

Asia: VN/30314/2022

## **Arviomuistiot päästökauppadirektiivin toimeenpanosta (kiinteät laitokset, merenkulku ja lentoliikenne)**

Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Työ- ja elinkeinoministeriölle

Lausuntopyyntö 22.3.2023

Finavia Oyj:n lausunto – Arviomuistiot päästökauppadirektiivin toimeenpanosta (kiinteät laitokset, merenkulku ja lentoliikenne)

Finavia Oyj kiittää tilaisuudesta lausua lentoliikenteen päästökaupan laajentamista koskevasta arviomuistiosta (LVM 20.3.2023).

Finavia on antanut asiantuntijalausunut komission esityksestä päästökauppadirektiivin muutoksiksi (koskien lausuntoa U 58/2021 vp) myös eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle 11.10.2021 (FINAVIA 3574) sekä ympäristövaliokunnalle 21.10.2021 (FINAVIA 3574).

Finavia on ollut jäsenenä arviomuistiota valmisteleavassa työryh-mässä, mutta haluaa seuraavassa painottaa eräitä seikkoja vaiku-tusarvioinnissa.

**NOUSEVAT KUSTANNUKSET HEIKENTÄVÄT SUOMEN KAUTTA TEHTÄVÄN**

**VAIHTOMATKUSTUKSEN KILPAILUKYKYÄ**

Finavia katsoo, että päästökauppa on haittaveroja ja -maksuja parempi ratkaisu lentoliikenteen päästöjen hallinnassa ja hiilen hin-noitteluissa. Päästöoikeuksista aiheutuvien kustannusten hinnan kasvu EU:n sisäisillä lennoilla kuitenkin uhkaa erityisesti sellaisten lentoyhtiöiden kilpailukykyä, jotka tarjoavat palveluja EU:sta kol-mansiin maihin käyttämällä hubina EU:ssa sijaitsevaa lentoasemaa. Tällainen lentoyhtiö on mm. Finnair, jonka Eurooppa – Aasia -palvelun Euroopan lentovälien kustannukset kasvavat, toisin kuin yhtiöillä, joiden hub on EU:n ulkopuolella tai jotka lentävät EUsta suoraan Aasiaan.

Kilpailukyky-asia liittyy myös ehdotettuun uusiutuvan lentopolttoaineen jakelu- ja käyttövelvoitteeseen ja sen aiheuttamien lisäkustannusten epätasapainoon Euroopassa ja sen ulkopuolella keskuspaikkaansa pitävien lentoyhtiöiden välillä.

#### EU:N PÄÄTÖSTEN EI TULE UHATA LENTOLIIKENTEEN PÄÄSTÖJEN HALLINTA GLOBAALILLA TASOLLA

Direktiiviehdotus perustuu periaatteeseen, jossa päästökauppaa jatketaan ETA-lennoilla (sekä Sveitsi ja UK) ja CORSIAa sovelle-taan kolmansiin maihin tehtäviin lentoihin. Päästökaupan laajentamisesta kaikkiin ETA-alueilta lähteviin lentoihin vuodesta 2027 alkaen päätettäisiin ICAO:n yleiskokouksen 2025 jälkeen, mikäli EU ei katso CORSIA-järjestelmän toimivan riittävän tehokkaasti lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi. Mikäli erillistä päätöstä ei tehdä, päästökauppa laajenee vuoden 2027 alusta kattamaan sisäisten lentojen lisäksi kaikki ETA-alueelta lähtevät tai sinne saapuvat lennot.

Finavia pitää ehdottoman tärkeänä, että CORSIAN globaali soveltaminen ei ICAOn tasolla vesity EU:n politiikan aiheuttamien kiistojen vuoksi. Mikäli EU laajentaa päästökaupan soveltamisalaa, on todennäköistä, että se johtaa EU:n ja muiden alueiden välillä vaka-viin kauppapoliittisiin kiistoihin. Tämä voi uhata CORSIAN jatkotoimeenpanoa. Toimialan tulevaisuuden kannalta on välttämätöntä saada varmistettua, että myös muiden maaosin lentoyhtiöiden päästöjen hallinta toimii.

#### EUROOPAN LENTOLIIKENNEALAN NETTONOLLAPÄÄSTÖT EDELLYTTÄVÄT SUURIA PANOSTUKSIA

Eurooppalainen lentoliikenteen toimiala on sitoutunut nettonolla-päästöihin vuoteen 2050 mennessä. Euroopan lentoliikennetoimialan tekemä laaja raportti Euroopan lentoliikenteen nettonolla-päästöjen saavuttamisesta vuoteen 2050 julkaistiin 11.2.2021 ("Destination 2050", [www.destination2050.eu](http://www.destination2050.eu)). Samalla alan toimijat (mm. lentoasemajärjestö ACI, ilmailuteknologian valmista-jien järjestö ASD, sekä lentoyhtiöjärjestö A4E, johon kuuluvat mm. AirFranceKLM, Lufthansa, EasyJet, ja Finnair) esittävät sitoumuksensa pyrkiä tähän tavoitteeseen yhdessä hallitusten kanssa.

Maaliskuussa 2023 julkaistun raportin (<https://www.destination2050.eu/destination-2050-partners-release-the-price-of-net-zero-report>) mukaan nettonollatavoite tulee maksamaan eurooppalaiselle lentoliikennealalle yhteensä 820 miljardia euroa vuoteen 2050 mennessä. Merkittävin kustannus päästöjen vähentämisessä koskee uusiutuvan polttonesteen käyttöä. Taloudellisten ohjaustoimien (kuten päästökauppa) kustannusten lisäksi uuden lentokoneteknologian kehittäminen ja sen käyttöönotto ovat muista suurempia kustannuksia.

Arviomuistiossa on ansiokkaasti pyritty kokoamaan yhteen päästökaupan taloudellisia kustannusvaikutuksia sekä myös kuvattu CORSIA-järjestelmän tuomia kustannuksia. Täysin kattavaa kokonaisarviota ei kuitenkaan ole mahdollista tässä vaiheessa esittää Fit-for-55 -paketin lentoliikenteeseen vaikuttavien säädösten kustannusvaikutuksia, sillä mm. energiaverodirektiivin mahdollisesta muutoksesta ei ole tietoja. Lisäksi kustannuksia aiheuttaa ReFuel-Aviation -säädöksen tuoma uusiutuvan polttonesteen käyttövelvoite.

Finavian mielestä päästökaupan kustannukset tulevat osaltaan vähentämään lentoliikennealan mahdollisuuksia sijoittaa päästöjen vähentämisen lopullisesti ratkaisevan uuden teknologian (sähkö- ja vetyvoimaiset lentokoneet) käyttöönottoon. Uusiutuvan polttoaineen käytöstä saatavat hyvitykset päästökaupassa ovat päästökaupan kokonaiskustannuksiin nähden vähäiset. Päästökaupan huutokauppatuloja tulisi korostetusti ohjata uusiutuvan polttonesteen käytön tukemiseen suoralla lentoyhtiöitä koskevalla mekanismilla. Komission esittämään veroon fossiiliselle lentopolttoaineelle tulee Suomen ottaa selkeä kielteinen kanta.

Lisätietoja Finaviassa antaa kestävä kehityksen johtaja Mikko Viinikainen, puhelin 020 708 2276, [mikko.viinikainen@finavia.fi](mailto:mikko.viinikainen@finavia.fi).

FINAVIA OYJ

Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus

Mikko Viinikainen

johtaja, kestävä kehitys

Viinikainen Mikko

Finavia Oyj - Mikko Viinikainen, kestävän kehityksen johtaja, Finavia Oyj