ASIANTUNTIJALAUSUNTO

Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: E 47/2016 vp Valtioneuvoston selvitys: Euroopan maiden kanta Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestö ICAO:ssa valmisteltavana olevaan lentoliikenteen markkinaehtoiseen päästöjen hyvitysjärjestelmään

Euroopan kantaa kansainvälisen lentoliikenteen markkinaehtoiseen päästöjen hyvitysjärjestelmään valmistellaan tällä hetkellä Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (ECAC) työryhmässä, jossa Suomi on mukana. EU-komissio osallistuu myös valmistelutyöhön.

Finnair tukee Liikenneministeriön lausunnossa esitettyjä näkemyksiä Euroopan maiden kannaksi. Yhtiön näkemyksen mukaan on tärkeää edistää sellaisia toimia, jotka vauhdittavat ilmailun globaalin päästövähennysmekanismin syntyä. Euroopan maiden sekä EU- komission tulisi toimillaan edistää ICAO:n yleiskokouksessa lokakuussa 2016 päätettävän globaalin, markkinapohjaisen järjestelmän syntymistä. Finnair tukee pyrkimystä, että Euroopan kanta säilyisi mahdollisimman yleisellä ja periaatteellisella tasolla, mikä mahdollistaisi joustavan neuvotteluasetelman ja näin edistäisi sopimuksen aikaansaamista.

ICAO:ssa vuonna 2013 saavutettu yhteisymmärrys lentoliikenteen globaalista päästövähennysjärjestelmästä oli ainutlaatuinen, sillä mikään muu toimiala ei ole saanut aikaan vastaavaa sopimusta hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä. ICAO:n päätöslauselmassa oli tärkeää myös se, että lauselma huomioi erilaiset lentoyhtiötoimintamallit - kuten verkosto- ja halpalentoyhtiömallit - ja alueelliset erot kilpailua kuitenkaan vääristämättä.

Alan järjestöt, kuten kansainvälinen ilmakuljetusliitto IATA ja Association of European Airlines ja Finnair niiden jäsenenä ovat tehneet pitkään määrätietoista työtä globaalin järjestelmän aikaansaamiseksi. Järjestöt ovat aktiivisesti kehittäneet vaihtoehtoja edellä mainitut kriteerit täyttäväksi päästövähennysmalliksi.

Markkinapohjainen järjestelmä tukee lentoliikenteen muita, vahvasti liiketoimintaan linkittyviä keinoja päästövähennysten saavuttamiseksi. Näitä keinoja ovat muun muassa operatiiviset toimet, uuden teknologian kehittäminen ja käyttöönotto sekä infrastruktuuriparannukset. Markkinapohjaisessa päästövähennysmekanismissa lentoyhtiöt lisäksi maksavat niistä päästöistä, joita ne eivät pysty muutoin vähentämään.

ICAOn vuoden 2016 yleiskokous on käänteentekevä

ICAO:ssa jatketaan vuoden 2013 yleiskokouksen viitoittamalla tiellä, eli tavoitteena on polttoainetehokkuuden vuosittainen 2 prosentin parannus ja vuodesta 2020 eteenpäin kansainvälisen lentoliikenteen hiilineutraali kasvu.

Tällä hetkellä maailmassa on valmisteilla useita hankkeita alueellisiksi markkinapohjaisiksi päästövähennysjärjestelmiksi. Tämän lisäksi valmistellaan lentoliikenteeseen kohdistuvia päästöveroja. Valitettavasti tämä voidaan katsoa johtavan päällekkäiseen sääntelyyn etenkin EU–alueella. Vuosina 2013—2016 EU-alueen päästökauppa (EU ETS) 2013—2016 koski ETA-alueen sisäisiä lentoja. Komissio on ilmoittanut tekevänsä esityksen EU-järjestelmän jatkosta, laajuudesta ja sovittamisesta mahdollisen maailmanlaajuisen järjestelmän kanssa ICAO:n yleiskokouksen jälkeen.

Jos ICAO:n yleiskokouksessa syksyllä päästään sopuun maailmanlaajuisen päästöjen hyvitysjärjestelmän perustamisesta, Finnair toivoo, että EU:n lentoliikenteen päästökauppajärjestelmä sopeutetaan siihen niin, ettei ilmailualalle aiheuteta tarpeetonta hallinnollista taakkaa ja kustannuksia ja että päällekkäisyyttä eri järjestelmien osalta ei syntyisi.

Liikenneministeriön esitys Suomen kannaksi on Finnairin näkemyksen mukaan kansainvälisen päästökaupan nopeaa toteutumista tukeva. Myös Finnair pitää tarkoituksenmukaisena, että esitykseen liittyvät yksityiskohtaiset tekniset kysymykset käsitellään ja niistä sovitaan myöhemmin.

Finnair painottaa, että ICAO:n syksyn 2016 yleiskokouksessa on tärkeää saada sovittua kansainvälisen lentoliikenteen maailmanlaajuinen markkinaehtoinen päästöjen hyvitysjärjestelmä, joka pitää sisällään seuraavat periaatteet:

- ympäristövaikutusten tehokkuus
- syrjimättömyys
- maiden erilaisten toimintaedellytysten huomioon ottaminen
- erilaisten liikennöintimallien huomioiminen
- vaihtoehtoisten polttoaineiden positiivinen huomiointi
- päästöoikeuksien laaja ja riittävä saanti turvattu
- toimeenpanokelpoisuus sekä tehokas hallinnointi ja seuranta