

Asia: VN/26275/2020

VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖS LENTOLIIKENTEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä: Finnairin lausunto

Yleistä ja Finnairin päästövähennystavoitteet

Finnair tukee kunnianhimoisia lentoliikenteen päästövähennystavoitteita. Päästöjen vähentäminen on yksi toimialan suurimmista haasteista ja yksi tulevaisuuden keskeisistä kilpailutekijöistä covid-19 -pandemian jälkeisessä, edelleen kovenevassa kilpailutilanteessa. Finnair pitääkin siten luonnoksen tavoitetta lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi tärkeänä.

Finnair on osallistunut fossiilisen liikenteen tiekartta -työryhmän työhön ja voi pitkälti yhtyä luonnoksessa esitettyihin toimenpiteisiin. Finnair on työryhmän työn yhteydessä kiinnittänyt kuitenkin huomiota siihen, että tiekartan työn perustana käytetyt liikenteen kasvun ennusteet eivät olleet realistiset lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä, ja pidemmälläkin aikavälillä niiden luotettavuus on kyseenalainen. Siitä huolimatta, että liikenteen kehityksen ennustaminen on tällä hetkellä haasteellista, ennen covid-19 -pandemiaa laadittuihin aineistoihin nojaaminen on harhaanjohtavaa. Finnair on lisäksi tuonut työryhmässä esille tässä lausunnossa esitettäviä erityisesti kilpailukykyä koskevia huomioita.

Finnair kantaa vastuuta päästöjen vähentämisestä ja ilmastokestävyys on keskeinen osa yhtiön strategiaa. Polttoaineen kulutuksen vähentäminen on huomioitu myös johdon ja työntekijöiden palkitsemisohjelmassa. Finnair on aikeissa puolittaa nettohiilidioksidipäästöt vuoteen 2025 mennessä ja olla hiilineutraali 2045. Tavoitteet ovat sektorin kunnianhimoisimpia verrattuna mm.

One world-allianssin ja A4E:n (Airlines for Europe) 2050 hiilineutraalius tavoitteeseen. Finnair on aktiivinen jäsen WWF:n hallinnoimassa Aviation pathway to Science-based Target initiative'ssa (SBTi), jonka tehtävänä on määrittää yhtiöille tieteeseen perustuva polku saavuttaa Pariisin sopimuksessa asetetut tavoitteet. Myös komissio tukee tieteeseen perustuvien päästövähennystavoitteiden asettamista yhteistyössä ICAO:n kanssa 9.12.2020 julkaisemassaan kestävää ja älykästä liikkumista koskevassa strategiassa.

Finnairin polku hiilineutraaliuteen koostuu useammasta osatekijästä. Tämän hetkisen arvion mukaan toimet jakaantuvat seuraavasti: kestävät polttoaineet 35 %, teknologian kehitys, reittisuunnittelu ja operatiiviset toimet 20 %, ilmatilanhallinta ja multimodaalisuus 5 % ja markkinamekanismit 40 %. Finnair näkee, ettei tavoitetta voi liiketaloudellisesti kannattavasti ja kilpailuneutraalisti saavuttaa pelkästään kestävillä polttoaineilla siitä huolimatta, että polttoaineet katsotaan usein tehokkaimmaksi keinoksi vähentää lentoliikenteen päästöjä. Finnair pitää kohtuuttomana luonnoksen lähtökohtaa, jonka mukaan tavoitteisiin pääsemisessä ei voitaisi huomioida erilaisten markkinamekanismien (esim. lentoliikenteen päästökauppa ETS ja CORSIA) muilla sektoreilla tuottamia välillisiä päästövähennyksiä. Laadukas kompensatio-ohjelma antaa myös mahdollisuuden kohdistaa toimet siten, että niistä saadaan ilmaston kannalta suurin hyöty.

