

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Liikenne 12 -suunnitelma vuosille 2026-2037 (valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys)

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/18780/2023-LVM-180

Finnair Oyj

Finnair kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto Liikenne 12 -suunnitelmaan, sen sisältöihin ja tavoitteisiin.

Yleisiä huomioita

Liikenne 12 -suunnitelman tavoite on luoda yhtenäinen tilannekuva liikennejärjestelmän tilasta ja sen kehittämistarpeista. Tässä lausunnossa Finnair tarkastelee edellä mainittua kysymyksenasettelua erityisesti lentoliikenteen kehitystarpeiden ja -mahdollisuuksien näkökulmasta, niin kansainvälisen kuin kotimaan lentoliikenteen osalta.

Käsillä olevan Liikenne 12 -suunnitelman ajoitus vuosille 2026-2037 on erinomainen. Kyseisen ajanjakson aikana edessä on useita lentoliikenteen ja Suomen saavutettavuuden kannalta kriittisiä poliittikalinjauksia ja -päätöksiä ja huomattavien ympäristöperusteisten lainsäädäntömuutosten toimeenpanon vaikutukset alkavat näkyä. Suomalaisen lentoliikenteen kilpailukyvyyn vahvistaminen tulee olla suomalaisen liikennepolitiikan ytimessä tulevana vuosina.

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnos (4.2.) asettaa kolme tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Erityisinä näkökulmina on määritelty tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi. Finnair pitää tavoitteenmäärittelyä mielekkäänä. Samoin mainitut näkökulmat ovat oleellisia, etenkin saavutettavuus, jonka merkitystä Suomen taloudelle ei voi kylliksi korostaa.

Petteri Orpon Vahva ja välittävä Suomi -hallitusohjelmassa linjataan seuraavaa:

"Heti hallituskauden alussa laaditaan kansallinen lentoliikennestrategia, jossa linjataan Suomen lentoliikenteen toimintaedellytysten ja kilpailukyvyyn vahvistamisesta muuttuneessa maailmassa. "

Suomen kansainvälisen saavutettavuuden kannalta linjaus on tärkeä. Oleellista on huomioida, että hallitusohjelma peräänkuuluttaa nimenomaan strategiaa, ei listausta lentoliikenne-ekosysteemin kannalta ajankohtaisista asioista. Lentoliikenteen toimintaympäristön muututtua dramaattisesti koronakriisin ja Venäjän hyökkäyssodan jäljiltä, Suomen tulee kirkastaa saavutettavuuden merkitystä strategisella työotteella. Tämä tarkoittaa tavoitteiden määrittelyä ja niihin kytkeytyvien toimenpiteiden tunnistamista.

Liikenne 12 -suunnitelmassa todetaan seuraavaa (s.24): "Hallitusohjelmassa mainitut... sekä lentoliikennestrategia on integroitu osaksi suunnitelmaa". Finnair esittää huolensa siitä, että hallitusohjelman mukaista kirjausta lentoliikennestrategiasta ei ole toteutettu. Liikenne 12 -suunnitelma pitää sisällään hyviä kirjauksia lentoliikennettä koskien, mutta toimiakseen strategiadokumenttina sen tulisi asettaa täsmällisempiä tavoitteita lentoliikenteen roolille osana Suomen saavutettavuutta, talouden kasvua ja kansainvälisyyttä. Raporttiluonnos ei esitetyllä tavalla korvaa lentoliikennestrategiaa.

Liikenne 12 -suunnitelman luvussa 2.2.1 kuvaillaan Suomen saavutettavuuden keskeisiä haasteita. Raportti toteaa aivan oikein, että Suomen ilmailusektori kärsii edelleen taloudellisesti ja

”kehitystrendi on heikompi kuin Euroopassa yleisesti”. Airports International Councilin (ACI) 12.2. julkaisemat liikennetiedot kertovat tilanteesta koruttomasti. Lentoliikenteen matkustajamäärät vuonna 2024 kasvoivat ns. EU+ (EU, EEA, Sveitsi ja Iso-Britannia) lentoasemilla yhteensä 7.8 % vuoteen 2023 verrattuna. Vuoteen 2019 verrattuna Suomen matkustajamäärien lisäys on EU-maiden heikoin, -24.9 %. Keskeisten kilpailijamaiden luvuista voidaan nostaa esiin esimerkiksi Espanja (+13 %), Italia (+17 %), Iso-Britannia (-0,1 %), Ranska (-3.0 %) ja Saksa (-16.6 %).

