

Ympäristövaliokunta

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 ympäristövaliokuntaan mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- erityisasiantuntija Anu Aavamäki, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Elina Vaara, ympäristöministeriö
- pääsihteeri Petteri Taalas, World Meteorological Organization
- kestävän kehityksen johtaja Mikko Viinikainen, Finavia Oyj
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Anna Sotaniemi, Finnair Oyj
- Senior Advisor Henrik Erämetsä, Neste Oyj

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Suomen ilmastopaneeli
- Suomen ympäristökeskus
- Bioenergia ry
- St1 Nordic Oy
- UPM Biopolttoaineet

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Eurooppa-neuvosto hyväksyi -55 %:n päästövähennystavoitteen 11.12.2020. Komissio julkisti 14.7.2021 lainsäädäntöpakettin (55-valmiuspaketti), jolla se pyrkii varmistamaan, että EU saavut-

Valiokunnan lausunto YmVL 24/2021 vp

taa tämän tavoitteen. Osana 55-valmiuspakettia komissio antoi asetusehdotuksen uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön edistämisestä (ReFuelEU Aviation).

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 ilmastopöytäkirjaan. 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 riipeästi, 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. Lisäksi on arvioitava ehdotuksen yhteisvaikutuksia ja yhteensopivuutta uusiutuvan energian direktiivin ja vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria koskevan direktiivin 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 YmVL 24/2021 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

Ympäristövaliokunta pitää komission asetusehdotusta uusiutuvista lentopolttoaineista tärkeänä ja välttämättömänä lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Ilmastomuutoksen hillitsemiseksi Pariisin sopimuksen ja eurooppalaisen ilmastolain 55 %:n päästövähennysta-

Valiokunnan lausunto YmVL 24/2021 vp

voitteiden mukaisesti edellyttää kaikkien sektoreiden osallistumista päästövähennyksiin. Lentoliikenteen osuus kasvihuonekaasupäästöistä liikennesektorilla on suurin tieliikenteen jälkeen. Lentoliikenteen päästöjen osuus kaikista kasvihuonekaasupäästöistä EU:ssa oli 3,8 % vuonna 2017. Lentoliikenne on kuitenkin kasvanut voimakkaasti, ja korona-pandemian aiheuttaman hetkellisen romahduksen jälkeen tilanne on nopeasti palaamassa ennalleen. Maailmanlaajuisesti lentoliikenteen päästöjen on arvioitu kolminkertaistuvan vuoteen 2050 mennessä, joskin kasvun painopiste on Aasiassa.

Ehdotuksen tavoitteena on varmistaa, että lentoliikenteen päästöjen kasvu saadaan pysäytettyä. Asetusehdotus sisältää lentopolttoaineen jakelijoihin kohdistuvan uusiutuvien lentopolttoaineiden sekoitevelvoitteen sekä lentoyhtiöihin kohdistuvan uusiutuvan lentopolttoaineen käyttövelvoitteen. Uusiutuviin lentopolttoaineisiin luetaan asetuksessa ns. synteettiset sähköpolttoaineet (RFNBO), edistyneet biopolttoaineet sekä biopolttoaineet, jotka on tuotettu RED II -direktiivissä luetelluista raaka-aineista. Ehdotuksen mukaan uusiutuvaa lentopolttoainetta tulee 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 tulee olla vähintään 0,7 % sähköpolttoaineita vuonna 2030, 5 % vuonna 2035, 8 % vuonna 2040, 11 % vuonna 2045 ja 28 % vuonna 2050.

Ympäristövaliokunta korostaa, että biopolttoaineet ja niiden jakeluvelvoite tarjoavat lyhyellä aikavälillä tehokkaan keinon lentoliikenteen päästöjen vähentämiseen. Uusien kestävien polttoaineiden voimakas edistäminen nimenomaan pitkän matkan lentoliikenteessä on perusteltua, koska muita skaalautuvia korvaavia ratkaisuja ei ole nopeasti saatavilla. Lyhyemmillä lennoilla sähkö- ja vetykäyttövoimaisten lentokoneiden arvioidaan yleistyvän vuoden 2035 jälkeen. EU:n laajuinen velvoite kestäville lentopolttoaineille vähentää välittömästi ilmastomuutoksen voimistumiseen vaikuttavia päästöjä. Lisäksi se vähentää muitakin päästöjä ilmaan, kuten hiukkaspäästöjä, millä on merkitystä lentokenttien läheisyydessä. Ne vähentävät myös yläilmakehässä tapahtuvaa tiivistymisvanojen aiheuttamaa pilvien muodostumista ja siten niiden alailmakehään lämpöä sitovaa vaikutusta. Lentoliikenteessä on maksukykyä, joten kustannuksia on mahdollista siirtää myös hintoihin. Lentoliikenteen kansainvälisen luonteen johdosta sääntelyn tulisi olla mahdollisimman laajapohjaista eli kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n piirissä tapahtuvaa tai vähintään EU:n laajuista, mutta siten, että jäsenvaltioiden erilaiset olosuhteet otetaan riittävien joustojen muodossa huomioon. EU:n sääntelyllä tulisikin pystyä lisäämään painetta niin, että kansainvälisellä tasolla edistytään velvoitteiden asettamisessa.

