

Ympäristövaliokunta

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi päästökauppadirektiivin 2003/87/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ilmailun osuudesta unionin koko talouden laajuisen päästövähennystavoitteen edistämiseksi ja maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimenpiteen asianmukaisesta toteuttamisesta

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi päästökauppadirektiivin 2003/87/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ilmailun osuudesta unionin koko talouden laajuisen päästövähennystavoitteen edistämiseksi ja maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimenpiteen asianmukaisesta toteuttamisesta (U 58/2021 vp): Asia on saapunut ympäristövaliokuntaan mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- neuvotteleva virkamies Tuuli Ojala, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Elina Vaara, ympäristöministeriö

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Finnair Oyj
- Finavia Oyj
- WWF Suomi

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Suomen ilmastopaneeli

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Eurooppaneuvosto hyväksyi -55 %:n vähennystavoitteen 11.12.2020. Komissio julkisti 14.7.2021 lainsäädäntöpaketin (55-valmiuspaketti), jolla se pyrkii varmistamaan, että EU saavut-

Valiokunnan lausunto YmVL 23/2021 vp

taa tämän tavoitteen. Osana 55-valmiuspakettia komissio antoi direktiivi- ja päätösehdotuksen päästökauppadirektiivin (2003/87/EY) muuttamisesta lentoliikenteen osalta

Valtioneuvoston kanta

55-valmiuspaketista julkaistun komission tiedonannon E-kirjeen käsittelyn yhteydessä EU ministerivaliokunta (3.9.2021) linjasi, että Suomi on osana Euroopan unionia sitoutunut Pariisin ilmastopimukseen. Tavoite edellyttää pitkän aikavälin ilmastotoimien rakentamista siten, että EU:n hiilineutraalius saavutetaan sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä tavalla ennen vuotta 2050. Osana tätä tavoitetta valtioneuvosto pitää tärkeänä, että 55-valmiuspaketista käytävien neuvottelujen lopputuloksena kokonaisuudessaan saavutetaan vuodelle 2030 asetettu vähintään 55% ilmastotavoite, joka voidaan myös ylittää.

Valmiuspaketin ehdotuksilla on lukuisia ristikkäisvaikutuksia, ja valtioneuvosto korostaa, että valmiuspaketin kunnianhimoitason ylläpitäminen kokonaisuutena tulee varmistaa.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että neuvottelut edistyvät ripeästi, jotta toimeenpanolle jää riittävästi aikaa. Samalla valtioneuvosto korostaa, että 55-valmiuspaketti myös ohjaa EU:n siirtymää kohti ilmastoneutraalia taloutta. Siirtymä tulee toteuttaa sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä, vaikuttavalla ja kustannustehokkaalla tavalla huomioiden luontokadon ehkäisyyn, digitalisaatioon sekä siirtymän oikeudenmukaisuuteen liittyvät näkökohdat.

Valtioneuvosto arvioi ehdotuksia kansallisen ja eurooppalaisen kokonaisedun näkökulmasta. Ilmastovaikutusten lisäksi ehdotusten tulee monipuolisesti huomioida vaikutukset muun muassa kilpailukykyyn, valtion tulokertymään ja Suomen maksuihin EU:lle. Lisäksi on tärkeää systemaattisesti arvioida päätösten vaikutuksia kansalaisten hyvinvointiin.

Valtioneuvosto kannattaa lentoliikenteen päästökaupan tehostamista päästöoikeuksien ilmaisa- ja asteittaisen poistamisen ja lineaarisen vähennyskertoimen korottamisen kautta. Komission ehdotus on näiltä osin hyvä pohja jatkoneuvotteluille. Valtioneuvosto korostaa myös, että neuvotteluissa on kiinnitettävä huomiota vaikutuksiin Suomen kilpailukykyyn ja lentoliikenteen alueelliseen saatavuuteen sekä kansainvälisen lentoliikenteen ohjautumiseen EU:n ulkopuolisten kenttien kautta.

