

Talousvaliokunta

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kestävän lentoliikenteen tasapuolisuuden varmistamisesta (uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön edistäminen Euroopan unionin alueella)

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kestävän lentoliikenteen tasapuolisuuden varmistamisesta (uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön edistäminen Euroopan unionin alueella) (U 50/2021 vp): Asia on saapunut talousvaliokuntaan mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- erityisasiantuntija Anu Aavamäki, liikenne- ja viestintäministeriö
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Anna Sotaniemi, Finnair Oyj
- Senior Advisor Henrik Erämetsä, Neste Oyj
- toimitusjohtaja Herkko Plit, P2X Solutions
- Public Affairs Director Ville Hulkkonen, St1 Nordic Oy
- Vice President Ari Aalto, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy
- toimialapäällikkö Tage Fredriksson, Bioenergia ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Suomen ilmastopaneeli
- Finavia Oyj
- UPM-Kymmene Oyj
- Energiateollisuus ry
- Suomen luonnonsuojeluliitto ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Suomen itsenäisyyden juhlarahasto Sitra

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Ehdotuksen tavoitteena on varmistaa, että lentoliikenteen pitkään jatkunut päästöjen kasvu päättyy ja toimialan kehitys tukee EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamista. Komission tavoitteena on myös edistää lentoliikenteen tasapuolista kilpailuasetelmaa ottamalla käyttöön harmonisoidut uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttövelvoitteet EU:n alueella.

Asetusehdotuksen keskeisenä sisältönä on lentopolttoaineen jakelijoihin kohdistuva uusiutuvien lentopolttoaineiden sekoitevelvoite sekä lentoyhtiöihin kohdistuva uusiutuvan lentopolttoaineen käyttövelvoite. Asetusehdotus sisältää harmonisoidut säädökset uusiutuvien lentopolttoaineiden käytöstä ja jakelusta EU:n alueella (1 artikla). Asetus koskisi lentoyhtiöitä, EU:n alueella sijaitsevia lentoasemia ja lentopolttoaineen toimittajia (2 artikla). Asetuksen soveltamisalan keskeiset termit määritellään 3 artiklassa. Komissio ehdottaa, että uusiutuvista lentopolttoaineista asetuksen piirissä olisivat uusiutuvan energian direktiivissä (EU) 2008/2001 tarkemmin määritellyt synteettiset sähköpolttoaineet, edistyneet biopolttoaineet sekä biopolttoaineet, jotka on tuotettu uusiutuvan energian direktiivin liitteen IX B-osassa luetelluista raaka-aineista. Asetuksen velvoitteet koskisivat EU-alueella sijaitsevia lentoasemia, joilla on kulloisenkin raportointikauden (kalenterivuosi) aikana ollut yli miljoona lentomatrustajaa tai vähintään 100 000 tonnia rahtiliikennettä.

Asetusehdotuksen 4 artiklassa asetetaan lentopolttoaineen toimittajille velvollisuus varmistaa, että EU:n lentoasemilla tarjolla olevassa lentopolttoaineessa on tietty osuus uusiutuvaa lentopolttoainetta ja synteettistä sähköpolttoainetta. Osuudet on määritetty asetusehdotuksen liitteessä 1, jonka mukaan uusiutuvaa lentopolttoainetta tulisi sekoittaa fossiilisen lentopolttoaineen joukkoon vähintään 2 % vuonna 2025, 5 % vuonna 2030, 20 % vuonna 2035, 32 % vuonna 2040, 38 % vuonna 2045 ja 63 % vuonna 2050. Sähköpolttoaineille ehdotetaan uusiutuvan lentopolttoaineen sekoitevelvoitteeseen sisältyvää alavelvoitetta, jonka mukaan EU:n lentoasemilla tarjolla olevasta lentopolttoaineesta tulisi vähintään 0,7 % olla sähköpolttoaineita vuonna 2030, 5 % vuonna 2035, 8 % vuonna 2040, 11 % vuonna 2045 ja 28 % vuonna 2050. Jos polttoaineen toimittaja ei jonain vuonna pysty täyttämään näitä velvoitteita, sen tulee ehdotuksen mukaan seuraavana vuonna lisätä toimituksia puuttuvalla määrällä.

