Lausuntopyyntö valtioneuvoston selonteosta EU-politiikasta, *Vahva ja yhtenäinen EU – kohti kestävämpää Euroopan unionia*

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Asia: VNS 7/2020 vp
Lausunnon antaja: Euroopan parlamentin jäsen Silvia Modig

Yleiset selontekoa koskevat kommentit

Valtioneuvoston selonteko ”Vahva ja yhtenäinen EU – kohti kestävämpää Euroopan unionia” viitoittaa Suomen lähivuosien EU-politiikkaa. Sen lähtökohtina ovat hallitusohjelman EU-poliittiset painopisteet.

Suomen tavoitteena on sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä Euroopan unioni. EU on sitoutunut Pariisin ilmastosopimuksen ja YK:n kestävän kehityksen tavoitteiden (Agenda2030) toimeenpanoon. Covid-19-kriisi on korostanut näiden merkitystä.

Aikaisempiin EU-selontekoihin ja Suomen EU-politiikan pitkään linjaan verrattuna **suurimmat muutokset ovat kestävän kehityksen, ilmastotavoitteiden ja sosiaalisen ulottuvuuden vahva huomioiminen. Nämä muutokset ovat askelia oikeaan suuntaan, mutta varsinkin ilmastokysymyksissä vaaditaan edelleen nopeampaa reagointia ja kunnianhimoisempien tavoitteiden asettamista.**

Koronakriisin vallitessa selontekoa läpileikkaava teema on kriisinkestävyys. On tärkeää huomioida, että globaali pandemia ei sulje pois muita käsillä olevia ajankohtaisia kriisejä, vaan pikemminkin korostaa tarvetta nopeaan reagointiin. Suomen vahvuutena on aloitteellinen, johdonmukainen ja eurooppalaiseen yhteistyöhön myönteisesti suhtautuva linja. Euroopan- ja maailmanlaajuisia kriisejä ei ratkaista kansallisesti, jolloin sujuva kansainvälinen yhteistyö niiden tiimoilta on olennaista.

Suomen esillä pitämän hyvinvointitalousajattelun mukaisesti esimerkiksi ympäristö-, talous- ja sosiaalikysymykset liittyvät olennaisesti toisiinsa ja näitä on mahdollista edistää samanaikaisesti useat sektorit huomioiden.

Ilmastoneutraali EU vuoteen 2050 mennessä

Euroopan unioni on sitoutunut hiilineutraaliuteen vuoteen 2050 mennessä, Suomi tavoittelee ilmastoneutraaliutta 15 vuotta aikaisemmin vuoteen 2035 mennessä. **Sekä EU:ssa että Suomessa keskeisintä on irtaantua fossiilisista energialähteistä ja vähentää muita ihmisperäisiä kasvihuonekaasupäästöjä.** Lisäksi tavoitteen kannalta oleellista on hiilinielujen ja varastojen vahvistaminen. Suomi on sitoutunut tähän sekä pitkällä että lyhyellä aikajänteellä.

Hallituksen linjaus liikenteen päästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä on kunnianhimoinen ja osoittaa juuri sellaista ilmastojohtajuutta ja esimerkkiä, jota EU ja

muu maailma tällä hetkellä tarvitsevat. Tavoite edellyttää hallitukselta konkreettisia tekoja ja vahvaa poliittista ohjausta nopealla aikataululla. Mikäli koronapandemian vaikutus jätetään huomioimatta, liikennesektorin päästöt ovat pysyneet samana sitten 1990-luvun. **Liikennesektorin ilmastotoimissa tavoitteena on oltava päästöjen, ei liikkumisen rajoittaminen.**

Liikenteen päästövähennystoimien, kuten kaiken muunkin ympäristöpolitiikan, on seurattava reilun siirtymän periaatetta ja huomioitava eri alueiden ominaispiirteet: liikenteen päästövähennystoimenpiteet eivät saa johtaa pienituloisten elinkustannusten nousuun, vaan aluepoliittisia näkökulmia tulee punnita päätösten valmistelussa. Tämä tarkoittaa, että liikenteen ilmastopolitiikan tulee rakentua laajan toimenpidekokonaisuuden varaan.

EU:n elpymispaketti tarjoaa hyvän mahdollisuuden tehdä investointeja, joilla samanaikaisesti elvytetään taloutta ja vähennetään päästöjä. Tämä huomioon ottaen on harmillista, että liikenne näyttää hallituksen suunnitelmien valossa saavan suhteellisesti vähän varoja elpymispaketista. Etenkin, kun huomioidaan sektorilla vaadittavien päästövähennysten kokoluokka ja vaikeusaste. Lisäksi on valitettavaa, että liikennepanostukset näyttävät painottuvan pitkälti vähäpäästöisempään autoiluun. Jo Sipilän hallituksen aikana liikenteen ilmastopoliittinen työryhmä totesi loppuraportissaan, että hiilineutraalin liikennesektorin saavuttaminen vuoteen 2045 mennessä edellyttää henkilöautojen ajosuoritteen kääntymistä laskuun vuoden 2025 tienoilla ja raideliikenteen, linja-autoliikenteen, pyöräilyn sekä kävelyn yhteenlasketun matkustussuoritteen kaksinkertaistumista vuoteen 2045 mennessä. Lisäksi useat tutkimukset ovat todenneet esimerkiksi pyöräilybaanojen olevan kannattavia julkisia investointikohteita, jotka tuovat mukanaan myös kansanterveydellisiä hyötyjä.

