

hE 80/2024 vp - Hallituksen esitys laiksi ilmailulain muuttamisesta ja siihen liittyviksi aleiksi

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle 11.9.2024

Finnair kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä, jolla laitetaan täytäntöön RefuelEU- ja jakeluinfra-asetuksen kansallista lainsäädäntöä edellyttävät säädökset.

Polttoaineen toimittajan määritelmä

Lausunnolla olleeseen jakeluvelvoitelain muuttamista koskevan esityksen 2 §:ään on lisätty uusi polttoaineen toimittajan määritelmää koskeva 16) -kohta. Polttoaineen toimittaja on se, jolla on polttoaineen omistusoikeus ennen kuin se luovutetaan lentoasemalla lentokoneeseen.

Polttoaineen toimittajan määritelmällä on keskeinen merkitys RefuelEU-asetuksen soveltamisessa 10 vuoden siirtymä kautena, jolloin lentoasemakohtaisesta uusiutuvan polttoaineen (SAF) toimitusvelvoitteesta poiketen voidaan soveltaa ns. joustomekanismeja.

Kuten esityksen perusteluissa todetaan, joustomekanismi mahdollistaa poikkeamisen polttoaineen lentoasemakohtaisesta toimittamisesta koskevista vähimmäisosuuksista vuoden 2034 loppuun asti. Mekanismi mahdollistaa sen, että siirtymä kautena SAF:ia voidaan toimittaa vain muutamille asetuksen soveltamisalaan kuuluville EU:n lentoasemille edellyttäen, että 2 %:n toimitusvelvoitteen täyttäminen toteutuu unionitasolla. Jäsenmaa- tai lentoasemakohtaisesta velvoitteesta ei siten siirtymä kaudella ole. Komissio on todennut toimittajaa koskevan tulkinnan olevan jäsenmaiden viranomaisen vastuulla.

Esitys ei Finnairin tulkinnan mukaan mahdollista joustomekanismin hyödyntämistä vaan toimeenpanee asetusta sen perusmuodossa. Tämä syystä, että toimittaja määritellään esityksessä lentoasemakohtaisesti. Esitys jättää huomioitta joustomekanismin antaman mahdollisuuden täyttää velvoite unionitasolla.

Esitys vaikeuttaa lentoyhtiöiden neuvotteluasemaa, hankaloittaa polttoainehankintojen optimointia eikä edistä markkinaehtoisen SAF-markkinan syntymistä. SAF on tällä hetkellä 2-4 kertaa kalliimpi kuin fossiilinen kerosiini ja sen hintaan vaikuttaa mm. toimitusketjut, lentoasemakohtaiset tuet, lentoaseman koko ja sijainti. Suomen syrjäinen sijainti, keskittynyt polttoainemarkkina kuten myös kansallinen polttoaineen velvoitevarastointi vaikuttaa myös SAF:in hintaa korottavasti verrattuna keskeisiin Euroopan markkinoihin.

Tällä hetkellä asetuksen soveltamisalan piiriin Suomessa kuuluu ainoastaan Helsinki-Vantaan lentoasema, jolla matkustajamäärä on yli 800 000 raja-arvon. Ennusteiden mukaan Rovaniemen lentoasema voi kahden seuraavan vuoden aikana tulla asetuksen soveltamisalan piiriin. Oulun lentoaseman kohdalla matkustajamäärien ylittäminen kestää pitempään.

Lentoasemien tuleminen RefuelEU-asetuksen soveltamisalan piiriin ei ainoastaan merkitsisi SAF:in toimittamisvelvollisuutta näille kentille vaan myös yleistä tankkaamisvelvoitetta ko. lentoasemilla asetuksen 5 artiklan mukaisesti. Yleistä tankkausvelvoitetta sovelletaan asetuksen joustomekanismista huolimatta.

