

Asia: VN/22627/2023

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

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Esityksen pääasiallisena tavoitteena on täsmentää ja täydentää kansallisella sääntelyllä tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseksi kestäväälle lentoliikenteelle annettua EU:n asetusta (asetus lentoliikenteen kestäväistä polttoaineista). Lisäksi esityksellä täsmennetään ja täydennetään niin sanotun AFIR-asetuksen sähkönsyöttöä paikallaan oleviin ilma-aluksiin koskevaa sääntelyä.

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

1. Finnairin kilpailukyvyn turvaaminen

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

Ilman vahvaa Finnairia ja sen kattavaa ulkomaanreittiverkostoa Suomen matkailuelinkeinolla ei ole toimintaedellytyksiä. 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.

2. Asetus lentoliikenteen kestäväistä polttoaineista ja kansallinen sääntely

2.1 Joustomekanismi kestävien polttoaineiden toimittamisessa

Asetuksen joustomekanismi mahdollistaa kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksia koskevasta velvoitteesta poikkeamisen siirtymäkauden eli vuoden 2034 loppuun asti siten, että lentopolttoaineen toimittaja voi toimittaa lentopolttoaineiden vähimmäisosuudet painotettuna keskiarvona kaikesta unionin lentoasemilla toimittamastaan lentopolttoaineesta. Siirtymäkauden aikana kestävien polttoaineiden osuus EU:n alueelle toimitetusta lentopolttoaineesta on vuodesta 2025 alkaen kaksi prosenttia ja se nousee kuuteen prosenttiin vuonna 2030.

Joustomekanismi mahdollistaa, että lentoyhtiöt ja polttoainetoimittajat voivat neuvotella missä EU:n alueella vaihtoehtoista polttoainetta SAFia tankataan, kunhan vähimmäisvelvoite täyttyy unionin tasolla. Jäsenmaa- tai lentoasemakohtaista velvoitetta ei siirtymäkaudella ole. Komissio on vahvistanut tämän ja painottanut sitä, että lentoyhtiöiden tulee voida sopia SAFin toimittamisesta polttoaineyhtiöiden kanssa erikseen.

Finnair on todennut lausunnossaan, että asetukseen sovelletaan RED:in sisältämää määritelmää polttoaineen toimittajasta. Sitten on tullut ilmi, että muutamat polttoaineen toimittajat tulkitsevat toimittajan määritelmästä johtuvan, että SAFin vähimmäistoimittamisvelvoite olisi jäsenmaakohtainen siten, että SAFia tulee siirtymäkaudenkin aikana toimittaa vähintään yhdelle jäsenvaltion soveltamisalaan kuuluvalla lentoasemalla. Finnair katsoo, että tämä tulkinta on vastoin joustomekanismin tavoitetta ja tarkoitusta ja tekisi mekanismin lentoyhtiön kannalta hyödyttömäksi. MaRa yhtyy Finnairin näkemykseen.

MaRa pitää erittäin tärkeänä, että Suomi ja sen toimivaltaiset viranomaiset varmistavat ja edistävät myös EU-tasolla, että polttoainetoimittajan määritelmää tulkitaan niin, että joustomekanismia voidaan hyödyntää asetuksen tarkoittamalla tavalla. Finnairin kilpailukyvyyn turvaaminen edellyttää, että lentoyhtiöt voivat EU:n sisämarkkinoilla neuvotella vapaasti polttoainetoimittajien kanssa SAFin ostoehdoista ja missä sitä tankataan. Jäsenvaltiokohtainen toimitusvelvollisuus veisi lentoyhtiöiltä mahdollisuuden kilpailuttaa polttoainetoimittajia, mikä nostaisi lentokerosiinia huomattavasti kalliimman SAFin hintaa entisestään.

2.2 SAF-hankintatuki Helsinki-Vantaan lentokentälle

Lentoliikenteen päästökauppaa koskevassa hallituksen esityksessä on arvioitu, että lentoliikenteen päästöoikeuksien ilmaisjaon päättyessä vuonna 2026 Suomi saa lentoliikenteen päästökaupasta huutokauppatuloja noin 45 miljoona euroa vuodessa.

