

Asia: VN/22627/2023

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ilmailulain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Finnair kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä. Lentoliikennetoimialalle EU:n tehokas sisämarkkina ja tasapuoliset toimintaedellytykset ovat toimialan korostuneen kilpaillun luonteen takia keskeisiä ja kansainvälisen kilpailukyvyn perusta. Lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen yhtenä tavoitteena on luoda unioniin harmonisoitu uusiutuvia polttoaineita (SAF) koskeva lainsäädäntö ja markkina kansallisten mandaattien sijaan.

Polttoaineita koskevan asetuksen ja jakeluinfra-asetuksen osalta Finnairilla ei itse pykäläteksteihin ole lausuttavaa yksittäistä seuraamusmaksuihin liittyvää ehdotusta lukuun ottamatta. Yhtiö haluaa tuoda esille seuraavia seikkoja, jotka ovat tärkeitä tasapuolisten toimintaedellytysten näkökulmasta, ja jotka Finnairin näkemyksen mukaan tulee huomioida ministeriöissä ja toimivaltaisissa viranomaisissa lainsäädännön tulkinnassa ja toimeenpanossa niin kansallisella kuin viranomaisyhteistyössä EU:n tasolla.

Ilmailulaki ja asetus lentoliikenteen kestävästä polttoaineista

Joustomekanismi

Kuten luonnoksessa todetaan joustomekanismi mahdollistaa poikkeamisen polttoaineen lentoasemakohtaista toimittamista koskevista vähimmäisosuuksista vuoden 2034 loppuun asti. Mekanismi mahdollistaa sen, että siirtymäkautena uusiutuvaa polttoainetta voidaan toimittaa vain muutamille asetuksen soveltamisalaan kuuluville EU:n lentoasemille edellyttäen, että vähimmäisvelvoitteen täyttäminen toteutuu unionitasolla. Jäsenmaa- tai lentoasemakohtaista

velvoitetta ei siten siirtymäkaudella ole. Komissio on vahvistanut tämän ja painottanut sitä, että lentoyhtiöiden tulee voida sopia SAF:in toimittamisesta erikseen.

Asetukseen sovelletaan RED:in sisältämää määritelmää polttoaineen toimittajasta. Sitten on tullut ilmi, että muutamat polttoaineen toimittajat tulkitsevat toimittajan määritelmästä johtuvan, että SAF:in vähimmäistoimittamisvelvoite olisi jäsenmaakohtainen siten, että SAAF:ina tulee toimittaa vähintään yhdelle jäsenmaan soveltamisalaan kuuluvalla lentoasemalla. Tämä tulkinta on vastoin joustomekanismin tavoitetta ja tarkoitusta ja tekisi mekanismin hyödyttömäksi.

Komissio on todennut toimittajaa koskevan tulkinnan olevan jäsenmaiden viranomaisen vastuulla. Finnair pitää varsin tärkeänä, että Suomen toimivaltaisten viranomaisten toimittajan määritelmää koskeva tulkinta mahdollistaa joustomekanismin hyödyntämisen ottaen huomioon myös asetuksen ensisijaisuus direktiiviin nähden. Lisäksi Finnairin pitää ensiarvoisena, että Suomen toimivaltaiset viranomaiset edistävät jäsenmaiden yhdenmukaista joustomekanismin mahdollistavaa tulkintaa, jotta eriävät tulkinnat eivät johda kilpailun vääristymään ja vinoumaan tasapuolisissa toimintaedellytyksissä. Asetuksen yhtenä keskeisenä tavoitteena on lainsäädännön harmonisointi sisämarkkinaa sotkevien seurausten välttämiseksi.

Seuraamusmaksut

Finnair tiedostaa, ettei yhdenmukaisista seuraamusmaksuista ole mahdollista sopia unionin tasolla. Kuten joustomekanismin osalta Finnair pitää tärkeänä, että jäsenmaat pyrkisivät mahdollisimman pitkälle harmonisoimaan laskentaperusteet, jotta seuraamukset olisivat lentoyhtiöille mahdollisimman yhdenmukaiset.

Finnair pitää johdonmukaisena, että ilmailulain 151 d §:ssä käytettäisiin vastaavaa sanamuotona ('on käytettävä') kuin jakeluvelvoitelain 11 c §:ää koskevassa ehdotuksessa seuraamusmaksuista kertyneiden tulojen käyttökohteeseen viitattaessa. Kummassakin pykälässä viitataan samaan asetuksen artiklaan ja sen kohtaan, johon on kirjattu lainsäätäjien tahtotila tulojen käyttämiseksi SAF:in tutkimus- ja innovaatiohankkeisiin, tuotannon lisäämiseen ja SAF:in ja fossiilisen lentopolttoaineen hintaeron kaventamiseen.

Lentoasemia koskeva soveltamisala

Asetuksen mukaan jäsenmaat voivat lisätä pienempiä lentoasemia soveltamisalan piiriin. Finnair yhtyy täysin esityksen perusteluissa todettuun, jonka mukaan soveltamisalan laajentaminen Suomessa tarkoittaisi velvoitteiden asettamista verrattain pienille lentoasemille, mikä voisi lisätä

kustannuksia ja siten vääristää kilpailuasetelmaa. On mahdollista, että lähivuosina erityisesti Rovaniemen, mutta myös Oulun lentoasema voivat tulla soveltamisalan piiriin.

