TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket

LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta
tiistai 15.1.2019 klo 12.00

Päiväys/Datum
10.1.2019
Dnro/Dnr
TRAFI/770792/03.03.01/2018
Viite/Referens
HE 265/2018 vp / Asiantuntijapyyntö

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi lentoliikenteen päästökaupasta annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Liikenteen turvallisuusvirastolta kirjallista asiantuntijalausuntoa otsikkoasiassa. Liikenne- ja viestintävirasto (1.1.2019 alkaen) kiittää kuulemismahdollisuudesta. Virasto on osallistunut hallituksen esityksen valmisteluun. Virasto lausuu nyt erityisesti lentoliikenteen päästökaupan toimivaltaisen viranomaisen näkökulmasta.

Lentoliikenteen päästökauppa alkoi Euroopan talousalueella (ETA) vuonna 2012. Alkuperäisenä tavoitteena oli, että päästökauppa olisi kattanut ETA:n sisäisten lentojen lisäksi myös ETA:n ja kolmansien maiden väliset lennot, mutta poliittisen vastustuksen vuoksi päästökauppaa jouduttiin rajaamaan. Vuosiksi 2013 - 2016 soveltamisala rajattiin ETA:n sisäisiin lentoihin, sillä EU halusi tukea Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) pyrkimystä saada aikaan kansainvälinen sopimus lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen rajoittamiseksi. Tässä onnistuttiin ICAO:n 39. yleiskokouksessa 6.10.2016, kun jäsenvaltiot sopivat kansainvälisen lentoliikenteen päästöjärjestelmän (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, CORSIA) kehyksestä päätöslauselman muodossa.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2017/2392 direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta voimassa olevan ilmailutoimintaa koskevan rajoitetun soveltamisalan jatkamiseksi ja maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen vuonna 2021 alkavan täytäntöön panon valmistelemiseksi tuli voimaan 29.12.2017. Asetuksen johdosta lakia lentoliikenteen päästökaupasta tulee muuttaa. Merkittävin muutos on jatkaa poikkeusta, jolla rajataan lentoliikenteen päästökaupan soveltamisala ETA:n sisäisiin lentoihin vuoden 2023 loppuun saakka. Liikenne- ja viestintävirasto pitää erittäin tärkeänä, ettei CORSIA:n jatkovalmisteluita ja EU:n jäsenmaiden lentoliikennesuhteita kolmansiin maihin vaaranneta palaamalla lentoliikenteen päästökaupan alkuperäiseen myös ETA:n ja kolmansien maiden väliset lennot kattavaan soveltamisalaan. Vuonna 2021 käynnistyvän CORSIA:n ja lentoliikenteen päästökaupan mahdollisesta yhteensovittamisesta Euroopan talousalueella päätetään vuoden 2023 loppuun mennessä.

Liikenne- ja viestintävirasto pitää hyvänä, että lentoliikenteen päästökaupan ohjausvaikutusta voimistetaan ottamalla vuonna 2021 käyttöön maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien lineaarinen vähennyskerroin ja vapauttamalla lentoliikenteen päästöoikeudet kiinteiden laitosten käyttöön sekä lopettamalla mahdollisuus käyttää kansainvälisiä hankeyksiköitä palautusvelvollisuuden täyttämiseen. Nämä muutokset todennäköisesti nostavat lentoliikenteen päästöoikeuksien hintaa. Suhdannevaihtelut ja muut päästöjen vähentämiseen tähtäävät ohjauskeinot ovat heikentäneet päästökaupan ohjausvaikutusta eli laskeneet päästöoikeuksien hintaa. Lentoliikenteen päästökaupan raportoidut hiilidioksidipäästöt ovat jatkaneet kasvuaan ollen koko EU:n tasolla 53,5 miljoonaa tonnia vuonna 2013 ja 64,2 miljoonaa

tonnia vuonna 2017. Suomen osalta vastaavat luvut olivat 893 108 tonnia vuonna 2013 ja 1 051 798 tonnia vuonna 2017. Koko päästökauppajärjestelmän ohjausvaikutusta pyritään voimistamaan kuluvan vuoden alussa käyttöön otetulla markkinavakausvarannolla, johon siirretään huutokaupattavia yleisiä päästöoikeuksia, mikäli niiden arvioitu ylijäämä markkinoilla on yli 833 miljoonaa päästöoikeutta. Varannosta voidaan myös vapauttaa päästöoikeuksia huutokaupattavaksi sekä mitätöidä kokonaan. Päästökauppamarkkina on reagoinut tähän muutokseen ja päästöoikeuksien hinnat ovat lähteneet nousuun. EU:n yhteisellä huutokauppapaikalla yleisten päästöoikeuksien hinta oli tammikuun 7. päivänä 23,01 euroa/hiilidioksiditonni. Yleisiä päästöoikeuksia käytetään myös lentoliikenteen päästöistä aiheutuvan palautusvelvollisuuden täyttämiseen, ja lentoliikenteen päästöoikeuksien hinnat ovat seuranneet läheisesti yleisten päästöoikeuksien hintoja.

Liikenne- ja viestintävirasto pitää hyvänä, että lakiin lentoliikenteen päästökaupasta lisätään Brexitin johdosta tarpeelliseksi havaittu kielto palauttaa eroavan jäsenvaltion myöntämiä päästöoikeuksia, mikäli kyseinen jäsenvaltio ei varmista, että sen hallinnoimat toiminnanharjoittajat ja ilma-alusten käyttäjät täyttävät päästökauppavelvollisuutensa. On mahdollista, että erotilanteessa toiminnanharjoittajat ja ilma-alusten käyttäjät eivät palauttaisikaan päästöjään vastaavaa määrää päästöoikeuksia vaan myisivät päästöoikeudet markkinoilla. Jos markkinoille päätyisi näin suuri määrä päästöoikeuksia, niin tämä laskisi päästöoikeuksien hintaa ja heikentäisi päästökaupan ohjausvaikutusta.

Tiia Jyräsalo

erityisasiantuntija