Komissio on ehdottanut myös velvoittavia toimia uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön lisäämiseksi (ReFuelEU Aviation) ja lentopolttoaineiden verovapautta koskevan poikkeuksen poistoa sekä 10 vuoden siirtymäajan aikana kasvavan veron fossiiliselle lentopolttoaineelle. Näillä aloitteilla on lisäksi yhteys uusiutuvan energian direktiivin ja vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria koskevan direktiivin muutosehdotuksiin. Komission teettämässä vaikutusarvioinnissakin korostetaan, että aloitekokonaisuuden yhteisvaikutuksiin tulee jatkotyössä kiinnittää lisää huomiota. Valtioneuvosto korostaa, että on tärkeää tarkastella ehdotuksen vaikutuksia laajasti yhdessä muiden lentoliikenteen päästöihin ja toimialan kustannuksiin vaikuttavien aloitteiden kanssa. Selkeän kokonaiskuvan muodostamisen kautta voidaan välttää toimialaan kohdistuvien vaikutusten hallitsematon kumuloituminen.

Valiokunnan lausunto YmVL 23/2021 vp

Komission ehdotuksen mukaisesti maksutta jaettavat päästöoikeudet jaettaisiin lentoyhtiöille vuosina 2024—2026 suhteessa niiden päästökaupan alaisen lentotoiminnan todennettuihin päästöihin vuonna 2023. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan jakoperustetta tulee jatkoneuvotteluissa arvioida tarkemmin, koska tulevien päästöjen käyttäminen ilmaisjaon perusteena ei kannusta lentoyhtiöitä päästöjen vähentämiseen, päinvastoin. Nykyisin ilmaisjaon perusteena käytetään historiallisia tonnakilometritietoja, mikä voisi soveltua myös siirtymäkauden ratkaisuksi ilmaisjaon poistumiseen saakka.

Valtioneuvosto pitää ilmastonäkökulmasta perusteltuna komission ehdotusta EU:n syrjäisimpien alueiden ja ETA-valtioiden välisten lentojen päästökauppaa koskevan rajauksen supistamisesta. Suomen näkökulmasta tämä tarkoittaisi erityisesti Kanarian saarille suuntautuvien lentojen tuloa päästökaupan piiriin.

Komissio ehdottaa CORSIA:n (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) yhdistämistä päästökauppaan ns. CLEAN-mallilla sekä eräitä CORSIA:n soveltamiseen liittyviä ehtoja, jotka poikkeavat ICAO:ssa sovituista menettelyistä. Valtioneuvosto katsoo, että edellä mainittuun malliin ja ehtoihin liittyviä riskejä ja mahdollisuuksia tulee jatkoneuvotteluissa arvioida laajasti ja huolellisesti ottaen huomioon Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä ICAO:ssa (International Civil Aviation Organization) sovitut menettelyt sekä päästövähennystoimien tehokkuus.

Valtioneuvosto katsoo, että komission ehdotus on mahdollinen kompromissi ilmasto- ja kilpailukykyvaikutusten näkökulmasta, mutta arvioi, että neuvotteluiden tässä vaiheessa tulisi ns. CLEAN-mallin rinnalle nostaa toisena toteutusvaihtoehtona myös ns. MIX-malli.

Valtioneuvosto katsoo, että MIX-mallilla voitaisiin vähentää toimialaan mahdollisesti kohdistuvat riskit kolmansien valtioiden vastatoimista, kuten ylilentolupien menettämisestä. Toisaalta CLEAN-malli mahdollistaisi EU:lle laajemman liikkumavaran päästövähennystoimien suhteen ja olisi lentoliikenteen ilmastotoimien näkökulmasta tehokkaampi.

