Kestävän lentoliikenteen tasapuolisuuden varmistaminen (RefuelEu aviation); U 50/2021 vp; Finnairin lausunto

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle 13.10.2021

Finnair kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston kirjelmästä U 50/2021 vp kestävän lentoliikenteen tasapuolisuuden varmistamisesta. Finnair tukee kannan suuntalinjoja, joiden mukaan *"siirtymä tulee toteuttaa sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävällä, vaikuttavalla ja kustannustehokkaalla tavalla huomioiden luontokadon ehkäisyyn, digitalisaatioon ja siirtymän oikeudenmukaisuuteen liittyvät näkökohdat*". Lisäksi Finnair yhtyy kantaan siltä osin, kun ilmastovaikutusten lisäksi ehdotusten tulee monipuolisesti huomioida vaikutukset muun muassa kilpailukykyyn.

Finnair lausuu tietyistä valtioneuvoston kantaan sisältyvistä osioista seuraavaa:

> *"Valtioneuvosto tukee EU-tason toimia uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön lisäämiseksi. Toimet tulee toteuttaa tavalla, joka vähentää tehokkaasti lentoliikenteen päästöjä, ehkäisee hiilivuotoa ja huomioi lentoliikennealan toimintaedellytykset sekä jäsenvaltioiden saavutettavuuden."*

Finnair yhtyy valtioneuvoston tukeen EU-tason toimille uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön lisäämiseksi. Ehdotetut käyttövelvoitteet (2 % 2025 ja 5 % 2030) ovat Finnairin mukaan lentoliikennetoimialan ja kestävän polttoaineen markkinatilanne ja -ennuste huomioiden on kohtuullinen.

Finnair tukee ehdotuksen tavoitetta luoda harmonisoitu regiimi, joka syrjäyttää kansalliset jakeluvelvoitteet. Finnair yhtyy komission vaikutustenarvioon, jonka mukaan kansallisten ratkaisujen tilkkutäkki johtanee pidempiin lentoreitteihin, kasvaviin päästöihin ja korkeampiin kustannuksiin sekä loisi epätasa-arvoiset toimintaedellytykset EU:n sisämarkkinoilla. Finnair ei siten pidä kannan toisaalla sisältämää tarvetta kansallisesta joustosta tavoiteltavana. Finnair yhtyy kannan toisaalla todettuun myönteiseen huomioon siitä, että ehdotuksella luodaan pidemmän aikavälin kehitysnäkymiä fossiilisten polttoaineiden korvaamiselle ja siten edistetään tuotekehitystä ja tuotannon lisäämistä.

Ehdotus edellyttää kestävän polttoaineen käyttöä sekä EU:n sisäisillä että EU:sta kolmansiin maihin suuntavilla lennoilla. Tämä takaa tasavertaiset toimintaedellytykset yksittäisellä reitillä. On tärkeää pitää mielessä, että paketin kolmesta vaikutuksiltaan merkittävimmistä ehdotuksista (kestävät polttoaineet, päästökauppa ja fossiilisen kerosiinin vero) seuraava 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 on keskeisessä Euroopassa, sillä pidempi EU:n sisäisen syöttölento kasvattaa Finnairin kuluja suhteellisesti enemmän. 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 reitillä Hki-Vantaan kautta CO2

päästöt ovat on 40 % vähäisemmät, keskimäärin muihin eurooppalaisiin hubeihin verrattuna 17 % vähäisemmät. Helsinki-Vantaan hub-asema eurooppalaisen liikenteen solmukohtana on turvattava ja vahvistettava.

> *”Valtioneuvosto korostaa, että on tärkeää tarkastella ehdotuksen vaikutuksia laajasti yhdessä muiden lentoliikenteen päästöihin ja toimialan kustannuksiin vaikuttavien aloitteiden kanssa. Komissio on ehdottanut myös lentoliikenteen päästökaupan tehostamista, kansainvälisen lentoliikenteen päästöjen hyvitysjärjestelmä CORSIA:n toimeenpanoa ja lentopolttoaineiden verovapautta koskevan poikkeuksen poistoa. Lisäksi on arvioitava ehdotuksen yhteisvaikutuksia ja yhteensopivuutta uusiutuvan energian direktiivin ja vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria koskevan direktiivin kanssa. Selkeän kokonaiskuvan muodostamisen kautta voidaan välttää toimialaan kohdistuvien vaikutusten hallitsematon kumuloituminen.”*

Finnair yhtyy valtioneuvoston kantaan vaikutusten tarkastelemisesta valmiuspaketin muiden aloitteiden kanssa vaikutusten hallitsemattoman kumuloitumisen välttämiseksi. Samalla kannassa toivotaan neuvottelujen etenevän ripeästi. Finnair olisi toivonut valtioneuvostolta selkeämpää näkymää paketin ehdotusten priorisointiin ja siihen, miten vaikutusten hallitsematon kumuloituminen vältetään. Toteutuessaan paketin kolmen ehdotuksen vuosittainen lisäkulu vuonna 2030 on arvioitu olevan Finnairille yli 200 MEUR (uusiutuvan polttoaineen osuus runsas 40 MEUR). Covid-19 pandemian loppulasku tulee olemaan yli miljardi euroa. Tulee viemään 7-8 vuotta, jotta pandemian aiheuttama tappio saadaan kurottua umpeen. Miljoonien vuosittainen lisäkulu pyyhkäisee myös pois Finnairin säästöohjelman hyödyt. Tästä seuraa kannattavuuden heikentyminen ja investointimahdollisuuksien heikkeneminen vähäpäästöiseen teknologiaa ja voi johtaa työpaikkojen vähenemiseen, Finnairin reittiverkoston supistumiseen ja siten Suomen saavutettavuuden heikentymiseen.

