

Mitä EU tekee puhtaamman ilman eteen?

Europarlamentaarikko Merja Kyllönen, Euroopan parlamentti

Ilmanlaatu on yksi keskeisimpiä ajankohtaisia asioita myös Euroopan parlamentissa. Pariisin ilmastokokouksen jälkeinen elämä EU:ssa on kiireistä, ja energiapolitiikka, liikenteen päästövähennykset ja ns. Volkswagen-skandaalin tutkinta ovat myös omassa kalenterissani aivan keskiössä.

Yritän tässä puheenvuorossani tänään tuoda esille niitä ilmaston ja ilmanlaadun kannalta keskeisimpiä lainsäädäntöaloitteita jotka Brysselissä tällä hetkellä ovat ajankohtaisimpia sekä kertoa teille mitä tämä niin sanottu Volkswagen-skandaali on tuonut tullessaan.

On aivan selvää, että Suomen lainsäädäntöä, Suomen energiaratkaisuja ja suomalaisten kunnianhimoa – niin yritysten kuin yksittäisten kansalaisten ja kuluttajien – on tarkasteltava kansainvälisessä kontekstissa. Meidän on osattava pitää maailmalla meteliä siitä, minkä me osaamme parhaiten; niistä asioista mitkä meillä on erittäin hyvin.

Ja kuitenkin meidän on myös kuultava tarkalla korvalla mihin suuntaan maailmalla ollaan menossa. Aivan kaikissa asioissa viisimiljoonaisen kanssa ei kannata tehdä muista poikkeavia ratkaisuja ja toivoa loputonta ymmärrystä ”erityisolosuhteillemme”.

Pariisin ilmastokokouksen jälkeinen elämä EU:ssa on kiireistä. Sangen onnistunut ilmastososopimus vaatii EU:lta, niin komissiolta, neuvostolta kuin parlamentiltakin päättäväisyyttä hiilidioksidipäästöjen rajoittamisessa. Monen asiantuntijan mukaan sopimuksen allekirjoittaneet maat eivät vielä ole edes ymmärtäneet kuinka vaativa tehtävä päästövähennysten saavuttaminen tulee olemaan.

Komission heinäkuussa 2015 julkaiseman EU:n päästökaupan neljännen vaiheen eli vuosien 2021 - 2030 käsittely, on alkamaisillaan parlamentissa. Tällä direktiivin muutoksella pannaan täytäntöön Eurooppa-neuvoston 2014 asettamat tavoitteet päästöjen vähentämiseksi vuoteen 2030 mennessä. Raporttiluonnos oli jo hyvällä mallilla kunnes raportin valmisteluvastuussa ollut brittimeppi jätti tehtävänsä Brexit-äänestyksen seurauksena.

Jäsenmaat ja Euroopan parlamentti pääsivät kuitenkin sopuun päästöjen vähentämisestä eli ns. päästökattodirektiivistä 30.6. Se velvoittaa jäsenmaitaan vähentämään päästöjään niin, että ilmansaasteiden aiheuttamat terveyshaitat pienenisivät noin 50 %:iin vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Uuden päästökattodirektiivin on tarkoitus tulla voimaan vuonna 2020 ja sen veloitteet ovat jatkoa nykyiselle direktiiville.

Unionin yhteinen energiapolitiikka, energian saatavuuden turvaaminen ja energiemarkkinamallin uudistaminen ovat selvästi tämän parlamenttikauden keskeisimpiä töitä. Pariisin jälkeinen aika on vähähiilisen ja resurssitehokkaan talouden aikaa.

EU:n energiaunionin toteuttamiseen tarvitaan kustannustehokkaita päästövähennyskeinoja ja vähähiilisiä investointeja. Tähän energiaunioniin kuuluu oleellisena osana hiilipäästöjen hinnoittelu ja fossiilisten polttoaineiden tukien ohjausvaikutuksen ja tarkoituksenmukaisuuden kriittinen tarkastelu.