Covid-19 pandemia on ajanut lentoliikenteen sen historian pahimpaan kriisiin. Pandemia aiheuttaa Finnairille edelleen tappiota noin 2 miljoonaa euroa päivässä. Hallituksen asettamat matkustusrajoitukset ovat edelleen Euroopan tiukimpia ja heikentävät merkittävästi Finnairin elpymistä ja suhteellista kilpailukykyä.

Liikenteen elpymisen vuoden 2019 tasolle arvioidaan tällä hetkellä kestävän vähintään 3-4 vuotta ja sen jälkeinen kasvuvauhti jäänee aiemmin oletettua

heikommaksi. Kriisin vaikutus Finnairin kykyyn investoida uuteen vähäpäästöisempään kalustoon ja teknologiaan, tai mahdollisuuteen ottaa käyttöön kestäviä polttoaineita, voi viedä liikenteen elpymistä paljon pitempään. Tämä on huomioitava päästövähennystavoitteita ja -toimenpiteitä asetettaessa.

Kestävien polttoaineiden jakelunelvoite ja Finnairin kilpailukyky

Finnairin kilpailukyvyyn turvaaminen on välttämätöntä myös Suomen kilpailukyvyyn ja saavutettavuuden säilyttämiseksi. Covid 19-kriisin jälkeen kilpailu tulee olemaan aikaisempaa entistä kovempaa alhaisemman kysynnän ja jo ennen kriisiä toimialalla vallinneen ylikapasiteetin takia. Erityisesti liikematkustuksen odotetaan elpyvän muuta matkustusta hitaammin.

Finnairin historian paras tulos on noin 169 MEUR vuodelta 2017 ja vuonna 2019 tulos oli 162,2 MEUR. Luonnoksen sisältämässä hallitusohjelmaa mukailevassa uusiutuvan polttoaineen 30 % -

toteutuspolussa polttoaineen lisäkustannus käytettävissä olevilla hinta-arvioilla olisi 280 MEUR vuonna 2030. Tällainen näkymä ei ole millään lailla mahdollinen, se rapauttaisi täysin yhtiön kilpailukyvyn. Myös alemmilla prosenttiosuuksilla vaikutukset olisivat merkittävät: 5 % - toteutuspolku nostaisi kustannuksia 47 MEUR, kun taas 14 % -polku nostaisi kustannuksia 130 MEUR.

Finnairin näkemyksen mukaan luonnoksen toimenpiteisiin sisältyvä hallitusohjelman tavoite 30 %:n uusiutuvan lentopolttoaineen sekoitevelvoitteesta vuoteen 2030 mennessä tulee kilpailukyvyn säilyttämiseksi arvioida nykytilanteessa uudelleen.

Ilmastonmuutosta torjuvan työn on oltava kokonaisvastuullista; siinä on otettava huomioon paitsi ympäristövastuu myös sosiaalinen ja taloudellinen vastuu. Periaatepäätöksen jatkovalmisteluissa on huomioitava Afry Management Consulting'in valtioneuvostolle laatima 14.12.2020 julkaistu selvitys 'Uusiutuvien lentopolttoaineiden jakeluelvoite – Nykytila ja vaikutusarvioinnit (4/2020 VN/10303/2020).

Luonnoksessa todetaan arvioiden osoittavan, että ”jopa 30 %:n uusiutuvan polttoaineen osuus vaikuttaisi euromääräisesti varsin vähän lentolipun hintaan”. Tämä voi pitää paikkaansa yksittäisen lentolipun osalta, mutta kapeiden marginaalien lentoliikenneliiketoiminnassa esitetty kansallinen tavoite ei ole millään lailla kestävä.

Asiakkaan kokema hinta ei muotoudu pelkästään yksittäisen lentoyhtiön tarjoaman lentolipun absoluuttisesta hinnasta vaan myös tämän suhteesta kilpailijoiden hintoihin. Asiakkaan ostotodennäköisyys määräytyy vahvasti käytetyn myyntikanavan hintajärjestyksen perusteella, mikä on riippumaton varsinaisesta hintaerosta. Tutkimusten mukaan tippuminen neljän edullisimman vaihtoehdon ulkopuolelle matkatoimistokanavassa laskee kysyntää huomattavasti ja äkkinäisesti. Online-myyntikanavissa, joissa hintavertailu on suoraan asiakkaan nähtävissä, voi vaikutus markkinasta riippuen olla vielä suurempi.