Valtioneuvosto korostaa, että globaalin ilmastovaikuttavuuden näkökulmasta olisi erityisen tärkeää, että EU pyrkii rakentavassa kansainvälisessä yhteistyössä ICAO:ssa edistämään niin CORSIA:n, kuin myös muiden lentoliikenteen ilmastotoimien, kunnianhimon tason nostoa. Näin voitaisiin merkittävästi vaikuttaa siihen, että kansainvälinen lentoliikenne tukee Pariisin ilmastositoumuksen tavoitteiden saavuttamista. Globaalit ratkaisut myös ehkäisivät tehokkaimmin toimialan kilpailun vääristymistä ja siitä mahdollisesti seuraavia ei-toivottuja ilmasto- ja talousvaikutuksia. Komission ehdottamat toimet sisältäisivät merkittävän poliittisten ja taloudellisten seuraamusten riskin liittyen kansainvälisen tason neuvotteluihin.

Valtioneuvosto pitää kannatettavana komission ehdotusta säätää lentoliikenteen huutokauppatulojen käytöstä osana päästökauppadirektiiviä. Jäsenmaiden huutokauppatulojen käyttöön otetaan kantaa päästökauppadirektiivin muuttamista koskevassa kirjelmässä.

Valtioneuvosto suhtautuu avoimesti ja rakentavasti EU:n omien varojen järjestelmän, eli rahoituskehityksen tulopuolen, kehittämiseen ottaen huomioon myös elpymisvälineen rahoittamiseen

Valiokunnan lausunto YmVL 23/2021 vp

liittyvät näkökohdat. EU:n omia varoja kehittämällä voidaan esimerkiksi vähentää elpymisvälineen takaisinmaksusta jäsenvaltioille aiheutuvaa maksuosuutta.

Lisäksi EU:n rahoitusta koskevia uudistuksia tehtäessä valtioneuvosto pitää tärkeänä mahdollisten uudistusten yhteyttä unionin keskeisiin tavoitteisiin, kuten ilmastonmuutoksen torjuntaan.

EU:n rahoitusjärjestelmän jatkokehittämisen, mukaan lukien uusien omien varojen avulla saatavien tulojen mukaanoton, lähtökohtana tulee olla, etteivät järjestelmään tehtävät muutokset suhteettomasti lisää Suomen maksutaakkaa tai aiheuta muuten kohtuuttomia lisäkustannuksia Suomen kansantaloudelle ja talouden toimijoille. EU:n rahoituslähteitä koskevien päätösten tulee kuulua jatkossakin jäsenvaltioille.

Valtioneuvosto kannattaa komission ehdotusta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi päästökauppadirektiivin muuttamisesta CORSIA:an liittyvien notifiointivelvoitteiden osalta. Päätös tulisi hyväksyä komission ehdottamassa aikataulussa, jotta jäsenvaltiot voivat noudattaa ICAO:lle antamia sitoumuksia ja lentoyhtiöt varautua hyvitysvelvoitteidensa täyttämiseen.

Valtioneuvosto tarkastelee 55-valmiuspaketin kokonaisuuteen sisältyvien ehdotusten rahoituskellisia vaikutuksia yhtenä kokonaisuutena ja tarkentaa kantaansa niihin neuvottelujen edetessä. Viime vaiheessa Suomen kannat 55-valmiuspaketin kokonaisuuteen muodostetaan Suomen kokonaisuuden huomioiden.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

EU:n lentoliikenteen päästökaupan tavoitteena on vähentää hiilidioksidipäästöjä kustannustehokkaalla tavalla. Se antaa lentoyhtiöille mahdollisuuden käydä kauppaa päästöoikeuksilla ja päättää siitä, miten ne päästöjään vähentävät. Vuonna 2021 alkaneella kolmannella päästökauppakaudella päästöoikeuksien kokonaismäärää vähennetään vuosittain lineaarisella 2,2 %:n vähennyskerrotoimella. Lentoliikenteen päästöoikeuksien kokonaismäärästä 82 % jaetaan maksutta EU-tasolla tehtävän vertailun avulla, joka perustuu raportoituun ja todennettuun tonnikilometritietoihin. Komission ehdotus lentoliikenteen päästökaupan tehostamisesta pyrkii osaltaan varmistamaan yhteisen päästövähennystavoitteen saavuttamisen Pariisin ilmastopimuksen mukaisesti hiili-neutraaliuden saavuttamiseksi ennen vuotta 2050 ja saavuttamaan eurooppalaisen ilmastolain mukaisesti 55 %:n vähennystavoitteen vuoteen 2030 mennessä.