Kummankin lentoaseman polttoaineen varastointikapasiteetti on nykyisellään varsin rajoittunut. Finnair ei nykyisellään säännönmukaisesti tankkaa polttoainetta maakuntakentillä polttoaineen korkean hinnan takia. Tankkausvelvoite Rovaniemen ja/tai Oulun lentoasemilla edellyttäisi lisääntyviä säiliöautokuljetuksia Kemistä tai Luulajasta. Tämä ei ainoastaan heikentäisi polttoaineen toimitusvarmuutta, vaan nostaisi lentotoiminnan kustannuksia ja lisäisi lentämisen elinkaaripäästöjä. Ilman joustomekanismia SAF:in tankkaaminen nostaisi lentotoiminnan kustannuksia entisestään. Toki lentoyhtiöt voisivat huomioida SAF:in tankkauksen näiltä asemilta päästökaupparaportoinnissaan.

Seuraamusmaksu

Ilmailulakia koskevan ehdotuksen 151 d § sisältää Traficomille velvoitteen julkaista RefuelEU -asetuksen 12 artiklan 10 kohdan mukainen seuraamusmaksutulojen käyttämistä koskeva kertomus. Finnair pitää valitettavana, että esityksestä on poistettu lausunnolla olleen luonnoksen sisältämä tahtotila suunnata tulojen käyttö SAF:in edistämiseen. Samaisen RefuelEU-asetuksen 12 artiklan 10 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on pyrittävä varmistamaan, että sakkojen tuottamat tulot tai näitä tuloja vastaava rahallinen arvo käytetään tukemaan SAF-alan tutkimus- ja innovointihankkeita, tuotantoa tai SAF:in ja perinteisten lentopolttoaineiden välisten hintaerojen kaventamisen mahdollistavia menetelmiä. Myös jakeluvelvoitelain muuttamista koskeva lausunnolla ollut luonnos sisälsi vastaavan - ilmailulakiluonnosta tosin selvemmän - velvoitteen käyttää tulot asetuksen määrittelemiin tarkoituksiin. Myös jakeluvelvoitelain muutosta koskevasta esityksestä velvoite on nyt poistettu.

Finnair on johdonmukaisesti tuonut esille, että lentoliikenteen päästökauppatuloja tulee jatkossa käyttää lentoliikenteen energiasiirtymän ja SAF:in käytön edistämiseen esim. SAF:in hankintatuen muodossa. Yhtä kaikki Finnair näkee, että RefuelEU -asetuksen mukaisesti myös tulot seuraamusmaksuista tulee kierrättää RefuelEU-asetuksen hengen mukaisesti SAF:n käytön edistämiseen ottaen huomioon, että hyvin todennäköisesti toimittajille määrättävät seuraamusmaksut siirtyvät lentoyhtiöiden kustannettavaksi korkeampina polttoaineen hintoina.

Sähkönsyöttö paikallaan olevaan ilma-alukseen

Suomen lentoasemilla sähköä on tarjolla paikalla oleviin lentokoneisiin kaikilla matkustajasilloilla varustetuilla konepaikoilla. Matkustajasilloja on Helsinki-Vantaan, Oulun ja Rovaniemen lentoasemilla. Näillä konepaikoilla on tarjolla maasähköä suoraan sähköverkosta. Siten jakeluinfra-asetuksen velvoite varmistaa sähkönsyöttö lentokoneiden matkustajasiltapaikoilla täyttyä jo nykytilanteessa.

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 velvoitteesta voidaan jakeluinfra-asetuksen mukaan kansallisesti poiketa lentoasemilla, joilla on ollut kolmen viimeisen vuoden keskiarvona alle 10 000 kaupallista lento-operaatiota vuodessa. Finnair kannattaa ehdotettuja ilmailulain muutoksia, joilla hyödynnetään täysimääräisesti jakeluinfra-asetuksen mahdollistaman kansallisen liikkumavaran lentoasemien ulkoseisontapaikkojen sähköntoimittamisvaatimusten osalta.

Lisäksi Finnair pitää tärkeänä ennakkovarautumista lentoasemilla erityisesti sähköpolttoaineiden sekä vihreän vedyn jakelua koskevaan infrastruktuuriin sekä ennakkovaikuttamista jakeluinfra-asetuksen velvoitteiden 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.

Lisätietoja: Anna Sotaniemi, yhteiskuntasuhdepäällikkö,
anna.sotaniemi@finnair.com, 040-661 0903 (asetus lentoliikenteen kestävästä polttoaineista)