RefuelEU Aviation joustomekanismi ja hallituksen esitys jakelulain muuttamiseksi (HE 80/2024vp)

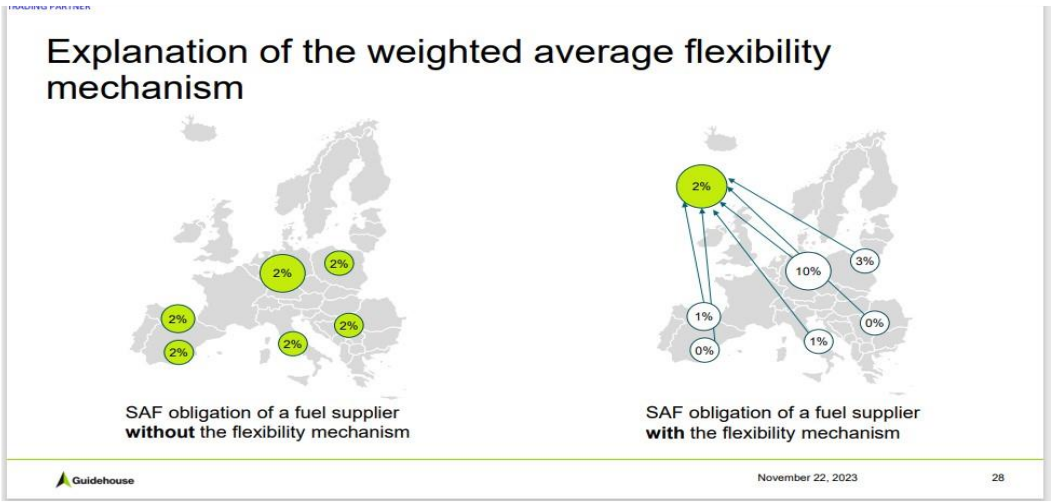
RefuelEU aviation -asetuksen pääsääntö kestävän lentopolttoaineen jakelulle sekä määräaikainen poikkeaminen pääsäännöstä (joustomekanismi)

Artikla 4.1.: pääsääntö

> ’Jollei 15 artiklasta muuta johdu, lentopolttoaineen toimittajien on varmistettava, että kaikki ilma-alusten käyttäjien saataville kullakin unionin lentoasemalla asetettava lentopolttoaine sisältää vähimmäisosuudet kestäviä lentopolttoaineita, mukaan lukien synteettisen lentopolttoaineen vähimmäisosuudet liitteessä I vahvistettujen arvojen ja soveltamispäivien mukaisesti.’…

Artikla 15.1.: joustomekanismi

> ’Poiketen siitä, mitä 4 artiklan 1 kohdassa säädetään, 1 päivän tammikuuta 2025 ja 31 päivän joulukuuta 2034 välisenä aikana lentopolttoaineen toimittaja voi kultakin raportointikaudelta toimittaa liitteessä I määritetyt kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuudet painotettuna keskiarvona (weighted average) kaikesta unionin lentoasemilla kyseisellä raportointikaudella toimittamastaan lentopolttoaineesta.’



Kuvassa vasemmalla asetuksen artiklan 4.1. mukainen pääsääntö ja oikealla artiklan 15.1 mahdollistama joustomekanismi, jonka mukaan 2 %:n jakeluvelvoite tulee täyttää EU-tasolla. Ts. EU:ssa polttoainetta toimittavan tahon ei tarvitse toimittaa kestävää polttoainetta kaikille niille soveltamisalaan kuuluville lentoasemille, joille se toimittaa fossiilista lentopolttoainetta.

Hallituksen esitys jakelulain muuttamiseksi

Ehdotettu 2 §:n 16 kohta:

> Tässä laissa tarkoitetaan:
> ---
>
> 16) lentopolttoaineen toimittajalla sitä, jolla on liikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen 3 artiklan 6 kohdan tarkoittaman lentopolttoaineen tai 3 artiklan 17 kohdan tarkoittaman lentoliikenteeseen tarkoitetun vedyn omistusoikeus ennen kuin se luovutetaan mainitun asetuksen 3 artiklassa 1 kohdassa tarkoitetulla unionin lentoasemalla ilma-alukseen.

Finnairin näkemyksen mukaan esitetty toimittajan määritelmä määrittää yhtäältä sen tahon, johon kestävän polttoaineen toimitusvelvoite kohdistuu eli tahoon, jolla on polttoaineen omistusoikeus ennen kuin se tankataan lentokoneeseen. Taho voi olla maahantuoja (mikäli polttoaineen omistajuus ei vaihdu), maahantuojan markkinointiyhtiö tai muu polttoaineen toimittaja.

Kuten asetuksen johdantokappaleesta 45, 3 artiklan kohdasta 21, 11 artiklan kohdista 7 ja 8 sekä artiklasta 15 ilmenee, asetus ottaa huomioon sen mahdollisuuden, että toimittajalla on toimipaikkoja useammassa toimipaikassa ja jäsenvaltiossa. Asetusta sovelletaan toimittajan eri toimipaikoissa tapahtuvaan toimintaan yhtäläisesti niissä tapauksissa, joissa toimittajan toimipaikat ovat toisistaan erillisiä juridisia kuin niissä tapauksissa, joissa sama juridinen henkilö harjoittaa toimintaa eri toimipaikoissa. Edellä mainittujen artikloiden mukaisesti vastuussa oleva jäsenvaltio on se jäsenvaltio, jossa toimittajan päätoimipaikka sijaitsee.

Toisaalta määritelmä toimeenpanee Finnairin näkemyksen mukaan asetuksen 4 artiklan 1 kohdan pääsäännön, jonka mukaan toimittajan toimitusvelvoite koskee asetuksen soveltamisalaan kuuluvaa lentoasemaa. Finnairin tulkinnan mukaan kestävän polttoaineen määritelmän mukainen toimitusvelvoite koskee kaikkia niitä polttoaineen jakelijoita Helsinki-Vantaan lentoasemalla, jotka toimittavat sinne fossiilista Jet A1-lentopolttoainetta. Helsinki-Vantaan lentoasema on tällä hetkellä ainoa asetuksen soveltamisalaan kuuluva lentoasema. Rovaniemi voinee tulla soveltamisalan piiriin parin vuoden sisällä.

Hallituksen esitykseen ei sisälly asetuksen 15 artiklan 1 kohdassa olevaa joustomekanismia, jonka mukaan polttoaineen toimittaja voi siirtymäkautena täyttää kestävän lentopolttoaineen toimitusvelvoitteensa EU:n tasolla, eikä pääsäännön mukaisesti lentoasematasolla. Vaikka asetus onkin suoraan sovellettavaa lainsäädäntöä, Finnair pitää erittäin tärkeänä, että itse joustomekanismi ja sen toiminnan ja polttoaineiden toimittajien välisen kilpailun kannalta keskeinen toimittajan määritelmä todetaan myös kansallisessa laissa tai ainakin lain perusteluissa.

Muutosehdotus

Finnair esittää, että lain uuden 2§:n kohta 16 kuuluisi seuraavasti:

> 16) lentopolttoaineen toimittajalla sitä, jolla on liikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen 3 artiklan 6 kohdan tarkoittaman lentopolttoaineen tai 3 artiklan 17 kohdan tarkoittaman lentoliikenteeseen tarkoitetun vedyn omistusoikeus ennen kuin se luovutetaan mainitun asetuksen 3 artiklassa 1 kohdassa tarkoitetulla unionin lentoasemalla ilma-alukseen. *Sovellettaessa liikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen 15 artiklassa tarkoitettua joustomekanismia, toimittajalla tarkoitetaan samassa tai toisessa jäsenvaltiossa olevia toimittajan toimipisteitä sekä toimittajan kanssa samassa määräysvallassa olevia yhteisöjä, ja lentopolttoaineen toimittaja voi toimittaa kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuudet painotettuna keskiarvona toimittajan toimipisteiden ja samassa määräysvallassa olevien yhteisöjen kaikesta unionin lentoasemilla kyseisellä raportointikaudella toimittamasta lentopolttoaineesta.*

Joustomekanismin merkitys

Finnair pitää joustomekanismin hyödyntämismahdollisuutta varsin tärkeänä. Mekanismi helpottaisi uusiutuvan polttoaineen hankinnan optimointia sekä edistäisi markkinaehtoisen markkinan syntymistä. Uusiutuva polttoaine on tällä hetkellä 2-4 kertaa kalliimpi kuin fossiilinen kerosiini ja sen hintaan vaikuttaa mm. toimitusketjut, lentoasemakohtaiset tuet, lentoaseman koko ja sijainti. Suomen syrjäinen sijainti, keskittynyt polttoainemarkkina kuten myös kansallinen polttoaineen velvoitevarastointi vaikuttavat myös uusiutuvan polttoaineen hintaa korottavasti verrattuna keskeisiin Euroopan markkinoihin.

Erityisesti uusiutuvan polttoaineen toimittamisvelvoitteen alkuvuosina, jolloin markkina on vielä kehittymätön (toimittajia on vähän, tuotanto on keskittynyttä ja hinta korkea), Finnair pitää tärkeänä mahdollisuutta päättää uusiutuvan polttoaineen hankinnasta mm. hyödyntäen lentoasemakohtaiset tuet Euroopassa.