55-valmiuspaketti tiedonanto – Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta (E 97/2021 vp)

Finnairin lausunto Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle 15.9.2021

Finnair kiittää mahdollisuudesta lausua valmiuspakettia koskevasta perusmuistiosta. Finnair yhtyy Suomen kantaa koskevan kohdan mainintaan, jonka mukaan valmiuspaketin ehdotuksilla on lukuisia ristikkäisvaikutuksia. Samoten Finnair yhtyy näkemykseen, jonka mukaan vihreä siirtymä tulee toteuttaa sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävällä, vaikuttavalla ja kustannustehokkaalla tavalla. Finnair pitää erittäin tärkeänä Suomen kannassa mainittua valtioneuvoston tahtotilaa, joka mukaan ilmastovaikutusten lisäksi ehdotusten tulee huomioida vaikutukset mm. kilpailukykyyn.

llmastokestävyys on keskeinen osa Finnairin strategiaa. Tavoitteena on puolittaa nettohiilidioksidipäästöt vuoteen 2025 mennessä ja olla hiilineutraali 2045. Polku hiilineutraaliuteen koostuu useammasta osatekijästä: kestävät polttoaineet 35 %, teknologian kehitys, reittisuunnittelu ja operatiiviset toimet 20 %, ilmatilanhallinta ja multimodaalisuus 5 % ja markkinamekanismit 40 %.

Finnair suhtautuu positiivisesti sellaisiin aloitteisiin, joilla pyritään aidosti vähentämään päästöjä toiminnan taloudellinen ja sosiaalinen kestävyys huomioiden ja lentoliikenteen kasvu mahdollistaen. Globaaliin haasteeseen tulee hakea ratkaisuja globaalilla tasolla. Suomen ja EU:n on tarpeen panostaa ICAO:ssa tehtävään työhön ja mm. CORSIA:n vahvistamiseen.

Finnair pitää keskeisenä, että paketin ehdotuksilla pyritään harmonisoituun sääntelyyn EU-tasolla ja säilyttämään tasapuoliset toimintaedellytykset erilaisille liiketoimintamalleille. Riskinä kuitenkin on päällekkäinen sääntely ja moninkertaiset lisäkulut fossiilisen kerosiinin käyttämisestä, eli toiminnallisten kulujen lisäys ilman selkeitä ilmastohyötyjä. Tämä osaltaan heikentää investointimahdollisuuksia uuteen vähäpäästöiseen teknologiaan sekä ohjaa vähentämään liikennettä ja nostamaan hintoja, mistä seuraa matkustajien eriarvoistumista.

Paketin ehdotuksista seuraava erityisesti EU:n sisäisten lentojen kustannusten huomattava kasvu ohjaa suosimaan lentämistä EU:n ulkopuolella sijaitsevien liikenteen solmukohtien kautta EU:ssa sijaitsevien hubien sijaan. Finnairille kulujen lisäys on useimmiten merkittävämpi kuin muille eurooppalaisille verkostoyhtiöille, joiden hubi sijaitsee keskeisessä Euroopassa, sillä pidempi EU:n sisäisen syöttölento kasvattaa Finnairin kuluja suhteellisesti enemmän. Helsinki-Vantaan hub-asema eurooppalaisen liikenteen solmukohtana on turvattava ja vahvistettava. Maantieteellisen sijaintinsa vuoksi Suomella, Finnairilla ja Hki-Vantaan lentoasemalla on myös päästöjen vähentämisessä merkittävä etu kilpailijoihin nähden lyhyempien ja tehokkaampien lentoreittien muodossa. Eteläisiin hubeihin (Doha, Dubai) verrattuna reitti Hki-Vantaan kautta on 40 % tehokkaampi, keskimäärin Euroopasta reitti on 17 % tehokkaampi.

Ehdotukset keskittyvät varmistamaan sinällään välttämättömän kilpailuneutraaliuden EU:n sisämarkkinoilla. On kuitenkin huomioitava, että

verkostolentoyhtiöt, kuten Finnair, eivät kilpaile ainoastaan eurooppalaisten vaan vahvasti myös EU:n ulkopuolisten yhtiöiden kanssa.

Paketin lentoliikennettä koskevat ehdotukset (erityisesti kestävät polttoaineet (Refuel EU aviation), lentoliikenteen päästökauppa ja energiaverodirektiivi) eivät sisällä kannustimia vihreään siirtymään. Sen sijaan paketin ehdotusten kokonaisvaikutus johtaisi muuttuvien kustannusten rajuun nousuun ja heikentäisi toiminnan kannattavuutta, mistä osaltaan seuraisi investointimahdollisuuksien heikkeneminen vähäpäästöiseen teknologiaan. Lisäkulujen täysimääräinen siirtäminen lipun hintaan johtaisi Finnairin aseman merkittävään heikkenemiseen Euroopan ja Aasian välisillä markkinoilla. Kehitys voi johtaa työpaikkojen vähenemiseen, Finnairin reittiverkoston supistumiseen ja siten Suomen saavutettavuuden heikentymiseen.

Paketin lentoliikennettä koskevin ehdotusten yhteinen tavoite on ohjata lentoyhtiöt käyttämään kestäviä polttoaineita. Myös toimenpiteissä tulee keskittyä todellisia päästöjä vähentäviin toimiin. Finnair ei siten tue veroa fossiiliselle kerosiinille. Ilmaisten päästöoikeuksien alasajo tulee toteuttaa vasta 2030-luvulla, jolloin fossiiliselle polttoaineelle todellisia vaihtoehtoja: kestäviä polttoaineita laajemmin saatavilla ja teknologiakehitys tarjoaa laajemman valikoiman päästöjen tehokkaaksi vähentämiseksi.

Lentoliikenne yleisesti tunnistetaan yhdeksi haasteellisimmista toimialoista vähähiilisyyteen siirtymisessä. Päästökauppaa koskevan direktiivin tulee sisältää huutokauppatulojen korvamerkitsemisen kestävien polttoaineiden tukemiseen sekä lentoliikenneinfrastruktuurin kehittämiseen. Finnair näkee, että Suomen kannaksi tulee rakentaa kokonaisuutta ymmärtävä paketti, jossa negatiivisten finanssitoimenpiteiden sijaan pyritään vaiheittain rakentamaan mallia, joka keskittyy konkreettisiin päästöjenvähennystoimiin, eikä lentoyhtiöiden olemassaolon vaarantamiseen.

Lisätietoja: Anna Sotaniemi, yhteiskuntasuhdepäällikkö, anna.sotaniemi@finnair.com, 040-661 0903