Euroopan komissio hyväksyi viime joulukuussa myös kiertotalouspaketin, jonka tavoitteena on resurssitehokkuus. Tähän sisältyivät muutosehdotukset mm. jäte-, pakkaus- ja pakkausjäte-, sekä kaatopaikkajätedirektiiveihin. Euroopan parlamentissa paketin käsittely jatkuu myöhemmin syksyllä.

Kiertotalouspaketti edellyttää tuntuvia muutoksia sekä tuotantotapoihin että kulutustottumuksiin. Siinä on kyse lineaarisen "ota, valmista, kuluta/käytä ja hävitä/heitä pois" -ajattelun korvaamisesta jakamisen, vuokraamisen, uudelleenkäytön, korjaamisen, kunnostuksen ja kierrättämisen kehäajattelulla, jossa tuotteilla ja niissä olevilla materiaaleilla on suuri merkitys. Tuotannossa on kiinnitettävä huomiota tuotteiden koko elinkaareen. Kyse ei ole pelkästään ilmasto- ja ympäristöpolitiikasta, vaan kiertotalouden takana on myös järkiperäinen taloudellinen ajattelu. Kiertotaloudella on erityisen suuri merkitys siksi, että tähän saakka valtava määrä eri materiaaleja – myös kriittisiksi todettuja arvokkaita raaka-aineita – on joutunut ja joutuu edelleen kaatopaikkajätteeksi, missä ne pahimmillaan saastuttavat maaperää ja vesistöä ympäri maailmaa, ja tähän ei ole enää varaa niin valtioilla kuin yrityksilläkään.

Käytännössä kierron kehä on lähes täydellinen ja jätteeksi joutuva määrä on minimaalinen, sillä melkein kaikelle löytyy uusi käyttötarkoitus. Mahdollisuudet ovat valtavia, samoin odotukset sekä uusien yritysten kuin myös uusien tuotteiden ja niin muodoin työpaikkojen suhteen.

Paljon meillä EU:ssa on kuitenkin vielä työsarkaa ihmisten terveyteen ja ympäristöntilaan vaikuttavien ilmansaasteiden päästöjen vähentämisessä. Paljon on työtä tehty vuosikymmenten saatossa päästöjen vähentämiseksi, mutta vielä on paljon tekemättä.

Yhtenä esimerkkinä ilmanlaatuun tähtäävästä lainsäädännöstä on päästörajadirektiiviehdotus tiettyjen ilman epäpuhtauksien kansallisten päästöjen vähentämiseksi. Direktiivissä määritellään vuosiksi 2020–2030 uudet kansalliset päästövähennyssitoumukset, joiden kohteina on 6 tärkeintä ilman epäpuhtautta: rikkidioksidi, typen oksidit, haihtuvat orgaaniset yhdisteet, hiukkaset ja metaani.

Kuten hyvin tiedetään, ilmanlaatuun kaupungeissa vaikuttaa eniten liikenne. Typpidioksidin pitoisuudet kaupunki-ilmassa ympäri Eurooppaa ovat olleet osittain yli annettujen raja-arvojen.

Liikenteen päästöjä on pyritty vähentämään polttoaineen kulutusta vähentämällä sekä erilaisin päästöjen käsittelymenetelmin. Näiden vaikutukset kaupunkien ilmanlaatuun ovat kuitenkin olleet oletettua pienempiä. Miksi näin on?

Osasyys tähän paljastui viime vuoden syyskuussa, kun USA:sta kuului uutisia Volkswageneiden erittäin korkeista ajonaikaisista typen oksidien päästöistä. Jotain oli siis pahasti pielessä. Syksyn mittaan päästöskandaali-uutisoinnissa kävi yhä selvemmäksi, että kyseessä ei ole ihan pieni ongelma, vaan jotain paljon laajempaa ja systemaattisempaa.

Joulukuun 16. päivänä 2015 Euroopan parlamentti päätti perustaa tutkintavaliokunnan tutkimaan tätä niin sanottua Volkswagen-skandaalia. Tutkintavaliokunnan, eli EMIS-valiokunnan, tarkoituksena on tutkia mitä ihmettä on tapahtunut Euro 5/6 asetuksen täytäntöönpanossa. Lisäksi tutkintavaliokunnan on tarkoitus kerätä ja analysoida tietoja sen selvittämiseksi, oliko komissiolla ja jäsenvaltioilla todisteita manipulointimekanismien käytöstä ennen kuin Yhdysvaltojen ympäristönsuojeluvirasto US EPA ilmoitti sääntöjen noudattamatta jättämisestä syyskuussa 2015. Tutkintavaliokunta esittää myös asiaan liittyviä tarpeelliseksi katsomiaan suosituksia.

