

Asia: VN/26275/2020

VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖS LENTOLIIKENTEEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Keskuskauppakamari ja kauppakamarit kiittävät mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston periaatepäätökseen lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä.

Kauppakamarit tukevat periaatepäätösluonnoksen tavoitetta lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi. Periaatepäätösluonnoksessa nostetaan erittäin onnistuneesti esille lentoliikenne globaalisti kilpailtuna toimialana ja globaalien toimien merkitys Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n piirissä vaikuttavimpina ja vähiten kilpailua vääristävinä.

COVID-19 pandemia on iskenyt erityisen voimakkaasti lentoliikenteeseen. Lentoliikenteen huomattava väheneminen johtuen COVID-19 pandemiasta on myös osaltaan osoittanut Suomen ja Suomen eri alueiden saavutettavuuteen liittyvät kysymykset sekä sen, että toimivat lentoyhteydet ovat suomalaisille yrityksille ja koko Suomen kilpailukyvyllä erittäin merkityksellisiä. Kauppakamarit korostavat, että lentorahti muodostaa kymmenen prosentin osuuden Suomen ulkomaankaupasta, ja näin ollen Suomen saavutettavuus ja kilpailukyky ovat seikkoja, jotka tulee huomioida, kun eri toimenpiteistä lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi päätetään. Lisäksi erityistä huomiota tulee kiinnittää siihen, että tällä nyt lausunnolla olevalla periaatepäätösluonnoksella on suuri merkitys myös Suomen rooliin lentoliikenteen hubina Aasiaan.

Tavoitteet ja toimenpiteet lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi

Lentoliikenteen päästövähennysten toteuttamiseksi tarvitaan laaja valikoima erilaisia toimenpiteitä. Kauppakamarit toteavatkin, että luonnoksessa kuvataan hyvin keinovalikoimaa: Vaihtoehtoisten käyttövoimien lisääminen, liikennevälineiden ja liikennejärjestelmän energiatehokkuuden kasvattaminen ja operationaaliset parannukset päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi.

Periaatepäätösluonnoksessa tuodaan esille, että Suomi on sitoutunut ICAO:n ja EU:n tavoitteisiin lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi. Kauppakamarit tukevat näiden sitoumusten toteutumista ja pyytävät Suomelta vahvaa EU- ja kansainvälisen tason vaikuttamista. Luonnoksessa todetaan, että Suomella ei ole edellä mainituista tavoitteista erillisiä numeerisia kansallisia tavoitteita. Luonnoksessa kuitenkin tuodaan esille, että Suomen oman kansallisen tavoitteen saavuttaminen

edellyttää uusiutuvien lentopolttoaineiden jakeluelvoitteen asettamisen 30 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Todettakoon tässä yhteydessä, että mikäli EU-tason jakeluelvoite toteutuu, sen on arviointi olevan viisi prosenttia vuonna 2030.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien edistäminen

Luonnoksessa esitetyissä toimenpiteissä on tuotu esille tieliikenteen sähköistyminen ja sitä kautta uusiutuvien polttoaineiden käytön ohjaaminen erityisesti lentoliikenteeseen. Tieliikenteen sähköistyminen on tapahtumassa henkilöliikenteen osalta, mutta raskasliikenne tulee edelleen nojamaan lento- ja meriliikenteen tavoin vahvasti nestemäisiin polttoaineisiin. Kauppakamarit toivovat, että periaatepäätöksen jatkotyössä tullaan huomioimaan myös meriliikenteen periaatepäätöksessä esitetyt toimet uusiutuvien polttoaineiden osalta ja nämä yhteensovitetaan. Erityisesti huomiota tulee kiinnittää siihen, että tieliikenne luetaan osaksi Suomen kansallista taakanjakovelvoitetta ja maantieliikennesektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa uusiutuvilla polttoaineilla on myös merkittävä rooli. Näin ollen uusiutuvia polttoaineita tullaan jakamaan lentoliikenteen lisäksi myös meriliikenteen ja raskaan tieliikenteen käyttöön. Kauppakamarit esittävätkin kantanaan, että lisää huomiota tulee kiinnittää siihen, mihin liikennemuotoon uusiutuvia polttoaineita suunnataan tai miten ne jaetaan eri liikennemuotojen välillä. Lisäksi on huomioitava, että uusiutuvien polttoaineiden vähäisyyden takia asetettujen päästötavoitteiden saavuttaminen saattaa hidastua tai ainakin kallistua huomattavasti.

Kauppakamarit pitävät erittäin hyvänä periaatepäätösluonnoksessa esitettyjä kirjausta siitä, että Suomi edistää ICAO:ssa uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttöönottoa kansainvälisin päätöksin.