Lentoyhtiöiden tulisi 5 artiklan mukaisesti tankata vähintään 90 % vuotuisesta EU:n lentoasemilta lähteviin lentoihin tarvittavasta lentopolttoaineen määrästä. Lisäksi EU:n lentoasemien tulee ryhtyä tarvittaviin toimiin uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön mahdollistamiseksi (6 artikla). Euroopan Lentoturvallisuusvirasto EASA:lla olisi artiklan mukaan myös oikeus pyytää lentoasemilta selvitystä, jos lentoyhtiöt ovat ilmoittaneet lentoaseman infrastruktuurin aiheuttamista ongelmista uusiutuvien lentopolttoaineiden jakelulle. EASA:n tulee ilmoittaa EU:n komissiolle, jos se katsoo lentoaseman rikkovan asetuksessa säädettyjä velvoitteita. Lentoasemien tulee varmistaa infrastruktuurin toimivuus viiden vuoden kuluessa asetuksen voimaantulosta tai vuoden kuluessa siitä, kun asetuksen soveltaminen kyseiseen lentoasemaan alkaa.

Lentoyhtiöiden tulee 7 artiklassa säädetyllä tavalla vuosittain raportoida EASA:lle lentopolttoaineen käytöstään. Lentoyhtiöt eivät myöskään saa hyödyntää käyttämäänsä samaa uusiutuvan len-

Valiokunnan lausunto TaVL 42/2021 vp

topolttolaineen erää useammassa kuin yhdessä markkinamekanismeissa (8 artikla). Yhtiöiden on myös annettava EASA:lle selvitys markkinamekanismeista, joihin he osallistuvat sekä selvitys, etteivät ole hyödyntäneet uusiutuvaa lentopolttolainetta artiklassa kielletyllä tavalla. Lentopolttolaineiden toimittajien on annettava raportointivelvoitteiden täyttämiseksi tarvittavat tiedot lentoyhtiöille ilmaiseksi. Lentopolttolaineiden toimittajien on 9 artiklan mukaisesti myös vuosittain raportoitava EU:n tietokantaan tiedot unionin lentoasemille toimittamistaan lentopolttolaineista.

Jäsenvaltioiden tulee asetusehdotuksen 10 artiklan mukaisesti nimetä toimivaltainen viranomainen asetuksen toimeenpanoa, valvontaa ja hallinnollisten seuraamusten määräämistä varten. Lisäksi jäsenvaltioiden tulee määritellä ja ottaa käyttöön rikkomustilanteita koskeva hallinnollinen seuraamusjärjestelmä, jonka tulee olla tehokas, ennaltaehkäisevä ja suhteellisuusperiaatteen mukainen (11 artikla). Jäsenvaltioiden tulee notifioida seuraamusjärjestelmä komissiolle 31.12.2023 mennessä. Lisäksi artiklassa ehdotetaan jäsenvaltioiden velvollisuudeksi varmistaa, että asetuksen ehtoja rikkoviin lentoyhtiöihin ja polttoaineen toimittajiin kohdistetaan hallinnolliset seuraamusmaksut. Jäsenvaltioiden tulee myös varmistaa, että polttoaineen tuottaja täyttää laiminlyönyt velvoitteensa seuraavalla raportointikaudella sitä kautta koskevien velvoitteiden lisäksi (mikä ei kuitenkaan vapauta seuraamusmaksusta). Jäsenvaltioiden tulisi siirtää seuraamusmaksutulot kokonaisuudessaan EU:n vihreää siirtymää tukevaan rahastoon (InvestEU Green Transition Investment Facility).

