7.2.2019

Viite: Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan lausuntopyyntö talousvaliokunnan ja ympäristövaliokunnan lausunnoista sekä asiantuntijalausunnoista 29.1.2019

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi lentoliikenteen päästökaupasta annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta (HE 265/2018 vp)

Hallituksen esitykseen liittyvät huomiot

Esitys sai kaikissa lausunnoissa kannatusta ja ainoan muutosehdotuksen esitti talousvaliokunta. Talousvaliokunnan näkemyksen mukaan päästökauppadirektiivin voidaan katsoa edellyttävän, että lentoliikenteen päästökauppaa koskevassa sääntelyssä mitätöityjen päästöoikeuksien korvaamista koskevaa säännöstä muutettaisiin jo tässä vaiheessa päästökauppadirektiivin ja päästökauppalain kanssa yhteneväksi.

Muutosehdotus on LVM:n esittämän mukainen ja päästöoikeuksien voimassaoloa koskevan yksiselitteisen sääntelyn lisääminen lentoliikenteen päästökauppalakiin edistäisi lain johdonmukaisuutta ja informatiivisuutta. Lisäksi 20 §:n muutos varmistaisi sen, että pykälän ei voida tulkita olevan ristiriidassa päästökauppadirektiivin kanssa. Tämä tapahtuisi poistamalla nykyisen lain 20 §:n otsikossa oleva epäsuora viittaus mitätöityihin päästöoikeuksiin. Liikenne- ja viestintävaliokunnalle on toimitettu pykälän muutosehdotus.

Yleiset lentoliikenteen päästöjen vähentämiseen liittyvät huomiot

Lausunnoissa korostettiin lentoliikenteen olevan luonteeltaan hyvin globaalisti kilpailtu toimiala ja päästöjen tehokkaan vähentämisen sekä kilpailun vääristymisen ehkäisyn varmistamiseksi tulisi ensisijaisesti pyrkiä globaaleihin ratkaisuihin ICAO:n piirissä. Tämä vastaa liikenne- ja viestintäministeriön ja muiden lentoliikennealan toimijoiden näkemystä. Nyt on tärkeää keskittyä lentoliikenteen päästöjen globaalin hyvitysjärjestelmän CORSIA:n loppuunsaattamiseen niin, että järjestelmän avulla voidaan uskottavasti vähentää kasvihuonekaasupäästöjä. Tämän jälkeen EU:n komissio tekee arvion CORSIA:sta ja ehdotukset unionin päästökaupan jatkosta lentoliikenteen osalta.

Lentoliikenteen päästöjen vähentäminen on huomattavan haastavaa verrattuna esimerkiksi tieliikenteeseen, koska lentoliikenteen määrä on globaalisti voimakkaassa kasvussa eikä päästöttömiä tai vähäpäästöisiä käyttövoimaratkaisuja ole lähitulevaisuudessa saatavilla. Tämän vuoksi on tärkeää, että kaikkia esimerkiksi operationaalisiin parannuksiin tai uuden teknologian käyttöönottoon liittyviä keinoja hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti ja luodaan kannustimia näiden käyttöönottoon. Ympäristövaliokunta viittasi lausunnossaan liikenne- ja viestintäministeriön ILMO-työryhmän raporttiin ja kiirehti raportissa esitettyä uusiutuvien lentopolttoaineiden kustannustehokkaan käyttöönottotavan selvittämistä ja toteutusta Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Pidän tätä näkemystä perusteltuna, sillä uusiutuvat lentopolttoaineet tulevat olemaan globaalisti hyvin merkittävässä roolissa lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä keskipitkällä ja pitkällä

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

aikavälillä. Uusiutuvien lentopolttoaineiden aikainen käyttöönotto tarjoaisi päästöjen tehokkaan vähentämisen ohella useita merkittäviä etuja niin Suomelle kuin alan toimijoille. Lisäksi on syytä huomioida näihin polttoaineisiin liittyvä huomattava vientipotentiaali, sillä kotimaisilla toimijoilla on maailmanluokan osaamista ja tuotantokapasiteettia. Tästä näkökulmasta pitäisin erittäin tärkeänä, että uusiutuvat lentopolttoaineet otettaisiin käyttöön Helsinki-Vantaalla tulevalla hallituskaudella.

Talousvaliokunnan lausuntoon sisältyvässä eriävässä mielipiteessä esitettyjä näkemyksiä pitäisin hyvin huolestuttavina eurooppalaisten ja erityisesti kotimaisten lentoliikennetoimijoiden kannalta. Valiokunnan enemmistön hyväksymässä lausunnossa on tähän liittyviä uhkakuvia nostettu ansiokkaasti esiin ja korostan sitä, että näistä uhkakuvista saatiin jo vuonna 2012 konkreettisia esimerkkejä. On lisäksi selvää, että ICAO:n hyväksyttyä globaalin päästöjä vähentävän järjestelmän, tulisivat EU:n ulkopuoliset lentoliikennevaltiot suhtautumaan erityisen kielteisesti unionin CORSIA:sta poikkeaviin ja näihin kolmansiin valtioihin kohdistuviin taloudellisiin velvoitteisiin.

Myöskään eriävässä mielipiteessä mainittua kansallista lentoveroa en pidä tehokkaana tai kannatettavana keinona lentoliikenteen päästöjen vähentämiseen. Lentoveroa on vaikea tai mahdoton suunnitella niin, että se huomioisi operaattorin jo tekemät päästöjä vähentävät toimet, kuten kaluston uusimisen tai uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön, taikka esimerkiksi koneiden täyttöasteen. Veron tulisi olla suuruudeltaan melko merkittävä, jotta se käytännössä vaikuttaisi lentämisen määrään, mutta niin suurella verolla olisi varsin kielteiset aluepoliittiset vaikutukset ja sen yleinen hyväksyttävyys olisi todennäköisesti kyseenalainen, koska veron tuottoja ei lähtökohtaisesti voida korvamerkitä ilmastopoliittisiin toimiin. Lisäksi on tärkeää huomata, että veroa voidaan yleensä kiertää esimerkiksi jakamalla lentomatka useampaan osaan. Kokonaislentomatkan kasvun ja ylimääräisten välilaskujen johdosta veron vaikutukset voisivat olla päästöjen kannalta kielteiset. Kielteisiä vaikutuksia kansallisella verolla olisi varmuudella kotimaisiin operaattoreihin ja lentoasemiin, joista varsinkin Helsinki-Vantaa on kehittynyt solmukohtana erityisesti Aasian suuntaan.

Janne Mänttäri
Hallitussihteeri, LVM

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi