

LTY Sotaniemi Anna(LVM)

04.11.2013
JULKINEN

Eduskunta
Suuri valiokunta

Viite

Asia

Komission ehdotus päästökauppadirektiivin (2003/87/EY) muuttamisesta lentoliikenteen osalta

U/E-tunnus:

EUTORI-numero:
EU/2013/1625

Ohessa lähetetään perustuslain 97§:n mukaisesti selvitys koskien komission ehdotusta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi päästökaupasta annetun direktiivin (2003/87/EY) muuttamisesta lentoliikenteen osalta. Asiallisesti kyse on perustuslain 96 §:n 2 momentin mukaisesti eduskuntaa informoivasta komission esityksestä, mutta asian kiireellisyyden takia selvitys toimitetaan perustuslain 97 §:n mukaisesti.

Osastopäällikkö,
ylijohtaja

Minna Kivimäki

LIITTEET LVM2013-00408

Asiasanat	lentoliikenne, päästökauppa
Hoitaa	LVM, TEM, YM
Tiedoksi	ALR, EUE, MMM, OM, TRAFI, UM, VM, VNK

LTY Sotaniemi Anna(LVM)

22.10.2013

Asia

Komission ehdotus päästökauppadirektiivin (2003/87/EY) muuttamisesta lentoliikenteen osalta

Kokous

Liitteet

Viite

EUTORI/Eurodoc nro:

EU/2013/1625

U-tunnus / E-tunnus:

Käsittelyn tarkoitus ja käsittelyvaihe:

Suomen kannan muodostaminen komission ehdotukseen päästökaupasta annetun direktiivin (2003/87/EY) muuttamisesta.

Asiakirjat:

KOM(2013) 722 lopullinen

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely:

SEUT 192(1), tavanomainen lainsäädäntömenettely

Käsittelijä(t):

Anna Sotaniemi, LVM, p. 0295 34 2491

Magnus Cederlöf, YM, p. 050 3616439

Karoliina Anttonen, TEM, p. 0295 06 4114

Joonas Laukia, Liikenteen turvallisuusvirasto, p. 0295 34 7094

Suomen kanta/ohje:

Suomi pitää ensisijaisen tärkeänä kansainvälisen päästövähennysmekanismin laatimista kansainväliselle lentoliikenteelle. Tältä osin saavutettiin merkittävä edistysaskel ICAOn yleiskokouksessa lokakuussa 2013. EU:n ja Suomen tulee pyrkiä osaltaan vaikuttamaan aktiivisesti mekanismista sopimiseksi vuoteen 2016 mennessä ICAOssa sovitun mukaisesti. Samalla on syytä välttää sellaisia toimenpiteitä, jotka heikentävät mahdollisuuksia tavoitteen saavuttamiseksi. EU:n tulisi pyrkiä myös sellaisiin toimiin, jotka edesauttavat sekä EU:n että yksittäisten jäsenmaiden mahdollisuuksia normalisoida

kahdenvälisiä lentoliikennesuhteitaan kolmansiin maihin. Suhteiden positiivinen kehitys mahdollistaisi muun muassa eurooppalaisten lentoyhtiöiden kilpailukyvyn ja toiminta- ja kasvuedellytykset erityisesti kasvavilla Aasian lentoliikennemarkkinoilla.

ICAO:n 38. yleiskokouksen päätöslauselma huomioiden EU:n tulee aktiivisesti ja ennen lentoliikenteen päästökauppadirektiivin muuttamista tehtävää päätöstä pyrkiä yhteistyöhön kolmansien maiden kanssa komission esityksen mukaisen järjestelmän hyväksyttävyyden varmistamiseksi.

Komission esityksestään tekemä vaikutusarvio ei Suomen näkemyksen mukaan riittävästi huomioi ICAO:n yleiskokouksen jälkeistä poliittisista tilannetta muun muassa arvioitaessa lentoliikenteen päästökauppadirektiivin muutoksen täytäntöönpanon tarkoituksenmukaisuutta kolmansien maiden osalta sekä esitettyjen muutosten vaikutusta kolmasmaasuhteisiin ja ICAO:ssa alkavaan prosessiin kansainvälisestä päästövähennysmekanismista.