Päästöskandaaliin liittyy yhtenä osana eurooppalaisen tyyppihyväksyntämenettelyn korjaaminen. Virheet nykyisessä tyyppihyväksyntämenettelyssä edesauttoivat päästöskandaalin syntyä. Ehdotusta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi moottoriajoneuvojen ja niiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta työstetään parhaillaan EU:ssa. Tällä kertaa Euroopan parlamentti, ja uskon, että myös neuvosto, tekee parhaansa tyyppihyväksynnän ja markkinavalvonnan parantamiseksi, jotta kuluttajien luottamus saadaan palautettua ja ympäristövaatimusten täyttyminen varmistettua.

Hyvät hengitysilman ystävät,

entisenä liikenneministerinä joudun tässä kohtaa osoittamaan sormella suurta rakkauttani, liikennettä ja liikennejärjestelmää.

Liikenne on yksi suurimmista CO₂-päästöjen aiheuttajista ja erityisen valitettavaa on se, että liikenteen päästöt Euroopassakin ovat vuoden 1990 jälkeen vain kasvaneet.

Pelkällä tyyppihyväksyntämenettelyn korjaamisella liikennesektorin päästöongelmaa ei tietenkään ratkaista.

Suoraan sanottuna olen ollut hyvin ihmeissäni, vähän kauhuissanikin, siitä kuinka Brysselissä nähdään ajoneuvoteknologia oikotienä onneen liikenteen päästöjen vähentämisessä. EU:n liikennepolitiikasta puuttuu se kokonaisvaltainen ote mihin kotimaassa on tottunut.

Tilannetta hieman paransi komission heinäkuun 20. päivä julkaisema tiekartta liikennejärjestelmän vähähiilistämiseksi. Komission ehdotus on tasapainoinen kokonaisuus, mutta itse jäin kaipaamaan vielä vähän pontevampaa otetta.

Vilpittömästi olen kuitenkin iloinen siitä, komissio on ottanut tässä hyvin kokonaisvaltaisen näkökulman ja tuonut esiin laajasti erityyppisiä toimia, joilla liikenteen päästövähennyksiin voidaan päästä. Komissiota voi myös onnitella siitä, että tiedonannossa on nähdäkseen ensimmäistä kertaa onnistuttu kytkemään liikenne- ja energiapolitiikan kysymykset uskottavasti toisiinsa.

On selvää, että koko liikennesektori on valtavan haasteen, valtavan muutoksen edessä. Toimia tarvitaan hyvin nopeasti, joten pitkälliseen pohdintaan eri vaihtoehtojen välillä ei ole aikaa. Ehkä me tarvitsemmekin kaikki mahdolliset keinot käyttöön nyt heti: moninaiset uudet teknologiat, useat vaihtoehtoiset polttoaineet.

Lähiaikojen ratkaisuisakin katse on nostettava kunnianhimoisesti kohti nollapäästöisyyttä. Itse toivoisin, että kotimaani Suomi pitäisi kansainvälisissä keskusteluissa puhtaiden ratkaisujen, puhtaan tulevaisuuden lippua korkealla.

Tavoitteen pitäisi olla yhtä kirkas kuin kainuulaisen mäntykankaan ilma aurinkoisena syyspäivänä: ihmiskunnan tulevaisuus. Sillä siitähän tässä on kyse. Me puhumme jäsenmaiden keskinäisestä taakanjaosta, valtiosopimuksista ja kansainvälisistä neuvotteluista, mutta ilmastotoimilla ja päästövähennyksillä on loppujen lopuksi vain yksi tavoite: tarve säilyttää maapallomme elinkelpoisena seuraaville sukupolville.

Kiitos.