Vähäpäästöisen autoilun edellytyksiin tulisi panostaa erityisesti haja-asutusseuduilla, joissa oma auto on usein käytännön sanelema pakko, jotta päivittäiset liikkumistarpeet voidaan tyydyttää. Sähköautojen latausverkostoa tulee laajentaa ja erityisesti biokaasun tuotannon ja jakelun edistäminen tarjoaa mahdollisuuden paikallisen kiertotalouden edistämiseen sekä maatalouden ympäristökuormituksen vähentämiseen. Nestemäisten biopolttoaineiden edistämisessä tulee kuitenkin olla maltillinen, koska esimerkiksi Liikenne- ja viestintäministeriö on huomioinut niihin liittyvän kestävyysriskejä, jotka näkyvät erityisesti palmuöljyn rasvahappotisleen (PFAD) kohdalla. **Biopolttoaineita tulisikin suunnata ensisijaisesti liikennemuotoihin, joiden sähköistäminen on hankalaa.**

Suomen linjaus olla kannattamatta yleisen päästökaupan laajentamista tieliikenteeseen on perusteltu ja oikeansuuntainen. Päästökaupan laajentamisen vaikutukset kaatuisivat todennäköisesti kuluttajalle tuoden mukanaan epätoivottuja sosiaalisia vaikutuksia. **Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että liikenteen päästöjen hinnoittelu tulisi poistaa liikennesektorin ilmastopoliittisten työkalujen valikoimasta**, vaan että toimenpiteet tulee toteuttaa sosiaalisesti oikeudenmukaisesti. Viime syksynä julkaistu Aalto-yliopiston tutkimus osoitti, että henkilöliikenteen päästöt ja ajokilometrit kasvavat tuloluokittain. Tämän takia on sosiaalisesti oikeudenmukaista, että polttoaineiden hinnankorotukset kompensoidaan pienituloisille esimerkiksi hiiliosingolla tai tuloverojen kevennyksillä, jotta liikkumismahdollisuudet eivät rajoitu vähävaraisuuden takia.

Päästökauppaa sen sijaan tulee laajentaa meriliikenteeseen. **Päästövähennystoimenpiteitä suunniteltaessa on tärkeää, että toimijat eivät saa mahdollisia päästöyksikoita ilmaisjaon kautta ja toimenpiteet perustuvat sektorin suorien päästöjen vähentämiseen**, eivät päästökompensaatioon.

Päästökompensaation toimivuus ja luotettavuus ovat heikkoja etenkin nykyisillä markkinoilla, eikä toimintamalli vastaa ilmastokriisin vakavuutta. **Lentoliikenteen päästövähennyksiä tulee tehostaa poistamalla lentokerosiinin verohelpotukset EU-tasolla ja laajentamalla päästökauppaa kaikkiin EU-alueen lentoihin.** Biopolttoaineita tulisi suunnata erityisesti lentoliikenteeseen, koska sen sähköistäminen on muita liikennemuotoja hankalampaa.

Ajoneuvokannan uusiutuminen on myös välttämätöntä liikenteen päästövähennysten saavuttamisen kannalta. Useat autovalmistajat ovatkin ilmoittaneet lopettavansa polttomoottoriautojen valmistuksen tulevina vuosina. **Suomen tulee vaikuttaa EU:n henkilö- ja pakettiautojen valmistukseen siten, että uusien autojen CO2-päästöt ovat tulevaisuudessa pienempiä** ja että kestävästi tuotettu biokaasu huomioidaan raja-arvojen suunnittelussa, jotta kaasuautojen valmistuksen jatkuminen voidaan turvata.

Suomen maaperä, jossa on erityisesti litiumia, kobolttia ja nikkeliä tarjoaa mahdollisuudet akkutuotannolle. Akkuteollisuus voi luoda uusia työpaikkoja ja on välttämätöntä liikenteen ympäristörasitteen vähentämiselle. Samalla kaivostoiminta luo ympäristöhaittoja: kaivostoiminta on Suomessa 14. merkittävin syy luontotyyppien uhanalaisuudelle ja neljänneksi suurin lajien uhanalaisuuden syy. **Kaivostoiminnan lisääntyminen nykyisillä käytännöillä kasvattaa ympäristörasitetta kohtuuttomasti, joten kaivoslakia on uudistettava nyt rohkeasti. Suomella voi olla rooli EU:ssa ja globaalilla tasolla esimerkinnäyttäjänä kestävässä kaivostoiminnassa.**

Hallitusohjelman pohjalta on johdonmukaista, että Suomi pyrkii aina Eurooppa-neuvostossa vähintään tukemaan Euroopan komission ehdotuksia ilmastopolitiikassa, tai ajamaan komissiota kunnianhimoisempaa politiikka Euroopan tasolla. Tämä pätee sekä päästövähennyksiin että muihin tulevaisuuden liikenneratkaisuihin.

Määrätietoisella ja johdonmukaisella ilmastotyöllä pystymme vaikuttamaan ilmastokriisin hillitsemiseen sekä ympäristön ja ihmisten kannalta kestävän ja oikeudenmukaisen yhteiskunnan rakentamiseen koronakriisin jälkeen. Tämä vaatii kuitenkin nopeita poliittisia päätöksiä ja sitovaa lainsäädäntöä myös liikenteen osalta.