> *”Komissio on ehdottanut uusiutuvien lentopolttoaineiden sekoitevelvoitetta täydennettynä tietyillä joustoa tarjoavilla rajauksilla, jotka vapauttavat pienet lentoasemat ja lentoyhtiöt asetuksen velvoitteista. Valtioneuvosto pitää joustoja tarpeellisina ja oikean suuntaisina. Jatkovalmistelussa tulisi lentotoiminnan volyymia koskevat raja-arvot asettaa siten, että kilpailua vääristäviä ja ohjausjärjestelmää monimutkaistavia vaikutuksia voidaan ehkäistä ilmastotavoitteet huomioiden.”*

Finnair tukee näkemystä, jonka mukaan matkustajavolyymeiltään pienemmät lentoasemat rajataan jakeluvelvoitteen ulkopuolelle. Koko EU-asemaverkkoa koskeva velvoite lisäisi kustannuksia ja olisi todennäköisesti epärealistinen kestävän polttoaineen saatavuuden ollessa vielä heikko. Finnairin näkemyksen mukaan polttoaineen fyysiseen jakeluun tulee lisäksi sallia lisäjoustoa sertifikaattijärjestelmällä, jonka puitteissa lentoyhtiöt mitätöisivät käyttövelvoitteen verran hankkimiaan käyttöyksiköitä (sertifikaatteja).

> *”Kaikkein kestävimpien uusiutuvien lentopolttoaineiden kehittämistä ja käyttöönottoa on perusteltua tukea, minkä vuoksi valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti ehdotukseen synteettisten sähköpolttoaineiden alavelvoitteesta. Kestävästi tuotettujen uusiutuvien lentopolttoaineiden riittävyyden varmistamiseksi ja velvoitteista aiheutuvien lisäkustannusten*

minimoimiseksi polttoaineiden raaka-aineiden määrää ei kuitenkaan tule perusteettomasti rajata."

Finnair pitää keskeisenä, että ehdotuksen mukaisesti EU:n tasolle luodaan kaikkia jäsenmaita velvoittavat harmonisoidut säännöt kestävään lentopolttoaineeseen hyväksyttävistä raaka-aineista. Tämä on tärkeää lentoliikenteen korostuneen kansainvälisestä luonteesta, mikä ei mahdollista kansallisia ratkaisuja, kuten esimerkiksi tieliikenteessä. Finnair yhtyy kannan näkemykseen siitä, että polttoaineen riittävyyden varmistamiseksi ja lisäkustannusten minimoimiseksi raaka-aine valikoimaa ei tule tarpeettomasti rajata. Finnair onkin sitä mieltä, että jatkoneuvotteluissa tulee raaka-ainepohjan laajentamista harkita polttoaineen kestävyydestä tinkimättä. Kannan mukaisesti Finnair tukee sähköpolttoaineiden käyttövelvoitetta.

"Valtioneuvosto pitää komission ehdotusta lentoyhtiöihin kohdistuvasta uusiutuvan lentopolttoaineen käyttövelvoitteesta perusteltuna hiilivuotoriskin ehkäisemiseksi ja kilpailun tasapuolisuuden edistämiseksi. Jatkovalmistelussa tulee kuitenkin huomioida, että ehdotetussa muodossa velvoite voi aiheuttaa lentoyhtiöille osalla reiteistä operatiivisia muutoksia, koska aikataulut eivät aina mahdollista vaadittua tankkausmäärää."

Finnair pitää tärkeänä, että jatkoneuvotteluissa pyritään löytämään vähimmän haitan periaatteen mukainen ratkaisu varmistaa, ettei kestävän polttoaineen käyttövelvoitetta kierretä. Ehdotuksen mukaan lentoyhtiön tulee tankata jokaiselle lennolle vähintään 90 % reitillä keskimäärin kulutettavasta polttoaineesta. On tyypillistä, että lentoyhtiöt eivät tankkaa kaikille lennoille (läpitankkaus) erityisesti lentokoneen kääntöajan minimoimiseksi. Kääntöaika on keskeinen yksittäisen koneen käytön, lentoverkoston tehokkuuden ja lentoliiketoiminnan kannattavuuden kannalta. Finnairin näkemyksen mukaan tankkausvelvoitetta ei tulisi ulottaa EU:n sisäisiin lentoihin vaan rajata se hiilivuororiskin tarkoituksenmukaiseksi ehkäisemiseksi EU:n ulkopuolelle suuntautuviin lentoihin.

Lopuksi Finnair tukee valtioneuvoston kantaa siltä osin, kun velvoitteiden rikkomista seuraavista seuraamusmaksuista saatavilla tuloilla tulisi edistää lentoliikenteen siirtymään vähäpäästöisiin polttoaineisiin ja käyttövoimiin.

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