Asiantuntijalausunto 30.3.2021

Alviina Alametsä

Europarlamentaarikko

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

VNS 7/2020 vp
Valtioneuvoston selonteko EU-politiikasta

Euroopan parlamentin jäsen Alviina Alametsän lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Kiitän tilaisuudesta lausua valtioneuvoston EU-politiikan selonteosta. Lausuntoni keskittyy selonteon liikennettä koskeviin osuuksiin, jotka vastaavat vastuualuettani Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunnassa.

Ilmastokriisin ratkaiseminen on vuosikymmenen suurin tehtävä. Siksi keinot siihen ovat tämän lausunnon keskiössä.

Valtioneuvoston EU-selonteon liikennettä koskevassa osuudessa korostuvat keinot vähentää liikenteen ilmastopäästöjä, mikä on tervetullutta. Selonteko painottaa **liikenteen sähköistymisen edistämistä ja vaihtoehtoisten liikennepolttoaineiden tuotantoa.** Hiilineutraalin liikkumisen mahdollistaminen EU:n kansalaisille, asuinpaikasta riippumatta, vaatii merkittävää vähäpäästöisten ajoneuvojen saatavuuden parantamista. Suomessa on EU:n neljänneksi suurin määrä henkilöautoja asukasta kohden, ja yksi korkeimmista polttomoottoriautojen osuuksista. Autokannan muuttamiseen kestävämmäksi, ja vaihtoehtoisten polttoaineiden ja sähköautojen latauspisteiden saavutettavuuteen, on panostettava Suomessa erityisesti. Kestävä liikkuminen on yhä suomalaisten ulottumattomissa esimerkiksi sen kalliista hinnasta tai pitkistä välimatkoista johtuen.

Myös teollisuutta on kannustettava kestävämpiin toimintatapoihin. Useissa Euroopan maissa suunnitellaan polttomoottoriautojen myyntikieltoa. Jos Suomi pyrkii vihreän siirtymän edelläkävijäksi, tähän joukkoon kannattaa liittyä. Järkevillä poliittisilla päätöksillä voidaan edistää suomalaisen teknologian ja osaamisen varhaista kehittymistä. Suomen kannattaa olla maa, jolla on eväät ilmastokriisin ratkaisemiseen.

EU:n päästönormi autonvalmistajille on tehokas tapa kannustaa autojen valmistajia luopumaan polttomoottoriautojen valmistamisesta ja vähentää autoliikenteen päästöjä. Nykyiset päästönormit eivät kuitenkaan ole teknologianeutraaleja. Siksi on tärkeää, että valtioneuvoston selonteossa korostetaan teknologianeutraaliuden tarvetta vihreässä siirtymässä. Yksi heikkous on, että tämänhetkiset päästönormit eivät kannusta biokaasulla toimivien autojen tuottamiseen, vaikka ne ovat tärkeä vaihtoehto sähköautojen rinnalla. Suomessa biokaasu ja jätteenkäsittely on

pitkälle kehittynyttä, minkä vuoksi normien päivittäminen on Suomen etu. Päästönormiasetukseen tulee vaikuttaa aktiivisesti, jotta kaikkien vaihtoehtoisten polttoaineiden potentiaali huomioidaan nyt, kun monet ajoneuvojen tuottajat tekevät tuotantoaan uudistavia muutoksia.

Henkilöautoilun lisäksi on tärkeää varmistaa vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien hyödyntäminen **raskaassa liikenteessä** siltä osin, kun sähköistäminen ei vielä ole mahdollista. Kiitän valtioneuvoston aktiivisesta tuesta **lentoliikenteen** uusiutuvien polttoaineiden Euroopan-laajuisen jakeluvelvoitteen edistämiselle. EU-tasoisen jakeluvelvoitteen selvittämisen lisäksi Suomen tulisi tukea EU-tasoisen kerosiini- tai lentoveron selvittämistä, ja panostaa lyhyen matkan lentoliikennettä korvaavien junayhteyksien kehittämiseen.

Erityistä huomiota tulisi Suomessa kiinnittää **meriliikenteen** päästöjen leikkaamiseen vaihtoehtoisten polttoaineiden tehokkaalla käyttöönotolla ja parantamalla alusten energiatehokkuutta. Merenkulku on tällä hetkellä vähiten saastuttava liikenteen muoto, mutta sen osuuden odotetaan kasvavan tulevaisuudessa, jolloin käytettyjen saastuttavien rikkipitoisten polttoöljyjen haittavaikutukset kasvavat. Suomella on merenkulusta sekä erityisesti talvimerenkulusta riippuvaisena maana erityiset intressit turvata merenkulun taloudellinen kannattavuus. Keskeiset päätöksen merenkulun globaalien päästöjen vähentämiseksi on tehtävä Kansainvälisen merenkulkujärjestön tasolla, mutta EU:n ja Suomen tulee edistää vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä, jotta merenkulku voi jatkua sekä ympäristölle että taloudelle kestävällä tavalla. Lisäksi on tarpeen panostaa alusten energiatehokkuuteen.