MaRa pitää erittäin tärkeänä, että lentoliikenteen päästökaupasta kertyvät huutokauppatulot Suomessa käytetään lentoliikenteen vihreän siirtymän tukemiseen esimerkiksi niin, että Helsinki-Vantaalla tankattavan lentokerosiinin ja siihen sekoitettavan biopolttoaineen (SAF) välistä hintaeroa pienennettäisiin antamalla tukea biopolttoaineen kustannuksiin. SAF hankintatuki on käytössä jo (tai ainakin niitä suunnitellaan) monelle EU:n lentokentälle.

Jos Suomeen saataisiin luotua SAF-hankintatuki, se loisi edellytykset SAFin tankkausmahdollisuuden syntymiselle Helsinki-Vantaan lentokentälle jo joustomekanismin aikana. SAFin hankintatuki otettaisiin huomioon, kun lentoyhtiöt ja polttoainetoimittajat neuvottelisivat missä EU:n alueella lentoyhtiöt SAFia tankkaavat. SAFin tankkausmahdollisuus Helsinki-Vantaan lentokentällä parantaisi lentoaseman kilpailukykyä ja houkuttelisi sinne lisää kansainvälisiä lentoja. Tämä parantaisi myös Suomen kansainvälistä saavutettavuutta.

2.3 Asetuksen soveltamisalaa ei tule laajentaa kansallisesti

Vaihtoehtoisten polttoaineiden asetuksen soveltamisalaan kuuluu lentoasemat, joiden matkustajamäärä on yli 800 000 matkustajaa vuodessa tai jolla rahtiliikennettä on yli 100 000 tonnia. Suomessa asetuksen soveltamisalaan kuuluu Helsinki-Vantaan lentokenttä.

Hallituksen esitysluonnoksessa ei esitetä kansallista laajennusta. Perusteluissa todetaan, että Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan hallitus edistää EU-tasolla aktiivisesti ja ennakoiden sellaista vaikuttavaa ja kustannustehokasta ilmasto- ja teollisuuspolitiikkaa, joka on Suomen kansalaisten, kestävän kasvun ja kilpailuedun kannalta järkevää. Hallitusohjelmassa lisäksi painotetaan kustannustehokkaita päästövähennystoimia. Suomessa sovellusalan laajentaminen tarkoittaisi velvoitteiden asettamista verrattain pienille lentokentille, mikä voisi lisätä kustannuksia ja siten vääristää kilpailuasetelmaa. Lisäksi lentoliikennemäärien palautuessa pandemiaa edeltäneelle tasolle on mahdollista, että lentokentistä Oulu ja Rovaniemi tulevat soveltamisalan piiriin.

Asetuksen soveltamisalan laajentaminen johtaisi siihen, että kansallisen laajennuksen piiriin kuuluvalla lentokentällä olisi voimassa asetuksen 5 artiklan tankkausvelvoite joustomekanismista huolimatta. Esimerkiksi Finnair ei nykyisellään säännönmukaisesti tankkaa maakuntakentillä. Esimerkiksi Oulussa ja Rovaniemellä polttoaineen varastointikapasiteetti on varsin rajoittunut. Jos nämä kentät olisivat soveltamisalan piirissä se lisäisi huomattavasti päivittäisiä säiliöautokuljetuksia Kemin tai Luulajan satamista. Laajennus lisäisi polttoaineiden toimitusepävarmuutta ja Suomen lentoasemille laskeutuvien kotimaisten ja ulkomaisten lentoyhtiöiden polttoainekustannuksia.

MaRa kannattaa, että asetuksen soveltamisalaa ei laajenneta kansallisesti.

3. Jakeluinfra-asetus

Jäsenvaltioiden on asetuksen 12 artiklan 1 kohdan mukaan varmistettava ilma-aluksille mahdollisuus käyttää pysäköitynä ollessaan maasähköä kaikilla TEN-T-verkon lentoasemiensa matkustajasiltapaikoilla vuoteen 2025 mennessä ja ulkoseisontapaikoilla vuoteen 2030 mennessä. Ulkoseisonta-paikkoja koskevasta velvoitteesta voidaan kansallisesti poiketa lentoasemilla, joilla on ollut kolmen viimeisen vuoden keskiarvona alle 10 000 kaupallista lento-operaatiota vuodessa.