EASA:n tulee ehdotetun 12 artiklan mukaisesti julkaista vuosittain tekninen raportti lentoyhtiöiden ja polttoaineen tuottajien toimittamien tietojen pohjalta. Komission olisi puolestaan laadittava 1.1.2028 mennessä ja viiden vuoden välein sen jälkeen raportti EU:n parlamentille ja neuvostolle. Raportissa käsiteltäisiin lentopolttolaineiden markkinoiden kehittymistä, sen vaikutusta lentoliikenteen sisämarkkinaan, asetusehdotuksen ja uusiutuvien lentopolttolaineiden vähimmäistasojen mahdollista muuttamista, teknologian kehittymistä sekä mahdollisia globaaleja uusiutuvia lentopolttolaineita koskevia toimia Kansainvälisessä Siviili-ilmailujärjestö ICAO:ssa.

Komissio ehdottaa, että asetuksen soveltaminen alkaisi 1.1.2023, joskin uusiutuvien lentopolttolaineiden sekoitevelvoitteen sekä käyttövelvoitteen soveltaminen alkaisi vasta 1.1.2025. Asetusehdotuksen 7 ja 9 artikloissa tarkoitettu raportointivelvoite käynnistyisi 1.4.2024 koskien vuotta 2023. Lisäksi 13 artikla mahdollistaa polttoaineen jakelijoille viiden vuoden siirtymäajan (1.1.2025-31.12.2029), jonka kuluessa he voivat täyttää uusiutuvan lentopolttolaineen sekoitevelvoitteensa polttoaineen massan mukaan määräytyvänä keskiarvona suhteessa kaikille EU:n lentoasemille toimittamaansa lentopolttolaineeseen.

Asetusehdotuksen ulkopuolisina kehittämistoimina komissio ehdottaa, että EU ja sen jäsenvaltiot lisäävät ICAO:n kohdistuvaa vaikuttamista uusiutuvia lentopolttolaineita koskevien velvoittavan toimenpiteiden hyväksymiseksi. Lisäksi komissio ehdottaa kaikkein edistyneimpien uusiutuvien lentopolttolaineiden tuotantoon liittyvän strategisen allianssin perustamista mahdollisine rahoitusmekanismeineen sekä polttoaineiden sertifiointin kehittämistä. Tarkempia ehdotuksia näiden toteutuksesta ei aloitteeseen sisälly.

Valiokunnan lausunto TaVL 42/2021 vp

Valtioneuvoston kanta

55-valmiuspaketista julkaistun komission tiedonannon e-kirjeen käsittelyn yhteydessä EU ministerivaliokunta (3.9.2021) linjasi, että Suomi on osana Euroopan unionia sitoutunut Pariisin ilmastopimukseen. Tavoite edellyttää pitkän aikavälin ilmastotoimien rakentamista siten, että EU:n hiilineutraalius saavutetaan sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä tavalla ennen vuotta 2050. Osana tätä tavoitetta valtioneuvosto pitää tärkeänä, että 55-valmiuspaketista käytävien neuvottelujen lopputuloksena kokonaisuudessaan saavutetaan vuodelle 2030 asetettu vähintään 55% ilmastotavoite, joka voidaan myös ylittää.

Valmiuspaketin ehdotuksilla on lukuisia ristikkäisvaikutuksia, ja valtioneuvosto korostaa, että valmiuspaketin kunnianhimon tason ylläpitäminen kokonaisuutena tulee varmistaa.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että neuvottelut edistyvät ripeästi, jotta toimeenpanolle jää riittävästi aikaa. Samalla valtioneuvosto korostaa, että 55-valmiuspaketti myös ohjaa EU:n siirtymää kohti ilmastoneutraalia taloutta. Siirtymä tulee toteuttaa sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä, vaikuttavalla ja kustannustehokkaalla tavalla huomioiden luontokadon ehkäisyyn, digitalisaatioon sekä siirtymän oikeudenmukaisuuteen liittyvät näkökohdat.

Valtioneuvosto arvioi ehdotuksia kansallisen ja eurooppalaisen kokonaisedun näkökulmasta. Ilmastovaikutusten lisäksi ehdotusten tulee monipuolisesti huomioida vaikutukset muun muassa kilpailukykyyn, valtion tulokertymään ja Suomen maksuihin EU:lle. Lisäksi on tärkeää systemaattisesti arvioida päätösten vaikutuksia kansalaisten hyvinvointiin.

Valtioneuvosto tukee EU-tason toimia uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön lisäämiseksi. Toimet tulee toteuttaa tavalla, joka vähentää tehokkaasti lentoliikenteen päästöjä, ehkäisee hiilivuotoa ja huomioi lentoliikennealan toimintaedellytykset sekä jäsenvaltioiden saavutettavuuden.

Valtioneuvosto korostaa, että on tärkeää tarkastella ehdotuksen vaikutuksia laajasti yhdessä muiden lentoliikenteen päästöihin ja toimialan kustannuksiin vaikuttavien aloitteiden kanssa. Komissio on ehdottanut myös lentoliikenteen päästökaupan tehostamista, kansainvälisen lentoliikenteen päästöjen hyvitysjärjestelmä CORSIA:n toimeenpanoa ja lentopolttoaineiden verovapautta koskevan poikkeuksen poistoa [COM(2021) 551 final ja COM(2021) 563 final.]. Lisäksi on arvioitava ehdotuksen yhteisvaikutuksia ja yhteensopivuutta uusiutuvan energian direktiivin [Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001 uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä sekä sen muutosehdotus COM(2021) 557 final] ja vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria koskevan direktiivin [Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta sekä sen muutosehdotus COM(2021) 559 final] kanssa. Selkeän kokonaiskuvan muodostamisen kautta voidaan välttää toimialaan kohdistuvien vaikutusten hallitsematon kumuloituminen.

On myönteistä, että ehdotuksessa luodaan pidemmän aikavälin kehitysnäkymä lentoliikenteen fossiilisten polttoaineiden korvaamiseen uusiutuvilla ja siten edistetään uusiutuvien polttoaineiden tuotekehitystä ja tuotannon lisääntymistä. Valtioneuvoston mielestä ehdotuksen jatkovalmistelussa tulee arvioinnin kautta varmistaa ehdotettujen velvoitetasojen riittävä kunnianhimon taso ja yhdenmukaisuus unionin ilmastotavoitteiden kanssa.

Valiokunnan lausunto TaVL 42/2021 vp

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan komission esittämillä harmonisoiduilla säädöksillä on myönteisiä toimintaympäristön ennustettavuuteen ja kilpailun tasapuolisuuden edistämiseen liittyviä vaikutuksia, mutta ehdotukset eivät sisällä riittävää joustoa jäsenvaltioille. EU-lainsäädännön muuttaminen on hidasta ja vaikeaa, joten jäsenvaltioilla tulee valtioneuvoston mielestä olla mahdollisuus tarvittaessa kansallisesti nostaa velvoitteiden kunnianhimon tasoa esimerkiksi päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi tai toimintaympäristön muutosten sitä muutoin vaatiessa.

Komissio on ehdottanut uusiutuvien lentopolttoaineiden sekoitevelvoitetta täydennettynä tietyillä joustoa tarjoavilla rajauksilla, jotka vapauttavat pienet lentoasemat ja lentoyhtiöt asetuksen velvoitteista. Valtioneuvosto pitää joustoja tarpeellisina ja oikean suuntaisina. Jatkovalmistelussa tulisi lentotoiminnan volyymia koskevat raja-arvot asettaa siten, että kilpailua vääristäviä ja ohjausjärjestelmää monimutkaistavia vaikutuksia voidaan ehkäistä ilmastotavoitteet huomioiden.

Kaikkein kestävimpien uusiutuvien lentopolttoaineiden kehittämistä ja käyttöönottoa on perusteltua tukea, minkä vuoksi valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti ehdotukseen synteettisten sähköpolttoaineiden alavelvoitteesta. Kestävästi tuotettujen uusiutuvien lentopolttoaineiden riittävyyden varmistamiseksi ja velvoitteista aiheutuvien lisäkustannusten minimoimiseksi polttoaineiden raaka-aineiden määrää ei kuitenkaan tule perusteettomasti rajata.

