

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN MIETINTÖ 29/2009 vp

Hallituksen esitys laiksi lentoliikenteen päästökaupasta

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 20 päivänä lokakuuta 2009 lähettänyt liikenne- ja viestintävaliokuntaan valmis-televasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen laiksi lentoliikenteen päästökaupasta (HE 209/2009 vp).

Lausunnot

Eduskunnan päätöksen mukaisesti perustuslaki-valiokunta ja ympäristövaliokunta ovat antaneet asiasta lausuntonsa (PeVL 36/2009 vp ja YmVL 38/2009 vp), jotka on otettu tämän mietinnön liitteiksi. Liikenne- ja viestintävaliokunta on 22 päivänä lokakuuta 2009 pyytänyt myös talousvaliokunnalta (TaVL 36/2009 vp) lausuntoa, joka on myös otettu tämän mietinnön liitteeksi.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- liikenneneuvos Risto Saari ja hallitusneuvos Kaisa Leena Välipirtti, liikenne- ja viestintäministeriö
- pääjohtaja Samuli Haapasalo ja ympäristöjohtaja Mikko Viinikainen, Finavia Ilmailulaitos
- erityisasiantuntija Timo Lankinen, Ilmailuhallinto
- erikoistutkija Per Mickwitz, Suomen ympäristökeskus
- ympäristöjohtaja Kati Ihamäki ja suunnittelu-päällikkö Sverker Skogberg, Finnair Oyj.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- ympäristöministeriö
- Energiamarkkinavirasto
- FinnComm Airlines
- Finnair Cargo Oy
- Itella Oyj
- Suomen Ilmailuliitto.

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki lentoliikenteen päästökaupasta. Lain tarkoituksena on panna täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2008/101/EY) ilmailutoiminnan sisällyttämisestä yhteisön kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmään. Direktiivin tarkoituksena on edistää lentoliikenteestä aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä kustannustehokkaasti ja taloudelli-

sesti. Kuten yleinen päästökauppa, myös lentoliikenteen päästökauppa perustuu vaihdannan piirissä oleviin päästöoikeuksiin.

Lentoliikenteen päästöoikeuksista 85 prosenttia jaetaan ilma-alusten käyttäjille yhteisötasolla tehtävän vertailun perusteella maksutta. Maksuttomien päästöoikeuksien jakomenetelmässä määräävät tekijät ovat ilma-aluksen tonn kilometrit. Jäljelle jäävät 15 prosenttia lentoliiken-

teen päästöoikeuksista huutokaupataan. Lentoliikenteen päästökauppa on puoliavoin järjestelmä. Tämä tarkoittaa sitä, että lentoyhtiöt voivat käyttää muilta päästökaupan piiriin kuuluvilta toimialoilta hankkimiaan päästöoikeuksia päästöistään johtuvien velvoitteidensa täyttämiseen, mutta muut toimialat eivät voi käyttää lentoliikenteen päästöoikeuksia päästökauppalaan mukaisen velvoitteensa täyttämiseen.

Ilma-aluksen käyttäjän on palautettava vuosittain päästöoikeuksia edellisen vuoden päästöjä vastaava määrä. Jos ilma-aluksen käyttäjällä on päästöoikeuksia vähemmän kuin päästöjä, sen on ostettava päästöoikeuksia toisilta toiminnanharjoittajilta tai markkinoilta. Jos taas ilma-aluksen käyttäjällä on päästöoikeuksia enemmän kuin todellisia päästöjä, se voi myydä päästöoikeuksia. Päästöoikeuksien hinta määräytyy yhteisön laajuisilla markkinoilla kysynnän ja tarjonnan mukaan.

Lentoliikenteen päästökauppa koskisi kaikkia EU:n lentoasemilta lähteviä ja niille saapu-

via lentoja, jollei niitä ole erityisin perustein rajattu soveltamisalan ulkopuolelle. Lakia sovellettaisiin niihin noin 25 lentoyhtiöön, joiden hallinnoiva jäsenvaltio Suomi on.

Lentoliikenteen päästökauppadirektiivin mukainen ensimmäinen päästökauppakausi alkaa 1 päivänä tammikuuta 2012 ja päättyy 31 päivänä joulukuuta 2012. Toinen päästökauppakausi alkaa 1 päivänä tammikuuta 2013 ja päättyy 31 päivänä joulukuuta 2020.

Lain mukaisia viranomaistehtäviä hoitaisivat Suomessa Liikenteen turvallisuusvirasto ja Energiamarkkinavirasto.

Ilma-aluksen käyttäjän olisi tarkkailtava hiilidioksidipäästöjään sekä tonnikipometritietojaan ja laadittava Liikenteen turvallisuusvirastolle kalenterivuositain selvitys päästöistä. Lisäksi sen olisi huolehdittava selvityksen todentamisesta hyväksytyt todentajan lausunnolla.

Laki lentoliikenteen päästökaupasta on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä helmikuuta 2010.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Yleisperustelut

Hallituksen esityksen perusteluista ilmenevistä syistä ja saamansa selvityksen perusteella valiokunta pitää esitystä tarpeellisenä ja tarkoituksenmukaisena. Valiokunta puoltaa lakiehdotuksen hyväksymistä seuraavin huomautuksin ja muutosehdotuksin.

Yleistä

Euroopan unioni on pitänyt ilmailun ympäristövaikutusten osalta ensisijaisena tavoitteenaan kansainvälistä ja kattavaa järjestelmää lentoliikenteen päästöjen rajoittamiseksi. Tämänkaltaista järjestelyä on valmisteltu kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n toimesta, mutta neuvottelut ovat edelleen kesken. Valiokunta pitää tärkeänä, että myös lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä edetään. Lentoliikenteen kansainvälisen luonteen ja lentoyhtiöiden kiireän kilpailutilanteen vuoksi valiokunta pitää

edelleen välttämättömänä nyt ehdotettua kattavamman kansainvälisen päästöjen rajoitusjärjestelmän luomista tulevaisuudessa.

Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää ympäristövaliokunnan tavoin päästökauppajärjestelmää lähtökohtaisesti kustannustehokkaana ja toimivana järjestelmänä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Valiokunta painottaa järjestelmän kustannustehokkuus- ja vaikutusarviointien merkitystä. Ilmailun päästöjä voidaan vähentää myös investoinneilla nykyistä vähäpäästöisempään kalustoon, tehokkaammalla lennonohjauksella ja mahdollisimman suoralla reitityksellä kohteeseen sekä ympäristöohjauksella ja esim. biopolttoaineiden käytön huomioon ottavalla kerosiinin verotuksella. Suomessa turhaa odottelua ilmatilassa ennen laskeutumista on varsin vähän, mutta Euroopan tasolla lennonohjauksen parantamisella on arvioitu voitavan vähentää polttoaineen kulutusta jopa 8—18 %. Valiokunta korostaa Single European Sky

SESAR -hankkeen eli EU:n käynnistämän yhteisen lennonvarmistuksen kehitysohjelman merkitystä lentoliikenteen ruuhkautumisen ja päästöjen vähentämisessä.

Neuvoteltaessa direktiivistä neuvostossa Suomi esitti aktiivisesti vaihtoehtoisia päästöoikeuksien jakomalleja, mutta neuvosto ja Euroopan parlamentti pitivät alkuperäistä RTK-mallia parhaana ympäristön kannalta. Hallituksen esityksellä saatetaan kansallisesti lentoliikenteen päästökauppadirektiivin velvoitteet voimaan, joten päästöoikeuksien jakomenetelmiin ei enää tässä vaiheessa voida kansallisella lainsäädännöllä vaikuttaa.

Vaikutukset suomalaiselle lentoliikenteelle

Lentoliikenteen päästökauppadirektiivin lähtökohtana oleva päästöoikeuksien jaon vertailumenetelmä, ns. RTK (Revenue Tonne Kilometers) on suomalaisille lentoyhtiöille epäedullinen. Se heikentää niiden suhteellista kilpailuasemaa verrattuna esim. Manner-Euroopan sisäisiä lentoja lentäviin lentoyhtiöihin. Järjestelmän laskutapa on epäedullinen nimenomaan pitkien etäisyyksien maille, joissa koneiden täyttöaste jää usein vajaaksi. Suomen oloissa lentoliikenteelle ei kuitenkaan ole yleensä realistista vaihtoehtoa esimerkiksi matkustettaessa muualle Eurooppaan. Uudistuksesta johtuvat suurimmat kannattavuusongelmat tulevat rasittamaan erityisesti niitä kotimaan reittejä, joilla koneet ovat täynnä vain lennettäessä yhteen suuntaan. Lentoyhtiöt voivat kuitenkin omilla kalustovalinnoillaan, rahtikuormillaan sekä muilla strategisilla päätöksillään vaikuttaa siihen, millaisen vertailuluvun ja kuinka paljon päästöoikeuksia ne sen perusteella saavat.

