Lausunto maa- ja metsätalousvaliokunnalle 17.2.2017, MEP Merja Kyllönen

EU-vaikuttamisstrategia 2017

Kiertotalousajattelun ja resurssitehokkuuden edellyttämät tuntuvat muutokset sekä tuotantotapoihin että kulutustottumuksiin tulevat näkymään hyvin vahvasti myös biotaloussektorilla. Kun siirrymme lineaarisesta ”ota, valmista, kuluta/käytä ja hävitä/heitä pois” -ajattelusta jakamisen, vuokraamisen, uudelleenkäytön, korjaamisen, kunnostuksen ja kierrättämisen kehäajatteluun, muuttuu myös suhtautumisemme materiaaleihin. Tuotannossa on kiinnitettävä huomiota tuotteiden koko elinkaareen. **Biotalouden markkinoilla tämä tarkoittaa että pitkällä tähtäimellä näkymiä on vain sellaisilla tuotteilla, joiden raaka-aineita ei voi korvata kierrätetyllä materiaaleilla.** Pelkästään raaka-aineiden uusiutuvuus ei siis enää riitä, etenkään jos sen uusiutuvan tuottamiseen liittyy muita, ilmaston kannalta haasteellisia vaikutuksia.

Metsäpolitiikka kuuluu EU:ssa kansalliseen itsemääräämisoikeuteen ja virallista EU:n metsäpolitiikkaa ei ole. On kuitenkin selvää, että metsät ja metsien käytön kysymykset ovat olennainen osa EU:n ilmasto-, ympäristö-, ja energiapolitiikkaa. Ajankohtaisessa keskustelussa metsävarojen hyödyntämiseen liittyen tuntuu unohtuvan ajatus siitä, että on Suomenkin etu voida uskottavasti todentaa, että tapamme käsitellä metsiämme ei vaaranna luonnon monimuotoisuutta tai vaaranna ilmastopolitiikkaamme vaikuttavuutta. Euroopan aiemmat yritykset taklata liikenteen päästöongelmaa biopolttoaineita suosimalla veivät ns. ensimmäisen sukupolven biopolttoaineiden osalta ojasta allikkoon. **Niinpä EU:lla on paineita luoda kriteeristö, jolla voimme itse vastata niihin energian kestävyyttä koskeviin vastuullisuusvaatimuksiin mm. päästöjen, sosiaalisten kysymysten ja biodiversiteetin suhteen, joita tuontienergialta peräänkuulutamme.** Lisäksi on hyvä pitää mielessä, että biopolttoaineen ostaja haluaa kestävän tuotteen. Eurooppalaiset biopolttoainemarkkinat suomalaisten valloitettaviksi syntyvät vain, jos onnistumme määrittelemään kestävyyskriteerit aidosti kestäviksi.

Biotaloudesta ja liikenteen päästövähennyksistä keskusteltaessa on tärkeää huomata, että Suomi on valitsemassa hyvin erilaista tietä kuin muut Euroopan maat. Eurooppa elää sähköautokuumeessa ja suhtautuminen liikenteen uusiin polttoaineisiin on siellä huomattavasti Suomea nihkeämpää. Brysselissä asenne

erityisesti diesel-teknologiaa kohtaan muuttui toissa syksyn Volkswagenin päästöskandaalin myötävaikutuksesta hyvin kriittiseksi. Kärkkäimmissä puheissa on vaadittu diesel-teknologian hautaamista kokonaan. Biopohjaiset diesel-polttoaineet ovat olleet – aivan syystä – myös ympäristöjärjestöjen hampaissa, koska tutkimuksissa on saatu näyttöä, että niiden elinkaaren aikaiset hiilidioksidipäästöt voivat olla jopa suurempia kuin tavallisilla fossiilista alkuperää olevilla polttoaineilla.

