U 60/2026 vp Valtioneuvoston kirjelmä komission ehdotuksesta päästökauppadirektiivin muuttamiseksi - Finnairin lausunto

Eduskunnan talousvaliokunnalle 21.10.2026.

Finnair kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston kirjelmästä. Finnair yhtyy lähtökohtaisesti kirjelmässä linjattuihin kantoihin erityisesti mitä tulee ETS:n soveltamisalaan, CORSIA:aan ja kestävän lentopolttoaineen (SAF) käyttöä edistävään tukimekanismiin.

Yleistä

Lentoliikenne tunnustetaan yhdeksi hankalimmista toimialoista vähähiilistää. Päästökaupan ohjaavuusvaikutus energiasiirtämään ei lentoliikenteessä ole ollut tehokkuudeltaan monien muiden sektoreiden tasolla. Toimialan energiasiirtymä on nestemäisten polttoaineiden varassa. SAF on edelleen halvimmillaan 2-3 kertaa fossiilisia kerosiinia kalliimpaa ja markkina on edelleen keskittynyttä. Jakeluvelvoitteen sisältämä ns. RefuelEU Aviation -asetus ei ole johtanut toivottuihin investointeihin, erityisesti synteettisen lentopolttoaineiden tuotantoon.

Ehdotukseen näennäisten positiivisten tukimekanismia koskevien ehdotusten arvioitu nettovaikutus olisi Finnairille negatiivinen, mikä osaltaan nostaisi huomattavasti kuluja, heikentäisi kilpailukykyä ja mahdollisuuksia lisätä kestävän lentopolttoaineen käyttöä yli velvoitetason. Ehdotetut muutokset osaltaan heikentävät myös investointivarmuutta tulevaisuuden synteettisten lentopolttoaineiden tuotantoon myös Suomessa.

Finnair haluaa tuoda esille seuraavaa:

Soveltamisala

Finnair tukee vahvasti valtioneuvoston kantaa, jonka mukaan se ei tue ETS:n soveltamisalan laajentamista, edellyttää päästökaupan ja CORSIA:n mahdollisten päällekkäisyyksien poistamista ja tukee SAF-tukimekanismin irtikytkentää ETS-soveltamisalan laajentamisesta.

Finnair yhtyy tältä osin kirjelmässä esitettyihin perusteluihin. Soveltamisalan laajennus lisäisi eurooppalaisten lentoyhtiöiden ympäristökuluja entisestään, ei ratkaisisi Lähi-Idän lentoyhtiöiden saamaa kilpailuetua Kaakkois-Aasia reiteillä, vaarantaisi CORSIA:n tulevaisuuden ja altistaisi eurooppalaiset lentoyhtiöt kolmansien maiden vastatoimille.

SAF-tukimekanismi

Lentoliikenteen päästökauppa ei ole enää pelkästään ilmastopoliittinen instrumentti vaan siitä on edellisessä ETS:n muutoksessa siihen sisällytetyn SAF-tukimekanismin myötä tullut myös teollisuus- ja energiapoliittinen instrumentti. Jälkimmäinen on korostunut nykyisessä geo- ja energiapoliittisessa tilanteessa.

Vuonna 2025 Finnair osti runsas 1 miljoona päästöoikeutta (kulu n. 71 MEUR). Finnair sai SAF-tukimekanismin puitteissa SAF-ostoja vastaan vajaat 56 000 päästöoikeutta takaisin eli n. 5,5 % ostetuista päästöoikeuksista (arvoltaan vajaa 4,5 MEUR). Samaan aikaan

Finnair SAF-ostokustannukset olivat 26 MEUR. Vuonna 2026 lentoyhtiöt eivät enää saa ilmaisia päästöoikeuksia, vaan ostavat kaikki päästöoikeudet markkinoilta.

Komissio ehdottaa tukimekanismiin seuraavia muutoksia: 1) prosentuaalisen tuen heikennys SAF:in/eSAF:in ja fossiilisen kerosiinin hintaeron kattamiseksi kaikissa SAF-luokissa (ja myös verrattuna meriliikenteen tukitasoon), 2) nykyinen HEFA-menetelmällä tuotettu biopohjainen SAF ja vähähiilinen synteettinen lentopolttoaine suljettaisiin tukimekanismin piiristä 2030.

Kirjelmä tunnustaa, että lentoliikenteen SAF-tukimekanismiin esitettävät muutokset voivat heikentää kestävien lentopolttoaineiden käyttöönottoa, meri- ja lentoliikenteen polttoaineen tuotantoinvestoinnit voivat joutua eriarvoiseen asemaan ja että tukimekanismin nimellisesti kasvava kokonaismäärä (20:stä 110 miljoonaa päästöoikeuteen) ei välttämättä kompensoi yksikkökohtaisten tukitasojen laskua ja SAF:in toimitusvelvoitteen kiristymistä vuonna 2030. Finnairin näkemyksen mukaan nämä seuraukset ovat ilmeiset.