Soveltamisalan laajentaminen ei ainoastaan merkitsisi SAF:in toimittamista näille kentille vaan myös yleistä tankkaamisvelvoitetta ko. lentoasemilla asetuksen 5 artiklan mukaisesti. Yleistä tankkausvelvoitetta sovelletaan asetuksen joustomekanismista huolimatta. Kummankin em. lentoaseman polttoaineen varastointikapasiteetti on varsin rajoittunut. Finnair ei nykyisellään säännönmukaisesti tankkaa polttoainetta maakuntakentillä. Mikäli jouduttaisiin siirtymään, edellyttänee se päivittäisiä säiliöautokuljetuksia Kemin tai Luulajan satamista. Tämä ei ainoastaan lisää polttoaineen toimitusepävarmuutta, vaan nostaa kustannuksia ja lisää lentämisen elinkaaripäästöjä.

55-valmiuspaketti

Ehdotetut lakimuutokset ovat osa 55-valmiuspakettiin kuuluvien lainsäädäntöehdotusten toimeenpanoa. Lentoliikenteen osalta paketin keskeiset ehdotukset ovat tulleet voimaan energiaverodirektiiviä lukuun ottamatta, jota koskevat neuvottelut ovat edelleen kesken.

Ehdotuksen perustelujen mukaan Orpon hallitus edistää EU-tasolla aktiivista ja ennakkoiden sellaista vaikuttavaa ja kustannustehokasta ilmasto- ja teollisuuspolitiikkaa, joka on Suomen kansalaisten, kestävän kasvun ja kilpailuedun kannalta järkevää. Hallitusohjelmassa painotetaan kustannustehokkaita päästövähennystoimia. Lisäksi perusteluissa tuodaan esille, että Orpon hallituksen ohjelmassa korostetaan tehokkaita ja kustannuksia lisäämättömiä päästövähennystoimia.

Hallitusohjelman painotukset huomioiden, Finnair pitää tärkeänä, että hallitus ottaa energiaverodirektiiviä koskevissa, Belgian puheenjohtajan johdolla käytävissä neuvotteluissa kielteisen kannan ehdotettuun energiaverodirektiivin muuttamista koskevaan ehdotukseen sisältyvään lentopolttoaineita koskevaan veroon. Ehdotetun veron liki 100 MEURin vuosittainen lisäkulu ei vähennä päästöjä ja on pois puhtaan siirtymän investoinneista. Puhumattakaan vaikutuksesta eurooppalaisen lentoliikenteen ja Finnairin kannattavuuteen ja kilpailukykyyn.

Yhtälailla Finnair pitää tärkeänä, että lentoliikenteen päästökaupasta valtiolle kertyvät tulot käytetään päästökauppalaan (1270/2023) 45 §:n ja lain IV liitteen mukaisesti uusiutuvan lentopolttoaineen käytön edistämiseen.

Jakeluinfra-asetus

Jakeluinfra-asetus velvoittaa TEN-T kattavan ja ydinverkon lentoasemien pitäjät sähkönsyöttöön lentokoneiden matkustajasiltapaikoilla viimeistään 31.12.2024. Suomen lentoasemilla sähköä on tarjolla paikalla oleviin lentokoneisiin kaikilla matkustajasilloilla varustetuilla konepaikoilla. Matkustajasilloja on Helsinki-Vantaan, Oulun ja Rovaniemen lentoasemilla. Näillä konepaikoilla on integroidut maavirtajärjestelmät eli niissä on tarjolla maasähköä suoraan sähköverkosta. Siten jakeluinfra-asetuksen velvoite varmistaa sähkönsyöttö lentokoneiden matkustajasiltapaikoilla täytyy jo nykytilanteessa, eikä Finnairilla ole tähän huomioita.

Jakeluinfra-asetus velvoittaa lisäksi sähkönsyöttöön paikallaan oleviin lentokoneisiin lentokoneiden ulkoseisontapaikoilla viimeistään 31.12.2029. Ilman matkustajasiltaa olevia lentokoneiden ulkoseisontapaikkoja on Suomessa kaikilla lentoasemilla. Ulkoseisontapaikkoja koskevasta veloitteesta voidaan kansallisesti poiketa lentoasemilla, joilla on ollut kolmen viimeisen vuoden keskiarvona alle 10 000 kaupallista lento-operaatiota vuodessa. Finnair yhtyy kansallisen jakeluinfraohjelman arvioon vuodelta 2017, jonka mukaan kaikkein pienimmille lentoasemille ei ole taloudellisia perusteita asentaa kiinteitä maavirtajärjestelmiä ja pitää tärkeänä, että Suomi hyödyntää hallituksen esityksen mukaisesti täysimääräisesti jakelu-infra-asetuksen mahdollistaman kansallisen liikkumavaran lentoasemien ulkoseisontapaikkojen sähköntoimittamisvaatimusten osalta.

Lisäksi Finnair pitää tärkeänä ennakkovarautumista lentoasemilla erityisesti SAF:en ja sähköpolttoaineiden sekä vihreän vedyn jakelua koskevaan infrastruktuuriin sekä ennakko vaikuttamista jakeluinfra-asetuksen veloitteiden laajennuksiin mahdollisen uudelleentarkastelun yhteydessä. Myös aktiivisuus EU-rahoituksen saamiseksi TEN-T verkoston lentoasemille jakeluinfraan liittyviin tulevaisuusinvestointeihin on tärkeää puhtaan siirtymän edistämiseksi ja Suomen lentoliikenteen kilpailukyvyn kannalta.

Sotaniemi Anna
Finnair Oyj