Eduskunnan ympäristövaliokunta

YmV@eduskunta.fi

Asiantuntijapyyntö 6.10.2021

Finavia Oyj:n asiantuntijalausunto – U 50/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kestävän lentoliikenteen tasapuolisuuden varmistamisesta (uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön edistäminen Euroopan unionin alueella)

Eduskunnan ympäristövaliokunta on pyytänyt Finavia Oyj:ltä asiantuntijalausuntoa asiassa U 50/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kestävän lentoliikenteen tasapuolisuuden varmistamisesta (uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön edistäminen Euroopan unionin alueella).

Finavia kiittää lausuntopyynnöstä ja lausuu seuraavaa. Samassa asiassa liikenne- ja viestintävaliokunnalle 13.10.2021 sekä talousvaliokunnalle 19.10.2021 annettua lausuntoa on laajennettu ja päivitetty.

Lentoasemayhtiö Finavia Oyj:n oma toiminta on hiilineutraalia

Finavian oma toiminta (rakennusten ja maa- sekä lentoliikennealueiden ylläpito) sen lentoasemilla on jo nyt hiilineutraalia, sillä uusiutuvan energian käytön avulla päästöjä on vähennetty ja jäännöspäästöt kompensoitu korkealaatuisista hankkeista lunastetuilla päästövähennysyksiköillä.

Finavian seuraava tavoite on saavuttaa omien päästöjensä nettonolla-taso lähivuosina. Nettonollapäästöt on mahdollista saavuttaa siirtymällä lämmityksessä sekä ajoneuvo- ja konekalustossa pelkästään uusiutuvaan energiaan ja investoimalla lisäksi hiilen sidontahankkeisiin.

Lentoliikenteen päästöjen hallinta globaalilla tasolla on välttämätöntä

Kansainvälinen lentoliikenneala on ollut ensimmäinen toimiala, joka on sopinut sektorikohtaisesta, globaalista hiilipäästöjen

hallintajärjestelmästä. Kyse on kv. siviili-ilmailujärjestö ICAO:n puitteissa jäsenmaiden välillä sovitusta CORSIA-järjestelmästä, joka takaa lentoliikenteen palvelujen lisätarjoamisen vuoden 2020 jälkeen ilman, että hiilidioksidipäästöt kasvavat.

Koronapandemia on voimakkaasti vähentänyt lentoliikennettä ja aiheuttaa päästöjen pienentymisen ainakin kahden vuoden kokonaispäästöjen verran.

EU:n päästöjen osuus maailman hiilidioksidipäästöistä on kahdeksan prosenttia. Intra-EU -lentojen päästöt ovat 14% globaaleista matkustajalentojen päästöistä. EU:n sisäisen tai EU:hun suuntautuvan lentoliikenteen päästöjen hallinta ei ratkaise koko globaalin toimialan päästökysymystä. **Finavia pitää tärkeänä, että EU:n lentoliikennettä koskevat päätökset on laadittava siten, että ne tukevat globaalin lentoliikenteen päästöjen vähentämismekanismeja.**

Euroopan lentoliikenneala on sitoutunut nettonollapäästöihin vuonna 2050

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.

Lentoliikenteen uusiutuvan polttoaineen jakelu- ja käyttövelvoite (561 final)

Komission ehdotus

Ehdotuksen mukaan uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) ja erikseen ”synteettisen polttoaineen” osuudet tulisi öljy-yhtiöillä olla suurilla, yli 1 miljoonan matkustajan lentoasemilla seuraavasti:

	2025	2030	2035	2040	2045	2050
All SAF vs. total fuel supply	2%	5%	20%	32%	38%	63%
Synthetic fuels vs. total fuel supply	NA	0.7%	5%	8%	11%	28%

Kuitenkin v. 2025–2029 öljy-yhtiö voi täyttää kokonaisvelvoitteensa millä tahansa isolla lentoasemalla. Synteettiset polttoaineet ovat uusiutuvia, ei-biologista alkuperää olevia polttoaineita.

Isoja lentoasemia (1 miljoonaa matkustajaa) koskevan tankkaussäännön kiertämisen estämiseksi lentoyhtiön, jolla on 2 tai useampi lentoonlähtö päivässä tulee isoilla lentoasemilla tankata vähintään 90% tarvitsemastaan polttoaineesta ko. lentoaseman lentoonlähtöjen tarvitsemasta määrästä.