Lentoliikenteen päästökaupan on aikaisemmin arvioitu nostavan lentolippujen hintoja lentomatkan pituudesta riippuen noin 4—40 euroa. Hallituksen esityksessä esitetyn arvion mukaan, jos päästöoikeuden hinta olisi noin 30 euroa, lisäkustannukset olisivat noin 20—30 miljoonaa euroa. Arvio on kuitenkin hyvin epävarma, sillä päästöoikeuden hinta on vaihdellut voimakkaasti ja asiantuntijakuulemisessa on esitetty suurempiakin arvioita lisäkustannuksista. Tällä het-

kellä päästöoikeuden hinta on noin 10—12 euroa.

Liikenne- ja viestintävaliokunta toteaa, että uudistuksen seurauksena eurooppalaisten lentoyhtiöiden kustannusrasitus nousee ja suhteellinen kilpailukyky heikkenee. Eurooppalaisessa vertailussa kotimaisten lentoyhtiöidemme asema heikkenee keskimääräistä enemmän valitun päästöoikeuksien jaon vertailumenetelmän seurauksena. Päästökauppa tulee nostamaan sekä lentolippujen että lentorahdin hintaa ja vaikuttamaan kansallisiin lentoliikennepalveluihimme. Vaarana on, että kotimaanreittejä joudutaan karsimaan ja samalla heikentämään maakuntien toimintaedellytyksiä. Valiokunta korostaa lentoliikennettä osana valtakunnallista kattavaa liikennejärjestelmää ja maamme nykyisen laajuisen lentoasemaverkoston suurta aluepoliittista merkitystä. Kattavat ja toimivat kansainväliset lentoyhteydet ovat kriittinen kilpailutekijä vientiin panostaville yrityksille ja matkailuelinkeinolle ja edesauttavat alueiden tasavertaista kehittymistä.

Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnittää talousvaliokunnan tapaan vakavaa huomiota tarpeeseen seurata tarkoin sääntelyn vaikutuksia ja tarvittaessa ryhtyä pikaisiin toimiin tasapuolisten liikennepalvelujen ja sen kautta elinkeinotoimintojen ja työllisyyden turvaamiseksi myös maakunnissa. Valiokunta korostaa eri liikenne- ja viestintämuotojen yhteentoimivuutta ja maamme suuria etäisyyksiä. Ilmaston ja ympäristön kannalta suositeltava raideliikenne ei yksin riitä tyydyttämään nopeita, pitkän matkan joukkoliikennetarpeita, minkä johdosta meillä on oltava myös toimiva lentoliikenneverkosto. Liikennepalvelujen yhteentoimivuuden parantamiseksi tulee kiinnittää huomiota mm. raideliikenteen lisäämiseen lentoasemien yhteysliikenteessä ja lentoliikennettä täydentäviin nopeisiin junayhteyksiin. Edellä olevaan viitaten liikenne- ja viestintävaliokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavan lausuman:

Eduskunta edellyttää, että hallitus seuraa ja ennakoii lentoliikenteen päästökauppaa koskevan sääntelyn vaikutuksia

ja ryhtyy tarvittaviin toimiin tasapuolisten lentoliikennepalvelujen ja verkostoperiaatteella toimivan lentoasemaverkon turvaamiseksi ja sitä kautta elinkeinojen ja työllisyyden turvaamiseksi myös maakunnissa.

Järjestelmän vaikutus kolmansiin maihin

Järjestelmän velvoitteiden ulottaminen koskemaan kolmansien maiden lentoyhtiöitä saattaa vaikuttaa Suomen markkinoihin usealla tavalla. Velvoitteet välttääkseen kolmansien maiden lentoyhtiöt voivat ryhtyä vähentämään välilaskuja EU:n alueella. Uudistus voi vakavasti uhata Suomelle merkityksellistä gate way -liikennettä Aasiaan, kun EU:n ulkopuolisilla kilpailijoilla ei ole tätä ylimääräistä kustannusrasitetta. Valiokunta toteaa, että tällä saattaa olla huomattava taloudellinen merkitys mm. lentoasematoimintamme kannattavuudelle. Se saattaa myös johtaa ympäristöpäästöjen kasvamiseen nykyisestä, jos lentoreittejä pidennetään päästöjärjestelmän välttämiseksi.

