Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

liv@eduskunta.fi

Asiantuntijapyyntö 11.10.2021

Finavia Oyj:n asiantuntijalausunto – U 56/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan unionin kehyksen uudistamisesta (uudelleenlaadittu energiaverodirektiivi)

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Finavia Oyj:ltä asiantuntijalausuntoa asiassa U 56/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan unionin kehyksen uudistamisesta (uudelleenlaadittu energiaverodirektiivi).

Finavia kiittää lausuntopyynnöstä ja lausuu seuraavaa.

U-kirjelmä on laadittu valtionvarainministeriössä. Kirjelmän luonnosta ei Finavian käsityksen mukaan ole käsitelty EU22-liikennejaostossa.

Ehdotuksen mukaan intra-EU -lentojen (sisältää kotimaan lennot) fossiilisen polttoaineen vero nousisi asteittain vuoteen 2033 mennessä tasolle 10.75€/GJ, mikä vastaa karkeasti 0,50€/kg. Tämä lähes kaksinkertaistaisi polttoaineen nykyisen hinnan.

Rahtilennot on esityksessä vapautettu verosta, koska niitä koskevat eräät kv. lentoliikennesopimukset (mm. US-EU Open Skies – sopimus), jotka suojaavat rahtilentoja ylimääräiseltä alueelliselta regulaatiolta.

Finavia toteaa, että kansainvälisen lentoliikenteen polttoaineen verottomuus perustuu kansainväliseen periaatteeseen (kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO). ICAO:n määrittelyn mukaan EU:n jäsenmaiden väliset lennot ovat myös kansainvälistä liikennettä. Ilmaalusten käyttövoiman verottaminen yhdessä maassa johtaisi hallitsemattomasti vastaverojen säätämiseen muissa maissa. Tämän

estämiseksi kahdenvälisissä lentoliikennesopimuksissa on erityisesti sovittu maiden välisen liikenteen polttoaineen verottomuudesta.

Finavia painottaa, että voimaan tullessaan polttoainevero olisi jo viides instrumentti lentoliikenteen päästöjen hallitsemiseen päästökaupan, sekä esitettyjen uusiutuvan polttoaineen jakelumandaatin ja energian loppukäyttöä koskevan käyttörajoituksen lisäksi. Jäsenmaiden ICAOssa sopima CORSIA-järjestelmä koskee näiden ohella lentoliikenteen päästöjen hallintaa. Eri toimenpiteiden yhteisvaikutuksia ei ole arvioitu.

Kilpailukyvyn kannalta Finavia arvioi, että esitys rahtiliikenteen polttoaineen jättämisestä verotuksen ulkopuolelle vähentäisi sellaisten lentoyhtiöiden kilpailukykyä, jotka kuljettavat nykyisin paljon rahtia matkustajien lisäksi (kuten Finnair).

Finavian käsityksen mukaan lentämisen kustannukset tulevat pelkästään uusien käyttövoimaratkaisujen vuoksi nousemaan niin paljon, että tämä vähentää merkittävästi kysyntää, lentämisen volyymiä ja päästöjä, mihin ehdotetulla polttoaineverollakin pyritään. Vetyteknologia lyö läpi lentokoneiden voimanlähteenä 2030-luvulla. Tämä tulee voimakkaasti muuttamaan lentämisen teknologiaa ja päästöjen kehittymistä vuosien 2035 – 2050 välillä. Myös nykyiset polttoaineet kehittyvät, sillä jakeludirektiiviehdotuksen mukaan uusiutuvan lentopolttoaineen osuus vuonna 2035 jo 20% ja vuonna 2050 63%.

Finavia muistuttaa, että eurooppalainen lentoliikenteen toimiala on sitoutunut nettonollapäästöihin vuoteen 2050 mennessä. Euroopan lentoliikennetoimialan tekemä laaja raportti Euroopan lentoliikenteen nettonollapäästöjen saavuttamisesta vuoteen 2050 julkaistiin 11.2.2021 (”Destination 2050”, www.destination2050.eu). Samalla alan toimijat (mm. lentoasemajärjestö ACI, ilmailuteknologian valmistajien järjestö ASD, sekä lentoyhtiöjärjestö A4E, johon kuuluvat mm. AirFranceKLM, Lufthansa, EasyJet, ja Finnair) esittävät sitoumuksensa pyrkiä tähän tavoitteeseen yhdessä hallitusten kanssa. Airbus, toinen maailman suurista lentokonevalmistajista, julkaisi syyskuussa 2020 kehitysohjelman, joka tuo vetyvoimateknologiaan perustuvat ilma-alukset kaupalliseen ilmailuun vuoteen 2035 mennessä. Destination 2050 -raportissa lasketaan ulos numeroina uuden teknologian (uusiutuvat polttoaineet, sähkö ja vedyn käyttö) päästövähennyspotentiaali vuoteen 2050. Samalla arvioidaan, kuinka paljon

uusi teknologia nostaa lentämisen kustannuksia, ja miten tämä vaikuttaa kysynnän kasvua hidastavasti (aiempiin skenaarioihin verrattuna). Raportti kuvaa uskottavasti kehityspolun Euroopan lentoliikenteen päästökysymyksen ratkaisemiseksi.

On esitetty arvioita, että lentoliikenne ei tulevaisuudessa lainkaan palaisi aiemmin ennustetulle kasvu-uralle COVID-pandemian jälkeen. Finavia katsoo, että lentoliikennetoimialalle suuria kustannuksia merkitsevät toimet päästöjen vähentämiseksi 2020-luvulla saattavat osoittautua ylimitoitetuiksi, mikäli päästöjen kehittyminen yliarvioidaan. Polttoaineen verotuksella merkittävästi heikennettäisiin lentoliikennealan mahdollisuuksia kehittää ja investoida uuteen teknologiaan. Verotuksella ei tueta päästöjen vähentämistä, vaan pelkästään yritetään leikata kysyntää.

Finavia pitää välttämättömänä, että Suomi vaatii lentopolttoaineen veroehdotuksen hylkäämistä. Intra-EU -lentojen päästöt ovat 14% maailman matkustajalentojen päästöistä. Toimialan tulevaisuuden kannalta on välttämätöntä saada päästöjen hallinta kattamaan myös muiden maaosin lentoyhtiöiden toiminta. Kansainvälisten lentojen, mukaan lukien intra-EU -lennot, polttoaineen verokohtelusta tulee säätää ainoastaan ICAOn tasolla. Lentoliikenteen hiilipäästöjen hinnoittelu EU:ssa tulee tehdä pelkästään päästökauppamekanismin kautta.

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\Energiaverodirektiivi_U56\FINAVIA_3576_U_56-2021_vp_Energiaverodirektiivi_Finavian_asiantuntijalausunto_19102021.docx, 53 kb, 19.10.2021 12:20, by Viinikainen Mikko