U-kirjelmän mukaan

> *Komissio ehdottaa harmonisoivaa sääntelyä, joka vaikuttaisi estävän jäsenvaltioita ottamasta kansallisesti käyttöön kunnianhimoisempia uusiutuvia lentopolttoaineita koskevia toimia, kuten soveltamasta korkeampaa sekoitevelvoitteen tasoa. Tämä estäisi hallitusohjelman uusiutuvia lentopolttoaineita koskevan kirjauksen toteuttamisen tai siihen liittyvän lainsäädännön voimassaolon jatkamisen EU-lainsäädännön soveltamisen alkamisen jälkeen, jos kansalliset velvoitteet poikkeaisivat EU-tasosta.*

Lentoaseman velvollisuutena on vaikuttaa polttoaineinfrastruktuuriin siten, että uusiutuvaa ainetta on tarjolla:

> *”Union airports shall… facilitate the access of aircraft operators to…sustainable aviation fuels…and...provide the infrastructure necessary for the delivery, storage and uplifting of such fuels.”*

Lentoyhtiöt voivat kannella Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASAlle ongelmista saada SAFia isolla lentoasemalla infrapuutteiden vuoksi.

Finavian lausunto

Finavia pitää hyvänä, että EU:n ehdotus luo markkinat uusiutuville lentopolttoaineille, jotka ovat pitkällä aikavälillä tärkein päästöjen vähentämiskeino mannerten välisillä lennoilla. Lyhyemmillä lennoilla sähkö- ja vetykäyttövoimaiset lentokoneet yleistyvät vuoden 2035 jälkeen.

Finavian käsityksen mukaan asetusehdotuksen jakeluvelvoite on teknisesti realistisempi kuin Suomen nykyisen hallituksen ohjelmassa oleva 30% tavoite vuodelle 2030.

Suomen lentoliikenteen toipuminen pandemian aiheuttamasta taantumasta on kriittisessä vaiheessa. Suomalaisten yhtiöiden on kysynnän palautuessa kyettävä kilpailemaan hintatasoltaan muiden yhtiöiden kanssa, erityisesti Euroopan ulkopuolelle suuntautuvilla lennoilla. Jos tämä epäonnistuu, Suomen saavutettavuus heikkenee merkittävästi, sillä vain kauttakulkuliikenne Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta mahdollistaa Suomen ja Euroopan kohteiden välisen hyvän palvelutason, josta Suomi hyötyi enenevässä määrin koko 2000-luvun alkupuolen ajan.

Ehdotuksen mukainen jakelu- ja käyttövelvoite koskisi kaikkia suurilla lentoasemilla myytyä polttoainetta ja kaikki lentoyhtiöitä lentojen määränpäästä riippumatta. Tämä EU-tasoinen säädös ei siksi heikennä EU-lentoyhtiöiden kansanvälistä kilpailukykyä suhteessa suoraan määränpäähän EU:sta ulos lennettävässä liikenteessä. Kuitenkin eurooppalaisten lentoyhtiöiden, kuten Finnairin, kilpailukyky heikkenee suhteessa sellaisiin yhtiöihin, jotka lentävät EU:sta ulos käyttäen vaihtolentoasemana EU:n ulkopuolella olevaa lentoasemaa. Tällaisia lentoja ovat esimerkiksi Eurooppa – Aasia -lennot Venäjällä tai Lähi-Idässä sijaitsevien vaihtolentoasemien kautta. Nämä lennot voivat lentää pidemmän osuuden koko lentovälistä polttoaineella, joka on fossiilista ja siksi halvempaa kuin Euroopassa tankattava polttoaine.

Eurooppalaisten lentoyhtiöiden kilpailukyvystä on keskustellut myös lentoasemien etujärjestö ACI Europe[1], sillä asia koskee kaikkia suuria hub-lentoasemia Euroopassa. **Finavia ehdottaa,** että komissio tutkisi tämän ehdotuksen sekä uusiutuvaa lentopolttoainetta koskevan asetusehdotuksensa vaikutuksia yhteisön lentoyhtiöiden kilpailukykyyn ja pyrkisi löytämään siihen ratkaisun, esimerkiksi ilmastopaketissa ehdotetun hiilitullimekanismin (Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM) kautta. Finavia kuitenkin tunnistaa, että lentoliikennesopimusten vuoksi kilpailukykyongelman poistaminen saattaa olla vaikeaa.

Valtioneuvoston kannan mukaan jäsenmailla tulee olla mahdollisuus tarvittaessa kansallisesti nostaa velvoitteiden kunnianhimon tasoa esimerkiksi päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. **Finavia pitää tärkeänä, että Suomessa ei aseteta kansallisesti EU:ta tiukempaa uusiutuvan lentopolttoaineen jakeluvelvoitetta, sillä se vaarantaisi Suomen lentoliikenteen kilpailukyvyn vielä esitettyä velvoitetta enemmän.** Finavia ei tue valtioneuvoston kantaa asiassa.

