Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

Asiantuntijapyyntö 18.3.2021

Finavia Oyj:n asiantuntijalausunto – VNS 7/2020 vp Valtioneuvoston selonteko EU-politiikasta

Hallitusohjelman mukaisesti valtioneuvosto antaa selonteon EU-politiikasta. Siinä esitetään hallituksen peruslinja keskeisiin Euroopan unionissa esillä oleviin tai esille tuleviin asioihin, unionin kehitykseen sekä EU:ssa toimimiseen ja vaikuttamiseen. Selonteko on valmisteltu EU-ministerivaliokunnassa.

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt lentoasemayhtiö Finavia Oyj:ltä asiantuntijalausuntoa asiassa VNS 7/2020 vp Valtioneuvoston selonteko EU-politiikasta.

Finavia lausuu asiassa seuraavaa selonteossa käytetyn otsikoinnin mukaisessa järjestyksessä.

Maailman kilpailukykyisin ja sosiaalisesti ehein ilmastoneutraali unioni

Ilmastoneutraali EU vuoteen 2050 mennessä

Euroopan lentoliikennetoimialan teettämä raportti Euroopan lentoliikenteen nettonollapäästöjen (Net Zero Carbon) saavuttamisesta vuoteen 2050 julkaistiin 11.2.2021[1] . Samalla alan toimijat (mm. lentoasemajärjestö ACI, ilmailuteknologian valmistajien järjestö ASD, sekä lentoyhtiöjärjestö A4E, johon kuuluvat mm. AirFranceKLM, Lufthansa, EasyJet, ja Finnair) esittävät sitoumuksensa pyrkiä tähän tavoitteeseen vuoteen 2050 mennessä yhdessä hallitusten kanssa.

Raportissa lasketaan ulos numeroina uuden teknologian (uusiutuvat polttoaineet, sähkö ja vedyn käyttö) päästövähennyspotentiaali vuoteen 2050. Samalla arvioidaan, kuinka paljon uusi teknologia nostaa lentämisen kustannuksia, ja miten tämä vaikuttaa kysynnän kasvua

[1] https://www.destination2050.eu/

hidastavasti (aiempiin skenaarioihin verrattuna). Raportti kuvaa uskottavasti kehityspolun Euroopan lentoliikenteen päästökysymyksen ratkaisemiseksi.

Lentämisen päästöjen vähentämisen ratkaiseva kysymys on täysin uuden teknologian – sähkö ja vety – laaja läpimurto, sekä uusiutuvien hiilivetypolttoaineiden käyttö pitkillä lentomatkoilla. Tämä vaatii valtavia panoksia tuotekehitykseen eri puolilla maailmaa. Lisäksi on luotava päästötön vedyn tuotanto- ja jakeluinfrastuktuuri. Aikaa tähän on 20 – 30 vuotta. Siksi teknologista murrosta on hyvin voimakkaasti tuettava julkisin tuotekehityspanoksin. Suomen tulisi omassa EU-politiikassaan tukea riittävien yhteisön TKI-panosten ohjaamista lentokoneiden uuden tekniikan kehittämiseen.

Suomessa uusiutuvien polttonesteiden merkitys yleisesti liikenteen päästöjen vähentämisessä on tärkeässä roolissa, sillä Neste Oy on tuotteiden suurimpia valmistajia maailmassa. Seuraavan kolmen vuosikymmenen aikana uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttöä tulee nykyisen kaltaisessa lentokalustossa lisätä. Suomen olisi tärkeää tukea EU-politiikkaa, joka varmistaa, että lentoliikenteen käytössä on reilu osuus uusiutuvien polttonesteiden tuotannosta. Suomen tulisi lisäksi asettaa ensisijalle yhteisötason velvoitteet uusiutuvien lentopolttoaineiden käytölle (ReFuelEU Aviation -hanke) kansallisten velvoitteiden sijaan.

Lentoliikenteen päästökauppa on periaatteessa hyvin toimiva järjestelmä toimialan päästöjen vähentämiseksi. Kuitenkin vain EU:n sisäiset lennot kattavana se johtaa kustannusten kasvaessa heikentyvään kilpailuasetelmaan sellaisille lentoyhtiöille, joiden tarjonnassa Euroopasta ulos suuntautuvalla matkalla on lennon vaihto Euroopan sisällä. Tällaisia ovat juuri Helsinki-Vantaan kautta tehtävä Eurooppa – Aasia -matkat. Finavia toteaa, että kun päästökaupan kustannusvaikutukset lentoyhtiöille kasvavat, järjestelmää on vaikea hienosäätää siten, että se ei haittaisi Euroopasta Suomen kautta Aasiaan tai Pohjois-Amerikkaan tehtävän vaihtomatkustuksen kilpailukykyä. Suomen tulisi varmistaa, että lentoliikenteen päästökauppa on ainoa EU:n itse asettama hinnoittelumekanismi päästöjen vähentämiseksi. ICAOn kautta neuvotellusta CORSIA-järjestelmästä on jo globaali sopimus olemassa.

