FINAVIA

Päivämäärä	Asia nro
3.4.2024	FINAVIA 5735

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

liv@eduskunta.fi

Asiantuntijapyyntö 26.3.2024

Finavia Oyj:n asiantuntijalausunto – E 10/2024 vp Valtioneuvoston selvitys: Komission tiedonanto - EU:n vuoden 2040 ilmastotavoite sekä eteneminen kohti ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Finavia Oyj:ltä asiantuntijalausuntoa asiassa E 10/2024 vp Valtioneuvoston selvitys: Komission tiedonanto – EU:n vuoden 2040 ilmastotavoite sekä eteneminen kohti ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä.

Komissio antoi 6.2.2024 tiedonannon KOM(2024) 63 final ”Turvattu tulevaisuus – Euroopan vuoden 2040 ilmastotavoite sekä eteneminen kohti ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä kestävässä, oikeudenmukaisessa ja vauraassa yhteiskunnassa” (nk. 2040-tiedonanto).

Ympäristöministeriö on valmistellut asiassa perusmuistion EU/759/2023-YM-11 (E-kirje).

Finavia kiittää lausuntopyynnöstä ja lausuu seuraavaa.

Finavian oma toiminta kaikilla lentoasemilla on nettonollapäästöistä jo vuonna 2025

Finavia on sitoutunut omassa toiminnassaan etujärjestönsä Airports’ Council International Europe’n päästötavoitteita nopeampaan päästöjen vähentämiseen. Vuonna 2023 Lapin lentoasemilla käytettiin Finavia omassa toiminnassa yksinomaan uusiutuvaa energiaa. Samoin on menetelty Helsinki-Vantaan lentoasemalla vuoden 2024 alusta ja kaikilla muilla lentoasemilla vuoden 2025 alusta lukien. Lapin lentoasemien nettonollapäästöisyyden varmistava Airport Carbon Accreditation Level 5 -sertifiointi myönnettäneen huhtikuussa 2024.

Komission tiedonanto ja esitys Suomen kannaksi

Komission tiedonannossa suositellaan uudeksi vuoden 2040 hiilipäästötavoitteeksi -90 % verrattuna vuoteen 1990.

Tiedonannossa mainitaan Green Dealin kahdesta tärkeästä tavoitteesta – oikeudenmukainen siirtymä ja kilpailukykyinen kestävä kehitys (”competitive sustainability”). Komissio siis tunnistaa, että päästövähennysten kustannusvaikutukset eurooppalaisten yritysten toimintaan ja (kansainväliseen) kilpailukykyyn on otettava järkevästi huomioon. Finavia pitää tätä hyvänä periaatteena komission ilmastopolitiikan suunnittelussa. E-kirjeessä tämä asia tulisi todeta Suomen kantana nykyistä korostetummin (s. 3, toinen kappale).

Tiedonannossa käsitellään myös tavoitteen soveltamista liikenteeseen. Finavia pitää hyvänä sitä, että komissio tunnistaa tärkeäksi liikenteen päästövähennystoimet siten, että liikenteen kustannukset eivät nouse ja (alueiden) saavutettavuus säilyy. Suomen kanta on tässä asiassa esitetty samoin (s. 4, neljäs kappale).

Komissio tunnistaa, että lentoliikenteen päästöjen vähentäminen tulee merkitsemään suuria kustannuksia toimialalle ja sen palvelujen käyttäjille. Tiedonannossa suoraan kehotetaan olemaan aliarvioimatta uusiutuvien polttoaineiden kustannusvaikutuksia lentoliikenteen toimijoiden kilpailukykyyn ja luvataan komission järjestävän lentoliikenteelle ensisijaisen pääsyn uusiutuvien polttoaineiden käyttöön. Finavia pitää tätä tärkeänä linjauksena. Pitkien matkojen lentoliikenteessä uusiutuvat lentopolttoaineet (SAF) ovat ratkaisevan tärkeitä päästöjen vähentämisessä ja lentoliikenneala ei saa joutua tarpeettomasti kilpailemaan tästä resurssista muiden liikenne- tai teollisuusalojen kanssa. Suomen kanta on tässä asiassa esitetty samoin (s. 4, neljäs kappale).

On tärkeää, että uusia päästövähennystoimia ei suunniteltaisi kohdistettavan lentoliikenteeseen vuoteen 2040 mennessä tilanteessa, jossa Fit-for-55 paketin toimeenpano on vasta käynnistymässä. Tiedonanto toki tunnistaa, että päästövähennyksiä tulee paketin ansiosta tapahtumaan.

Komission tiedonannossa todetaan lento- ja meriliikenteen päästökaupan kattavuuden laajentamista arvioitavan vuonna 2026 päästökaupan uudistamispäätösten mukaan. Tiedonannossa ei erikseen mainita sitä seikkaa, että komissio aikoo pohtia lentoliikenteen päästökaupan

laajentamista myös EU:n ja muiden alueiden väliseen liikenteeseen, mikäli se katsoo, ettei globaalilla tasolla ICAO:ssa sovittu CORSIA-järjestelmä riittävästi vähennä kv. lentoliikenteen päästöjä. Finavia katsoo tämän aikomuksen voivan johtaa vakaviin kauppapoliittisiin erimielisyyksiin ja uhata CORSIA-järjestelmän toimivuutta. Euroopan lentoliikenteen päästöjen vähentäminen ei ratkaise koko toimialan päästökysymystä, vaan ehdottomasti tärkeintä ovat globaalit toimet, eikä EU:n pidä niitä vaarantaa.

Finavia tukee Suomen kantaa, että vapaaehtoisten hiilimarkkinoiden toimintaa tulee lainsäädäntöä kehittämällä tukea. Esimerkiksi CORSIA-järjestelmän kautta lentoliikenneala tulee sijoittamaan hyvin merkittäviä summia päästövähennyshankkeisiin päästöjensä kompensoimiseksi. Vapaaehtoisia hiilimarkkinoita tulee kehittää sekä EU:n sisällä ja erityisesti suhteissa maihin, joissa hiilipäästöjen vähentämiskustannukset ovat ratkaisevasti pienempiä kuin EU-maissa. Samalla nämä tulonsiirrot tukevat monilla muilla tavoilla kohdemaiden (käytännössä ns. kolmannet maat) taloudellisia ja sosiaalisia oloja.

Lisätiedot

Lisätietoja Finaviassa koordinoi kestävän kehityksen päällikkö Mikko Viinikainen, puhelin 020 708 2276, mikko.viinikainen@finavia.fi.

FINAVIA OYJ
Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus

Mikko Viinikainen
päällikkö, kestävä kehitys

Tiedoksi

Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus
Lakiasiat
Myynti ja reittikehitys
Markkinointi ja viestintä
Matkustajapalvelut
Toimitusjohtaja

Y:\Lausunnot\Ilmastotavoite 2040 komissio EU22 02_2024\E_10-2024_vp_EU_2040_ilmastotavoite_tiedonanto_Finavian_lausunto_03042024.docx