Kolmannet maat ovat suhtautuneet EU:n sääntelyyn kielteisesti. Mikäli ne eivät ryhdy noudattamaan asetettuja velvoitteita, sääntely edellyttää sanktioiden käyttöönottoa. Viimeisenä vaihtoehtona on toimintakielto, jonka asettamisesta päättää jäsenmaan viranomaisen esityksestä komissio. Suomi valvoo osaltaan 25 lentoyhtiön toimintaa. Näistä 17 on kolmansien maiden lentoyhtiöitä, joiden kotipaikkoja ovat mm. Yhdysvallat, Venäjä ja Japani. Liikenne- ja viestintävaliokunta toteaa, että mikäli komissio asettaa kolmansien maiden toimijoille sanktioita, on hyvin todennäköistä, että nämä ryhtyvät vastatoimiin. Niiden vaikutukset saattavat olla erittäin merkittävät myös Suomelle. Tämän vuoksi on jatkettava ponnistuksia ilmailun globaalin päästöjenrajoitusjärjestelmän luomiseksi.

Päästömaksuvarojen käyttö

Valiokunta pitää tärkeänä, että ainakin osa päästökaupalla kerättävistä varoista ohjataan lentoliikenteen päästökaupan kulujen kattamiseen sekä alan päästövähennyshankkeiden tukemiseen, kuten biopolttoaineiden kehittämiseen,

koneiden tehokkuuden parantamiseen ja muihin päästövähennystoimiin sekä ilmailun infrastruktuurin kehittämiseen. Valiokunta toteaa, että vaikka varsinainen varojen ohjaaminen korvausmerkityksellä on perustuslain kannalta ongelmallista, tulee direktiivin henki kuitenkin toteuttaa. Direktiivin 3 d artiklan 4 kohdan mukaan päästöoikeuksien huutokaupasta saatavat tulot olisi käytettävä ilmastomuutoksen torjumiseen EU:ssa ja kolmansissa maissa, minkä lisäksi huutokauppatuloilla olisi rahoitettava myös energiatehokkuutta ja uusiutuvien energialähteiden käyttöä edistävää maailmanlaajuisia rahastoa sekä metsien hävittämistä estäviä toimenpiteitä.

Yksityiskohtaiset perustelut

9 §. Lentoliikenteen päästöoikeuksien erityisvaranto. Direktiivin suomenkielinen käännös poikkeaa sisällöllisesti englanninkielisestä ja useista muista kieliversioista. Direktiivin 3 f artiklan 1. kohdan b alakohdan teksti "increases by an average of more than 18 % annually" on käännetty suomeksi "keskimäärin yli 18 prosentin kasvu". Direktiivin englanninkielisessä versiossa tarkoitetaan vuotuista kasvua. Valiokunta ehdottaa pykälän 1 momentin 2 kohdan muuttamista muotoon "keskimäärin yli 18 prosentin vuotuinen kasvu".

10 §. Huutokaupalla myytävät lentoliikenteen päästöoikeudet. Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan korostanut huutokaupan huomattavaa merkitystä lentoliikenteen harjoittajan elinkeinotoiminnan kannalta ja ehdottanut säännöksen täydentämistä huutokaupamenettelyn perusteita koskevilla säännöksillä. Liikenne- ja viestintävaliokunnan saaman selvityksen mukaan huutokaupan järjestämisestä tullaan antamaan kaikkia jäsenvaltioita velvoittavia ja yhdenmukaisia määräyksiä komission asetuksella, joka sellaisenaan sitoo jäsenvaltioita. Valiokunta ehdottaa kuitenkin pykälän 2 momentin täydentämistä seuraavasti: "siton, että kaikilla toimijoilla on yhdenmukaiset edellytykset osallistua huutokaupaan. Huutokauppa toteutetaan

kustannustehokkaalla tavalla, ja se voidaan toteuttaa sähköisiä järjestelmiä hyväksi käyttäen".

Pykälän 3 momenttiin sisältyy asetuksenantovaltuus, jota saadun selvityksen mukaan tarvittaneen ainoastaan ensimmäistä 5 §:n 1 momentissa tarkoitettua päästökauppakautta varten. Valiokunta ehdottaa momentin muuttamista tämän mukaisesti. Myöhempiä päästökauppakausia varten ministeriön tarkempaa asetuksen antovaltuutta ei tarvita, koska sääntely koskee lentoliikenteen lisäksi myös kiinteiden laitosten päästöoikeuksien huutokauppaa ja sääntely on siten horisontaalista ja todennäköisesti harmonisoitua koko Euroopan unionin alueella.

