

Finnairin lausunto liikenteen päästövähennyksistä

Finnair kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi arvioitaessa liikenteen päästövähennyskeinoja suhteessa Kansalliseen energia- ja ilmastostrategiaan.

Lentoliikenne kuuluu Euroopan unionin päästökaupan piiriin, ja kansainvälisestä päästövähennysjärjestelmästä sovittiin Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä ICAO:ssa vuonna 2016. Tämän lisäksi alalla on omia kunnianhimoisia energiatehokkuustavoitteita, jotka saavutetaan laajalla keinovalikoimalla.

Biopolttoaineilla on tärkeä rooli edellä mainittujen tavoitteiden saavuttamisessa. Suomen ja Euroopan unionin olisikin luotava suotuisat edellytykset biopolttoaineiden käytölle myös lentoliikenteessä.

1) Ovatko energia- ja ilmastostrategian toimenpiteet liikenteen osalta tasapainossa tavoitteiden kanssa? Tarvitaanko lisätoimenpiteitä?

Lentoliikenne poikkeaa muusta liikennesektorista siinä, että se kuuluu EU ETS -järjestelmään, eikä siis ole ns. päästökaupan ulkopuolinen sektori. Tämän lisäksi Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n yleiskokouksessa, johon Suomikin osallistui, hyväksyttiin lokakuussa 2016 päätöslauselma kansainvälisen lentoliikenteen markkinaehtoisen päästöjen hyvitysjärjestelmän käyttöönotosta vuonna 2021. Samalla sovittiin järjestelmän keskeisistä periaatteista ja jatkovalmistelusta.

Finnairille tämä ICAOn niin sanottu CORSIA- sopimus (Carbon offsetting and reduction scheme for international aviation) oli erittäin tervetullut. Finnair on osallistunut aktiivisesti järjestelmän kehittämiseen jo vuodesta 2009 muiden lentoliikenteen toimijoiden kanssa. Tämä on lentoliikenteen tapa osallistua niiden keinojen kehittämiseen, joilla voitaisiin päästä Pariisin ilmastopimuksen tavoitteisiin. Historiallista on myös se, että yksityinen sektori itse ehdottaa sääntelyä itselleen.

Lentoliikenne on toimialana asettanut itselleen kunnianhimoiset päästövähennystavoitteet, ja näihin myös Finnair on sitoutunut. Tavoitteena on parantaa polttoainetehokkuutta 1,5 % vuosittain, saavuttaa hiilineutraali kasvu vuodesta 2020 ja puolittaa kokonaispäästöt vuoden 2005 tasosta vuoteen 2050 mennessä. Näiden tavoitteiden lisäksi Finnair asetti vuonna 2009 tavoitteekseen vähentää itse operoimassaan liikenteessä myytyihin tonnikilometreihin (RTK) suhteutettuja hiilidioksidipäästöjä 20 prosenttia vuoteen 2017 mennessä. Tämä tavoite lähestulkoon saavutettiin, sillä hiilidioksidipäästöt vähenivät kyseisellä aikajaksolla 19,4 prosenttia myytyihin tonnikilometreihin suhteutettuna.

Markkinapohjainen järjestelmä tukee lentoliikenteen muita, vahvasti liiketoimintaan linkittyviä keinoja päästövähennysten saavuttamiseksi. Näitä keinoja ovat muun muassa operatiiviset toimet, uuden teknologian kehittäminen ja käyttöönotto sekä infrastruktuuriparannukset. Markkinapohjaisessa päästövähennysmekanismissa lentoyhtiöt lisäksi maksavat niistä päästöistä, joita ne eivät pysty muutoin vähentämään.

Lentoliikenteen CO₂-päästöjen vähentäminen vaatii siis eri toimenpiteiden yhteensovittamista ja se on liikenneketjun eri toimijoiden yhteinen haaste. Lentoyhtiöiden, lentoasemien, lennonjohdon, lentokonemoottori- ja lentokonevalmistajien, monikansallisten ja kansallisten liikenneviranomaisten, kansainvälisten organisaatioiden ja biokerosiinin valmistajien on kaikkien toimittava yhdessä vähäpäästöisemmän lentoliikenteen edistämiseksi.

3) Onko biopolttoainetavoite ja toimet tasapainossa keskenään? Tarvitaanko lisätoimia?

Ilmailun päästöjen vähentämisessä nestemäistä kerosiinia korvaavat biopolttoaineet ovat aivan keskeisessä roolissa. Toisin kuin tieliikenteessä, lentoliikenteessä niille ei ole lähitulevaisuudessa näkyvissä muita realistisia vaihtoehtoja.

Biopolttoaineiden käyttöönottoa lentoliikenteessä rajoittaa kaksi tekijää: tarjonta ja hinta.

Biokerosiinin tuotantomäärää tulee kasvattaa tarvetta vastaavasti ja varmistaa sen saatavuus lentoliikenteeseen. Tällä hetkellä Suomessa ei ole jatkuvaa jakelua millään lentokentällä eikä toimivaa logistiikkaketjua.

Biokerosiinin hinta ei ole tällä hetkellä kilpailukykyinen. Lentoliikenteen luonteen vuoksi polttoainekulujen nousu jollakin lentokentällä tai jonkin lentoyhtiön toiminnassa johtaisi välittömästi matkustajavirtojen kanavoitumiseen toisille reiteille. Suomen lentoliikenne perustuu merkittävässä määrin vaihtomatkestajiin, minkä takia se on erityisen herkkä tämän tyyppisille muutoksille.

Kehittyneiden biopolttoaineiden tutkimukseen kaivataan lisäinvestointeja erityisesti ilmailualaa biopolttoainekehitystä varten. Kohdennetuilla rahoitusvälineillä ja markkinakannustimilla tulisi tukea erityisesti ilmailussa käytettävien ja muiden kehittyneiden biopolttoaineiden tuotantolaitosten rakentamista.

Finnairista on tärkeää edistää yhteistyötä biopolttoaineiden käytön vauhdittamiseksi. Helsinki Green Hub-hanketta on valmisteltu Liikenneministeriön alaisuudessa ja Finnair tukee tämän työn jatkamista. Lentoliikenteen biopolttoaineiden kaupallistamiseksi tarvitaan kuitenkin yhteisiä ponnistuksia, jotta lisäkustannukset voidaan minimoida ja saatavuutta parantaa. Suomella ja suomalaisella lentoliikenteellä on – oikein toimien - kaikki edellytykset saavuttaa biopolttoaineen käytössä johtoasema.

5) Mitä muita keinoja tarvittaisiin liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamiseksi?

Matkaketjujen optimointi ja liikennevälineiden täyttöasteiden maksimointi ovat helpoimpia keinoja parantaa tehokkuutta. Liikennekaari-lainsäädäntö luo tähän puitteet.

Toimivien matkaketjujen toteutumisessa myös fyysisen infrastruktuurin merkitys on olennainen. Raide+lento -matkojen toteutumista helpottaisi, mikäli pääradalle vedettäisiin lentoraide Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Kun Tampereen ja Helsingin väliset raideyhteydet ovat jo nyt ruuhkaiset, olisi luontevaa, että yhteyttä parannettaisiin rakentamalla kolmas raideyhteys lentokentän kautta.

Lisätietoja: Kati Ihamäki, Kestävän kehityksen johtaja, p. 040 5822107

Lauri Tierala, markkinoillepääsy ja liikennepolitiikka, p. 040 8417141