Periaatepäätösluonnoksessa tuodaan selkeästi esille uusiutuville polttoaineille asetettava 30 prosentin jakeluelvoite vuoteen 2030 mennessä. Luonnokseen on kirjattu, että jakeluelvoite koskisi vain Suomessa, Suomesta ja Suomeen operoivia yhtiöitä. Kyseisellä velvoitteella on toteutuessaan hyvin moninaiset vaikutukset suomalaisiin vienti- ja tuontiyrityksiin, logistisiin ketjuihin ja viime kädessä Suomen kilpailukykyyn.

Kauppakamarit ilmaisevat huolensa siitä, että kansallisesti asetetulla vain Suomea koskevalla jakeluelvoitteella matkustajavirrat siirtyisivät muille reiteille, mikä vaikuttaa negatiivisesti Suomen saavutettavuuteen ja Suomen kilpailukykyyn. Lisäksi lentorahti Suomesta ja Suomeen kulkee matkustajakoneiden mukana, jolloin matkustajien siirtymisellä muille reiteille olisi suuri vaikutus rahtiliikenteeseen. Vienti- ja tuontiyritysten sujuvat ja nopeat yhteydet maailmalle supistuisivat ja vähintäänkin kallistuisivat, millä on erittäin merkittävä vaikutus hintakilpailukykyyn Suomesta lähtevään tai tänne saapuvaan rahtiin ja siten suomalaisiin vienti- ja tuontiyrityksiin. Logististen ketjujen pidentyminen myös kasvattaa päästöjen määrää.

Kauppakamareiden näkemyksen mukaan jakeluelvoite tulee olla linjassa yleisen EU-tason jakeluelvoitteen kanssa. Kauppakamarit tukevat Suomen aktiivisia toimia vähintäänkin EU-tason ratkaisun aikaansaamiseksi. Lisäksi kauppakamarit pyytävät, että periaatepäätöksen jatkotyössä huomioidaan Afryn valtioneuvostolle tekemä selvitys ”Uusiutuvien lentopolttoaineiden jakeluelvoite – Nykytila ja vaikutusarviointi”, jossa arvioidaan jakeluelvoitteen vaikutuksia.

Liikennejärjestelmän ja liikennevälineiden energiatehokkuuden edistäminen

Eurooppalaisen ilmatilan käytön tehostaminen on kauppakamarien näkemyksen mukaan toimiva keino päästövähennysten saavuttamiseksi.

Kauppakamarit katsovat, että periaatepäätösluonnoksessa tulisi huomioida kytkentä lentoliikenteen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman välillä. Kotimaan lentoverkosto on erittäin merkittävä osa niin alueellisen saavutettavuuden, Suomen saavutettavuuden kuin koko Suomen ja alueiden kilpailukyvyyn näkökulmasta.

Hinnoittelu

Kauppakamarit tukevat vahvasti periaatepäätösluonnoksessa esitettyjä toimenpiteitä (16–17) EU:n komissioon vaikuttamisessa.

Periaatepäätösluonnoksessa tuodaan esiin toimenpide-ehdotus (20) selvityksen laatimisesta kansallisen lentoveron käyttöönoton vaikutuksista ja tehokkuudesta lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä suhteessa muihin päästövähennyskeinoihin. Kauppakamarit näkevät, että kansallisen suunnitelmien ja toimenpiteiden sijaan tulisi keskittyä niihin toimiin, joilla varmistetaan, että saadaan aikaan vähintään EU-tason, mieluiten globaaleja, ratkaisuja. Lisäksi kauppakamarit korostavat sitä, että lentoliikenteen verottaminen ei sinällään johda päästöjen vähenemiseen. Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmän liikenne- ja viestintäministeriölle laaditussa muistiossa tuodaan esille, etteivät verot ole johtaneet kaukolentojen vähenemiseen.

Lyhyiden lentojen osalta liikennemuotosiirtymä muihin kulkumuotoihin on toivottavaa ja osaltaan se palvelisi päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Kauppakamarit toteavatkin, että lyhyiden lentojen korvaaminen edellyttää toimia muiden liikennemuotojen osalta osana valtakunnallista 12-vuotista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Kauppakamarit toivovat myös, että periaatepäätöksen jatkotyössä huomioidaan täysimääräisesti Euroopan komission joulukuussa 2020 antama tiedonanto älykkästä ja kestävästä liikenteestä, missä on useita eri liittymäkohtia tähän nyt lausunnolla olevaan periaatepäätösluonnokseen.

Periaatepäätösluonnoksessa todetaan, että (toimenpide-ehdotus 21) lentoasemamaksujen roolia lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä arvioidaan komission lainsäädäntöehdotusten antamisen jälkeen. Kauppakamarit näkevät, että edellä mainittu kirjaus siirtää kansallisen näkemyksen tapahtuvaksi vasta ehdotuksen antamisen jälkeen, jolloin vaikuttamisen mahdollisuudet tosiasiallisesti kapenevat huomattavasti. Kauppakamarit pyytävätkin, että näin merkityksellisissä asioissa Suomi ennakkovaikuttaa komission ehdotuksiin jo varhaisessa vaiheessa.

Wood Päivi
Keskuskauppakamari