Luonnonvarojen kestävä käyttö

Päästöjen vähentämisen ohella on jatkossa pyrkiä kehittämään ja tukemaan tekniikoita, joilla hiilidioksidia voidaan poistaa ilmakehästä. Merkittävin keino siinä on maaperän ja kasvillisuuden nielujen tehostaminen. Suomen tulisi tukea EU:ssa politiikkaa, joka mahdollistaa aiempaa selkeämmin yksityisten toimijoiden päästöjä eliminoivia nieluhankkeita ilman, että jäsenvaltiot laskevat kaiken oman kasvillisuutensa nielut kansallisvaltion hiilitaseeseen. On luotava toimivat mekanismit ja standardit hankkeille, joita rahoittamalla yritykset voivat myös EU:n alueella ostaa hiilen poistamispalveluja (elimination credits). Tämä olisi ratkaiseva tärkeä tapa tukea ennallistamis- ja metsittämishankkeita, joihin maaomistajat eivät ilman ulkoista tukea ryhdy.

Uudistava kasvupolitiikka ja yhtenäisemmät sisämarkkinat

Sääntöihin perustuvan avoimen ja markkinaehtoisen kilpailun edistäminen on tärkeää tavalla, joka mahdollistaa kestävää kasvua, kilpailukykyä sekä EU:n kriisinsietokykyä. Lentoliikennetoimialan kansainvälinen kilpailukyky pohjautuu tehokkaaseen ja hyvin toimivaan EU:n sisämarkkinaan.

Nykyisessä täysin poikkeuksellisessa COVID19-tilanteessa Suomen tulisi kuitenkin tuettava sitä, että kilpailu- ja valtiontukisääntöjä sovelletaan järkevällä tavalla, jotta lentoasemat ja lentoyhtiöt voivat saada välttämättömän tuen voidakseen selvitä yli kysyntäkriisin ja turvata palvelujen tarjonnan tulevaisuudessa.

Avoin ja vastuullinen kauppapolitiikka

Suhteissa suuriin kolmansiin maihin on otettava huomioon protektionismin mahdollisuus lentoliikenneyhteyksien järjestämisessä ja liikenteen tarvitsemien lupien saatavuudessa. Suomen tulisi EU-politiikassaan voimakkaasti pyrkiä siten, että yhteisön päätöksillä ei vaaranneta eurooppalaisten lentoyhtiöiden toimintaedellytyksiä suhteessa kolmansiin maihin.

Vahva sosiaalinen ulottuvuus, oikeudenmukaisempi työelämä ja vaikuttava terveyspolitiikka

Rajanylittävien terveysuhkiin varautumisessa on pikaisesti luotava järjestelmä, joka mahdollistaa henkilöliikenteen niiden matkustajien osin, jotka eivät ole terveysuhka. Suomen tulisi voimakkaasti tukea EU-politiikassaan terveyspassi-järjestelmän nopeaa käyttöönottoa (ns. sähköinen rokotuspassi). Järjestelmä mahdollistaisi matkustamisen avaamisen terveysturvallisesti. Se tulisi rakentaa siten, että se on nopeasti käytettävissä myös tulevien pandemioiden aikana turvaamaan liikkuvuus ja talouselämän toiminta.

Kertaluonteinen elpymisväline ja sen tehokas toimeenpano

Lentoliikenne on eniten pandemiasta kärsinyt toimiala. Lentoyhtiöt sekä lentoasemat aloittivat ennen kriisiä kauaskantoisia ilmastotoimia päästöjen vähentämiseksi turvatakseen alan toimintaedellytykset myös tulevina vuosikymmeninä. Suomen tulisi osaltaan toimia EU-politiikassaan siten, että elvytysvälineellä voidaan tukea myös lentoliikennealan keskeytyneiden ilmastotoimien jatkamista, sillä toimialan muuten pandemian vuoksi saama tuki on tarkoitettu toiminnan operatiivisen jatkuvuuden turvaamiseen, minkä johdosta ympäristöinvestoinnit uhkaavat viivästyä.