Suomi pitää epävarmana sitä, missä määrin kolmannet maat ja niiden lentoyhtiöt ovat valmiita noudattamaan lentoliikenteen päästökauppadirektiivin velvoitteita nyt esitetyssä maantieteellisen soveltamisalan (ilmatilamalli) laajuudessa. Suomi on myös varsin huolestunut uudelleen aloitetuista keskusteluista koskien seuraamuksia niille kolmansien maiden lentoyhtiöille, jotka eivät noudattaneet direktiivin vaatimuksia ennen ”stop the clock”-päätöstä. Seuraamusten asettaminen aktivoi uudelleen uhan kolmansien maiden vastatoimista ja kauppasodasta. Suomen näkemyksen mukaan EU:n on toimittava niin, etteivät ICAO-prosessin onnistumisen mahdollisuudet vaarannu.

Suomi on lisäksi erittäin huolestunut esityksen vaikutuksista Suomen ja Venäjän välisiin lentoliikennesuhteisiin. Suomi pyrkii siihen, ettei nykyinen suhteiden kehittämisen estävä pattitilanne jatku. Tilanteesta kärsii erityisesti Suomen elinkeinoelämän ja lentoliikenteen kehittäminen ja kilpailukyky.

Suomi ei tue ehdotuksessa esitettyä ETS:n soveltamisalaa siltä osin kuin ETS:n on tarkoitus koskea kolmansien maiden lentoyhtiöitä ilman niiden suostumusta, vaan etsii ja tukee välittäviä ratkaisuja kolmansien maiden suhteen. Suomi on huolissaan komission esityksen vaikutuksista suhteisiin kolmansien maiden kanssa. Suomi on valmis tarkastelemaan positiivisesti sellaisia lentoliikenteen päästökauppadirektiivin muutosvaihtoehtoja, jotka turvaavat rakentavan jatkokehityksen ICAO:ssa sekä kolmasmaasuhteiden kehittämisen ja jolla on mahdollisuuksia saada sekä neuvoston että Euroopan parlamentin hyväksyntä. Suomi pitää tärkeänä, että EU jatkaa keskusteluja alueellisten päästövähennysjärjestelmien soveltamisesta kolmansien maiden kanssa.

Pääasiallinen sisältö:

1. Tausta

ETS

Tammikuussa 2012 alkanut EU:n lentoliikenteen päästökauppa (emission trading scheme, ETS) on kohdannut laajasti vastustusta EU:n ulkopuolella ja erityisesti keskeiset ilmailumaat (mm. USA, Venäjä, Kiina, Intia ja Brasilia) ovat kieltäytyneet noudattamasta EU ETS:ää ja uhkailleet EU:ta päästökaupan vastaisilla toimilla. Vastustus on vaikuttanut negatiivisesti EU:n ja kolmansien maiden suhteisiin sekä myös Suomen ja Venäjän kahdenvälisiin lentoliikennesuhteisiin. Suomen ja Venäjän välisissä suhteissa Venäjä on ETS:n takia jäädyttänyt kahdenvälisen lentoliikennesopimuksen muuttamispöytäkirjan

ratifiointiprosessin. Venäjä on lisäksi torjunut uusien Siperian ylilento-oikeuksien antamisen. Venäjä on myös jäädyttänyt EU:n ja Venäjän välisen Siperian ylilentomaksujen normalisointia koskevan sopimuksen soveltamisen.