Esillä olleet tutkimukset koskevat kuitenkin biodieseleitä, jotka on tuotettu lähinnä viljeltävistä öljykasveista (rapsi, soija, öljypalmu), kun taas suomalaiset markkinoilla olevat biopolttoainetuotteet (biodiesel & bioetanoli) ovat merkittävässä määrin valmistettu muun tuotannon sivuvirroista, jätteistä tai tähteistä. **Terminologiaa pitääkin pian selkeyttää ja tätä myös Suomen EU-edunvalvonnassaan tulisi painottaa.** Nyt sanaa bioenergia voidaan käyttää varsin huolettomasti kuvaamaan joko mitä tahansa ei-fossiilisista raaka-aineista tuotettua energiaa; biopohjaisista, uusiutuvista raaka-aineista, kuten metsähake, mäntyöljy tai energiapaju, tuotettua energiaa; tai osin tai kokonaan jätteistä, tähteistä tai kierrätetyistä materiaaleista tuotettua energiaa. Koko elinkaaren osalta tarkasteltuna näiden "bioenergioiden" hiilidioksidipäästöt ovat hyvin kaukana toisistaan.

Päästökaupan ulkopuolisilla aloilla suurimmat päästövähennystarpeet ovat liikenne- ja maataloussektoreilla. Ymmärtääkseni Suomessa maataloussektori on jo ilmoittanut, että päästöjen vähentäminen ”ei ole mahdollista”, jolloin koko taakka ja kustannusrasitus kohdentuisivat liikennesektoriin. Olisin toivonut, että tämä olisi herättänyt laajemman kansallisen keskustelun: kuinka me näitä valintoja teemme ja millä perusteilla. Jos liikenne on se sektori, joka kantaa kansallisesti kaiken taakan, on se myös selvästä poliittinen arvovalinta, jolla lisätään liikenteen ja kuljetusten kustannustaakkaa. Tämä kustannustaakka pitäisi myös kyetä arvioimaan ja sen vaikutukset nostamaan keskusteluun.

Oma huoleni on, että me olemme Suomessa laittamassa kaikkia munia yhteen koriin. Investointihuumassa kokonaiskuva katoaa, ja lisääntyvän bioenergiantuotannon laaja-alaisten ympäristöllisten ja yhteiskunnallisten vaikutusten arviointi jää ”kansallisen edunvalvonnan” jalkoihin. Kasvavaan

bioenergian käyttöön liittyy riskejä sekä ilmaston että luonnon kannalta. Samassa investointihuumassa unohtuu myös biotalouden laaja alkuperäinen merkitys, joka koski myös metsien virkistyskäyttöä, matkailua, ruokaa, vettä ja luonnontuotteita. Kaikki nämä ovat luonnollisesti resursseja, raaka-ainetta ja *biotaloutta,* mutta ne ovat myös brändi, jolle on kysyntää. Tällä hetkellä valitettavasti vaikuttaa että jokainen tuntuu katsovan kestävyyttä vain omasta näkökulmastaan, omien investointiensa tai intressiensä kautta, kun kansalliselle edunvalvonnallekin olisi kunniaksi laajentaa kulmaa hieman. Missään vaiheessa emme saa unohtaa, että ilmastopolitiikan ympärille on rakentunut kiertotalouden, ympäristökysymysten, metsäsektorin, energiasektorin, vesihuollon, liikennesektorin, jätteiden käsittelyn, ruokatuotannon kokonaisketjun, maataloussektorin ja maankäytön himmeli, jossa kaikki on jotain kautta sidoksissa toinen toisiinsa. Sen vuoksi kokonaisuuden hallinta ja arviointi, jatkuvan osaoptimoinnin sijaan, on enemmän kuin tarpeellista niin kotimaan politiikan kuin koko EU-edunvalvonnan näkökulmasta.

Toimin **taakanjakoasetuksesta** käsiteltäessä Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunnan lausunnon valmistelijana eli raportoijana. Suomessa on hyvä tiedostaa, että komission taakanjakoesitystä pidetään Euroopan parlamentissa useassakin valiokunnassa melko ponnettomana. Parlamentti, joka on kuitenkin komission ja neuvoston tavoin merkittävä vallankäyttäjä, tulee todennäköisesti vaatimaan kunnianhimoisempaa politiikkaa. Siksikin laaja-alainen edunvalvonta on paikallaan ja yhtenäisen tieteellisen näytön hankkiminen maan kantoja puolustettaessa olisi enemmän kuin tarpeellista.

