Ehdotus uudelleen laadituksi energiatehokkuusdirektiiviksi; U 48/2021 vp; Finnairin lausunto

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle 18.10.2021

Finnair kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston kirjelmästä uudelleen laadittavasta energiatehokkuusdirektiivistä. Finnair yhtyy valtioneuvoston kannan yleiseen linjaukseen, jonka mukaan neuvotteluprosessin aikana tulee kiinnittää huomiota 55-valmiuspaketin lainsäädäntöehdotusten yhteisvaikutuksiin ja yhteensopivuuteen. Yleisesti ottaen Finnair toteaa, että ehdotuksen sanamuodon ja valtioneuvoston kirjelmän perusteella on haasteellista hahmottaa, missä laajuudessa ehdotetut direktiivin muutokset koskevat yhtiön toimintaa.

Energiatehokkuustavoitteet (art. 4)

Ehdotuksen energian loppukäyttöä koskevaan määritelmään esitetään lisättäväksi kansainvälinen lentoliikenne. Valtioneuvoston kirjelmästä ei selviä, seuraako muutosehdotuksesta, että yhtiön kansainvälinen lentoliikennetoiminta tullaan sisällyttämään kansalliseen energian loppukäytön kiristystä koskevaan tavoitteeseen.

Ilmastonmuutosta hillitsevien toimenpiteiden tulee tarkastella globaaleja päästöjä. Kansainvälisen lentoliikenteen kansallinen rajoittaminen voi lisätä globaaleja lentoliikenteen päästöjä ohjaamalla lentoja energiatehottomammille reiteille. Maantieteellisen sijaintinsa vuoksi Suomella, Finnairilla ja Hki-Vantaan lentoasemalla on päästöjen vähentämisessä merkittävä etu kilpailijoihin nähden lyhyempien ja energiatehokkaampien 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.

55-valmiuspaketin useilla muilla lentoliikennettä koskevilla ehdotuksilla pyritään ohjaamaan lentoyhtiöt käyttämään fossiilisen polttoaineen sijaan kestäviä polttoaineita ja käyttövoimia. Finnair pitää toimialan vihreää siirtymää välttämättömänä ja on sitoutunut nettohiilineutraalius 2045 tavoitteeseen. *Finnair* on vakuuttunut, että lentoliikenteen päästöjä voidaan vähentää siten, että kestävän kasvun mahdollisuudet samalta turvataan. Se *ei* siten *voi tukea sellaisia ratkaisuja, joiden tavoitteena on kansainvälisen lentoliikennetoiminnan rajoittaminen.*

Todettakoon, että kansainvälisissä ilmastosopimuksissa kansainvälisen lentoliikenteen ja merenkulun hiilidioksidipäästöjä ei lasketa kansallisiin päästövähennystavoitteisiin. Huomionarvoista on, että tähän ehdotukseen on lisätty ainoastaan kansainvälinen lentoliikenne. Myös tästä näkökulmasta Finnair katsoo, ettei myöskään kansainvälisen lentoliikennetoiminnan energian loppukäyttöä tule sisällyttää energiatehokkuustavoitteisiin eikä siten myöskään kansalliseen kiristystavoitteeseen.

Energiahallintajärjestelmä (art. 11)

Finnairilla on käytössä voimassa olevan direktiivin mukainen energiatehokkuusjärjestelmä, joka on osa yhtiön ympäristöjohtamisjärjestelmää. Järjestelmä kattaa Finnairin kiinteistöt. Järjestelmää auditoidaan yhtiön sisäisesti Motivan mallin mukaan, joka perustuu ISO50001 standardiin. Finnairin näkemyksen mukaan järjestelmä on toiminut hyvin, eikä näe sen osalta muutostarpeita. Kiinteistöjen energiakulutus oli vuonna 2019 n. 52 GWh ja poikkeuksellisena vuonna 2020 n. 35,5 GWh. Finnair kuuluisi siten kiinteistöjensä osalta jatkossakin direktiivin soveltamisalaan.

Ehdotuksesta eikä valtioneuvoston kirjelmästä selviä, onko tarkoitus jatkossa sisällyttää kansainvälinen lentoliikenne myös energiahallintajärjestelmän piiriin vai ulottuuko kansainvälinen lentoliikenne ainoastaan energiatehokkuustavoitteeseen. Siten Finnairille ei myöskään ole selvää, olisiko siinä tilanteessa Finnairin nykyinen järjestelmä riittävä. Mahdollinen velvoite kohdistaa katselmus kansainväliseen lentoliikennetoimintaan sisältää varsin paljon avoimia kysymyksiä: olisiko katselmus esim. lentoreittipari- vai konetyyppikohtainen? Kenellä olisi asiantuntemusta ja kuka katselmuksen toteuttaisi? Ja mikä olisi katselmuksen lisäarvo?

Energiasäästövelvoite (art. 8,9 ja 10)

Finnair on mukana artiklassa 8 tarkoitetussa energiasäästösopimuksessa. Finnair pitää säästötavoitteen kiristämistä 0,8 %:sta 1,5 %:iin varsin kireänä. Kuten energiahallintajärjestelmän osalta, Finnairille ei selvää ulottuuko velvoite myös kansainväliseen lentoliikenteeseen.

Lisätietoja: Tuomo Karppinen, vastuullisuuspäällikkö, tuomo.karppinen@finnair.com, 050-392 6354, Anna Sotaniemi, yhteiskuntasuhdepäällikkö, anna.sotaniemi@finnair.com, 040-661 0903