Valiokunta yhtyen valtioneuvoston kantaan pitää tärkeänä lentoliikenteen päästökaupan tehostamista päästöoikeuksien ilmaisjaon asteittaisen poistamisen ja lineaarisen vähennyskertoimen korottamisen kautta. Kaikkien sektoreiden pitää osallistua päästöjen vähentämiseen, joten myös lentoliikenteen päästöjä tulee vähentää. Valiokunta korostaa, että päästökauppa on sinänsä toimiva ohjausmekanismi tuottaen aina tavoitteeksi asetut päästövähennykset. Päästökaupan ohjausvaikutusta tehostaa voimakkaasti kohonnut päästöoikeuden hinta. Kun päästöoikeuden hinta on riittävän korkea, se mahdollistaa myös uusien teknologioiden pääsyn markkinoille ja vähentää tarvetta rinnakkaisten ohjauskeinojen käyttöön. Päästökaupan vaikutukset yrityksiin riippuvat yrityksestä; osa joutuu väistämättä ostamaan tarvittavat päästöoikeudet, ja niille päästökauppa luo kustannuksia, osalle päästöjen vähentäminen on selvästi helpompaa. Korkeamman lopputuot-

Valiokunnan lausunto YmVL 23/2021 vp

teen hinnan tai myytyjen päästöoikeuksien kautta osa yrityksistä jopa hyötyy päästökaupasta taloudellisesti. Lentoliikenteen arvioidaan olevan yksi haasteellisimmista sektoreista sekä päästön vähentämisen keinojen kannalta arvioituna että voimakkaan kansainvälisen luonteensa vuoksi, joka lisää hiilivuodon riskiä.

Valtioneuvoston tavoin valiokunta korostaa komission useiden samansuuntaisten ehdotusten yhteisvaikutusten tunnistamisen tärkeyttä, jotta 55-valmiuspaketin päästövähennyksiä koskevan tavoitetasen saavuttaminen voidaan varmistaa ja mahdollisuuksien mukaan myös ylittää. Valiokunta korostaa vielä erityisesti viitaten Glasgow'n ilmastokokouksen loppuasiakirjaan, että kun kaikki maat ovat nyt sitoutuneet tarkastelemaan vuosittain kansallisia panoksiaan (NDC) 1,5 °C:een tavoitteen valossa, tulee myös EU:n pyrkiä ilmastotoimien kokonaisuuden osalta Eurooppa-neuvoston päätöksen mukaisesti hyväksyttyyn yhteiseen vähintään 55: %:n päästövähennystavoitteeseen eli pyrkiä se myös aktiivisesti ylittämään. Muita lentoliikenteen päästökähtäykseen vaikuttavia ehdotuksia ovat asetusehdotus uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön edistämisestä, asetusehdotus vaihtoehtojen käyttövoimien jakeluinfrastruktuurista sekä energiaverodirektiivin muutosehdotus lentoliikenteen polttoaineiden verovapauden poistamisesta.

Valiokunta korostaa, että ilmastotoimien kokonaisuus on rakennettava siten, että tavoite saavutetaan sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävästi tavalla, joka on myös kustannustehokas ja ottaa huomioon luontokadon ehkäisemiseen, digitalisaatioon ja siirtymän oikeudenmukaisuuteen liittyvät näkökohdat. Päättävöitteena tulee olla todellisten päästövähennysten aikaansaaaminen. Myös lentoliikennettä koskevien useiden ehdotusten osalta kokonaisarviointi ja taloudellisten yhteisvaikutusten arviointi on haastavaa, ja siihen tulee jatkossa panostaa voimakkaasti sääntelytavan kustannustehokkuuden varmistamiseksi. Komissio ei ole arvioinut vaikutuksia riittävästi jäsenvaltiotasolla, eikä tehdyissä arvioissa ole aina otettu huomioon muuttuneita olosuhteita, kuten päästöoikeuden kohonnutta hintaa. On myös arvioitava, johtaako sääntely kokonaisuutena tarpeettomaan päällekkäisten ohjauskeinojen käyttöön, jolloin myös sääntelyn toteuttamisen edellyttämä hallinnollinen taakka sekä viranomais- että toiminnanharjoittajapuolella voi moninkertaistua. Kokonaiskuvan muodostamisen kautta tulee välttää toimialaan kohdistuvien taloudellisten vaikutusten hallitsematon kumuloituminen, koska kustannusvaikutus Suomelle on pohjoisen sijainnin vuoksi väistämättä raskaampi kuin monelle muulle jäsenmaalle.