”Stop the clock” –päätös

Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (International Civil Aviation Organisation, ICAO) alkoi vuoden 2012 alkupuolella prosessi kansainväliseen lentoliikenteen päästöjen vähentämismekanismiin liittyen ICAOn vuonna 2010 kokoontuneen yleiskokouksen valtuuttamana. Komissio tulkitse loppuvuodesta 2012 ICAOssa käytävien neuvottelujen etenevän siinä määrin lupaavasti, että sen esityksestä neuvosto ja parlamentti hyväksyivät huhtikuussa 2013 voimaan tulleen päätöksen 377/2013/EU ETS:n soveltamisen väliaikaisesta keskeyttämisestä ICAOn syys - lokakuussa 2013 pidettyyn yleiskokoukseen saakka niiden reittien osalta, jotka suuntautuvat EU:n ulkopuolelle (ns. ”stop the clock” -päätös). Päätös oli kädenojennus ETS:ää vastustaneille kolmansille maille, minkä komissio toivoi vauhdittavan ICAOssa käytäviä neuvotteluja.

ICAOn yleiskokous

ICAOn yleiskokous hyväksyi 4.10. ilmaston muutosta ja ympäristön suojelua koskevan päätöslauselman, jonka mukaisesti ICAOn neuvosto aloittaa työn kansainvälisen markkinapohjaisen päästövähennysmekanismiin määrittämiseksi (marked-based measure, MBM). Järjestelmä on tarkoitus hyväksyä vuoden 2016 yleiskokouksessa ja sen on tarkoitus tulla voimaan vuonna 2020. Päätös merkitsi EU:n keskeisimmän ICAOn yleiskokoukselle asettamansa neuvottelutavoitteen saavuttamista.

EU:n keskeisenä tavoitteena ICAOn yleiskokouksessa oli myös saada poliittinen hyväksyntä EU ETS:ille. Tämän osalta EU epäonnistui täysin. ICAOn yleiskokoukselle epätyypillisesti alueellisten päästövähennysmekanismien hyväksyntään liittyen jouduttiin useaan äänestykseen, jotka EU hävisi selvästi. ICAOn jäsenistön enemmistö äänesti Venäjän erityisesti muiden BRIC-maiden (Brasilia, Kiina ja Intia) kanssa tekemän esityksen puolesta, jonka mukaan uusien alueellisten päästövähennysmekanismien suunnittelu ja olemassa olevien mekanismien toimeenpano edellyttää kolmansien maiden nimenomaista suostumusta, mikäli niiden lentoyhtiöiden edellytetään noudattavan mekanismeja. Sanamuoto noudattaa ICAOn vuoden 2010 yleiskokouksessa ilman äänestystä hyväksyttyä päätöslauselmatekstiä, johon EU jätti varauman. Merkillepantavaa kuitenkin on, että ICAOn yleiskokous hylkäsi nimenomaisesti äänestyksen myötä neuvotteluissa esillä olleen ehdotuksen, jonka mukaan alueelliset mekanismit olisivat hyväksyttäviä, mikäli ne rajoittuvat kansalliseen (tai EU:n tapauksessa EU:n) maantieteellisellä alueella toteutettuihin päästöihin. Äänestystulos oli ICAOn jäsenistön enemmistön näkökulmasta voitto multilateralismille. Erityisesti lopputulos oli voitto Venäjälle, joka yhdessä Intian, ja Kiinan kanssa, kehitysmaiden tukemana, sai ICAOn valtioiden enemmistön taakseen.

2.Komission ehdotuksen keskeiset muutosehdotukset

Soveltamisala

Komission ehdotuksen mukaan lentoliikenteen ETS:ää sovellettaisiin vuosina 2014-2020 pääsääntöisesti Euroopan talousalueen (ETA) maantieteellisellä alueella, mukaan lukien 12 meripeninkulmaa ETA:n rannikon kaukaisimmasta pisteestä (Iso-Britanniassa, Irlannissa, Ranskassa, Espanjassa ja Portugalissa), toteutuneisiin hiilidioksidipäästöihin. Käytännössä tämä tarkoittaisi ETA-maiden välisiä lentoja myös silloin kun ne ylittävät

ETA-alueen viereiset merialueet (Englannin kanaali, Irlanninmeri, Pohjanmeri, Itämeri ja Välimeri). ETS ei kuitenkaan soveltuisi kolmansiin maihin suuntautuneisiin reitteihin siltä osin kuin päästöt ovat toteutuneet ei-ETA-maan (Sveitsi, Venäjä/Kaliningrad, Serbia, Bosnia, Montenegro ja Albania) ilmatilassa. Vuoden 2013 osalta ETS:ää sovellettaisiin pelkästään ETA-alueen sisäisiin lentoihin.