Valtioneuvosto pitää komission ehdotusta lentoyhtiöihin kohdistuvasta uusiutuvan lentopolttoaineen käyttövelvoitteesta perusteltuna hiilivuotoriskin ehkäisemiseksi ja kilpailun tasapuolisuuden edistämiseksi. Jatkovalmistelussa tulee kuitenkin huomioida, että ehdotetussa muodossa velvoite voi aiheuttaa lentoyhtiöille osalla reiteistä operatiivisia muutoksia, koska aikataulut eivät aina mahdollista vaadittua tankkausmäärää.

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan on myös hyvin tärkeää, että komission ehdotuksen mukaisesti EU ja sen jäsenvaltiot lisäävät ICAO:on kohdistuvaa vaikuttamista uusiutuvia lentopolttoaineita koskevien velvoittavien toimenpiteiden hyväksymiseksi. Tämä edistäisi Pariisin ilmastopöytäkirjan tavoitteiden saavuttamista ja vähentäisi riskiä lentoliikenteen globaalin kilpailun vääristymisestä. Komission ehdotuksiin kaikkein edistyneimpien uusiutuvien lentopolttoaineiden tuotantoon liittyvän strategisen allianssin ja siihen liittyvän rahoitusmekanismin perustamisesta sekä polttoaineiden sertifiointin kehittämistä valtioneuvosto suhtautuu avoimesti, mutta tarkempia kantoja on arvioitava mahdollisten näitä koskevien ehdotusten perusteella.

Valtioneuvosto katsoo lisäksi, että asetusehdotuksen uusiutuvia lentopolttoaineita koskevien velvoitteiden laiminlyöntiin liittyvien seuraamusmaksujen on oltava tehokkaita ja vaikuttavia. Maksutuloilla tulisi edistää lentoliikenteen siirtymää vähäpäästöisiin polttoaineisiin ja käyttövoimiin.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Ehdotuksen tausta ja tavoitteet

Ehdotus on osa EU:n ilmastopaketin, 14.7.2021 julkaistun 55-valmiuspaketin, kokonaisuutta. Samalla se on yksi sääntelykeinoista, joilla pyritään vaikuttamaan nimenomaan lentoliikenteen päästöihin. Lentoliikenteen päästöihin vaikuttavat myös muut komission aloitteet, erityisesti päästökauppadirektiivin muutosehdotukset, käyttövoimien jakeluinfrastruktuuria koskeva esitys sekä energiaverodirektiivin muutosehdotus.

Ehdotuksen tavoitteena on varmistaa, että lentoliikenteen pitkään jatkunut päästöjen kasvu päättyy ja toimialan kehitys tukee EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamista. Komission tavoitteena on myös edistää lentoliikenteen tasapuolista kilpailuasetelmaa ottamalla käyttöön harmonisoidut uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttövelvoitteet EU:n alueella.

Talousvaliokunta arvioi ehdotusta osana ilmastopaketin kokonaisuutta korostaen erityisesti asian vaikutusta alan kilpailu- ja toiminta- ja investointiympäristöön.

Keskeiset ehdotukset

Asetusehdotuksen keskeisenä sisältönä on lentopolttoaineen jakelijoihin kohdistuva uusiutuvien polttoaineiden sekoitevelvoite sekä lentoyhtiöihin kohdistuva uusiutuvan lentopolttoaineen käyttövelvoite.

Uusiutuvilla lentopolttoaineilla on keskeinen merkitys lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä erityisesti sen vuoksi, että vaihtoehtoisten käyttövoimien, kuten vedyn ja sähkön, roolin on arvioitu olevan lentoliikenteessä muita liikennemuotoja pienempi ja käyttöönoton hitaampaa. Asetuksen voidaan arvioida lisäävän pitkäjänteisesti ja erityisesti vuodesta 2035 alkaen merkittävästi uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttöä EU:n laajuisesti.