Kaukoliikenteessä vaikutus on kotimaanliikennettä suurempi, koska matkustajan valintamahdollisuudet eri yhteyksien välillä ovat laajemmat. Jopa tällä hetkellä, alhaisemmasta markkinakapasiteetista huolimatta, syksyn 2021 Euroopan ja Kaukoidän välisessä hintakilpailussa voi 10 euron hintavaihtelun sisältä löytyä 30 eri vaihtoehtoa asiakkaalle. Tämän vuoksi pienelläkin jatkuvalla hintaerolla on useiden prosenttien vaikutus kysyntään. Lentoyhtiön kokonaistuottomarginaali on noin 5%, mikä johtaisi väistämättä tappioihin. Lentolipun hinta on asiakkaalle usein nopeaa lentoyhteyttä tärkeämpi. Esimerkiksi Yhdysvaltoihin suuntautuvassa liikenteessä huomattava osa asiakkaista valitsee jatkoyhteydellisen matkan suoran lennon sijaan, jos se on halvempi.

Luonnoksessa viitataan myös Pohjoismaissa käyttöönotettuihin ja/tai suunniteltuihin tavoitteisiin ja siihen, että kilpailun vääristymä olisi vähäinen naapurimaiden suunnitteleminen vastaavien velvoitteiden takia. Vertailu ei ole relevantti, sillä Pohjoismaat eivät ole kilpailunäkökulmasta Finnairin keskeisin viiteri. Finnair on verkostoyhtiö, jonka strategian kulmakivi on Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä, mikä mahdollistaa Suomen väestön kokoa laajemman reittivalikoiman ja muita pohjoismaita paremman saavutettavuuden. Finnair kilpailee erityisesti muiden Aasiaan operoivien EU-yhtiöiden lisäksi Aasiaan eteläistä reittiä operoivien yhtiöiden kanssa.

Yhteys Euroopasta Aasiaan on lyhin Helsingin kautta. Muuta Eurooppaa ja maailmaa suurempi jakeluvelvoite hinnoittelisi Finnairin ulos Suomen ja Aasian välisestä liikenteestä. Matkustajavirtojen ja rahdin osittaisellakaan siirtymällä muille reiteille on Suomen saavutettavuutta heikentävä vaikutus. Lentorahti Suomesta ja/tai Suomeen on tyypillisesti osa multimodaalia kansainvälistä logistiikkaketjua, johon liittyy erittäin kattava rekoilla ja/tai laivoilla kuljetettava syöttöliikenne. Lentoliikennepalvelujen kilpailutilanne ja mahdollinen ylikapasiteetti ajaa globaalisti rahdin kuljettamisen hintoja alas ja tekee alan erityisen sensitiiviseksi pienillekin hinnanmuutoksille. Pienetkin muutokset rahdinkuljettamisen hinnoissa vaikuttavat suoraan lähettäjän ja vastaanottajan liiketoiminnan kannattavuuteen ja luonnollisesti hintoihin.

Liikennemuotosiirtymä toimisi vastoin kansallisia ja globaaleja ilmastotavoitteita. Ilmastokestävyys ja päästöjen vähentäminen ei ole tärkeää vain Finnairille, vaan myös Finnair Cargon asiakkaille. Esimerkiksi lohien matka Oslost Dohan kautta Shangaihin on kilometreiltään 40 % pitempi ja CO₂-päästöiltään 84 % saastuttavampi kuin kuljetus Helsingin kautta.

