Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

liv@eduskunta.fi

Lausuntopyyntö 11.10.2021

Finavia Oyj:n asiantuntijalausunto – U 48/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston uudelleen laadituksi energiatehokkuusdirektiiviksi

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Finavia Oyj:ltä asiantuntijalausuntoa asiassa U 48/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston uudelleen laadituksi energiatehokkuusdirektiiviksi.

Finavia kiittää lausuntopyynnöstä ja lausuu seuraavaa.

U-kirjelmä on laadittu työ- ja elinkeinoministeriössä (TEM), eikä sen luonnosta ole Finavian käsityksen mukaan käsitelty EU22-liikennejaostossa. U-kirjelmässä ei arvioida komission ehdotuksen merkitystä eri liikennemuotojen kannalta.

Kirjelmän mukaan direktiiviehdotuksessa kiristetään merkittävästi EU-tason energian loppukäytön (loppukulutuksen) ja primäärienergian kulutuksen yleistavoitteita vuodelle 2030 ja tavoitteet muutettaisiin luonteeltaan sitoviksi. Alustavan laskelman mukaan Suomen vuoden 2030 energian loppukäyttö rajattaisiin tasolla 255 TWh, kun kulutus vuonna 2019 oli 301 TWh. Vuoden 2030 tavoite vastaa TEM:n mukaan Suomen energiankulutusta vuonna 1995.

Ehdotuksella muutettaisiin direktiiviä 2012/27/EU energiatehokkuudesta. **Finavia kiinnittää huomiota** siihen, että lentoliikenteen kannalta kriittisen tärkeä on muutos määritelmässä ”energian loppukulutus”. Direktiivissä 2012/27 määritelmä on 2 artiklan 3) kohdassa:

> *3) ’energian loppukulutuksella’ kaikkea teollisuudelle, liikenteelle, kotitalouksille, palveluihin ja maataloudelle*

toimitettua energiaa. Siihen ei kuulu energian muuntamisen alalle ja energiateollisuudelle toimitettu energia;

Finavian käsityksen mukaan nykyinen määritelmä ei sisällä kansainvälisen lentoliikenteen energiankulutusta.

Direktiiviehdotuksessa määritelmää muutetaan 2 artiklan 5) kohdassa:

'final energy consumption' means all energy supplied to industry, transport (including energy consumption in international aviation), households, public and private services, and agriculture, forestry and fishing and other end-users (final consumers of energy). It excludes energy consumption in international maritime bunkers, ambient heat and deliveries to the transformation sector, the energy sector and losses due to transmission and distribution (definitions in Annex A of Regulation (EC) No 1099/2008 apply)

Ehdotuksessa kansainvälinen lentoliikenne on sisällytetty rajoitettavaan energiankäyttöön, mutta kansainvälinen laivaliikenne on suljettu siitä ulos.

U-kirjelmästä ei käy ilmi, mitä kansainvälisen lentoliikenteen sisällyttäminen loppuenergiankulutukseen merkitsee Suomen tavoitteen saavuttamiselle ja onko kirjelmässä mainituissa Suomen kulutuksen historiatiedoissa mukana kansainvälinen lentoliikenne.

Kansainvälisten ilmastosopimusten (UNFCCC) puitteissa kansainvälisellä lentoliikenteellä tarkoitetaan eri maiden välistä liikennettä, mukaan lukien liikenne EU:n eri jäsenmaiden välillä. UNFCCC:n mukaisessa päästöjen raportoinnissa kansainvälinen lento- ja laivaliikenne eivät ole mukana maakohtaisissa tiedoissa, vaan niitä käsitellään omana ns. bunkkeriöljy-ryhmänä ('bunker fuels'). Ilmastosopimuksissa mailla ei ole velvoitteita koskien kansainvälisen lentoliikenteen päästöjä, vaan päästöt on sovittu hallittavan kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n päätösten perusteella.

Finavia lausuu, että lentoliikenteen hiilipäästöjen sääntely on jo laajaa. Globaalilla tasolla on ICAO:n jäsenmaiden sopima CORSIA-järjestelmä. EU:ssa on intra-EU -lentojen päästökauppa toiminut jo lähes kymmenen vuoden ajan. Nyt käsiteltävä Fit-for-55 -paketti

sisältää lisäksi uusiutuvan lentopolttonesteen jakelu- ja käyttövelvoitteen yhteisön isoilla lentoasemilla. Vaikka energiankäytön vähentäminen voi välillisesti vaikuttaa hiilipäästöjen vähentämiseen, voisi **kv. lentoliikenteen sisällyttäminen sitoviin energiankäytön tavoitteisiin tosiasiallisesti tarkoittaa lentoliikenteen rajoittamista siinäkin tapauksessa, että lentoliikenteen päästöt vähenevät mm. uusiutuvan polttoaineen käytön ansiosta**.

Direktiiviehdotuksessa kansainvälinen meriliikenne jätettäisiin energiankäytön rajoituksen ulkopuolelle, mutta kansainvälinen lentoliikenne sisällyttäisiin siihen. Eräässä toisessa ilmastopaketin ehdotuksissa meriliikenne kuitenkin esitetään sisällytettävän päästökauppaan, johon lentoliikenne jo kuuluu. Ehdotukset eivät ole johdonmukaisia.

Finavia pitää välttämättömänä, että kansainvälinen lentoliikenne rajataan energian loppukäyttöä koskevien rajoitusten ulkopuolelle. Muussa tapauksessa lentoliikenteen ja sen päästöjen sääntely muuttuu hallitsemattoman monimutkaiseksi.

Finavia ei ole direktiiviehdotuksen mukainen julkisen sektorin toimija (hankintadirektiivin 2014/24/EU tarkoittama contracting authority eli viranomaishankintayksikkö), jota kohdennetut energiatehokkuusvaatimukset, rakennuskannan peruskorjausvelvoitteet tai julkisten hankintojen erityisvaatimukset koskevat. Finavian oma työ energiatehokkuuden parantamisessa on kuitenkin huolellista. Siitä on osoituksena mm. Helsinki-Vantaan uusien terminaalien saamat BREEAM-sertifikaatit tasolla Excellent, mikä käytännössä edellyttää rakennusmääräykset ylittävää energiatehokkuutta.

Finavia yhtyy valtioneuvoston kantaan siitä, että

- energian kokonaiskulutus- ja loppukäyttötavoite ei saa vaarantaa hiilineutraalisuustavoitetta;
- energiatehokkuus ensin -periaate ei saa johtaa kustannustehottomiin tai päästöjen vähentämistavoitteen kannalta epätarkoituksenmukaisiin ratkaisuihin eikä tarkoittaa sitä, että luovutaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä keskisenä pyrkimyksenä.

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

Y:\Lausunnot\FF55\Energiatehokkuusdirektiivi_U48\FINAVIA_3575_U_48-2021_vp_Energiatehokkuusdirektiivi_Finavian_asiantuntijalausunto_18102021.docx, 54 kb, 18.10.2021 9:49, by Viinikainen Mikko