektoreille, kun tavoitteena on taata kestävä siirtymä sähköisen liikenteen valtavirtaistumiseen. Neuvoston puheenjohtajavaltio Slovenia oli valmistellut keskustelukysymyksiä sisältävän tausta-asiakirjan.

Energia- ja liikenneministerien yhteinen kokous järjestettiin Slovenian aloitteesta ensi kertaa. Kokouksen puheenjohtajan toimi Slovenian infrastruktuuriministeri Jernej Vrtovec. Aiheena oli liikenteen sähköistyminen ja sen liittymäkohdat sähköverkkojen kapasiteettiin ja kehittämiseen. Yhteistä kokousta pidettiin yleisesti kannatettavana ja monet toivoivat yhteiskokouksen järjestämistä myös jatkossa. Kokouksen aluksi energiakomissaari Kadri Simson ja liikennekomissaari Adriana Valean sekä Euroopan energia-alan sääntelyviranomaisten yhteistyöviraston Acerin johtaja Christian Zinglensen pitivät yleisen tason aloituspuheenvuorot keskittyen sähköistymiseen, 55-valmiuspakettiin ja sähköverkon haasteisiin ja mahdollisuuksiin.

Puheenjohtajavaltion keskustelupapereissa etukäteen esittämät kysymykset liittyivät muun muassa pitkän aikavälin strategiseen suunnitteluun jäsenmaissa ja näkemyksiin komission 55-valmiuspakettialoitteisiin. Jäsenvaltioiden lisäksi Norja ja Sveitsi pitivät puheenvuorot kokouksessa. Useat jäsenvaltiot kertoivat omista toimistaan sähköisen liikenteen edistämiseksi. Infrastruktuurin kehittäminen ja sähköautojen määrän lisääminen nähtiin yleisesti tärkeänä tavoitteena ja siihen on panostettu kautta jäsenmaiden niin infraa kuin sähköisten ajoneuvojen hankintaa tukemalla. Myös ilmastotoimissa usein kriittisellä kannalla olevat jäsenvaltiot pitivät liikenteen sähköistymistä positiivisena ja edistettävänä asiana. Tarve varautua sähköverkkojen suurempaan kuormitukseen mainittiin joissakin puheenvuoroissa yleisluontoisesti.

EU:n pyrkimyksiä vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuurin edistämiseksi pidettiin yleisesti tervetulleena. Useissa puheenvuoroissa kuitenkin peräänkuulutettiin kustannustehokkuuden ja jäsenvaltioiden erilaisten lähtökohtien parempaa huomioimista jakeluinfrastruktuuria koskevan, 14.7. annetun komission asetusesityksen (AFIR) yksityiskohdissa. Erityisesti komission katsottiin olevan turhan optimistinen raskaan liikenteen sähköön ja vetyyn siirtymisen osalta harvimmin asutuilla alueilla. Toisaalta painotettiin myös sitä, että infrastruktuurin saatavuus tukee ajoneuvojen yleistymistä.

EU:n tuki-instrumentteja (kuten InvestEU ja CEF) pidettiin hyvin tärkeinä ja useat kertoivat hyödyntävänsä EU:n elpymisrahoitusta sähköistämiseen ja jakeluinfraan. Markkinaehtoisuuteen uskottiin, mutta syrjäisillä alueilla todettiin tarvittavan tukia.

Loppupuheenvuoroissaan komissaarit kiittivät mahdollisuudesta kuulla jäsenvaltioiden näkemyksiä. Energiakomissaari Simson totesi työn jatkuvan muun muassa vuoden loppuun odotettavissa olevan rakennusten energiatehokkuusdirektiivin valmistelulla. Sähköisiin liikennemuotoihin panostaminen näkyi selvästi jäsenvaltioiden elpymis- ja palautumissuunnitelmissa.

Liikennekomissaari Valean totesi AFIR:in jakelu-/latauspisteiden sijoittamisen tiheyttä koskeviin vaatimuksiin liittyvään koskevaan kritiikkiin, että komissio on esittänyt ehdottomia vähimmäisvaatimuksia. Monin paikoin tarvitaan paljon tiheämpää infrastruktuuria. Puheenjohtaja Vrtovec puolestaan totesi, että jäsenvaltioiden erilaiset lähtökohdat otetaan jatkokeskusteluissa huomioon.

Liikenneministerien kokous

Liikenneministerien kokouksessa 23.9.2021 käytiin keskustelu komission asetusehdotuksesta vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfratuurin käyttöönotosta (Proposal for a Regulation on the deployment of alternative fuels infrastructure, jäljempänä AFIR-ehdotus). AFIR-ehdotus on osa komission 55-valmiuspakettia. Slovenia oli valmistellut keskustelun pohjaksi tausta-asiakirjan.