Vedyn rooli liikenteen päästöjen vähentäjänä kasvanee tulevaisuudessa. Kiitän selonteon huomiota siitä, että puhtaasta sähköstä tuotettavan vedyn kehittämistä tulisi edistää. Vedyllä on paljon potentiaalia, mutta vain, jos fossiilisilla polttoaineilla tuotetun vedyn käyttö torjutaan alusta alkaen. Vihreän vedyn laajamittainen tuottaminen on vielä alkumetreillä. On syytä muistaa, että siihen kohdistuvien odotusten ei voi antaa hidastaa pidemmälle kehitettyjen ratkaisujen, kuten sähköistymisen, vaihtoehtoisten polttoaineiden ja raideliikenteen kehittämistä tai käyttöönottoa. Uusiin teknologioihin on tärkeää panostaa, mutta liikenteen päästöjä täytyy leikata juuri nyt. Siksi ensi kädessä on syytä käyttää jo tarjolla olevia hyviä ratkaisuja.

Ensisijaisen tärkeä kestävän liikenteen muoto on **raideliikenne,** joka ei ole saanut ansaitsemaansa huomiota valtioneuvoston selvityksessä. Vuosi 2021 on julistettu EU:ssa Euroopan rautateiden teemavuodeksi, ja nopeat junayhteydet ja yöjunat ovat kasvattaneet enenevissä määrin suosiotaan niin eurooppalaisen politiikan kuin myös kuluttajien keskuudessa. Junien päästöt ovat jopa 98 prosenttia henkilöautoliikennettä pienemmät. Euroopan globaali etulyöntiasema laajojen raideverkostojen maanosana tunnistetaan yhä paremmin. Raideliikenteelle tarvitaan nyt kattavia investointeja. Tämä ei valitettavasti näy riittävällä tasolla Suomen politiikassa tai valtioneuvoston selonteossa.

Suomen päärata on vastikään päätetty nostaa virallisesti yhdeksi EU:n ydinverkkokäytäväksi, mikä avaa Suomelle merkittäviä mahdollisuuksia lisätä saamaansa EU-rahoitusta. Valitettavastii raiteiden kehittämiseen tarvittavia suunnitelmia on kuitenkin tehty liian hitaalla tahdilla, ja

mahdollisuuksia hakea ja hyödyntää EU:n tukia on jätetty käyttämättä. On erityisen harmillista, että Suomi ei onnistunut turvaamaan merkittävää EU-rahoitusta Verkkojen Eurooppa-ohjelmasta (CEF, Connecting Europe Facility) Helsinki-Tampere yhteydelle, joka on Suomen vilkkaimmin liikennöity rataväli. Kyseisen radan varrella asuu valtaosa Suomen kansasta, ja radalla tuotetaan merkittävä osa maamme bruttokansantuotteesta. Radan jättäminen heikkoon kuntoon johtanut merkittävän pullonkaulan syntymiseen maamme liikenneyhteyksiin. Tällaisten pullonkaulojen torjumisen tulisi olla liikenteen kehittämisen prioriteetti.

Suomelle on juuri nyt on tarjolla tilaisuus ja rahoitusta, jolla voimme helpottaa suomalaisten arjen liikkumista, edistää kestävää junamatkustamista ja liittää Suomen muuhun Eurooppaan raiteilla. Tämä avaisi maahamme uusia mahdollisuuksia esimerkiksi matkustamisen ja talouden näkökulmasta. Liikenteen päästöjen vähentäminen ei onnistu pelkästään vaihtoehtoisilla polttoaineilla ja sähköistämällä, eikä se ole aina edes tarpeen, kun tarjolla on tehokas ja kuluttajien suosiossa oleva vähäpäästöinen matkustuskeino. Raiteiden kehittämisen täytyy näkyä vahvemmin poliittisissa päätöksissä, ja tässä selonteossa.

Kiitän liikenne- ja viestintävaliokuntaa mahdollisuudesta ilmaista näkemykseni valtioneuvoston EU-politiikan selonteosta liikenteen näkökulmasta.

Ystävällisin terveisin ja yhteistyöstä kiittäen,

Alviina Alametsä
Europarlamentaarikko, Vihreät/EVA -ryhmä

Helsingissä 30.3.2021

Euroopan parlamentin
VIHREÄT/EVA