

11.9.2024

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Asia: HE 80/2024 _Hallituksen esitys ilmailulain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laiksi

Hallituksen esityksen pääasiallisena tavoitteena on täsmentää ja täydentää kansallisella sääntelyllä tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseksi kestäväälle lentoliikenteelle annettua EU:n asetusta (asetus lentoliikenteen kestävästä 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 lausuntoon seuraavaa:

1. Sähkönsyöttö lentoasemien matkustajasiltapaikoilla ja ulkoseisontapaikoilla

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. Ulkoseisontapaikkoja koskevasta velvoitteesta voidaan kansallisesti poiketa lentoasemilla, joilla on ollut kolmen viimeisen vuoden keskiarvona alle 10 000 kaupallista lento-operaatiota vuodessa.

1.1 Matkustajasiltapaikat

Suomessa 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 täyttyy jo nykytilanteessa.

1.2 Ulkoseisontapaikat

Ilman matkustajasiltaa olevia lentokoneiden seisontapaikkoja on kaikilla TEN-T-verkon lentoasemilla. Näillä seisontapaikoilla ei ole kiinteää maasähkönsyöttöä, vaan sähkö tarjotaan liikuteltavista maavirtalaitteista.

Hallituksen esityksessä todetaan, että Finavian lentoasemilla verkkovirtaan kytkettyjä liikuteltavia maavirtalaitteita riittää normaalitilanteessa arviolta 80–90 prosentille seisonapaikoista. Lisäksi käytettävissä on dieselgeneraattoreita noin 50 prosentille seisonapaikoista. Finavian ylläpitämillä lentoasemilla käytetään ilma-aluksen omia apuvoimalaitteita seisonnassa erityisesti sesonkien ja ruuhkahuippujen aikana, kun liikuteltavia sähkönsyöttölaitteita ei riitä kaikille lentokoneille tai kun kylmyys vaatii apuvoimalaitteen käyttöä. Finavian lentoasemilla ei nykytilanteessa riitä ulkoista sähkönsyöttöä kaikille paikallaan oleville ilma-aluksille kaikkina aikoina.

Hallituksen esityksessä todetaan, että velvoite tarjota sähkösyöttöä ulkoseisonapaikoille ei ole tarkoituksenmukaista eikä kustannus-hyötysuhteen kannalta järkevää. Ottamalla käyttöön kansallisen poikkeuksen, vapautettaisiin suurin osa Suomen TEN-T verkolla sijaitsevista lentoasemista velvoitteesta tarjota sähkönsyöttöä ulkoseisonapaikoilla. **MaRa kannattaa hallituksen esitystä.**

2. Asetus lentoliikenteen kestävästä polttoaineista

2.1 Soveltamisala

Lentoliikenteen kestäviä polttoaineita koskevan asetuksen soveltamisalaan kuuluu lentoasemat, joiden matkustajamäärä on yli 800 000 matkustajaa vuodessa tai jolla rahtiliikennettä on yli 100 000 tonnia. Suomessa asetuksen soveltamisalaan kuuluu tällä hetkellä Helsinki-Vantaan lentoasema.

Rovaniemen lentoaseman matkustajamäärä oli vuonna 2023 noin 735 000. Rovaniemen lentoasema voi kahden seuraavan vuoden aikana tulla asetuksen soveltamisalan piiriin. Oulun lentoaseman kohdalla matkustajamäärien ylittäminen kestää pitempään.

MaRa kannattaa hallituksen esitystä, jonka mukaan asetuksen soveltamisalaa ei laajenneta kansallisesti.

2.2 Joustomekanismin käyttö

Hallituksen esityksessä todetaan, että 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. Jäsenmaa- tai lentoasemakohtaista velvoitetta ei siten siirtymäkaudella ole. Komissio on todennut toimittajaa koskevan tulkinnan olevan jäsenmaiden viranomaisen vastuulla.