Valtioneuvoston kanta AFIR-ehdotukseen tullaan esittämään tarkemmin U-kirjelmässä, joka annetaan eduskunnalle lokakuun alussa 2021.

Kokouksen puheenjohtaja, Slovenian infrastruktuuriministeri Jernej Vrtovec avasi kokouksen viittaamalla ennen kokousta lähetettyihin ennakkokysymyksiin liikenteen päästöjen vähentämisestä ja infrastruktuurin kehittämisestä. Komissaari Valean korosti 14.7. annetun AFIR-ehdotuksen merkitystä liian hitaasti edenneen jakeluinfran rakentamisen tehostamisessa. Vastaanotto on komissaarin mukaan ollut melko positiivista, joitakin varauksia lukuun ottamatta. Valean totesi raskaan liikenteen infran kysyntää koskevaan kritiikkiin, että komissio on saanut selvän viestin ajoneuvojen tuottajilta, että he ovat valmiina vastaamaan kysyntään.

Slovenian tavoite on saada AFIR neuvoteltua valmiiksi puheenjohtajuuskaudellaan. Osa jäsenvaltioista on skeptisiä. Useassa puheenvuorossa pidettiin eri jäsenmaiden erilaisten lähtökohtien (talous, maantieteellinen sijainti, asutuksen keskittyminen) huomioimista olennaisena. Joustoja ja teknologianeutraaliteettia (joillakin jäsenmailla tämä sisältää myös maakaasun) peräänkuulutettiin. Toisaalta ripeää etenemistä painottavia jäsenmaita on myös useita ja esitystä kohtaan annettiin positiivisia kommentteja ml. sitovat vaatimukset myös vetyinfralle ja esityksen rooli koherentin infran rakentumisessa EU:n koko alueelle.

Kansalliset ja EU:n tuet infran rakentumiselle mainittiin olennaisina useassa puheenvuorossa, erityisesti niillä alueilla, joille infraa ei rakennu markkinaehtoisesti. Jotkin jäsenmaat toivoivat valtioneuvoston sääntelyyn joustavuutta. Myös tutkimus- ja kehitystyötä ja pilottiprojekteja korostettiin tarvittavan.

Uusia myytäviä autoja koskevia hiilidioksidipäästöjen enimmäismäärää sääntelevien raja-arvojen kunnianhimoa pidettiin tärkeänä vaihtoehtoisten käyttövoimien kysynnän kasvattajana. Muistutettiin tarpeesta saada 14.7. annetun henkilö- ja pakettiautoja koskevan raja-arvoesityksen lisäksi raskaan liikenteen ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä koskeva esitys.

Kysynnän ja tarjonnan lisäksi yhteentoimivuuden tärkeys niin Euroopan sisällä ja kolmansien maiden kanssa nostettiin puheenvuoroissa esille.

Keskustelu painottui tieliikenteen jakeluinfraan. AFIR-esitys sisältää myös vaatimuksia mm. maasähkön jakelulle satamissa ja lentokentillä. Näistä ei esitetty kommentteja pl maininta siitä, että satamien infran rakentuminen tarvitsee tukea.

55-valmiuspaketin muita esityksiä nostettiin esiin joissakin puheenvuoroissa. Merenkulkuun ehdotettujen eri toimien kokonaisvaikutuksesta epäiltiin nousevan kova taakka erityisesti sijainniltaan periferisille valtioille. Esityksissä nähtiin myös hiilivuodon riskiä. Esiin nostettiin myös viimeaikainen hiilen hinnan voimakas nousu päästökaupassa ja tähän liittyen mahdolliset negatiiviset vaikutukset, mikäli päästökauppaa komission esityksen mukaisesti laajennettaisiin. Eräissä puheenvuoroissa todettiin tuki lentoliikenteen päästökaupan kiristämiseksi. Toisaalta nostettiin esiin myös lento- ja meriliikenteen osalta olisi saatava aikaan globaaleja ratkaisuja (kv. merenkulkujärjestön IMO:n ja siviili-ilmailujärjestön CAO:n kautta).

Suomen edustajat

elinkeinoministeri Mika Lintilä (energiaministerikokous, yhteiskokous), liikenne- ja viestintäministeri
Timo Harakka (liikenneministerikokous, yhteiskokous)

Asiakirjat

Liitteet

Viite

Asiasanat	energia, energiatehokkuus, liikenne, liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto, uusiutuvat energianlähteet
Hoitaa	LVM, TEM
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, OKM, PLM, UM, VM, VNK, VTV, YM
