

Asia: VN/30314/2022

Arviomuistiot päästökauppadirektiivin toimeenpanosta (kiinteät laitokset, merenkulku ja lentoliikenne)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Finnair kiittää mahdollisuudesta lausua lentoliikenteen päästökaupan muuttamista koskevasta arviomuistiosta. Finnair on ollut jäsenenä muistiota valmistelevassa työryhmässä eikä sillä ole sinällään huomautettavaa muistioon muutoin kuin uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön tukimekanismin osalta. Mekanismin yksityiskohdista ei vielä ole sovittu, eikä Finnairin näkemyksen mukaan mekanismin vaikutuksia pysty tällä hetkellä uskottavasti arvioimaan.

Finnair haluaa lisäksi tuoda esille seuraavaa:

Muistiossa tuodaan esille, että ETS:n muuttamisesta Suomen hallinnoimille ilma-alusten käyttäjille koituvat kustannukset koskevat pääosin Finnairia. Muistiossa esitetyt arviot taloudellisten kustannusten suuruudesta ovat oikeansuuntaiset. Finnair haluaa korostaa muistiossa esille tuotua arviota sitä, että lisäkustannukset ovat erityisen huomattavat ottaen huomioon Finnairin tuloksentekokyky ja että lisäkustannukset tulevat hidastamaan Finnairin paluuta kannattavaksi lentoyhtiöksi ja heikentämään kilpailukykyä sekä mahdollisuuksia investoida vihreään siirtymään todellisten päästöjen vähentämiseksi. Lisäksi Suomen saavutettavuus vaarantuu erityisesti jo lähtökohtaisesti heikosti kannattavien reittien osalta.

Huutokauppatulojen käyttö

Suomen valtion saamat huutokauppatulot lentoliikenteen päästökaupasta oli vuonna 2022 n. kuusi MEUR. Tulojen merkittävä nousu aikaisempiin vuosiin verrattuna ei selity niinkään lentoliikenteen kasvulla vaan merkittävästi nousseella päästöoikeuden hinnalla. Tulot tulevat huomattavasti

kasvamaan päästöoikeuksien ilmaisjaosta luovuttaessa. Muistiossa arvioidaan tulojen voivan vuonna 2026 olla jo 45 MEUR.

Euroopassa jo neljä lentoasemaa myöntää tukea fossiilisen ja uusiutuvan lentopolttoaineen hintaeron kattamiseksi. Uusiutuva polttoaine on edelleen 3-5 kertaa fossiilista kalliimpi. Finnairin on pystyttävä lieventämään Fit for 55 -paketin kokonaiskuluja ja investoimaan todellisia päästöjä vähentäviin toimiin. Ottaen huomioon Suomen maantieteellinen sijainti Euroopan reuna-alueella ja siten pitkät lentomatkat Euroopan sisällä, ja jotta Finnair pystyy kestävästi tavoittelemaan todellisten päästöjen voimakasta vähentämistä, Suomen tulee suunnata lentoliikenteen päästökaupan huutokauppatulot toimialan vihreään siirtymään esim. polttoaineiden hintaeroa tukemalla.

ETS:n soveltamisala

Muistioissa arvioidaan taloudellisia vaikutuksia ETS:n mahdollisesta soveltamisalan laajentamisesta EU:sta lähteviin lentoihin tai jopa EU:hun saapuviin lentoihin. Finnair vastustaa ETS:n soveltamisalan laajentamista ja pitää tärkeänä, että Suomi ryhtyy etupainotteisesti vaikuttamistyöhön sen varmistamiseksi, että ETS pysyy jatkossakin vain EU:n ja ETA-alueen sisäisenä työkaluna kulujen kohtuuttomaan kasvuun, kilpailukykyyn ja kansainväliseen politiikkaan liittyvien näkökohtien takia.

Finnair yhtyy ETS:n muuttamista koskevassa U-kirjeessä (58/2021 vp) esitettyyn valtioneuvoston kantaan, jonka mukaan 'valtioneuvosto korostaa, että globaalin ilmastovaikuttavuuden näkökulmasta olisi erityisen tärkeää, että EU pyrkii rakentavassa kansainvälisessä yhteistyössä ICAO:ssa edistämään niin CORSIA:n, kuin myös muiden lentoliikenteen ilmastotoimien, kunnianhimon tason nostoa. Näin voitaisiin merkittävästi vaikuttaa siihen, että kansainvälinen lentoliikenne tukee Pariisin ilmastopimuksen tavoitteiden saavuttamista. Globaalit ratkaisut myös ehkäisevät tehokkaimmin toimialan kilpailun vääristymistä ja siitä mahdollisesti seuraavia ei-toivottuja ilmasto- ja talousvaikutuksia.'

Päästökaupan soveltamisalan laajentaminen vääristäisi kilpailua ja heikentäisi EU-maiden yhtiöiden kilpailukykyä mm. ohjaamalla kaukoliikenteen matkustajavirtoja ETA-alueen ulkopuolisten hubien kautta matkustajien kulujen minimoimiseksi. On lisäksi helposti nähtävissä, että palaaminen ETS:n alkuperäiseen täyteen soveltamisalaan johtaisi vastaaviin kansainvälisiin vastakkainasetteluihin ja negatiivisiin seurauksiin, jotka vain vuosi direktiivin voimaantulon jälkeen johtivat soveltamisalan rajaamiseen ETA-alueen sisäiseksi.

Fit for 55-paketin kokonaisarvio

Valtioneuvoston fit for 55-lainsäädäntöpakettiin liittyvissä U-kirjeissä 'Valtioneuvosto korostaa, että on tärkeää tarkastella ehdotuksen vaikutuksia laajasti yhdessä muiden lentoliikenteen päästöihin ja toimialan kustannuksiin vaikuttavien aloitteiden kanssa' (50/2021 vp, RefueEU Aviation ja 56/2021 vp, energiaverodirektiivi) ja 'selkeän kokonaiskuvan muodostamisen kautta voidaan välttää toimialaan kohdistuvien vaikutusten hallitsematon kumuloituminen'. (50/2021 vp).

Lentoliikennettä keskeisesti koskevasta kolmesta lainsäädäntöehdotuksesta ETS:n muuttaminen on saatu päätökseen ja uusiutuvien polttoaineiden käyttövelvoitetta koskevan RefueEU Aviation - ehdotuksen neuvottelut ovat niin pitkällä, että taloudellisten vaikutusten arviointi on jo varsin täsmentynyt. Ainoastaan neuvottelut energiaverodirektiivin muuttamista (ml. mahdollinen vero fossiiliselle lentopolttoaineelle) ovat kesken. Muistiossa kuitenkin viitataan arvioon, jonka mukaan veron vaikutus siirtymäkauden jälkeen 2033 voisi Suomen lentoliikenteelle olla vuosittain 160 MEUR. Muistio ei sisällä arviota uusituvan polttoaineen käytön kustannuksista. Pelkästään ETS:n ja veron tuoma lisäkulu vaihtelisi ETS:n soveltamisalan laajuudesta ja liikenteen kasvuskenaariosta riippuen runsaan 200 MEUR:in ja vajaan 500 MEUR:in välillä vuosittain. Finnairin näkemyksen mukaan kyse on valtioneuvoston mainitsemasta vaikutusten hallitsemattomasta kumuloitumisesta ja valtioneuvoston tulisi ottaa yksiselitteisen negatiivinen kanta komission esittämään veroon fossiiliselle lentopolttoaineelle.

Sotaniemi Anna
Finnair Oyj