Komissio on sisällyttänyt asetusehdotukseensa joustoja, joilla on pyritty varmistamaan päästövähennystoimien mahdollisimman kustannustehokas kohdentuminen. Komission ehdotukseen sisältyviin joustoihin ja niiden laskentaperusteisiin liittyy kuitenkin epävarmuuksia, jotka voivat riskeerata EU:n ilmastopolitiikan toteutuksen ja lopputulosten kokonaistason. **Esitetyt joustomekanismit tekevät mahdolliseksi tilanteen, jossa EU jää Pariisin ilmastosopimuksen päästövähennystavoitteistaan, vaikka jäsenmaat yltäisivätkin taakanjakopäätöksen mukaisiin tavoitteisiinsa.** Toisaalta komission ehdotusten hyväksyttävyys useissa jäsenmaissa on riippuvainen näistä joustomahdollisuuksista. Monet, osin päällekkäiset joustot voivat kuitenkin

kokonaisuutena johtaa tilanteeseen, jossa EU:n taakanjakosektorin päästöt tosiasiassa laskevat huomattavasti tavoitteena olevaa 30 prosenttia vähemmän.

Oma näkemykseni on, että esitetyistä joustomahdollisuuksista hyvin perusteltuja ovat sektoreiden väliset siirrot päästökauppa- ja taakanjakosektoreiden välillä (nk. one-off -mekanismi) sekä LULUCF-jousto, jonka tulisi mahdollistaa se, että jäsenvaltiot voisivat myös käyttää ehdotuksessa määritellyn enimmäismäärän ns. LULUCF-sektorin poistoyksiköitä (nielusta) kattamaan taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitetta. Lisäksi pidän tärkeänä, että kaikille maille syntyy vahvat kannusteet päästöjen vähentämiseksi kauden alusta lukien ja siksi ehdotin omassa Euroopan parlamentin liikennevaliokunnalle tekemässäni lausunnossa v. 2020 tason lähtöpistettä tarkistettavaksi siten, että se määräytyy vuosien 2016-2018 toteuman tai vuoden 2020 tavoitetason mukaan, riippuen siitä kumpi on alhaisempi.

Ymmärrän komission ehdotukseen sisältyvää ajatusta hallinnollisen taakan vähentämisestä, mutta pidän välttämättömänä vuosittaista seurantaa siitä, kuinka päästövähennystavoitteet eri jäsenmaissa toteutuvat ehdotetun viiden vuoden välein tapahtuvan arvioinnin sijaan. Täytäntöönpanon ja vaikuttavuuden turvaamiseksi pidän toivottavana, että komissiolla olisi työkaluja myös sanktioiden määräämiseen jäsenmaille, jotka eivät täytä päästövähennystavoitteitaan. Lisäksi korostin raportissani tarvetta kytkeä käsillä oleva taakanjakoasetus tiiviimmin Pariisin sopimuksen täytäntöönpanoon ja sen seurantaan sekä pitkän aikavälin ilmastopolitiikkaan siten että päästöjä johdonmukaisesti myös pitkällä, vuoteen 2050 ulottuvalla aikajänteellä.

Ilmastopolitiikan toimeenpanon kannalta on keskeistä muistaa, että sekä EU:lla että jäsenmailla on suoran rahoituksen sekä eri rahoitusinstrumenttien kautta merkittävä määrä rahoitusta allokoitavissaan ja pidän välttämättömänä, että eri momenteilta, ohjelmista ja instrumenteista myönnettävä rahoitus suunnataan osalta sellaisiin projekteihin, jotka edistävät siirtymää vähäpäästöiseen (lyhyt aikaväli) tai kokonaan päästöttömään (keskipitkä ja pitkä aikaväli) yhteiskuntaan.

Lopuksi haluan muistuttaa siitä, EU-lainsäädännönkin suhteen on hyvä säilyttää maltti ja terve järki. Usein direktiivit mahdollistavat kansallisen liikkumavaran niitä sovellettaessa, mutta on kiinni jäsenvaltioiden ministeriöiden valmistelusta ja eduskunnasta käytetäänkö joustomahdollisuutta vai ei. Olen huomannut että, Suomi

käyttää tätä joustomahdollisuutta vähemmän kuin eteläiset kumppanimaat. Haluan korostaa, että tällä joustomahdollisuudella ei tarkoiteta sitä, ettei direktiivejä implementoitaisi, vaan sitä että kunkin direktiivin osalta haettaisiin parhaiten Suomen olosuhteisiin sopiva käytännön arjen tulkinta.