Uusiutuvista lentopolttoaineista ehdotuksen piirissä olisivat uusiutuvan energian direktiivissä tarkemmin määritellyt synteettiset polttoaineet, edistyneet biopolttoaineet sekä biopolttoaineet, jotka on tuotettu uusiutuvan energian direktiivin liitteen IX B-osassa luetelluista raaka-aineista. Asetuksen velvoitteet koskisivat EU-alueella sijaitsevia lentoasemia, joilla on kalenterivuoden aikana ollut yli miljoona lentomatkustajaa tai vähintään 100 000 tonnia rahtiliikennettä. Lentopolttoaineen toimittajilla olisi velvollisuus varmistaa, että EU:n lentoasemilla tarjolla olevassa lentopolttoaineessa on tietty osuus uusiutuvaa lentopolttoainetta ja synteettistä sähköpolttoainetta.

Talousvaliokunta korostaa, että ehdotuksen soveltamisala määrittää keskeisesti asetuksen merkitystä ja uusiutuvien lentopolttoaineiden kehittämisen ja tuotannon edellytyksiä. Talousvaliokunta korostaa ehdotuksen arvioinnissa — samoin kuin muidenkin ilmastopaketin säädösehdotusten osalta — teknologianeutraliteetin lähtökohtaa. Sääntelyn tulisi olla laajan raaka-ainepohjan mahdollistavaa. Tältä kannalta ehdotuksen jatkovalmistelussa tulee arvioida nyt ehdotetun raaka-ainepohjan riittävyyttä.

Valiokunnan lausunto TaVL 42/2021 vp

Tulevaisuudessa sähköpolttoaineilla on arvioitu olevan yhä merkittävämpi asema fossiilisia polttonesteitä korvaavana energiamuotona. Tämän vuoksi ja vetytalouden syntymisen ja skaalautumisen edistämiseksi erillistä sähköpolttoaineita koskevaa alatavoitetta voidaan pitää kannatettavana. Sähköpolttoaineiden tuotannon ja käytön edellytyksiin vaikuttavat kuitenkin olennaisesti myös muut ilmastopakettien säädöskokonaisuudet, erityisesti uusiutuvaa energiaa koskeva RED III -direktiiviehdotus. Ehdotusten jatkovalmistelussa tulee varmistaa, että säädösehdotukset tukevat toisiaan ja etteivät nyt käsiteltävässä direktiivissä tehdyt rajaukset tai RED III -sääntely vaikeuta vetytalouden syntymistä. Talousvaliokunta viittaa tältä osin myös asiasta antamaansa lausuntoon (TaVL 40/2021 vp — U 59/2021 vp).

Alan toiminta- ja kilpailuympäristö

Ehdotus on luonteeltaan harmonisoivaa sääntelyä, joka vaikuttaisi estävän jäsenvaltioita ottamasta kansallisesti käyttöön kunnianhimoisempia uusiutuvaa lentopolttoainetta koskevia tavoitteita, kuten soveltamasta korkeampaa sekoitevelvoitteen tasoa. Valtioneuvosto on katsonut, että jäsenvaltioilla tulisi olla mahdollisuus tarvittaessa nostaa velvoitteiden kunnianhimon tasoa esimerkiksi päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi tai toimintaympäristön muutoin vaatiessa. Hallitusohjelma sisältääkin nyt ehdotettua kunnianhimoisemman uusiutuvan energian lentopolttoaineita koskevan kirjauksen, jonka toteutumista sääntely voisi estää.