Finnair pitää tärkeänä, että Suomen kansainvälisen saavutettavuuden vahvistaminen on Liikenne 12 -suunnitelman keskiössä. Lentoliikennestrategian puuttuessa on oleellista, että Liikenne 12 -suunnitelma määrittelee tavoitteita Suomen saavutettavuuden vahvistamiseksi myös lentoliikenteen kautta.

Suomen tulee olla Pohjois-Euroopan parhaiten tunnettu matkailukohde. Helsinki-Vantaan hubin tulee olla maailman parhaita ja kustannuskykyisiä lentoliikenteen solmukohtia niin henkilö- kuin tavaraliikenteelle. Lentoliikenteen energiasiirtymässä Suomen tulee olla Euroopan kilpailukykyisin ja kustannustehokkain maa, joka houkuttelee lentoyhtiöitä vahvistamaan Suomen yhteyksiä maailmalle. Finnair toivoo, että Liikenne 12 -suunnitelmassa määritellään toimenpiteitä yllä mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Liikenne 12 -suunnitelma pitää sisällään useita viittauksia toimenpiteisiin, joita Suomen tulee toteuttaa suunnitelmassa esiteltyjen tavoitteiden toteuttamiseksi. Kappaleessa 4.5.3 esitetään perustellusti toimenpiteitä, joita tulee toteuttaa kansainvälisessä yhteistyössä, jotta Suomen liikennejärjestelmä ja saavutettavuus vahvistuisi. Sivulla 38 raporttiluonnos tunnistaa aivan oikein, että ”valtio tiivistää yhteistyötä valtioneuvostotasolla kansainväliseen saavutettavuuteen liittyvissä kysymyksissä ja sidosryhmäyhteistyötä kehitetään vaikuttavammaksi”. Finnair pitää linjausta ehdottoman oikeana, mutta peräänkuuluttaa suunnitelmassa esityksiä siitä, miten ja missä konkreettisissa asioissa yhteistyötä tullaan vahvistamaan. Samoin, kun raporttiluonnos toteaa sivulla 50 ”Valtio kehittää Helsinki-Vantaan hub-asemaa Pohjois-Euroopan ja Baltian hubina”, epäselväksi jää, millä toimintasuunnitelmalla tavoitetta lähdetään ajamaan.

Jotta Liikenne 12 -suunnitelman onnistumista lentoliikenteen liikennejärjestelmän kehittämisessä voidaan tulevaisuudessa arvioida, raporttia on aiheellista vahvistaa tavoitteiden ja toimenpiteiden osalta. Suomen kansainvälinen saavutettavuus on lentoliikenteen osalta suurten haasteiden edessä.

Yksittäisten kommenttien osalta Finnair esittää seuraavia huomioita:

Lentoliikenteen energiasiirtymä

Suunnitelmassa todetaan valtion lentoliikenteen päästökauppatulojen olleen vuonna 2023 noin 10 miljoonaa euroa. Menneiden tilastojen sijaan suunnitelmassa olisi tarpeen katsoa tulevaisuuteen sen varmistamiseksi, etteivät huomattavasti nousevat ympäristöperusteiset kustannukset rapauta lentoliikenteen kilpailukykyä ja sitä myöten Suomen kilpailukykyä ja sekä kansainvälistä ja sisäistä saavutettavuutta.

Lentoliikenteen päästökauppa on kiristynyt vuodesta 2024 alkaen. Vuonna 2026 lentoyhtiöiden tulee ostaa kaikki päästöoikeudet markkinoilta. Finnairille päästökaupan vuosittaiset kustannukset on arvioitu vuonna 2026 nousevan n. 100 miljoonaan euroon. Päästökauppain esitöissä ministeriö arvioi valtion päästökauppatulojen nousevan noin 56 miljoonaan euroon. Suunnitelmassa (4.6.2.) todetaan, että jäsenmaiden lentoliikenteen päästökaupan tulojen käyttökohteita koskevat vaatimukset tiukentuivat vuonna 2024. Tämä on kirjattu myös tammikuussa 2024 voimaan tulleeseen päästökauppalakiin. Edelleen suunnitelmassa todetaan valtion arvioivan mahdollisuuksia kohdentaa huutokauppatuloja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyyn sekä huoltovarmuuden parantamiseksi. Finnairin näkemyksen mukaan suunnitelman kunnianhimon tasoa on tarpeen nostaa huutokauppatulojen kohdentamiseksi fossiilisen ja uusiutuvan polttoaineen hintaeron tasoittamiseksi suunnitelman ensimmäisestä vuodesta 2026 lähtien.

