Työ- ja elinkeinoministeriö
Arbets- och näringsministeriet

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asiantuntijalausunto
11.1.2019

Asia: HE 265/2018 vp

ASIANTUNTIJALAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYKSESTÄ LAIKSI LENTOLIIKENTEEN PÄÄSTÖKAUPASTA ANNETUN LAIN MUUTTAMISESTA JA VÄLIAIKAISESTA MUUTTAMISESTA

Työ- ja elinkeinoministeriö kiittää mahdollisuudesta antaa näkemyksensä lakiesityksestä. Työ- ja elinkeinoministeriö pitää lakiesitystä tarpeellisena ja perusteltuna.

Lentoliikenteen päästökauppalain muutoksella yhdenmukaistettaisiin kansallinen lainsäädäntö Euroopan unionin lainsäädännön kanssa. Lisäksi lakiin ehdotetaan eräitä teknisluontoisia lain ja sen nojalla annettujen asetusten selkeyttä ja johdonmukaisuutta edistäviä muutoksia.

EU-lainsäädännön toimeenpano

Joulukuussa 2017 voimaan tulleella Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella säädettiin lentoliikenteen päästökaupan säännöt vuosiksi 2017-2020 ja osin myös pidemmälle 2020-luvulle, sekä jo vuosina 2013-2016 voimassa olleen soveltamisalan rajauksen jatkosta vuosiksi 2017-2023. Kansallisen lainsäädännön yhdenmukaistaminen Euroopan unionin lainsäädännön kanssa on tarpeellista.

Vuoden 2021 alusta lentoliikenteen päästökaupassa otetaan käyttöön kiinteitä laitoksia jo aiemmin koskenut päästöoikeuksien lineaarinen vähennyskerroin, joka vähentää ilma-alusten käyttäjille maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää kiinteällä vuosittaisella määrällä. Lisäksi tiettyjä pieniä toimijoita vapautetaan lentoliikenteen päästökaupan velvoitteista.

Nykyisin lentoliikenteen päästökauppa toimii puoliavoimena järjestelmänä suhteessa kiinteitä laitoksia koskevaan yleiseen päästökauppaan. Ilma-alusten käyttäjät voivat käyttää yleisiä päästöoikeuksia päästöjensä kattamiseksi, mutta kiinteät laitokset eivät voi käyttää lentoliikenteen päästöoikeuksia. Kiinteitä laitoksia koskeva rajoitus poistuu vuonna 2021, jonka myötä lentoliikenteen päästökauppa ja yleinen päästökauppa tulevat muodostamaan nykyistä kiinteämmän kokonaisuuden.

Lentoliikenteen päästökaupan tulevaisuuteen liittyy keskipitkällä aikavälillä epävarmuutta, sillä järjestelmää tullaan tarkastelemaan uudelleen sen jälkeen, kun Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n puitteissa sovittujen päästövähennystoimien toimeenpanosta on enemmän tietoa. ICAO:n yleiskokouksessa vuonna 2016 päätettiin ottaa vuoden 2021 alusta käyttöön kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjä kos-

keva maailmanlaajuinen hyvitysjärjestelmä, jonka jatkovalmistelun odotetaan päättyvän vuoden 2019 aikana.

Euroopan unionin lainsäädännöstä johtuvien muutostarpeiden lisäksi hallituksen esityksen tavoitteena on parantaa lain ja sen nojalla annettujen asetusten selkeyttä ja johdonmukaisuutta. Työ- ja elinkeinoministeriö pitää tätä perusteltuna.

Lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalan rajaus

Lentoliikenteen päästökauppa-asetuksella jatkettiin vuosina 2013-2016 käytössä ollutta lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalan rajausta vuoden 2023 loppuun saakka. Rajauksella kolmansiin maihin suuntautuvat tai niistä saapuvat lennot vapautetaan päästöjen tarkkailua ja raportointia sekä päästöoikeuksien palauttamista koskevista velvoitteista.

Työ- ja elinkeinoministeriö pitää rajauksen jatkoa tärkeänä, koska vuonna 2012 saatujen kokemusten mukaan kolmannet valtiot suhtautuvat Euroopan talousalueen ulkopuoliseen soveltamisalaan hyvin kielteisesti ja riskinä on huomattavien vastatoimien kohdistaminen unioniin, sen jäsenvaltioihin sekä niiden operaattoreihin. Vastatoimet voisivat näkyä Venäjän ylilentolupien rajoituksena tai menetyksenä sekä laajamittaisina kauppapoliittisina toimenpiteinä, joista voisi aiheutua merkittäviä riskejä erityisesti Finnairin toiminnan kehittämiselle ja yleisemmin vientivetoisen kansallisen talouden toimintaedellytyksille. Lisäksi soveltamisalan rajauksella unioni osoittaa tukevansa ICAO:n päästövähennystoimien valmistelua.

Mikko Paloneva
Erityisasiantuntija