Suomessa lentoasemilla ei ole roolia lentopolttoaineen toimituksetjussa lukuun ottamatta sitä, että lentoasemat vuokraavat maa-alueet öljy-yhtiöiden paikallisia varastoja varten ja sallivat turvallisuussääntöjen mukaisesti tehtävät lentokoneiden tankkaukset alueellaan. Finavia katsoo, että artiklan 6 mukaisten velvoitteiden ei pitäisi sitä käytännössä koskea. **Finavia katsoo**, että lopullista artiklaa 6 tulee selvyyden vuoksi tarkentaa siten, että termi ”Union airports” korvataan termillä ”Parties involved in fuel supply” ja poistaa sana ”airport” tekstikohdista ”lack of adequate airport infrastucture”.

Finavia pitää tärkeänä, että jäsenmaita velvoittavat harmonisoidut vaatimukset uusiutuvan lentopolttoaineen raaka-aineista ottavat huomioon käytettävissä olevan raaka-ainepohjan suhteessa tuotannon tavoitemääriin. Hyväksyttävää raaka-ainepohjaa ei vuoteen 2030 saakka tule määritellä tavalla, joka johtaa tuotteen saatavuusongelmiin tai nostaa hintaa ennakoitua korkeammaksi.

[1] Airports’ Council Europe, www.aci-europe.org

Finavian mielestä asetuksen lopullisessa muotoilussa on pyrittävä minimoimaan liialliset raportointivelvoitteet, jotka asetetaan öljy-yhtiöille ja lentoyhtiöille.

Finavian katsoo, esitetty tankkaamisvelvoite isoilla lentoasemilla tulee muuttaa siten, että estetään tankkausten lukumäärän aiheeton kasvu niillä lennoilla, jotka tehdään lähellä toisiaan olevien isojen EU-lentoasemien välillä. Muussa tapauksessa tankkauskertojen lukumäärä kasvaa esimerkiksi Helsinki-Tukholma -lentovälillä. Tämä taas lisää koneen kääntöaikaa, aiheuttaa lisää ajoneuvoliikennettä lentoasemien asematasoilla ja lisää turvallisuus- ja ympäristöriskejä. Tankkaussääntö tulee entisestään keskittämään polttoaineen jakelua isoille lentoasemille ja voi vaikeuttaa polttoainehuollon järkevää järjestämistä pienillä lentoasemilla.

Finavian arvion mukaan Artiklan 13 mukainen mahdollisuus täyttää öljy-yhtiön jakeluvelvoite millä tahansa isolla lentoasemalla vuoden 2029 loppuun saakka voisi johtaa tilanteeseen, jossa määräävässä markkina-asemassa oleva öljy-yhtiö päättäisi jakaa velvoitteensa mukaisen SAF-määrän vain yhdellä sen oman logistiikan kannalta halvimmalla lentoasemalla. Mikäli riittävä kilpailu ei polttoainemarkkinoilla ja -logistiikassa toimisi, voisi tämä teoriassa johtaa siihen, että polttoaineen hinta yhdellä lentoasemalla nousisi hallitsemattomasti ja saattaisi vaikuttaa kyseisen lentoaseman lentotoiminnan kilpailukyvyn.

Finavia ehdottaa, että koko jakelu- ja käyttövelvoite irrotetaan fyysisesti yksittäisistä lentoasemista jo järjestelmän tullessa voimaan. EUn tulee perustaa SAF:n tuotantoa ja kulutusta koskeva sertifikaattijärjestelmä, joka olisi samanlainen kuin uusiutuvan sähkön nykyinen järjestelmä. Öljy-yhtiöt toimittaisivat verifioidut tiedot missä tahansa lentoasemalla jakamastaan uusiutuvan polttoaineen määrästä julkisen vallan pitämään viralliseen rekisteriin, josta lentoyhtiöt mitätöisivät velvoitteen verran hankkimiaan käyttöyksiköitä (sertifikaatteja). Lentoyhtiöt ostaisivat sertifikaatteja avoimen markkinapaikan kautta, kuten sähkön alkuperätakuiden kohdalla nykyisin tehdään. Uusiutuvan polttoaineen jakelu- ja käyttövelvoite tulisi tällöin vain määritellä teknisesti uudella tavalla, säilyttäen nykyisen ehdotuksen vaatimustaso. SAF:n jakelun ja käytön kirjanpidon siirtyminen keskitettyyn rekisteriin estäisi mahdolliset jakelun keskittymiseen liittyvät hintaongelmat siirtymävaiheen aikana, poistaisi tankkausten määrän keinotekoisen lisääntymisen sekä vähentäisi SAF-logistiikkaan

liittyviä kuluja. Samalla se tekisi SAF:n käytön mahdolliseksi myös pienemmillä lentoasemilla operoiville lentoyhtiöille.

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