Komissio pyrkii ehdotuksella vastaamaan kolmansien maiden esittämään valtioiden suvereenisuutta koskevaan päästökauppajärjestelmän vastustamiseen liittyvään väitteeseen, jonka mukaan järjestelmä ei voi ulottua sellaisiin päästöihin, jotka ovat toteutuneet kolmannen maan suvereniteetin piiriin kuuluvassa ilmatilassa.

Huomionarvioista on, että ehdotuksen maantieteellinen soveltamisala noudattaa ICAOn yleiskokouksen nimenomaisesti hylkäämää ehdotusta hyväksyttävästä alueellisen päästövähennysmekanismin maantieteellisestä soveltamisalasta. Komission laatima ehdotuksen vaikutusarvio (SWD(2013) 430) ei juuri käsittele ehdotuksen vaikutuksia ICAOn yleiskokouksen jälkeisessä poliittisessa tilanteessa.

Raportointivelvoitteet

Ehdotuksen mukaan vuoden 2013 päästöjen osalta ETS soveltuisi ainoastaan ETA-alueen sisäisiin lentoihin. Vuoden 2013 päästöjen raportoinnille ja päästöoikeuksien palautukselle tuli vuoden lisäaika. Vuoden 2013 päästöt raportoitaisiin ja päästöoikeudet palautettaisiin samanaikaisesti vuoden 2014 päästöjen velvoitteiden kanssa maaliskuussa ja huhtikuussa 2015. Tämä antaisi yhtiöille ja viranomaisille aikaa sopeutua muuttuneeseen tilanteeseen.

Vuositasolla yli 25 000 CO₂-tonnia päästävien operaattoreiden päästöjen tarkkailu pysyisi ehdotuksen mukaan pääpiirteissään entisellään. ETA-alueen sisäisten lentojen päästöt kuuluisivat kokonaisuudessaan päästökauppaan, ja ne määritettäisiin kuten ennenkin polttoaineen tankkaustietojen perusteella. Koska ehdotuksen mukainen ETS koskisi ainoastaan päästöjä, jotka ovat toteutuneen lentoreitin ETA-aluetta koskevalla osuudella, on tämä osuus määriteltävä erikseen.

Ehdotuksen mukaan ETA-alueen ulkopuolelle suuntautuvien lentojen päästökauppaan kuuluva osuus laskettaisiin valtioiden välisten suhdelukujen perusteella. Jokaisesta ETA-alueen valtiosta valitaan yksi lentokenttä, jolta on ollut suurin lukumäärä lentoja kaikkiin kolmansiin maihin vuonna 2012. Vastaavasti jokaisesta kolmannelta maasta valitaan yksi lentokenttä, jolta on ollut yhteen lasketusti eniten lentoja ETA-maihin vuonna 2012. Näiden viitelentokenttien välille lasketaan etäisyys käyttäen isoympyrälaskentaa, ja matkan ETA-alueella kulkeva osuus määrittää valtioiden välisen päästökauppaan kuuluvan lennon osuuden. Jos valtion maantieteellinen alue kattaa useampia aikavyöhykkeitä, määritetään jokaiselle vyöhykkeelle oma viitelentokenttensä. Laskennan suorittaisi Eurocontrol. ETA-alueen ulkopuolelle suuntautuvien lentojen päästöt määritettäisiin siis jatkossa laskennallisen teoreettisen kaavan mukaan, mikä aiheuttaisi vääristymää todellisiin päästöihin verrattuna muun muassa laskennallisen ja toteutuneen lentoreitin erojen takia. Eurocontrollilla on lisäksi jo nykyisellään todettu useamman prosentin heittoja päästölaskelmissa verrattuna lentoyhtiöiden omiin vuotuisiin päästölaskelmiin. Komission mukaan vaihtoehto, jonka mukaan lentoyhtiöiltä edellytettäisiin uusien, pelkästään päästökauppaa varten polttoainekulutusta ja koneen sijaintia reaaliaikaisesti tarkkailevien, laskenta- ja tarkkailujärjestelmien hankkimista lentokoneisiin, ei olisi kohtuullista eikä kolmansien maiden lentoyhtiöiden osalta todennäköisesti realistista.