Valtioneuvosto korostaa kannassaan hyvin, että neuvotteluissa on kiinnitettävä huomiota ehdotuksen vaikutuksiin Suomen kilpailukykyyn ja lentoliikenteen alueelliseen saatavuuteen sekä kansainvälisen lentoliikenteen ohjautumiseen EU:n ulkopuolisten kenttien kautta. Valiokunta korostaa myös, että Suomi tarvitsee maantieteellisen sijaintinsa vuoksi pitkälläkin aikavälillä lentoyhteyksiä enemmän kuin moni muu jäsenmaa, joille yhteyksien korvaaminen erityisesti junayhteyksin on hyvä vaihtoehto. Tämä on lähtökohtaisesti tärkeää ottaa huomioon siirtymän oikeudenmukaiseksi toteuttamiseksi. Ympäristövaikutusten kannalta on merkityksellistä, että Helsinki-Vantaan muodostaman kansainvälisen liikenteen solmukohdan eli hub-lentoaseman rakenteelliset päästöt Aasian lentojen osalta ovat merkittävästi alemmat kuin monilla muilla hubeilla. Valiokunta korostaa Suomen kautta kulkevien Aasian reittien merkitystä kokonaispäästöjen vähentämisen kannalta. Maantieteellisen sijaintinsa vuoksi Helsinki-Vantaan kautta kulkevien Aasian lentojen reitit ovat lyhyempiä ja tehokkaampia ja CO₂-päästöt siten eteläisiin hubeihin verrattuna noin 40 % alemmat ja muihin eurooppalaisiin hubeihin verrattuna keskimäärin 17 % alemmat. Valiokunta korostaa, että Helsinki-Vantaan lentoaseman kilpailukyky ja nykyinen eri-

Valiokunnan lausunto YmVL 23/2021 vp

tyisasema keskeisenä lentoliikenteen solmukohtana tulee turvata. Valiokunta painottaa, että huomiota on kiinnitettävä päästövähennysten todelliseen saavuttamiseen, koska lentoliikenne korvautuu helposti kansainvälisillä vaihtoehdoilla johtaen hiilivuotoon ja suurempien päästöjen aiheutumiseen.

Komission ehdotuksen mukaisesti maksutta jaettavat päästöoikeudet ehdotetaan jaettaviksi lentoyhtiöille vuosina 2024—2026 suhteessa niiden päästökaupan alaisen lentotoiminnan todennettuihin päästöihin vuonna 2023. Valiokunta katsoo valtioneuvoston tavoin, että jakoperustetta tulee arvioida tarkemmin, koska tulevien päästöjen käyttäminen ilmaisjaon perusteena ei välttämättä kannusta lentoyhtiöitä päästöjen vähentämiseen. Covid-19-pandemian vuoksi lentoliikenne on kaiken kaikkiaan edelleen poikkeuksellisessa tilassa, vaikka kysyntä on palautumassa ainakin osittain lähelle entistä tasoa.