Suunnitelmassa todetaan Suomen edistävän lentoliikenteen päästöjen vähentämistä ensisijaisesti riittävän määrätietoisin kansainvälisin toimin, jotka huomioivat Suomen erityispiirteet. Epäselväksi jää, mitä tällaiset toimet ovat. Finnair toivoo, että Liikenne 12 –suunnitelman lopullinen versio tunnistaa tarkemmin mitä mainitut kansainväliset toimet ovat.

Energiasiirtymä tulee olemaan lentoliikennetoimialalle tulevina vuosina ja vuosikymmeniä huomattava kannattavuus- ja kilpailukykyhaaste. Edistyksellisten lentoyhtiöiden kilpailukyky perustuu tulevaisuudessa niiden mahdollisuuteen tarjota vähäpäästöisiä lentoja kilpailukykyiseen hintaan.

Käynnissä on globaali polttoainemarkkinan uudelleenjako, jonka pelipaikat jaetaan nyt. Suomen vetytalouden kilpailukykytekijät mahdollistavat puhtaan lentopolttoaineen valmistuksen Suomessa huomattavasti kustannustehokkaammin kuin suurimmassa osassa EU-jäsenmaita. Suomen tulee olla rohkeasti etulinjassa mahdollistamassa tuotantoon tähtäävien ekosysteemien syntymistä Suomeen. Suunnitelma on tältä osin silmiinpistävä puutteellinen ottaen huomioon, että Liikenne 12 –suunnitelma vuosille 2026-2037 on kriittinen energiasiirtymän toteutuksen kannalta. Finnair esittää, että suunnitelmassa tunnistetaan niitä toimia, joilla Suomi aikoo ko. suunnitelmakaudella edistää lentoliikenteen energiasiirtymää Suomessa.

Kotimaan sisäinen saavutettavuus

Hallitusohjelman mukaan valtio säilyttää Finavian nykymuotoisen lentoasemaverkoston ja muuta lentoasemaverkostoa kehitetään osana väyläverkkoa 2023-2027. Toisaalta suunnitelmassa todetaan, että Traficom yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa arvioi lentoasemaverkon laajuutta matkaketjujen näkökulmasta ottaen huomioon uudet käyttövoimat ja mahdolliset uudet liiketoimintamallit. Valtio yhteistyössä lentoasemanpitäjien kanssa määrittelee kriteerit valtakunnallisesti strategisesti tärkeille lentoasemille vuoden 2026 aikana.

Jatkotoimena valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) yhteistyössä lentoasemanpitäjien kanssa määrittelee kansallisesti strategiset lentoasemat laaditun kriteeristön perusteella ja muodostaa näistä lentoasemista uuden lentoasemaverkoston. Osana infra-avustuskokonaisuuden arviointia valtio (liikenne- ja viestintäministeriö yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa) huomioi myös mahdollisuudet reagoida muuttuvaan lentoasemaverkoston ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistarpeisiin. (s. 51). Finnair kannattaa suunnitelmaluonnoksessa ehdotettua arviointityötä.

Lentoradasta tulisi sisällyttää suunnitelmaan konkreettisempi kirjaus siitä, että lentoratahanke suunnitellaan ja hanke valmistellaan toteuttamispäätöstä varten seuraavalle hallitukselle. Finnairin mielestä suunnitelmaluonnoksen kirjaus lentoratahankkeen suunnittelun edistämistä hankeyhtiömallilla ei ole riittävä. (s. 44).

Lentoliikenteen maksut ja suomalaisen lentoliikenteen kilpailukyky

Liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistustyössä on tarpeen huomioida myös lentoliikenne. Finnair pitää kannatettavana Liikenne 12 –suunnitelmaluonnoksen kirjausta siitä, että lentoliikenne on mukana arviointityössä erityisesti kansainvälisen liikenteen näkökulmasta (s.67).

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

-

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

-

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

-

Muut huomiot?

-

Lahdensuo Sami
Finnair Oyj