Operaattoreiden, joiden vuosipäästöt ovat alle 25 000 CO₂-tonnia, ei jatkossa tarvitsisi todennuttaa päästöjään, jos päästöt ilmoitetaan hyödyntämällä Eurocontrol'in laatimaa työkalua (Eurocontrol ETS Support Facility). Tällä pyritään keventämään operaattoreiden hallinnollista taakkaa. Trafin päästökaupassa hallinnoimiin operaattoreihin ei tällä hetkellä kuulu yhtää toimijaa, jota tämä uudistus koskisi.

Vapautukset ETS:stä

Ei-kaupalliset operaattorit, joiden vuosipäästöt ovat alle 1000 CO₂-tonnia, vapautettaisiin jatkossa kokonaan päästökaupan piiristä. Käytännössä olisi Euroopan tasolla kyse noin 2200 operaattorista, joiden päästöt vastaavat 0,2 prosessia lentoliikenteen ETS:n kokonaispäästöistä. Tämä olisi tervetullut muutos, sillä erityisesti raportointivelvoitteiden ulottaminen näin pieniin toimijoihin on osoittautunut kohtuuttomaksi. Näiden toimijoiden operaatioiden vähyden takia niiden valvonta on myös osoittautunut haasteelliseksi. Kaupallisten operaattoreiden 10 000 CO₂ -tonnin alaraja ETS:n soveltumiselle säilyisi ennallaan.

Päästöt reiteillä kehitysmaihiin, joiden osuus kansainvälisestä lentoliikenteestä on alle 1 prosentti, vapautetaan ETS:n piiristä vuosiksi 2014 - 2020. Kyseeseen tulisivat maat, joita maailmanpankki ei ole luokitellut korkean tulotason maiksi tai ylemmän keskitulon maiksi. Tällaisia maita on yhteensä n. 80. Helsingistä lennettävä Finnairin reitti Hanoiin kuuluisi tähän kategoriaan. Myös NGA:lla (Nordic Global Airlines) on rahtilentoja vapautuksen piiriin kuuluviin Afrikan maihin. Vapautus mukailee ICAOn yleiskokouksessa esillä ollutta ehdotusta kehitysmailla myönnettävästä vapautuksesta, jolla pyrittiin saamaan kehitysmaiden hyväksyntä alueellisille mekanismeille.

Komission ehdotuksen käsittely on alkanut neuvoston ympäristötyöryhmässä 30.10.2013.

Kansallinen käsittely:

EU- ministerivaliokunta 7.11.2013

EU-asioiden komitean alainen liikennejaosto, kirjallinen menettely 1.-4.11.2013.

EU-asioiden komitean alainen ympäristöjaosto, kirjallinen menettely 1.-4.11.2013.

Eduskuntakäsittely:

Käsittely Euroopan parlamentissa:

Komission on tarkoitus aloittaa epäviralliset neuvottelut Euroopan parlamentin kanssa samanaikaisesti ehdotuksen neuvoston työryhmäkäsittelyn kanssa.

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema:

EU:n päästökauppadirektiivi on lentoliikenteen osalta pantu täytäntöön lailla lentoliikenteen päästökaupasta (34/2010). Komission ehdotuksen toimeenpano tulisi edellyttämään muutoksia lakiin, erityisesti sen 2 (soveltamisala), 3 (määritelmät), 4 (ilma-aluksen käyttäjän velvollisuudet), 11 (päästöjen ja tonnikipometrien tarkkailu, raportointi ja todentaminen), 19 (velvoite palauttaa päästöoikeuksia, lentoliikenteen päästöoikeuksia ja hankeyksiköitä sekä näiden mitätöiminen) ja 24 (seuraamukset) pykäliin. Ehdotuksen toimeenpano edellyttäisi myös muutoksia liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen ja

tonnikilometrimäärien tarkkailusta, todentamisesta sekä todentajien hyväksymismenettelystä (63/2010) sekä asetukseen maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien hakemisesta ja myöntämisestä (64/2010).