Polttoaineen toimittajan määritelmällä on keskeinen merkitys lentoliikenteen kestäviä polttoaineita koskevan asetuksen soveltamisessa 10 vuoden siirtymä kautena, jolloin lentoasemakohtaisesta SAF-toimitusvelvoitteesta poiketen voidaan soveltaa ns. joustomekanismia. Asetuksessa polttoaineen toimittajan määritelmässä viitataan uusiutuvan energia RED-direktiivin määritelmään. Asetus mahdollistaa, että kansallisesti polttoaineen toimittaja määrittää direktiivistä poikkeavasti.

SAF on tällä hetkellä 2-5 kertaa kalliimpi kuin fossiilinen kerosiini. SAFin hintaan vaikuttaa muun muassa toimitusketjut, lentoasemakohtaiset tuet, lentoaseman koko ja sijainti.

MaRa katsoo, että lentoyhtiöiden, mukaan lukien Finnairin, kustannuskilpailukyvyyn kannalta olisi erittäin tärkeää, että lentoyhtiöt voisivat asetuksen joustomekanismin aikana kilpailuttaa polttoainetoimittajia ja neuvotella polttoainetoimittajien kanssa missä EU:n lentoasemalla SAFia tankataan.

Finnair toteaa lausunnossaan, että Suomen syrjäinen sijainti, keskittynyt polttoainemarkkina ja kansallinen polttoaineen velvoitevarastointi vaikuttaa SAF:in hintaa korottavasti verrattuna keskeisiin Euroopan markkinoihin.

Lausuntokierroksen jälkeen hallituksen esitykseen on lisätty polttoaineen toimittajan määritelmä (2 § 1 momentti 16-kohta). Polttoaineen toimittaja on se, jolla on polttoaineen omistusoikeus ennen kuin se luovutetaan lentoasemalla lentokoneeseen. Esityksen perusteella toimitusvelvoite olisi jäsenmaa/lentoasemakohtainen.

MaRa pitää valitettavana, että lakiesitys jättää huomioitta joustomekanismin antaman mahdollisuuden täyttää velvoite unionitasolla. Esitys lisää Finnairin polttoainekustannuksia verrattuna siihen, että se voisi hyödyntää joustomekanismia ja kilpailuttaa polttoainetoimittajia EU-alueella.

Asetuksen soveltamisalan piiriin kuulu Suomessa tällä hetkellä Helsinki-Vantaan lentoasema. Rovaniemen lentoasema voi tulla soveltamisalan piiriin kahden vuoden sisällä. Oulun lentoaseman kohdalla 800 000 vuotuisen matkustajamäärän ylittyminen kestää kauemmin. Lentoasemien tuleminen asetuksen piiriin merkitsee hallituksen esityksen perusteella SAF:in toimitusvelvollisuutta näille kentille ja myös yleistä tankkaamisvelvoitetta ko. lentoasemilla asetuksen 5 artiklan mukaisesti. Yleistä tankkausvelvoitetta sovelletaan asetuksen joustomekanismista huolimatta.

Rovaniemen ja Oulun 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 liisäntyviä säiliöautokuljetuksia Kemistä tai Luulajasta, mikä lisäisi polttoai-

neiden toimitusepävarmuutta ja näille lentoasemille laskeutuvien kotimaisten ja ulkomaisten lentoyhtiöiden polttoainekustannuksia. Ilman joustomekanismia SAF:in tankkaaminen nostaisi lentoyhtiöiden kustannuksia entistään.

MaRa esittää, että hallituksen esityksessä ehdotetun ratkaisun sijasta toteutetaan lainsäädäntöratkaisu, joka mahdollistaisi asetuksen mukaisen joustomekanismin käytön. Siirtymäaikana jäsenvaltio-/ lentoasemakohtaista toimitusvelvollisuutta ei ole. Suomi voi lentoliikenteen päästökaupasta saatavilla huutokauppatuloilla edistää SAFin käyttöä Suomessa jo siirtymäkauden aikana.

3. Seuraamusmaksutulojen käyttö

Hallituksen esityksen 151 d § sisältää Traficomille velvoitteen julkaista RefuelEU -asetuksen 12 artiklan 10 kohdan mukaisen seuraamusmaksutulojen käyttämisestä koskeva kertomus. Hallituksen esityksestä on poistettu lausunnolla olleen HE-luonnoksen sisältämä tahtotila suunnata tulojen käyttö uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) edistämiseen.