Toteutuessaan lentoyhtiöt eivät voisi käytännössä juurikaan hyödyntää tukimekanismia sen 2030-luvun alkuvuosina. Syy tähän olisi HEFA-menetelmällä tuotetun SAF:in poistaminen mekanismin piiristä ja eSAF:in vielä erittäin rajallinen saatavuus. Samaan aikaan SAF-mandaatti nousee vuonna 2030 6 %:iin, ml. 1,2 % eSAF-mandaatti (vuonna 2035 mandaatti nousee jo 20 %:iin). Ehdotus merkitsisi Finnairille vuonna 2030 n. 23 meurin tuen menetyksen nykytilanteeseen verrattuna.

eSAF:ia koskevan tukitason lasku nostaisi entisestään eSAF-investointien riskiä. Näin myös Suomeen potentiaalisesti suuntautuvien investointien osalta. Lisäksi vähähiilisen (ydinenergialla tuotetulla sähköllä tehdystä vedystä valmistetun) eSAF:in poissulkeminen tuen piiristä heikentäisi Suomen investointihoukuttavuutta.

Finnair ei näe perusteluja sille, miksi RefuelEU:ssa hyväksytyt polttoaineet eivät olisi hyväksyttyjä myös tukimekanismissa.

Finnair tukeekin kirjelmän kantaa, jonka mukaan tukitasoja ei tulisi alentaa eikä tukia poistaa ehdotetulla tavalla. Sen sijaan Finnairin näkemyksen mukaan mekanismia tulisi entisestään vahvistaa. EU-lentoyhtiöiden tilaaman arvion mukaan nykyisen tukitason ylläpitäminen edellyttää 289 miljoonan päästöoikeuden varaamista mekanismiin ehdotetulle kaudelle 2030-2040.

Finnair pitää myös tärkeänä valtioneuvoston kantaa, että mahdollistetaan jousto kestävien polttoaineiden kohdistaminen lentojen välillä (ns. suhteellisuusperiaatteesta luopuminen).

Komissio esittää tukimekanismin päästöoikeuksien korvamerkintää tukemaan toimia muiden kuin CO2-päästöjen vähentämiseksi. Finnair pitää korvamerkintää ennenaikaisena, sillä komission valmistelema metodologia ei vielä ole valmis eikä myöskään tiivistysvanoihin liittyvää tietoa ja tutkimusta ole vielä riittävästi.

Hallinnollinen taakka

Valtioneuvosto kannattaa komission ehdotusta raportoinnin yhdenmukaistamista meriliikenteessä hallinnollisen taakan vähentämiseksi (arvioitu kustannussäästöpontentiaali jopa 20 %).

Finnair näkee varsin tärkeänä, että myös lentoliikenteen osalta tunnistetut päällekkäisyydet ETS:n ja RefuelEU Aviation:in raportoinnissa poistetaan. Valtioneuvoston kanta näyttää sitovan kevennetyt menettelyt ainoastaan tavoitteeseen laajentaa päästökauppa liike- ja yksityislentoihin.

Päästökauppatulojen käyttö

Komissio esittää huutokauppatuloista 50 %:n korvamerkintää nimetyille sektoreille, ml. lentoliikenne (muut sektorit energia, teollisuus, puhdas teknologia, merenkulku). Finnair pitää varsin tärkeänä, että valtioneuvosto sitoutuisi vahvaan lentoliikenteen huutokauppatulojen korvamerkintään toimialan energiasiirtymän tukemiseksi.

Korvamerkinnällä nopeutettaisiin kestävien polttoaineiden käyttöönottoa. Samalla vahvistettaisiin kilpailukykyä sekä parannettaisiin energia- ja polttoaineomavaraisuutta ja kriisinkestävyyttä. Pitkäjänteinen kysyntäsignaali mahdollistaisi uusia tuotantoinvestointeja ja pitkäaikaisia polttoaineiden ostosopimuksia, vauhdittaisi suomalaisen vetytalouden ja uusiutuvien ja vähähiilisten synteettisten polttoaineiden arvoketjujen syntymistä Suomeen sekä loisi korkean lisäarvon vetypohjaista tuotantoa vientipotentiaaleineen.

Lisätietoja: Anna Sotaniemi, yhteiskuntasuhdepäällikkö, anna.sotaniemi@finnair.com, 040-6610903.