Komission tavoitteena on saattaa yhteispäätös menettely Euroopan parlamentin kanssa päätökseen huhtikuuhun 2014 mennessä. Esityksen mukaan kansallinen lainsäädäntö tulisi saattaa direktiivin mukaisesti voimaan kolmen kuukauden kuluessa direktiivimuutosten voimaantulosta. Kansallisen lainsäädännön muuttaminen tässä aikataulussa olisi erittäin haastavaa.

Ehdotus kuuluu valtakunnan lainsäädännön alaan.

Taloudelliset vaikutukset:

Toteutuessaan komission ehdotus päästöjen raportointivelvoitteen sopeuttaminen aiheuttaisi lentoyhtiölle hallinnollisia lisäkustannuksia. Siirtyminen laskennallisiin arvoihin perustuvaan päästöjen raportointijärjestelmään sen sijaan, että raportoitaisiin toteutuneista päästöistä, sisältää riskin, että yhtiöt maksavat päästöistä, jotka eivät ole toteutuneet. Lentoyhtiöt, joilla on paljon ETA-alueen ulkopuolelle suuntautuvaa liikennettä hyötyvät suhteessa ETA-alueen sisäisillä lentoja operoiviin yhtiöihin siinä, että suurin osa pitkän matkan lennoista ei kuuluisi ETS:n piiriin.

Muut mahdolliset asiaan vaikuttavat tekijät:

Poliittiset vaikutukset

ICAO:n yleiskokouksen lopputuloksen jälkeen on mahdotonta nähdä, että kolmansien maiden yhtiöt jatkossakaan noudattaisivat EU ETS:ää. Helposti on sen sijaan nähtävissä hyvin pian reilun vuoden takainen tilanne, jolloin komission esityksestä keskusteltiin sanktioista niitä kolmansien maiden lentoyhtiöitä vastaan, jotka eivät ole noudattaneet ETS:ää. Komissio on jo uudelleen aloittanut keskustelut sanktioista. Tämän myötä kolmansien maiden jo aikaisemmin uhkaamat vastatoimet ja kauppasodan uhka tulevat jälleen ajankohtaisiksi.

Toteutuessaan komission ehdotus hyvin todennäköisesti tekee myös lähes mahdottomaksi yhteistyön ICAO:ssa aloitettavissa neuvotteluissa kansainvälisestä päästövähennysmekanismista, mikä on EU:n tärkein tavoite. Sen sijaan, että ehdotus komission näkemyksen mukaisesti auttaisi neuvotteluja, se hyvin todennäköisesti merkittävästi vaikeuttaisi niitä, jollei jopa estäisi niiden etenemisen.

Toteutuessaan komission ehdotus mitä ilmeisimmin ei toisi muutosta ainoastaan jo muutaman vuoden pattitilanteessa olleisiin sekä EU:n että Venäjän välisiin lentoliikennesuhteisiin, vaan myös Suomen ja Venäjän välisiin suhteisiin. Venäjä on asettanut suhteiden kehittämisen edellytykseksi venäläisten lentoyhtiöiden poistamisen ETS:n soveltamisen piiristä. Komission esityksen mukainen ETS:n muutos tulisi hyvin todennäköisesti estämään vuosiksi eteenpäin seuraavien kahdenvälisten hankkeiden etenemisen: 1) Suomen ja Venäjän kahdenvälisen lentoliikennesopimuksen muutospöytäkirjan voimaansattaminen, 2) uudet ylilento-oikeudet 3) uudet Aasian ylilentokohteet 4) Venäjän ja EU:n välisen Siperian ylilentomaksujen normalisointia koskevan sopimuksen soveltaminen. Finnair Aasia-kasvustrategian toteuttaminen riippuu Venäjän myöntämien ylilento-oikeuksien määrästä. Kahdenvälisen lentoliikennesopimuksen muuttamisesta on edelleen vireillä rikkomusmenettely. Komissio on uhannut viedä Suomen asiassa EU:n tuomioistuimeen siitä syystä, että

Venäjä ei omalta osaltaan ole saattanut loppuun muuttamispöytäkirjan kansallisia voimaansaattamismenettelyjä.