Lentoliikenteen huutokauppatulojen käytöstä säädettäisiin osana päästökauppadirektiiviä, jota tarkastellaan valtioneuvoston kirjelmässä U 60/2021 vp, josta valiokunta antaa lausunnon erikseen. Uudistettavan päästökaupan huutokauppatulot ohjattaisiin osin jäsenvaltioille, osin EU:n uudeksi omaksi varaksi sekä 150 miljoonan päästöoikeuden huutokauppatulot innovaatorahastolle. Valiokunta kannattaa ehdotusta siitä, että jäsenvaltioiden käyttöön jäävät huutokauppatulot tulee käyttää kokonaisuudessaan direktiivissä määriteltyihin ilmastotoimiin lentoliikenteen vihereään siirtymään ja vähäpäästöisen lentoliikenteen kehittämiseen. Nykyisen päästökauppajärjestelmän huutokauppatulojen määrän mukaan arvioituna päästökauppa tuottaisi vuosina 2026—2030 EU-tasolla vuosittain arviolta noin 20 miljardin euron huutokauppatulot, josta lentoliikenteen huutokauppatulot ovat vuositason arviolta noin 0,9 miljardia euroa. Komission ehdotuksen mukaisessa kokonaisuudessa huutokauppatuloiksi arvioidaan vastaavasti noin 65 miljardia euroa vuodessa.

Valiokunta painottaa, että todellisten päästövähennysten saavuttamiseksi käytettävistä keinoista tulisi sopia mahdollisimman kattavasti globaalisti kansainvälisen siviililentoliikenteen järjestön ICAO:n piirissä. Olennaista on saada aikaan todellisia päästövähennyksiä erilaisten kompensointikeinojen sijaan, vaikka lentoliikenne onkin todettu tältä osin haasteelliseksi, kuten edellä on jo todettu. Kuitenkin jo nykyisellä kalustolla on mahdollista vähentää päästöjä myös nopeasti vaihtoehtoisia polttoaineita käyttämällä ja esimerkiksi reittisuunnittelun keinoin.

ICAO:n puitteissa on vuonna 2016 otettu käyttöön kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen kasvun hyvittämiseen velvoittava järjestelmä eli ns. CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). EU:n lentoliikenteen päästökauppa koskee vuosina 2013—2023 pelkästään Euroopan talousalueella sijaitsevien lentoasemien välisiä lentoja. Komissio ehdottaa nyt CORSIA:n yhdistämistä lentoliikenteen päästökauppaan ns. CLEAN-mallilla. Valtioneuvosto katsoo, että CLEAN-malliin ja ehtoihin liittyviä riskejä ja mahdollisuuksia tulee jatkoneuvotteluissa arvioida laajasti ja huolellisesti ottaen huomioon ICAO:ssa sovitut menettelyt sekä päästövähennystoimien tehokkuus. Valtioneuvosto katsoo, että komission ehdotus on mahdollinen kompromissi ilmasto- ja kilpailukykyvaikutusten näkökulmasta, mutta myös ns. MIX-mallilla voitaisiin vähentää toimialaan mahdollisesti kohdistuvat riskit kolmansien valtioiden vastatoimista, kuten ylilentolupien menettämisestä. Koska lentoliikenteen arvioidaan kasvavan pääasiassa Aasiassa, kun taas Euroopassa sen arvioidaan jäävän vähäiseksi, erot mallien ympäristövaikutusten osalta on arvioitu vähäisiksi. Teknologisen kehityksen ja uusiutuvien polt-

Valiokunnan lausunto YmVL 23/2021 vp

toaineiden lisääntyvän käytön myötä lentoliikenteen päästöjen arvioidaan kääntyvän laskuun viimeistään 2030-luvulla myös globaalisti. Valiokunta korostaa valtioneuvoston tavoin tarvetta edistää rakentavasti päästövähennystoimien toteuttamista globaalilla tasolla, jotta voidaan parhaiten aikaansaada todellisia päästövähennyksiä. EU:n toimet hyvin toteutettuina voivat kirittää kansainvälisten toimien aikaansaamista.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Ympäristövaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Helsingissä 17.11.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Juha Sipilä kesk
jäsen Petri Huru ps
jäsen Mai Kivelä vas
jäsen Hanna Kosonen kesk
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Niina Malm sd
jäsen Kai Mykkänen kok
jäsen Mikko Ollikainen r
jäsen Mauri Peltokangas ps
jäsen Jenni Pitko vihr
jäsen Saara-Sofia Sirén kok
jäsen Katja Taimela sd
jäsen Mari-Leena Talvitie kok
jäsen Ari Torniainen kesk