Valiokunta korostaa, että biopolttoaineet eivät riitä ratkaisuksi pitkällä aikavälillä niiden rajallisen saatavuuden vuoksi. Koska tieliikennettä koskevat sekoitevelvoitteet kilpailevat samoista raaka-aineista, on luotava hallittava polku sille, että kestävät polttoaineet ja raaka-aineet saadaan ohjattua raskaan liikenteen sekä lento- ja meriliikenteen käyttöön, jossa niiden korvaaminen muilla vaihtoehtoilta on vaikeinta. Erityisesti siksi, että kysymyksessä ovat rajalliset resurssit, jäsenmaille tulisi mahdollistaa laajemmat kansalliset joustot kuin komission esityksessä on. Biopolttoaineiden kasvavan käytön haitalliset epäsuorat vaikutukset ja globaalitasoinen tarve luonnon tilaisten alueiden säilyttämiseen voivat myös muuttaa käsitystä eri raaka-ainelähteiden kestävydestä, ja siten niiden käyttöön liittyy ennakoitavuusriski. Luonnon monimuotoisuuden suoje-

Valiokunnan lausunto YmVL 24/2021 vp

lu ja luontokadon pysäyttäminen globaalisti uudistettavana olevan YK:n biodiversiteettisopimuksen mukaisesti edellyttää monipuolisia toimia luonnon suojelemiseksi. Näistä syistä synteettisten ns. sähköpolttoaineiden (RFNBO) edistäminen on tarpeen. Niiden kehittäminen markkinoilla saatavaksi olevaksi ratkaisuksi vaatii kuitenkin merkittäviä kannustimia ja panostuksia tutkimukseen ja tuotekehitykseen. Sähköpolttoaineiden edistäminen erillisellä alavelvoitteella ehdotetulla tavalla on tarpeen hiilidioksidipäästöjen hinnoittelun ohella, koska niiden valmistuskustannukset ovat vielä huomattavan korkeita verrattuna sekä fossiilisiin että biopohjaisiin vaihtoehtoihin.

RFNBO-polttoaineiden määrän asteittainen kasvattaminen tukee systeemitason muutosta, mutta sekoitevelvoitteiden tulisi olla tarpeeksi suuria halutun ohjausvaikutuksen aikaansaamiseksi. Valiokunta pitää valtioneuvoston tavoin siksi tärkeänä, että asetuksen tulisi määrittää ainoastaan vähimmäistaso, jonka jäsenmaat voivat ylittää. Tämä on erityisen tärkeää Suomelle, sillä hallitusohjelman tavoite 30 %:n uusiutuvien polttoaineiden osuudesta lentoliikenteessä vuonna 2030 on huomattavasti esitettyä tiukempi. Suomi on siten selkeästi kestävien lentopolttoaineiden edelläkävijämaa myös kansainvälisesti. Asetusehdotus luo markkinat uusiutuville lentopolttoaineille, mikä on myönteistä Suomelle, sillä meillä on kansainvälisesti katsoen hyvää osaamista ja mahdollisuudet menestyä globaaleilla markkinoilla tulevaisuudessa.

Uusien teknologisten ratkaisujen kokonaisympäristövaikutusten arviointi on tärkeää. Valiokunta korostaa teknologianeutraaliuden suurta merkitystä sääntelyn yhtenä lähtökohtana. Poliittisella ohjauksella ei tule lukita kehityspolkua tiettyihin teknologiaratkaisuihin, sillä kehitys on nopeaa ja parempia ratkaisuja on aina mahdollista kehittää. Valiokunnan mielestä ensisijainen ohjauskeino tulisi olla päästöjen hinnoittelu teknologianeutraalisti, jotta päästövähennykset ohjautuvat edullisimpiin kohteisiin ja edullisimmilla ratkaisuilla. Myös lentoliikenne on ohjausvaikutukseltaan vahvistuvan päästökaupan piirissä, ja sääntelyssä tulisi välttää päällekkäisiä ohjauskeinoja. Ohjauksen ei tule myöskään olla liian yksityiskohtaista ja rajoittavaa, vaan sen tulee jättää tarpeellista joustoa polttoaineen riittävyyden varmistamiseksi ja kustannusten optimoimiseksi. Esimerkiksi biopolttoaineiden raaka-ainevalikoimaa ei tule perusteettomasti rajata, vaan raaka-ainepohjan laajentamista ja muuta tarpeellista joustoa on jatkoneuvotteluissa perusteltava polttoaineen kestävydestä tinkimättä.

Ehdotus edellyttää kestävän polttoaineen käyttöä sekä EU:n sisäisillä että EU:sta kolmansiin maihin suuntavilla lennoilla, mikä takaa tasavertaiset toimintaedellytykset yksittäisellä reitillä. Sen sijaan EU:n sisäisten lentojen kustannusten huomattava kasvu sisältää riskin lentämisen ohjautumisesta EU:n ulkopuolella sijaitsevien liikenteen solmukohtien kautta EU:ssa sijaitsevien hubien sijaan. EU:n sisäinen sääntely ei myöskään saa johtaa päästöjen kasvuun EU:n ulkopuolella.

Tankkausvelvoitetta koskeva sääntely tulisi toteuttaa niin, ettei se heikennä lentoverkoston tehokkuutta ja siten kannattavuutta, mutta ei myöskään mahdollista kestävän polttoaineen käyttövelvoitteen kiertämistä. Raportointi- ja seurantajärjestelmien hallinnollisen raskauden minimointi on myös tärkeä tavoite, johon on tarpeen kiinnittää huomiota kaikissa vaiheissa.

Valiokunta pitää hyvin tärkeänä, että velvoitteiden laiminlyöntiin liittyvät seuraamusmaksut ovat tehokkaita ja vaikuttavia, jotta vapaamatkustamiseen liittyviä ongelmia voidaan tehokkaasti ehkäistä. Maksutulot tulisi myös ohjata lentoliikenteen vihreän siirtymän edistämiseen.

Valiokunnan lausunto YmVL 24/2021 vp

Valtioneuvoston tavoin valiokunta korostaa komission useiden samansuuntaisten ehdotusten yhteisvaikutusten tunnistamisen tärkeyttä, jotta 55-valmiuspaketin päästövähennyksiä koskevan tavoitetason saavuttaminen voidaan varmistaa ja mahdollisuuksien mukaan myös ylittää. Valiokunta korostaa vielä erityisesti viitaten Glasgow'n ilmastokokouksen loppuasiakirjaan, että kun kaikki maat ovat nyt sitoutuneet tarkastelemaan vuosittain kansallisia panoksiaan (NDC) 1,5°C:een tavoitteen valossa, tulee myös EU:n pyrkiä ilmastotoimien kokonaisuuden osalta eurooppalaisen ilmastolain mukaiseen vähintään 55 %:n päästövähennystavoitteeseen eli pyrkiä se myös aktiivisesti ylittämään. Muita lentoliikenteen päästökehitykseen vaikuttavia ehdotuksia ovat lentoliikenteen päästökauppaa koskeva päästökauppadirektiivin muutosehdotus, asetusehdotus vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurista sekä energiaverodirektiivin muutosehdotus lentoliikenteen polttoaineiden verovapauden poistamisesta. Valiokunta pitää tärkeänä ilmastotoimien kokonaistarkastelua siten, että tavoite saavutetaan sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävästi tavalla, joka on myös kustannustehokas ja ottaa huomioon luontokadon ehkäisemiseen, digitalisaatioon ja siirtymän oikeudenmukaisuuteen liittyvät näkökohdat.

Valiokunta korostaa myös, että 55-valmiuspaketin taloudellisten yhteisvaikutusten arviointi on haastavaa ja siihen tulee jatkossa vielä panostaa sääntelytavan kustannustehokkuuden varmistamiseksi. Komissio ei ole arvioinut vaikutuksia jäsenvaltiotasolla, eikä arvioissa ole aina otettu huomioon muuttuneita olosuhteita, kuten päästöoikeuden voimakkaasti kohonnutta hintaa. Kokonaiskuvan muodostamisen kautta tulee välttää toimialaan kohdistuvien taloudellisten vaikutusten hallitsematon kumuloituminen, koska kustannusvaikutus Suomelle on pohjoisen sijainnin vuoksi väistämättä raskaampi kuin monelle muulle jäsenmaalle. Myös lentoliikennettä koskevien useiden ehdotusten taloudellisten yhteisvaikutusten arviointi on haastavaa, ja siihen tulee jatkossa panostaa kustannustehokkuuden varmistamiseksi. Lentoliikenteen investointimahdollisuudet vähäpäästöiseen teknologiaan tulee säilyttää, sillä myös kaluston uudistamisella voidaan saavuttaa merkittäviä päästövähennyksiä.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Ympäristövaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Valiokunnan lausunto YmVL 24/2021 vp

Helsingissä 17.11.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Juha Sipilä kesk

jäsen Petri Huru ps

jäsen Mai Kivelä vas

jäsen Hanna Kosonen kesk

jäsen Johan Kvarnström sd

jäsen Niina Malm sd

jäsen Kai Mykkänen kok

jäsen Mikko Ollikainen r

jäsen Mauri Peltokangas ps

jäsen Jenni Pitko vihr

jäsen Saara-Sofia Sirén kok

jäsen Katja Taimela sd

jäsen Mari-Leena Talvitie kok

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos

Valiokunnan lausunto YmVL 24/2021 vp Eriävä mielipide

Eriävä mielipide

Perustelut

Nyt käsittelyssämme on jälleen esitys, joka on osa sekä Euroopan komission Green Deal -hanketta että siihen kiinteästi liittyvää 55-valmiuspakettia EU:n korotetun 2030-ilmastotavoitteen saavuttamiseksi. Täsmällisemmin ottaen nyt on kyse 55-valmiuspakettiin kuuluvasta ReFuelEU Aviation -aloitteesta, jonka tavoitteena on lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen. Sinänsä nyt tehty asetusehdotuksen jakeluvelvoite on teknisesti realistisempi kuin Suomen nykyisen hallituksen ohjelmassa oleva 30 %:n tavoite vuodelle 2030. Tästä edellä olevasta toteamuksesta huolimatta esitys on edelleen monille alan toimijoille varsin haasteellinen.

Perussuomalaisten valiokuntaryhmä ei edelleenkään innostu Euroopan unionin kesällä julkistamasta ilmastopaketista (Fit for 55 -paketti), johon tämäkin esitys osaltaan perustuu. Tämä johtuu ensinnäkin siitä, että isossa kokonaiskuvassa tuo paketti on edelleen "myrkkyä" monelle maamme teollisuuden haaralle (ml. metsä ja ilmailu). Tämä ilmenee etenkin ao. sektoreiden kilpailukyvyyn heikkenemisen muodossa.

Niin ikään valiokuntaryhmämme ei voi allekirjoittaa näitä esityksiä, sillä juuri eurooppalaisten lentoyhtiöiden, kuten Finnairin, kilpailukyky heikkenee suhteessa sellaisiin yhtiöihin, jotka lentävät EU:sta ulos käyttäen vaihtolentoasemana EU:n ulkopuolella olevaa lentoasemaa. Tällaisia lentoja ovat esimerkiksi Eurooppa — Aasia -lennot Venäjällä, nämä lennot kun voivat lentää pidemmän osuuden koko lentovälistä polttoaineella, joka on fossiilista ja siksi halvempaa kuin Euroopassa tankattava polttoaine.

Toisaalta emme valiokuntaryhmänä voi allekirjoittaa hallituksen kantaa siitä, että jäsenmailla tulee olla mahdollisuus tarvittaessa kansallisesti nostaa velvoitteiden kunnianhimon tasoa esimerkiksi päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Me Perussuomalaiset pidämme tärkeänä sitä, että Suomessa ei aseteta kansallisesti EU:ta tiukempaa uusiutuvan lentopolttoaineen jakeluvelvoitetta, sillä se vaarantaisi Suomen lentoliikenteen kilpailukyvyyn vielä nyt esitettyä velvoitetta enemmän.

Kolmanneksi olemme aidosti huolissamme myös siitä, että edelleen velvoitetaan sekä lentoyhtiöitä että öljy-yhtiöitä liialliseen raportointiin ja raportointivelvoitteisiin, jotka asetetaan yhtiöille esityksessä.

Lopuksi sekä valiokuntaryhmämme että eduskuntaryhmämme haluaa muistuttaa siitä, että logistiikka on ylipäätään erittäin tärkeä kilpailutekijä suomalaisille yrityksille. Tutkimusten mukaan teollisuusyritysten kilpailukyvyistä syntyy logistiikan kautta noin kolmannes. Suomessa toimivan teollisuuden ja kaupan logistiikkakustannukset ovat 13—14 % liikevaihdosta. Näin todetaan eri tutkimuksissa. Näistä suurimman kustannuserän muodostavat luonnollisesti kuljetuskustannukset, joiden osuus on noin 40 % kaikista logistiikkakustannuksista. Näin ollen emme valiokuntaryhmänä voi antaa tukeamme esitykselle — varsinkin, kun tiedetään jo nyt se, että uusiutuvat lentopolttoaineet ovat tällä hetkellä selvästi fossiilista kerosiinia kalliimpia, joten asetusehdotuksen käyttöönotto lisäisi yhä lentoliikenteen kustannuksia.

Valiokunnan lausunto YmVL 24/2021 vp
Eriävä mielipide

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että suuri valiokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 17.11.2021

Mauri Peltokangas ps

Petri Huru ps