Ympäristövaikutukset

Toteutuessaan komission ehdotuksen mukainen ETS kattaisi noin 38 prosenttia päästöistä alkuperäiseen kaikkia lentoja koskevaan päästökauppajärjestelmään verrattuna. ”Stop the clock” – päätös eli pelkää EU:n sisäinen järjestelmä kattoi päästöistä noin 25 prosenttia ETS:n alkuperäisen soveltamisalan päästöistä. Komissio arvioi voitavan saavuttaa 2013 - 2020 jopa 250 miljoonan hiilidioksiditonin laskennallisen vähennyksen.

Lentoyhtiöiden tasapuoliset toimintaedellytykset

ETS:n soveltaminen ainoastaan ETA-alueella toteutuneisiin päästöihin ei aiheuta kilpailun vääristymää samalla reitillä operoiville yhtiöille, sillä niihin periaatteessa kohdistuisivat samat velvoitteet. Tämä luonnollisesti edellyttäisi, että kolmansien maiden lentoyhtiöt noudattavat ETS:ää. Toisaalta kauttakululiikenteessä kilpailtaessa edelleen EU:n sisäisten reittien osalta eurooppalaiset yhtiöt joutuisivat epäsuosiolliseen asemaan, kuten tälläkin hetkellä. Kokonaistaloudellisesta näkökulmasta eurooppalaisille lentoyhtiöille seuraisi myös taloudellisia seurauksia todennäköisistä EU – maille ja niiden lentoyhtiöille asetettavista vastatoimista ml. uusista kaupanesteistä kolmansissa maissa. Kolmansien maiden vastatoimet saattaisivat heikentää myös suomalaisten yritysten tuotteiden kilpailukykyä kansainvälisillä markkinoilla.

Muutos myös heikentäisi sellaisten lentoyhtiöiden asemaa, joilla on suhteellisesti enemmän ETA-alueen sisäistä liikennettä verrattuna niihin yhtiöihin, joilla liikenne suuntautuu pääasiassa ETA-alueen ulkopuolelle.

Päästökauppatulot

Muutos vaikuttaisi myös ilmailualalle huutokaupattavien päästöoikeuksien määrään, sillä päästöoikeuksien ilmaisjako ja huutokaupat tulisi sopeuttaa vastaamaan muutoksia ETS:n soveltamisalaan. Huutokauppatulot tuloutetaan valtioille. Toistaiseksi jäsenvaltioista vain Saksa on järjestänyt yhden lentoliikenteen huutokaupan syksyllä 2012. Komissio arvioi huutokauppatulojen pienenevän Euroopan tasolla 120 - 150 MEUR alkuperäisen ETS:n arvioituihin 320 MEUR tuloihin verrattuna oletuksella, että hiilitonni maksaisi 10 euroa. Viime aikoina ja pitkän ajan ennuste on, että hiilitonin hinta on lähempänä viittä euroa. Esityksen vaikutuksia Suomelle tuloutettaviin huutokauppatuloihin on tässä vaiheessa vaikea arvioida. Verrattuna alkuperäiseen direktiiviin Suomen huutokauppatulot kuitenkin pienenisivät. Vuonna 2012 Suomen osuus huutokaupattavista lentoliikenteen päästöoikeuksista oli noin 1,1 prosenttia.

Asiasanat	lentoliikenne, päästökauppa
Hoitaa	LVM, TEM, YM
Tiedoksi	ALR, EUE, MMM, OM, TRAFI, UM, VM, VNK