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos

Valiokunnan lausunto YmVL 23/2021 vp Eriävä mielipide

Eriävä mielipide

Perustelut

Euroopan komissio antoi 14.7.2021 osana 55-valmiuspakettia ehdotuksen, jossa esitetään muutoksia EU:n päästökauppajärjestelmään lentoliikenteen osalta. Ehdotuksella pyritään tehostamaan lentoliikenteen päästökauppaa, jotta toimiala osaltaan vastaa velvoitteisiin vähentää EU:n nettokasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 %:lla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä sekä saavuttaa ilmastoneutraalius EU:ssa vuoteen 2050 mennessä. Ehdotuksessa esitetään, että maksutta jaettavista lentoliikenteen päästöoikeuksista luovutaan vaiheittain ja vuodesta 2027 alkaen päästöoikeudet siirretään kokonaisuudessaan huutokaupan piiriin. Lentoliikennettä koskisi myös päästöoikeuksien kokonaismäärään vaikuttavan lineaarisen vähennyskertoimen kiristäminen. Lisäksi päästökauppadirektiiviä ehdotetaan muutettavaksi Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestö ICAO:ssa sovitun päästöjärjestelmä CORSIA:n (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) yhteensovittamiseksi. Erillisenä teknisluonteisena ehdotuksena komissio esittää Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöstä, jolla saatettaisiin voimaan CORSIAan liittyviä velvoitteita, jotka tulisi täyttää ennen kuin päästökauppadirektiivin muutokset tulevat voimaan.

Nyt käsittelyssä oleva ehdotus on samaten osa päästökaupan laajentamista uusille sektoreille, kuten rakennukset, tieliikenne tai vesiliikenne. Kuten edellä on todettu, esitys kiristää päästöoikeuksien määrää ja lopettaa lentoliikenteen ilmaiset päästöoikeudet asteittain vuoteen 2027 mennessä. Komissio on täten taustatyössään arvioinut eri tapoja päästökaupan yhteensovittamiseksi.

Perussuomalaisten valiokuntaryhmä on erittäin huolestunut nykykehityksestä, joka valtaa alaa puhuttaessa energia- ja ilmastopolitiikasta. Ensinnäkin jokaiselle hallinnonalalle, kuten esimerkiksi liikenteeseen ja ilmailuun, ollaan tuomassa yhtiöille yhtäkkiä melko kireitä vaateita, jotka tulisi täyttää päästöjä vähennettäessä. Tällainen toiminta rapauttaa varsin tehokkaasti alan kuin alan kilpailukykyä — etenkin täällä Pohjolassa, jossa sääolosuhteet ovat välillä kylmät.

Emme myöskään katso hyvällä sitä, että uudistettavan päästökaupan huutokauppatulot ohjattaisiin osin EU:n uudeksi omaksi varaksi.

Toisaalta samaan aikaan sovellettaisiin myös monilla muilla sektoreilla toimia päästöjen hallintaan (mm. laivaliikenteen kytkeminen samaan päästökauppaan teollisuuden ja lentoliikenteen kanssa sekä päästöoikeuksien määrän pienentäminen) ja tuotaisiin voimaan lentoliikenteessä uusiutuvan polttoaineen jakeluvelvoite. Tämä jos mikä lisää valiokuntaryhmämme mielestä kustannuksia etenkin meri- ja lentoliikenteessä.

Kolmanneksi niin ikään valiokuntaryhmämme arvioi, että ehdotetut päästökauppadirektiivin muutokset saattavat laajentaa hieman nykyisiä lentoliikenteen päästökauppaan ja CORSIAan liittyviä sekä kuuluvia viranomaistehtäviä.

Lopuksi toteamme, että isossa kokonaiskuvassa tämä on kehitystä, jolle Perussuomalaisten valiokuntaryhmä ei voi antaa hyväksyntää.

Valiokunnan lausunto YmVL 23/2021 vp
Eriävä mielipide

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että suuri valiokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 17.11.2021

Mauri Peltokangas ps

Petri Huru ps