Suomen lentoasemilla sähköä on tarjolla paikalla oleviin lentokoneisiin kaikilla matkustajasilloilla varustetuilla konepaikoilla. Matkustajasiltoja on Helsinki-Vantaan, Oulun ja Rovaniemen lentoasemilla. Näillä konepaikoilla on integroidut maavirtajärjestelmät eli niissä on tarjolla maasähköä suoraan sähköverkosta. Jakeluinfra-asetuksen velvoite varmistaa sähkönsyöttö lentokoneiden matkustajasiltapaikoilla täyttyä jo nykytilanteessa.

Kansallisessa jakeluinfraohjelmassa (2017) on arvioitu, että kaikkein pienimmille lentoasemille ei ole taloudellisia perusteita asentaa kiinteitä maavirtajärjestelmiä.

Ilman matkustajasiltaa olevia lentokoneiden seisontapaikkoja on kaikilla TEN-T-verkon lentoasemilla. Näillä seisontapaikoilla ei ole kiinteää maasähkönsyöttöä, vaan sähkö tarjotaan liikuteltavista maavirtalaitteista. Finavian lentoasemilla verkkovirtaan kytkettyjä liikuteltavia maavirtalaitteita riittää normaalitilanteessa arviolta 80–90 prosentille seisontapaikoista. Lisäksi käytettävissä on dieselgeneraattoreita noin 50 prosentille seisontapaikoista. Finavian pitämillä lentoasemilla käytetään ilma-aluksen omia apuvoimalaitteita seisonnassa erityisesti talven matkailusesonkien ja ruuhkahuippujen aikana, kun liikuteltavia sähkönsyöttölaitteita ei riitä kaikille lentokoneille tai kun kylmyys vaatii apuvoimalaitteen käyttöä.

Finavian lentoasemilla ei siis nykytilassa riitä ulkoista sähkönsyöttöä kaikille paikallaan oleville ilma-aluksille kaikkina aikoina.

Esityksessä ehdotetaan, että Suomi hyödyntäisi asetuksen 12 artiklan 2 kohdan mahdollistaman kansallisen liikkumavaran eikä sähköä siten tarvitsisi toimittaa, jos kyseessä on ulkoseisontapaikka sellaisella TEN-T-asetuksen liitteessä II mainitulla lentoasemalla, jolla on ollut kolmen viime vuoden keskiarvona alle 10 000 kaupallista lento-operaatiota vuodessa. MaRa kannattaa kansallisen poikkeuksen käyttöönottoa.

Suomen lentoasemilla on tärkeää tarkoituksenmukaisella tavalla ennakkovarautua erityisesti SAFin, sähköpolttoaineiden ja vedyn jakelua koskevaan infrastruktuuriin. Finavia kertoi maaliskuussa 2024 liittyneensä Suomen vetyklusteriin, jonka tavoitteena on valmistautua vedyn käyttöön ja siihen

tarvittavaan infrastruktuuriin lentoaseman oman kaluston ja lento-asemalla toimivien lentoyhtiöiden ja yritysten tarpeita ajatellen. Aktiivisuus EU-rahoituksen saamiseksi TEN-T verkoston lentoasemille jakeluinfraan liittyviin tulevaisuusinvestointeihin on tärkeää lentoliikenteen vaihtoehtojen käyttövoimien edistämiseksi ja Suomen lentoliikenteen kilpailukykyyn kannalta.

4. Energiaverodirektiivistä

Lentoliikennettä koskevat 55-valmiuspaketin ehdotukset ovat tulleet voimaan energiaverodirektiiviä lukuun ottamatta, jonka osalta neuvottelut ovat edelleen kesken.

MaRa pitää erittäin tärkeänä, että Suomi ottaa kielteisen kannan ehdotukseen kansainvälisessä lentoliikenteessä käytettävän polttoaineen verottamisesta.

Finnairille syntyy jo nyt merkittäviä kustannuksia ETA-alueen lentoliikenteen päästökaupasta ja vaihtoehtojen polttoaineiden käyttöä koskevista velvoitteista. Finnairin kustannuksia ei voi näiden päätösten lisätä kansainvälisessä lentoliikenteessä käytettävän polttoaineen verottamisella. Ehdotetusta verosta aiheutuisi Finnairille liki 100 miljoonan euron lisäkulu.

Kunnioittavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Timo Lappi

toimitusjohtaja

Kai Massa

lakimies

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelu-alojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyhtiöitä, 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 7 700 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.

Massa Kai
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry