







MA·RA

HE 71/2023 vp

Lentoliikenteen päästökauppa ja meriliikenteen saaripoikkeus

Liikenne- ja viestintävaliokunta, 8.11.2023
Lakimies, varatuomari Kai Massa

Lentoliikenteen päästökauppa EU/ETA-alueella

- **Matkailun tunnuslukuja:**
  - Kotimainen matkailukulutus 11 miljardia euroa ja ulkomainen matkailukulutus 5,3 miljardia euroa (vuosi 2019). Matkailun osuus kokonaisviennistä ennen koronapandemiaa oli 5,2 % ja palveluviennistä 16 %. Matkailu on palveluviennin kolmanneksi suurin toimiala ja matkailuviennin luomasta arvonlisästä jää Suomeen enemmän kuin tavaraviennistä,
- Suomi on kansainvälisessä saavutettavuudessa erilaisessa asemassa kuin muut Euroopan maat. Suomi on suhteessa muuhun Eurooppaan saari**. Suomen kansainvälinen saavutettavuus henkilöliikenteessä on riippuvainen hyvistä lentoyhteyksistä**. Lentoliikenteen merkitys matkailun kannalta on todennäköisesti suurempi kuin millään muulla EU-maalla Välimeren pieniä saarivaltioita lukuun ottamatta.
- **Valtion tulee huolehtia siitä, että Finnairilla on kilpailukykyiset toimintaedellytykset sen kilpailijoihin verrattuna ottaen vielä huomioon Suomen maantieteellinen asema.**

MA·RA

Lentoliikenteen päästökauppa EU/ETA-alueella

- **EU:n ja ETA-alueen sisäisestä päästökaupasta ja Refuel EU:sta Finnairille aiheutuvat kustannukset ovat erityisen huomattavat ottaen huomioon Finnairin tuloksentekokyky.**
  - Päästökaupasta aiheutuu Finnairille nykyisen ilmaisjaon päättyessä v. 2026 noin sadan miljoonan euron vuosikustannukset.
  - Biopolttoaineen sekoitevelvoite nostaa Finnairin polttoainekustannuksia 2025 alkaen kymmenillä miljoonilla euroilla vuodessa.
- **Pidemmät lentomatkat ETA:n sisällä aiheuttavat päästökaupassa lentoyhtiöille korkeampia kustannuksia lyhyempiin lentomatkoihin nähden**. EU:ssa maantieteellisesti syrjässä olevan Suomen ja muiden Euroopan maiden väliseen lentoliikenteeseen kohdistuu näin ollen korkeampi kustannusrasitus verrattuna keskemmällä Eurooppaa olevaa lentoliikennettä, jossa matkat ovat lyhyempiä.

MA·RA

Lentoliikenteen päästökauppa EU-/ETA alueella

- Lentoliikenteen huutokauppatulojen käyttö:
  - **Huutokauppatulot lentoliikenteen päästökaupasta Suomelle vuonna 2026 noin 45 miljoonaa euroa vuodessa.**
  - **On erittäin tärkeää, että** päästökauppalain 45 §:n ja liitteen IV f-kohdan nojalla **lentoliikenteen päästökaupasta kertyvät huutokauppatulot Suomessa käytetään lentoliikenteen vihreän siirtymän tukemiseen** esimerkiksi niin, että Suomen lentokentillä tankattavan lentokerosiinin ja siihen sekoitettavan biopolttoaineen (SAF) välistä hintaeroa pienennettäisiin antamalla tukea biopolttoaineen kustannuksiin.
  - SAF hankintatuki on jo käytössä tai sitä suunnitellaan muissa Euroopan maissa, kuten Ruotsissa.

MA·RA

Lentoliikenteen päästökauppaa ei tule laajentaa EU/ETA-alueen ulkopuolelle

- Lentoliikenteen päästökauppadirektiivin soveltamisalaa koskeva niin sanottu Stop the Clock –rajaus olisi voimassa vain vuoden 2026 loppuun saakka, jonka jälkeen päästökauppa laajenee kattamaan myös ETA-alueelta lähtevät ja sinne saapuvat lennot, jos muuta ei sitä ennen EU-tasolla sovita.
- Päästökaupan mahdollisen laajentumisen kustannukset Suomen hallinnoimille ilma-alusten käyttäjille (käytännössä Finnairille):
  - **Half scopessa** (ETA-alueen sisäiset lennot + lähtevät lennot kolmansiin maihin) lentoliikenteen kasvaessa 1,6 prosenttia vuodessa vuosikustannukset Finnairille olisivat vuonna 2027 noin 175 miljoonaa euroa ja vuonna 2030 noin 200 miljoonaa euroa ja **vuonna 2035 noin 230 miljoonaa euroa.**
  - Full scopessa (ETA-alueen sisäiset lennot + kolmansiin maihin lähtevä ja sieltä saapuva liikenne) lentoliikenteen kasvaessa 1,6 prosenttia vuodessa vuosikustannukset Finnairille olisivat vuonna 2027 noin 245 miljoonaa euroa ja vuonna 2030 noin 285 miljoonaa euroa ja **vuonna 2035 noin 325 miljoonaa euroa.**

MA·RA

Lentoliikenteen päästökauppaa ei tule laajentaa EU/ETA-alueen ulkopuolelle

- **MaRa vastustaa päästökauppadirektiivin soveltamisalueen laajentamista koska**:
  - 1) **se aiheuttaisi Finnairille kohtuuttomia kustannuksia**, joka rapauttaisi huomattavasti yhtiön kilpailukykyä. **Suomen kansainvälinen saavutettavuus heikkenisi**, millä olisi erittäin kielteiset vaikutukset Suomen matkailualalle.
  - 2) **se ohjaisi kaukoliikenteen matkustajavirtoja ETA-alueen ulkopuolisiin hubeihin** (esimerkiksi Doha, Dubai ja Istanbul) kustannusten minimoimiseksi. **Lentoliikenteen globaalit päästöt kasvaisivat**, kun lyhyempien päästökauppadirektiivin soveltamisalaan kuuluvien lentoreittien kustannustaso kallistuisi suhteessa pidempiin reitteihin, jotka eivät olisi päästökaupan piirissä.
  - 3) **se johtaisi kansainvälisiin vastakkainasetteluihin EU-maiden ja kolmansien maiden välillä**. Kolmannet maat eivät todennäköisesti hyväksyisi EU:n yksipuolisesti asettamaa päästökauppamekanismia kolmansien maiden ja EU:n väliseen lentoliikenteeseen. Vastakkain-asettelusta olisi monenlaisia negatiivisia seurauksia.
- ETA-aluetta laajemmasta päästökaupasta tulee neuvotella kansainvälisellä tasolla (CORSIA). Tällöin kustannukset koskevat kaikkia lentoyhtiöitä eikä Finnairin kilpailuasema suhteessa kilpailijoihin heikkene.

MA·RA

Meriliikenteen saaripoikkeusta ei tule ottaa käyttöön

- Suomessa meriliikenteen **saaripoikkeus olisi de facto varustamoille myönnettävä uusi merkittävä tuki (n. 18 miljoonan euron vähennys kustannuksiin)**, koska päästökauppa ei koskisi niitä Ahvenmaan kautta kulkevan meriliikenteen osalta vuoteen 2030 asti.
- **Ahvenanmaan satamissa pysähtyvä laivaliikenne on merkittävästi suurempaa kuin mitä todellinen henkilö- ja tavaraliikennetarve Manner-Suomen/Ruotsin ja Ahvenmaan välillä synnyttää**. Ahvenanmaalla pysähtyvä laivaliikenne on suurilta osin muuta kuin aitoa tarpeen synnyttämää saaristoliikennettä
  - Vuonna 2022 Manner-Suomen ja Ruotsin välisessä Ahvenanmaan kautta kulkevassa laivaliikenteessä 4,9 miljoonaa matkustajaa ei poistu laivalta Ahvenanmaalla (LVM saaripoikkeuksen arviointi 13.3.2023).

MA·RA

Meriliikenteen saaripoikkeusta ei tule ottaa käyttöön

- **Suomen valtio tukee avokätisesti viihderisteilyjä**. Tampereen yliopiston v. 2017 tekemän selvityksen mukaan Suomi tukee ulkomaille matkustamista, kokousten järjestämistä, kelluntaristeilyjä ja juhlimista Suomen lipun alla olevilla viihderisteilijöillä noin 250 miljoonalla eurolla vuosittain. Viihderisteilytuet vääristävät matkailu-, ravintola- ja kokouspalveluja maissa tarjoavien yritysten ja viihderisteilijöiden välistä kilpailua. **Viihderisteilytukia ei tule lisätä saaripoikkeuksella, vaan niitä tulee vähentää.**
- Saaripoikkeuksen käyttöönotto vääristäisi kilpailua meriliikenteessä. Suomi aikoo tukea merenkurun laivaliikennettä vastaavasti. **Hallituksen esityksessä ei kerrota, miten tämä on mahdollista huomioiden EU:n valtiontukisäännökset**.

MA·RA