EU vahvana globaalina toimijana ja turvallisuusyhteisönä

Arvojaan ja etujaan edistävä unioni

Lentoliikenne on globaali toimiala, jonka säätelyn ylin taso on YK:n alainen kansainvälinen ilmailujärjestö ICAO. EU pyrkii voimakkaasti vaikuttamaan sen päätöksentekoon. Suomen tulisi tukea EUn ICAO-politiikkaa, mutta siten, että ICAO kykenee tekemään päätöksiä yhdessä muiden maanosien maiden kanssa. Yhtenä hyvänä esimerkkinä on lentoliikenteen päästöjen hallintamekanismi CORSIA, joka astuu asteittain voimaan, alkaen vapaaehtoisista ICAOn jäsenmaista, minkä jälkeen kehittyvät maat liittyvät järjestelmään asteittain.

Ilmastokysymyksissä Suomen tulisi EU-politiikassaan tukea sellaisten järjestelmien rakentamista, joka mahdollistaa yksityisten toimijoiden vapaaehtoiset hiilipäästöjä vähentävät hankkeet kehittyvissä maissa. Käytännössä tämä tarkoittaa vapaaehtoisten hiilimarkkinoiden merkityksen selvempää tunnistamista osana globaaleja ilmastotoimia. Suomen tulisi tukea EU-sääntöjä, jotka mahdollistavat yksityisten toimijoiden kustannustehokkaat päästöjen vähentämistoimet

Euroopan ulkopuolella ja näiden päästöhyötyjen huomioon ottamisen osana toimijoiden hiililaskentaa. Laajetessaan vapaaehtoiset hiilimarkkinat merkitsevät suurta tukea kehittyvien maiden energiamarkkinoiden uudistamiselle ja päästöjen vähentämiselle. Tämä on myös EU:n etu, sillä päästöjen vähentäminen on moninkertaisesti kustannustehokkaampaa kehittyvissä maissa verrattuna toimiin EU-maissa.

Kokonaisvaltainen lähestymistapa muuttoliikkeeseen ja Schengen-alueen kehittämiseen

Schengen-alue ja sen vapaan liikkumisen säännöt ovat yksi keskeisistä EU:n saavutuksista sisämarkkinoiden kannalta. Kullakin EU-maalla on oma vastuunsa rajojen ulkopuolelta tulevien matkustajavirtojen tarkistamisessa ja hallinnassa. Lentoasemat ovat tärkein kansainvälisen matkustajaliikenteen solmukohta. Vaikka suurimmat kysymykset EU:hun suuntautuvassa muuttoliikkeessä eivät kohdistu lentoasemilla tapahtuvaan ulkorajavalvontaan, tulisi Suomen kuitenkin vaikuttaa EU:ssa siihen, että lentoasemayrityksille ei aseteta suoria tai epäsuoria, toiminnallista haittaa tai kustannuksia aiheuttavia velvoitteita ulkorajavalvonnassa.

EU:n toiminnan ja Suomen EU-vaikuttamisen kehittäminen

Osallistavampi ja avoimempi unioni

Selonteossa todetaan, että tarpeettoman hallinnollisen taakan välttäminen on entistä tärkeämpää taloudellisen elpymisen ja uuden kasvun edistämiseksi. Lentoliikenne on jo ICAOn tasolla hyvin tarkkaan reguloitu toimiala. Euroopassa Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA tuo omilla säädöksillään voimaan ICAOn määräyksiä sellaisenaan tai muutettuna. Suomen tulisi osaltaan EU-politiikassaan vaikuttaa siihen, että Euroopassa julkaistava säätely on oikeatasoista, mutta riittävää siten, että tarpeeton hallinnollinen taakka lentoliikennetoimialalle vältetään.

Eurocontrol-organisaatio on merkittävässä asemassa ilmatilan käytön tehostamisessa, alan toiminnan standardoimisessa ja lentoliikenteen johtamisessa Keski-Euroopassa. Eurocontrollin jäsenmaita on 41, mikä on enemmän kuin EU:n jäsenmäärä. Suomen tulisi osana EU-politiikkaansa pyrkiä organisaation rahoituksen turvaamiseen suoraan jäsenmaiden budjeteista, eikä nykyisellä tavalla siten, että osa

rahoituksesta perustuu jäsenmaiden lennonvarmistusyritysten kulupohjaan.

Lisätietoja Finaviassa antaa kestävän kehityksen johtaja Mikko Viinikainen, puhelin 020 708 2276, mikko.viinikainen@finavia.fi.

FINAVIA OYJ
Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus

Mikko Viinikainen
johtaja, kestävä kehitys

Tiedoksi

Toimitusjohtaja
Markkinointi, viestintä ja asiakaskokemus
Lentoasemaverkosto
Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus
Lakiasiat
Lennonvarmistuksen johtaminen