Suomalaisen biotalouden kehittymisedellytysten ja uusiutuvan energian tavoitteiden toteuttamiseksi EU:ssa olisi perusteltua pyrkiä nyt ehdotettua korkeampaankin sekoitevelvoitteen tasoon. Yhtenäistä sääntely-ympäristöä ja harmonisoitua sekoitevelvoitteen tasoa voidaan kuitenkin pitää lentoyhtiöiden yhtäläisten kilpailuedellytysten kannalta olennaisena. Lisäksi voidaan todeta, että jo nykyinen tieliikenteen jakeluvelvoite edellyttää mittavia määriä biopolttoaineiden tai niiden raaka-aineiden maahantuontia, ja jo nykyisellään suurin osa Suomessa jaettavasta biopolttoaineesta tuodaan ulkomailta. Kestävien biopolttoaineiden raaka-aineiden rajallisuus rajoittaa päästövähennysten toteuttamismahdollisuuksia jakeluvelvoitteiden kautta. Myöskään sähköpolttoaineita ei vielä ole saatavilla, ja investointipäätöksestä kaupallisen mittakaavan tuotantoon on arvioitu kuluva 5—10 vuotta. Biopolttoaineiden raaka-aineiden rajallisuus ja sääntelyn kustannusvaikutukset korostavat myös sitä, ettei sääntelyllä tule tarpeettomasti rajata polttoaineiden raaka-ainepohjaa.

Ottaen huomioon uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainepohjaan liittyvät rajoitteet ja tarve turvata kilpailuympäristön toimivuutta EU:n tasolla talousvaliokunta pitää esityksessä ehdotettuja tavoitteita realistisina. Talousvaliokunta korostaa yhtäläisten kilpailuedellytysten merkitystä erityisesti Suomen sijainnin, pitkien etäisyyksien ja lentoliikenteen toimintaedellytysten kannalta. Pirstaloitunut, kansallisiin tavoitetasoihin pohjautuva ratkaisu voisi myös johtaa paitsi kilpailuedellytysten vääristymiseen sisämarkkinoilla myös pidempiin lentoreitteihin ja siten tosiasiallisesti suurempiin päästöihin. Tältä kannalta velvoitteen tasoa olennaisempaa on tason yhtenäisyys EU-maiden välillä.

Talousvaliokunta yhtyy lisäksi asiantuntijakuulemisessa esitettyyn huolenaiheeseen siitä, että nyt esillä olevat ehdotukset voivat osaltaan vaikuttaa myös lentoliikenteen ohjautumiseen EU:n ulkopuolisiin hubeihin, millä voisi olla paitsi EU-alueen lentoyhtiöiden kilpailuedellytyksiä heikentäviä myös päästöjä lisääviä vaikutuksia. Ehdotuksella voi olla vaikutuksia myös EU:n sisäis-

Valiokunnan lausunto TaVL 42/2021 vp

ten hubien ja verkostolentoyhtiöiden keskinäiseen kilpailuasemaan ja toimintaedellytyksiin. Talousvaliokunta kiinnittää huomiota erityisesti siihen, että vertailtaessa eurooppalaisia hubeja Helsinki-Vantaalla on lyhyempien ja tehokkaampien lentoreittien kautta merkittävä etu kokonaispäästöjen vähentämisessä. Vastaavasti Suomesta Eurooppaan suuntautuva, muita hubeja keskimäärin pidempi syöttölento voi heikentää tätä kilpailuetua nyt ehdotetusta sääntelystä johtuvan polttoainekustannusten nousun vuoksi. Kansallisen hubin ja lentoliikennealan toimintaedellytyksillä on myös lentoliikennesektoria laajempia vaikutuksia Suomen kilpailukyvyille.

Talousvaliokunta korostaa, että nyt käsiteltävää ehdotusta on arvioitava osana ilmastopaketin kokonaisuutta. Lentoliikenteen kilpailuedellytysten osalta tulee arvioida omana kokonaisuutenaan myös kaikkia siihen erityisesti kohdistuvia ehdotuksia: kestävien polttoaineiden, päästökaupan ja lentopolttoaineiden verotuksen sääntelyä. Sääntelyn jatkovalmistelussa keskeistä on sääntelyn kokonaisvaikutusten arviointi ja tasapainon löytäminen ottaen huomioon hiilivuotoriskin torjunta, ehdotusten kustannusvaikutukset ja tosiasialliset päästövähennykset.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Talousvaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa edellä esitetyin täsmennyksin valtioneuvoston kantaan.