Lentoliikenteen kestäviä polttoaineita koskevan asetuksen 12 artiklan 10 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on pyrittävä varmistamaan, että sakkojen tuottamat tulot tai näitä tuloja vastaava rahallinen arvo käytetään tukemaan kestävien SAF:in alan tutkimus- ja innovointihankkeita, tuotantoa tai SAF:in ja perinteisten lentopolttoaineiden välisten hintaerojen kaventamisen mahdollistavia menetelmiä.

MaRa esittää, että hallituksen esitystä muutetaan niin, että tulot seuraamusmaksuista voidaan asetuksen mukaisesti kohdistaa SAF:in käytön edistämiseen.

4. Lentoliikenteen vihreän siirtymän ja kustannuskilpailukykyyn edistäminen

Suomi on kansainvälisessä saavutettavuudessa erilaisessa asemassa kuin muut Euroopan maat. Suomi on suhteessa muuhun Eurooppaan saari. Suomeen ei ole junayhteyksiä muualta Euroopasta eikä tieyhteyttä Euroopasta Pohjois-Ruotsia ja Norjaa lukuun ottamatta, kun matkailua Venäjältä ei ole tulossa näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa. Suomen kansainvälinen saavutettavuus henkilöliikenteessä on riippuvainen hyvistä lentoyhteyksistä.

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

Finnair on Suomen matkailualan strateginen kumppani. Ilman vahvaa Finnairia ja sen kattavaa ulkomaanreittiverkostoa Suomen matkailuelinkeinolla ei ole toimintaedellytyksiä. Finnair on Venäjän ylilentokiellon takia menet-

tänyt strategisen etunsa, kun se ei voi enää hyödyntää Helsingin maantieteellistä sijaintia ja sen mahdollistamia suoria, lyhyitä ja polttoainetehokkaita lentoreittejä Aasiaan. Kansainväliseen lentoliikenteeseen ja Finnairin toimintaan ja kilpailuasemaan vaikuttavilla päätöksillä on erittäin suuri merkitys matkailutoimialalle ja sen kasvun edellytyksille Suomessa. **Valti on tulee huolehtia siitä, että Finnairilla on kilpailukykyiset toimintaedellytykset sen kilpailijoihin verrattuna ottaen vielä huomioon Suomen maantieteellinen asema.**

Lentoliikenteen päästökaupasta aiheutuu Suomen hallinnoimille ilmalusten käyttäjille (pääosin Finnair) vuonna 2026 arviolta n. 100 miljoonan euron kustannukset. Kestävän lentopolttoaineen (SAF) toimitusvelvoite nostaa Finnairin polttoainekustannuksia 2025 alkaen kymmenillä miljoonilla euroilla vuodessa ja 2030 kustannukset kasvavat reilusti. SAFin hinta on saatavuushaasteiden takia 3-5 kertainen fossiiliseen lentokerosiiniin verrattuna.

MaRa pitää erittäin tärkeänä, että Suomi käyttää lentoliikenteen päästökauppatuloja lentoliikenteen vihreän siirtymän edistämiseen ja lentoliikenteen kilpailukykyyn vahvistamiseen. Huutokauppatulojen on arvioitu olevan noin 45 miljoonaa euroa vuonna 2026 ilmaisten päästöi-keuksien loppuessa.

Suomen on tärkeää ottaa käyttöön SAF-hankintatuki, joka on jo käytössä, tai ainakin niitä suunnitellaan monelle EU:n lentokentällä. Huutokauppatuloja tulee kohdistaa myös lentokerosiiniin sekoitettavan synteettisen SAF:in kehittämiseen ja tuotantoon, johon Suomessa on hyvät edellytykset. Huutokauppatuloilla edistettävä SAFin tankkausmahdollisuus lisäisi Helsinki-Vantaan lentoaseman kilpailukykyä ja houkuttelisi sinne lisää kansainvälisiä lentoja. Myös Finnairin kustannuskilpailukyky vahvistuisi.

Kunnioittavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry



Kai Massa
varatuomari, Helsinki

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyhtymisiä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittioita, 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 8 000 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.