11 §. Päästöjen ja tonnikilometrien tarkkailu, raportointi ja todentaminen. Perustuslakivaliokunnan lausuntoon viitaten valiokunta ehdottaa 5 momentin asetuksenantovaltuuden täydentämistä. Siinä tarkoitetuista seikoista annetaan "tarkemmat" säännökset asetuksella.

Samaan lausuntoon viitaten valiokunta ehdottaa 5 momentin todentamista koskevan asetuksenantovaltuuden siirtämistä 13 §:n yhteyteen.

12 §. Todentaja. Perustuslakivaliokunnan lausuntoon viitaten valiokunta ehdottaa 2 momentin asetuksenantovaltuuden täydentämistä. Siinä tarkoitetuista seikoista annetaan "tarkemmat" säännökset asetuksella.

13 §. Todentajan lausunto. Edellä 11 §:n kohdalla lausuttuun viitaten valiokunta ehdottaa

pykälään lisättäväksi uuden momentin, jonka mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin siitä, miten 11 §:n 1 momentissa tarkoitettut suunnitelmat ja 11 §:n 2 momentissa tarkoitettut raportit todennetaan.

19 §. Velvoite palauttaa päästöoikeuksia ja päästöoikeuksien mitätöiminen. Epäselvyyksien välttämiseksi pykälän 1 momentin määräajan soveltamisessa valiokunta ehdottaa momentin sisällön tarkentamista siten, että siihen lisätään seuraavasti kuuluva uusi toinen virke: Määräaikaan ei sovelleta säädettyjen määräaikain laskeamisesta annetun lain (150/1930) 5 §:n säännöksiä. Hallituksen esityksen mukainen toinen virke siirtyy tällöin kolmanneksi virkkeeksi.

Valiokunnan ehdotus vastaa voimassa olevan päästökauppalain (683/2004) 49 §:n säännöstä päästöoikeuksien palauttamisen määräajasta. Päästöoikeuksia ei siis voi palauttaa vasta vapuviikonloppua tai vapunpäivää seuraavana arkipäivänä.

Päätösehdotus

Edellä esitetyn perusteella liikenne- ja viestintävaliokunta ehdottaa,

että lakiehdotus hyväksytään muutettuna (Valiokunnan muutosehdotukset) ja

että hyväksytään yksi lausuma (Valiokunnan lausumaehdotus).

Valiokunnan muutosehdotukset

Laki

lentoliikenteen päästökaupasta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1—8 §
(Kuten HE)

9 §

Lentoliikenteen päästöoikeuksien erityisvaranto

Kullakin päästökaupakaudella siirretään kolme prosenttia 5 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettua lentoliikenteen päästöoikeuksien kokonaismäärästä erityisvarantoon sellaisia ilmausten käyttäjiä varten:

(1 kohta kuten HE)

2) joiden tonnikipolitritiedoissa on tapahtunut keskimäärin yli 18 prosentin *vuotuinen* kasvun tarkkailuvuoden, jota koskevat tonnikipolitritiedot on toimitettu 7 §:n 2 momentin nojalla, ja kyseisen kauden toisen kalenterivuoden välillä.

(2—4 mom. kuten HE)

10 §

Huutokaupalla myytävät lentoliikenteen päästöoikeudet

(1 mom. kuten HE)

Huutokauppa on toteutettava avoimella, yhdenmukaistetulla ja syrjimättömällä sekä ennakoitavissa olevalla tavalla *siten, että kaikilla toimijoilla on yhdenmukaiset edellytykset osallistua huutokauppaan. Huutokauppa toteutetaan kustannustehokkaalla tavalla, ja se voidaan toteuttaa sähköisiä järjestelmiä hyväksi käyttäen.*

Energiamarkkinavirasto huolehtii huutokaupan järjestämisestä aiheutuvista viranomaistehävistä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella *voidaan säätää huutokaupan järjestämisestä, ajankohdasta ja menettelytavoista 5 §:n 1 momentissa tarkoitettua ensimmäistä päästökaupakautta varten.* Huutokaupasta saatavat tulot tuloutetaan Suomen valtiolle.

11 §

Päästöjen ja tonnikipolitrien tarkkailu, raportointi ja todentaminen

(1—4 mom. kuten HE)

Edellä 1 momentissa *tarkoitettua suunnitelmasta ja 2 momentissa tarkoitettua selvityksestä säädetään tarkemmin* liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

(6 mom. kuten HE)

12 §

Todentaja

(1 mom. kuten HE)

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään *tarkemmin* todentajan hyväksymismenettelystä, hyväksymisen edellytysten arvioinnista sekä todentamistehtävien suorittamisesta.

13 §

Todentajan lausunto

(1 mom. kuten HE)

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin siitä, miten 11 §:n 1 momentissa tarkoitettua suunnitelmaa ja 11 §:n 2 momentissa tarkoitettua raporttia todennetaan. (Uusi)

14—18 §
(Kuten HE)

19 §

Velvoite palauttaa päästöoikeuksia ja päästöoikeuksien mitätöiminen

Kunkin vuoden huhtikuun 30 päivään mennessä kukin ilma-aluksen käyttäjä palauttaa rekisteriin kustakin ilma-aluksesta edellisenä kalenterivuonna aiheutuneita ja 11 §:n mukaisesti todennettuja kokonaispäästöjä vastaavan määrän päästöoikeuksia. *Määräaikaan ei sovelleta säädettyjen määräaikain laskemisesta annetun lain (150/1930) 5 §:n säännöksiä.* Energiamarkkinaviraston on mitätöitävä palautetut päästöoikeudet.

(2 ja 3 mom. kuten HE)

20—29 §
(Kuten HE)

Valiokunnan lausumaehdotus

Eduskunta edellyttää, että hallitus seuraa ja ennakoi lentoliikenteen päästökauppaa koskevan sääntelyn vaikutuksia ja ryhtyy tarvittaviin toimiin tasa-

puolisten lentoliikennepalvelujen ja verkostoperiaatteella toimivan lentoasemaverkon turvaamiseksi ja sitä kautta elinkeinojen ja työllisyyden turvaamiseksi myös maakunnissa.

Helsingissä 3 päivänä joulukuuta 2009

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Martti Korhonen /vas
vpj. Saara Karhu /sd
jäsen. Mikko Alatalo /kesk
Marko Asell /sd
Leena Harkimo /kok
Kalle Jokinen /kok
Jyrki Kasvi /vihr
Mats Nylund /r

Pentti Oinonen /ps
Markku Pakkanen /kesk
Lyly Rajala /kok
Pertti Salovaara /kesk
Janne Seurujärvi /kesk
Anne-Mari Virolainen /kok
vjäs. Sari Palm /kd.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Kaj Laine.

VASTALAUSE

Perustelut

Lentoliikenteen osuus hiilidioksidipäästöistä on EU:ssa vaivaiset 3 prosenttia. Tämäkin määrä on toki otettava huomioon, mikäli uskomme sokeasti nykyisin vallassa olevaa tulkintaa ilmastomuutoksesta. Tästä muutoksesta on olemassa myös täysin toisenlaisiakin tulkintoja, joissa väitetään, ettei ihmisen toiminnalla ole juurikaan ollut merkitystä ilmaston lämpenemiseen.

Lentoliikenne jos mikä on globaalia toimintaa. Mikäli päästökauppaan mennään, se on toteutettava täysin maailmanlaajuisesti, ettei kenellekään synny kilpailullista etua. Tässä esityksessä EU ja Suomi etunenässä ajavat mallia, joka antaa päästökaupan ulkopuolelle jääville maille kilpailuedun, joka tulee vaikuttamaan kielteisesti Suomen kilpailukykyyn kansainvälisten lentojen välilasku- ja liityntäpaikkana.

Tässä esityksessä ei jälleen kerran ole huomioitu Suomen kansallisia erityisolosuhteita.

Pitkät matkat harvaan asutussa maassa aiheuttavat väkisinkin vajaakapasiteettisia lentoja, vaikka niitä kuinka yritetään järjestellä. Tasapuolinen kohtelu ja talouden realiteetit edellyttävät meiltä kuitenkin lentoyhteyksiä maan eri osista, koska muillakaan kulkuneuvoilla ei kohtuujassa pääse pääkaupunkiin tai ulkomaille. Päästökaupamaksu lisää kotimaan sisällä tapahtuvien lentojen kustannuksia lentoyhtiöille, ja on pelättävissä, että ylimääräinen maksu johtaa reittiliikenteen kannattamattomuuteen ja joidenkin lentoreittien lopettamiseen.

Suomi ja EU voivat hyväksyä lain vasta silloin, kun muutkin maailman maat ottavat päästökaupan käyttöön.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että lakiehdotus hylätään.

Helsingissä 3 päivänä joulukuuta 2009

Pentti Oinonen /ps