Helsingissä 29.10.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Sanni Grahn-Laasonen kok

varapuheenjohtaja Hanna Kosonen kesk

jäsen Atte Harjanne vihr

jäsen Mari Holopainen vihr

jäsen Eeva Kalli kesk

jäsen Matias Mäkyne sd

jäsen Sakari Puisto ps

jäsen Minna Reijonen ps

jäsen Janne Sankelo kok

jäsen Hussein al-Taee sd

jäsen Tuula Väättäinen sd

jäsen Johannes Yrttiaho vas

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Lauri Tenhunen

Valiokunnan lausunto TaVL 42/2021 vp
Eriävä mielipide

Eriävä mielipide

Perustelut

Suomelle koituvat kustannukset ovat kysymysmerkki

EU-komission laatiman vaikutusarvion mukaan ehdotus johtaisi lentopolttoaineen kallistumisen seurauksena 103,5 miljardin euron kustannuksiin vuoteen 2050 mennessä. Mitään arviota siitä, mikä osuus tästä kustannusnoususta lankeaisi Suomelle tai mitä heijastusvaikutuksia tällä olisi esimerkiksi ulkomaankaupan ja turismin saralla, ei ole toistaiseksi esitetty. Merkittävä osa ulkomaankaupastamme kulkee lentorahtina, ja sijaintimme Euroopan laidalla korostaa kuljetuskustannusten merkitystä.

Tankkausvelvoite on rajattava EU:n ulkopuolelle suuntautuviin lentoihin

Asiantuntijalausunnossa tuotiin esiin perusteltu huoli, että ehdotukseen sisältyvä velvoite tankata jokaiselle lennolle vähintään 90 % reitillä keskimäärin kulutettavasta polttoaineesta olisi lentoyhtiöiden toimintaa tarpeettomasti haittaava. Lentoyhtiöt eivät tankkaa kaikille lennoille minimoidakseen lentokentällä vietetyn käyttöajan. Tämän takia olisikin perusteltua ulottaa velvoite vain EU:n ulkopuolelle suuntautuviin lentoihin.

Hyötykö ilmasto vai siirretäänkö hiiltä sarakkeelta toiselle?

Useassa asiantuntijalausunnossa esitettiin huoli raaka-aineiden rajallisuudesta. Käytännössä tie-, lento- ja meriliikenne kisaisivat tulevaisuudessa entistä enemmän biopolttoaineista, joiden saatavuus on rajallista. Lopputuloksena voisi syntyä tilanne, jossa siellä, missä velvoitetaan käyttämään biopolttoaineita, niitä käytettäisiin, ja muualla hyödynnettäisiin perinteisiä fossiilisia polttoaineita. Velvoitteet siis käytännössä vain ohjaisivat rajalliset biopolttoaine-erät sinne, missä sääntely niitä edellyttää, ja muualla jäätäisiin ilman.

Ehdotukseen sisältyvät sekoitevelvoiteluvut ovat todennäköisesti vähemmän oleellisia kuin ehdotuksen lista kestävyysvaatimuksen mukaisista raaka-aineista. Asiantuntijalausunnon valossa listalle tulisi ottaa mukaan kaikkia kestävyysvaatimusten mukaisia raaka-aineita.

Miten yritysten siirtymä ja hiilivuoto torjutaan?

Valiokunnan lausunnossa viitataan huoleen, että ehdotus ohjaisi lentoliikennettä EU:n ulkopuolisiin hubeihin, millä olisi EU-maiden lentoyhtiöiden kilpailutilannetta ja maailmanlaajuista päästökehitystä heikentävä vaikutus. Ehdotukseen on tehtävä vielä merkittäviä korjauksia näiden uhkien torjumiseksi.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

Valiokunnan lausunto TaVL 42/2021 vp
Eriävä mielipide

että suuri valiokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 29.10.2021

Minna Reijonen ps
Sakari Puisto ps