Ehdotus energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan unionin kehyksen uudistaminen; U 56/2021 vp; Finnairin lausunto

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle 19.10.2021

Finnair kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston kirjelmästä U 56/2021 vp. Ehdotuksessa esitetään kumuloituvaa veroa fossiiliselle lentopolttoaineelle. Finnair vastustaa kerosiiniveroa ja Finnair yhtyy Eurocontrolin laatiman selvityksen johtopäätöksiin, jonka mukaan on hyvin vähän näyttöä siitä, että lentoliikenteen verottaminen itsessään johtaisi päästöjen vähenemiseen, kuten ei myöskään polttoaineen tai lentolippujen hinnan nosto. Verotuloja ei myöskään ohjata päästövähennystoimiin. Verojen tukema lentolippujen hinnan nousu voi sen sijaan johtaa kansainvälisen kilpailukyvyn ja ulkoisen ja sisäisen saavutettavuuden rapautumiseen.

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.

Finnair lausuu valtioneuvoston kirjelmästä seuraavaa:

Taloudelliset vaikutukset

Finnair yhtyy kirjelmän taloudellisia vaikutuksia koskevan osion arvioon, jonka mukaan polttoaineveron ulottamisella EU:n sisäiseen liikenteen voi olla negatiivinen vaikutus liikennemääriin ja liikenneyhteyksiin ottaen huomioon Suomen sijainti ja pitkät etäisyydet. Arvio tunnustaa lentoliikenteen tärkeän roolin Suomen sisäisessä ja kansainvälisessä henkilöliikenteessä. Myös lentorahdin osuuden todetaan olevan merkittävä sen muodostaessa n. 10 prosenttia ulkomaankaupan arvosta. Finnair yhtyy myös osion arvoon siitä, että ehdotuksen voidaan arvioida heikentävän EU-valtioissa sijaitsevien lentoyhtiöiden kilpailukykyä suhteessa kolmansien maiden yhtiöihin.

Valtioneuvoston kanta lento- ja meriliikenteen polttoaineista

> *”Valtioneuvosto katsoo, että lentoliikenteen ja merenkulun polttoaineiden verottamiselle ympäristön ja muiden liikennemuotojen neutraalin kohtelun kannalta voisi olla sinänsä perusteita. Verotukseen ja sen toteuttamistapaan liittyy kuljetusintensiivisen reunavaltion kannalta kuitenkin riskejä. Valtioneuvosto katsoo siksi, että veromuutoksia tulee tarkastella yhdessä 55-valmiuspaketin muiden ehdotusten ja niiden aiheuttamien kustannusten kanssa.”*

Finnair yhtyy valtioneuvoston kantaan vaikutusten tarkastelemisesta valmiuspaketin muiden ehdotusten ja niiden aiheuttamien kustannusten kanssa. Paketin ehdotuksen merkitsevät päällekkäistä sääntelyä (kestävät polttoaineet, päästökaupan tehostaminen ja kerosiinivero) ja moninkertaisia lisäkuluja fossiilisen kerosiinin käyttämisestä, eli toiminnallisten kulujen lisäystä ilman selkeitä ilmastohyötyjä.

Toteutuessaan paketin kolmen ehdotuksen vuosittainen lisäkulu vuonna 2030 on arvioitu olevan Finnairille yli 200 MEUR, veron vaikutuksen ollessa merkittävin, yli 140 MEUR. On huomioitava, että Finnairin paras tulos on 169 MEUR vuodelta 2017. Covid-19 pandemian loppulasku tulee olemaan Finnairille yli miljardi euroa. Tulee viemään 7-8 vuotta, jotta pandemian aiheuttama tappio saadaan kurottua umpeen. Kymmenien ja jopa ylin sadan MEUR'n 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.

> *"Mahdollinen uudistus tulisi pyrkiä toteuttamaan tavalla, joka ei vääristäisi kilpailua EU:n sisämarkkinoilla EU:n ulkopuolisten yritysten eduksi."*

Paketin kolmesta vaikutuksiltaan merkittävimmästä ehdotuksesta 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 katsoo, että rahti- ja matkustajalentoliikenteen erilainen verokohtelu olisi ongelmallinen kilpailunäkökulmasta, eikä ehdotuksessa oteta kantaa matkustaja- ja rahtiliikenteen yhdistelmälentoihin."*

Finnair yhtyy valtioneuvoston kantaan ehdotuksen toimintaedellytyksiä eriarvoistavasta ja kilpailua vääristävästä vaikutuksesta myös matkan luonne huomioiden esittämällä verovapautta lentorahtiyhtiöille. Ehdotus ei huomioi, että merkittävä määrä, n. 50 % rahdista kuljetetaan matkustajakoneiden ruumassa. Rahti on keskeinen osa verkostolentoyhtiön liiketoimintaa ja kokonaiskannattavuutta. Finnairilla normaalitilanteessa rahti kuljetetaan matkustajakoneiden rahtitilassa (ns. belly cargo).

Kuten kirjelmän taloudellisia vaikutuksia koskevan osiossa todetaan, yhdistelmälennot ovat ympäristöystävällisin ratkaisu, jos sillä vältytään rahdin kuljettamiselta erillisellä lennolla ja pystytään vähentämään lentojen määrää.

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