Finnair/KI 24.03.2017

ASIANTUNTIJALAUSUNTO

Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: U 25/2017 vp EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI DIREKTIIVIN 2003/87/EY MUUTTAMISESTA VOIMASSA OLEVAN ILMAILUTOIMINTAA KOSKEVAN RAJOITETUN SOVELTAMISEN JATKAMISEKSI JA MAAILMANLAAJUISEN MARKKINAPERUSTEISEN TOIMENPITEEN VUONNA 2021 ALKAVAN TÄYTÄNTÖÖNPANON VALMISTELEMISEKSI

Finnair tukee asetusehdotuksen esitystä siitä, että lentoliikenteen ETS jatkuisi vuosina 2017-2020 samoilla säännöillä kuin vuosina 2013-2016 ja että päästökauppaa sovellettaisiin näin ollen vain ETA-alueen sisäisiin lentoihin ja että päästö-oikeuksien kokonaismäärä säilyisi ennallaan. Lisäksi Finnair korostaa, että jatkossa olisi tärkeää hallinnoida lentoliikenteen markkinapohjaisia päästövähennyksiä vain yhden, globaalin järjestelmän avulla.

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n yleiskokouksessa, johon Suomikin osallistui, hyväksyttiin lokakuussa 2016 päätöslauselma kansainvälisen lentoliikenteen markkinaehtoisen päästöjen hyvitysjärjestelmän käyttöönotosta vuonna 2021. Samalla sovittiin järjestelmän keskeisistä periaatteista ja jatkovalmistelusta.

Finnairille tämä ICAOn niin sanottu CORSIA- sopimus (Carbon offsetting and reduction scheme for international aviation) oli erittäin tervetullut. Finnair on osallistunut aktiivisesti järjestelmän kehittämiseen jo vuodesta 2009 muiden lentoliikenteen toimijoiden kanssa. Tämä on lentoliikenteen tapa osallistua niiden keinojen kehittämiseen, joilla voitaisiin päästä Pariisin ilmastosopimuksen tavoitteisiin. Historiallista on myös se, että yksityinen sektori itse ehdottaa sääntelyä itselleen.

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.

On tärkeää, että uudessa globaalissa järjestelmässä samalla reitillä liikennöiviä lentoyhtiöitä kohdellaan yhdenvertaisesti kilpailun vääristymisen estämiseksi. Tämän lisäksi on olennaista, että päästövähennykset ovat todellisia, jotta ympäristöllinen vaikuttavuus säilyy.

Tulevina vuosina päätetään ICAOn johdolla, millaisia hankkeita järjestelmään hyväksytään, miten biopolttoaineiden käyttö otetaan järjestelmässä huomioon, miten päästövähennykset todennetaan, kuinka niistä raportoidaan ja kuka on järjestelmän hallinnoija. Lentoyhtiöiden näkökulmasta on tärkeää purkaa päällekkäiset järjestelmät ja korvata ne yhdellä, globaalisti kattavalla systeemillä.

Järjestelmän toimivuutta sekä ympäristövaikutusten tehokkuutta on ehdotettu tarkasteltavaksi kolmen vuoden välein ja tarvittaessa järjestelmää voitaisiin muuttaa. Finnair pitää tärkeänä, että lentoliikenteen suomalaiset toimijat osallistuvat aktiivisesti hyvitysjärjestelmän jatkovalmisteluun ja ICAO:n alaisen ympäristökomitean CAEP:n (Committee for aviation enviromental protection) työhön.

On olennaista, että lentoliikenteen EU ETS:ää koskevat linjaukset eivät vaaranna yllä mainittuja kansainvälisen päästövähennysjärjestelmän CORSIA:n jatkovalmistelua eikä Suomelle tärkeitä lentoliikennesuhteita kolmansiin maihin. Lisäksi Finnair toivoo, että jatkossa CORSIA:n kanssa päällekkäiset kansalliset tai alueelliset päästöjärjestelmät purettaisiin kilpailun vääristämisen estämiseksi. Päällekkäiset järjestelmät aiheuttaisivat operaattoreille ja viranomaisille ylimääräisiä kustannuksia ja lisäisivät hallinnollista taakkaa.

Näillä perusteilla Finnair Oyj kannattaa asetuksen hyväksymistä Euroopan komission esittämässä muodossa

Lisätietoja: Kati Ihamäki, Kestävän kehityksen johtaja, p. 040 5822107

.