21.11.2024

**Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle**

**Asia: U-jatkokirjelmä UJ 23/2024 vp - U 56/2021 vp Euroopan komission ehdotus neuvoston direktiiviksi energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan unionin kehyksen uudistamisesta**

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (*jäljempänä MaRa*) toteaa lausuntonaan seuraavaa:

## 1. Kansainvälisen lentoliikenteen polttoaineiden verottomuus tulee säilyttää

Komission direktiiviehdotuksen mukaan EU:n sisäisen kaupallisen lento- ja vesiliikenteen polttoaineiden pakollisesta verovapaudesta luovuttaisiin eräitä poikkeuksia lukuun ottamatta.

Komission ehdotuksen jälkeen lentoliikenteelle on hyväksytty kaksi merkittävää päästöohjauskeinoa. Vuonna 2025 kestävien lentopolttoaineiden jakeluvelvoite on 2 prosenttia ja se nousee vuonna 2030 kuuteen prosenttiin. Vuonna 2040 jakeluvelvoite on 34 prosenttia. Kestävien polttoaineiden saatavuuteen ja hintakehitykseen liittyy edelleen merkittävää epävarmuutta. Uusiutuva lentopolttoaine on edelleen vähintään kolme kertaa fossiilista polttoainetta kalliimpaa. Lentoliikenteen päästökauppa kiristyy, kun päästöoikeuksien ilmaisjaosta luovutaan vuonna 2026. Päästökaupan odotetaan edelleen tiukentuvan vuoden 2030 jälkeiselle ajalle.

Energiaverodirektiiviä koskevissa neuvotteluissa puheenjohtajan kompromissiehdotuksen mukaan lentopolttoaineiden verotuksen lähtökohtana olisi voimassa olevan energiaverodirektiivin mukaisesti kaupallisen lentoliikenteen polttoaineiden pakollinen verottomuus, jota sovellettaisiin myös ilmaalusten lataussähköön.

Valtioneuvosto toteaa kantanaan, että huomioiden EU:n lisääntyneen päästöohjauksen sekä meri- ja lentoliikenteen kansainvälisen luonteen verovapauden säilyttäminen EU:ssa olisi perusteltua. Valtioneuvosto myös toteaa, että mahdollisesta meri- ja lentoliikenteen polttoaineiden verovapauden poistosta tulisi sopia ensisijaisesti maailmanlaajuisesti. Valtioneuvosto katsoo, että direktiivin tulisi edistää jäsenvaltioiden, kuten reunavaltioiden ja

saarivaltioiden, joille meri- ja lentoliikenneyhteydet ovat erityisen tärkeitä, yhdenvertaista kohtelua.

MaRa toteaa, että Suomi on kansainvälisessä saavutettavuudessa erilaisessa asemassa kuin muut Euroopan maat. Suomi on suhteessa muuhun Eurooppaan saari. Suomeen ei ole junayhteyksiä muualta Euroopasta eikä tieyhteyttä Euroopasta Pohjois-Ruotsia ja Norjaa lukuun ottamatta, kun matkailua Venäjältä ei ole tulossa näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa. Suomen kansainvälinen saavutettavuus henkilöliikenteessä on riippuvainen hyvistä lentoyhteyksistä.

**Lentoliikenteellä ja Finnairin kilpailukyvyllä on ulkomailta Suomeen suuntautuvalle matkailulle ratkaiseva merkitys. Lentoliikenteen merkitys matkailun kannalta on todennäköisesti suurempi kuin millään muulla EU-maalla Välimeren pieniä saarivaltioita lukuun ottamatta.**

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. Jo tämä heikentää lentoyhtiöiden halukkuutta avata reittejä Suomeen ETA-alueen sisällä. Uhkana on myös, että Suomen lentoyhteydet vähenevät, kun jo tällä hetkellä heikosti kannattavien ohuiden volyymien reittien kustannukset nousevat.

Finnair on Suomen matkailualan strateginen kumppani. Ilman vahvaa Finnairia ja sen kattavaa ulkomaanreittiverkostoa Suomen matkailuelinkeinolla ei ole toimintaedellytyksiä. Finnair on Venäjän ylilentokiellon takia menettänyt strategisen etunsa, kun se ei voi enää hyödyntää Helsingin maantieteellistä sijaintia ja sen mahdollistamia suoria, lyhyitä ja polttoainetehokkaita lentoreittejä Aasiaan. Kansainväliseen lentoliikenteeseen ja Finnairin toimintaan ja kilpailuasemaan vaikuttavilla päätöksillä on erittäin suuri merkitys matkailutoimialalle ja sen kasvun edellytyksille Suomessa.

**Valtion tulee huolehtia siitä, että Finnairilla on kilpailukykyiset toimintaedellytykset sen kilpailijoihin verrattuna ottaen vielä huomioon Suomen maantieteellinen asema.**

Jakeluvelvoitteesta ja päästökaupasta aiheutuu merkittäviä lisäkustannuksia Suomen hallinnoimille ilma-alusten käyttäjille (pääosin Finnair). Yksistään Finnairin lisäkustannusten on arvioitu olevan vuonna 2026 noin 140 miljoonaa euroa. Polttoaineiden jakeluvelvoitteen noustessa kahdesta prosentista 34 prosenttiin vuoteen 2040 mennessä kustannukset nousevat merkittävästi nykyisestä. Kustannuksia ei voida lisätä lentoliikenteen polttoaineiden verottomuuden poistamisella.

**MaRa pitää erittäin tärkeänä, että energiaverodirektiiviä koskevissa neuvotteluissa Suomi kannattaa kaupallisen lentoliikenteen polttoaineiden verovapauden säilyttämistä.**

## 2. EU:n lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalaa ei tule laajentaa

Lentoliikenteen päästökauppaa sovellettaisiin päästökauppadirektiivin nojalla vuoden 2026 loppuun saakka ETA-alueen sisäisillä lennoilla sekä lähtevillä lennoilla Sveitsiin ja Iso-Britanniaan nykyiseen tapaan. EU:ssa neuvotellaan tulevalla kaudella EU:n lentoliikenteen päästökaupan mahdollisesta laajentamisesta.

Liikenne- ja viestintävaliokunta on päästökauppalakia koskevasta hallituksen esityksestä (HE 71/2023) antamassaan lausunnossa todennut, että valiokunta pitää globaaleja ratkaisuja ensisijaisina lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä. Kansainvälisesti sovittujen sääntöjen, kuten CORSIA:n yhdenmukainen toimeenpano on globaalin lentoliikennetoimialan tasavertaisten toiminta- ja kilpailuedellytysten ylläpitämiseksi keskeistä. Asiantuntijakuulemisessa on oltu huolissaan muun muassa mahdollisesta päästökaupan soveltamisalan laajentamisesta jatkossa vuoden 2027 alusta lähtien myös ETA-alueen ulkopuolisiin lentoihin. Valiokunta kiinnittää talousvaliokunnan huomiota siihen, että mahdollisen soveltamisalan laajentumisen on asiantuntijakuulemisessa katsottu voivan vaikuttaa negatiivisesti CORSIA:n globaalin toimeenpanon tehokkuuteen ja lisäävän lentoliikenteen päästökaupan kustannuksia kaksin- tai kolminkertaiseksi nyt arvioidusta tasosta.

Talousvaliokunta on yhtynyt liikenne- ja viestintävaliokunnan lausuntoon ja todennut, että päästökaupan laajentumisen riskinä olisi myös EU:n ulkopuolelle suuntautuvan liikenteen ohjautuminen EU:n ulkopuolisten hubien kautta EU:ssa sijaitsevien liikenteen solmukohtien sijaan (TaVM 11/2023 vp).

**MaRa katsoo, että Suomen kansallinen etu vaatii sitä, että Suomi ottaa kielteisen kannan EU:n lentoliikenteen päästökaupan laajentamiseen. ETA-aluetta laajemmasta päästökaupasta tulee neuvotella kansainvälisellä tasolla (CORSIA).**

Kunnioittavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Timo Lappi
toimitusjohtaja

Kai Massa
lakimies

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyrityksiä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttitapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkailuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 3 100 jäsentä, joilla on 8 000 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.