Korkea mandaatti luo myös painetta saatavuuteen, mikä puolestaan ohjaa käyttämään yleisesti kestävämmiksi luokiteltuja raaka-aineita. Finnair, kuten moni valtio, ympäristöjärjestö ja lentoyhtiö, luokittelee esim. PFAD:n (Palm Fatty Acid Distillate, palmuöljyalostuksen prosessijäte) kestävämmäksi raaka-aineeksi. Yleisesti kestävämmiksi katsottujen raaka-aineiden käyttö voi siten johtaa merkittävien kustannusten lisäksi mainehaittaan hyvistä tarkoituksesta huolimatta. Suomen tulisi hyödyntää maamme ainutlaatuista sijaintia ja hakea ratkaisuja, jotka aidosti tukevat kansainvälisiä ilmastotavoitteita. Helsinki-Vantaan lentoaseman hub-asemaa onkin vaalittava ja kehitettävä ja siinä Suomella on mahdollisuus näyttää edelläkävijyyttä.

Kansainväliset ja EU:n päästövähennystoimet

Lentoliikenne on kansainvälisesti korostetun kilpailtu toimiala, eikä päästövähennystoimia voi asettaa kilpailua vääristämättä kansallisesti kuten tieliikenteessä. Tasapuolisen kilpailun ja toimintaedellytysten takaamiseksi on keskeistä, että tavoitteet asetetaan ja konkreettisista toimista sovitaan kansainvälisellä ja/tai EU-tasolla. Myös eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on EU:n uusia ilmastotavoitteita 2030 koskevassa lausunnossaan (LiVL 8/2020 vp – E 118/2020 vp) pitänyt ensiarvoisen tärkeänä, että tavoitteisiin pyritään EU:n yhteisillä toimilla, jolloin ne eivät heikennä Suomen kilpailuasemaa suhteessa muihin Euroopan unionin valtioihin. Myös seitsemän EU-

jäsenmaata (ml. Suomi) piti tärkeänä kesäkuussa 2020 pidetyn liikenneministereiden epävirallisen videokonferenssin yhteydessä antamassaan julistuksessa jäsenmaiden polttoainealoitteiden koordinaatiota jäsenmaiden ja lentoyhtiöiden välisten tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseksi.

EU:n komission vihreän kehityksen ohjelma sisältää useita aloitteita päästöjen vähentämiseksi, mm. energiaverodirektiiviin sisältyvän lentopolttoaineen verovapautta koskevan poikkeuksen poistaminen, lentoliikenteen päästökaupan kiristäminen, CORSIA:n käyttöönotto ja kestävien lentopolttoaineiden käytön edistäminen. Finnair tukee komission lähestymistapaa kokonaisvaltaisesta lähestymistavasta päästöjen vähentämiseksi. Kansallisiin toimiin tulisi ryhtyä vain, jos EU-tason toimet osoittautuvat riittämättömiksi. Esim. polttoainevelvoitteita suunnitellut Alankomaat on tietävästi päättänyt odottaa komission ehdotusta ennen kansallisiin toimiin ryhtymistä.

Kestävien lentopolttoaineiden käyttöönottoa koskeva komission ehdotus on tarkoitus julkaista jo vuoden 2021 alkupuolella ja sen on ennakoitu sisältävän sekä veloitteen että kannustimia tuotannon monipuolistamiseksi ja käytön aloittamiseksi. Finnair pitää ehdotusta tärkeänä ja on toimittanut komission käyttöön näkemyksiään mekanismista. Velvoite tulisi asettaa käyttäjälle tuottajan sijaan. Tämä mahdollistaisi lentoyhtiöiden paremman aseman kilpailuttaa polttoaineentarjoajia, mikä osaltaan voisi kirittää kilpailua kestävydeltään kunnianhimoisten tuotteiden valmistamista. Lisäksi käyttäjämandaatti antaisi lentoyhtiöille paremman mahdollisuuden huomioida polttoaineiden käyttö omassa raportoinnissaan. Tuotannon volyymitavoitteiden sijaan tulisi myös asettaa kasvihuonekaasun vähennystavoite ja kaikkia lentoasemia koskevan jakeluveloitteen sijaan realistista olisi aloittaa ns. book and claim -mallilla. Veloitteet tulisi alkuun kohdistaa ainoastaan EUn ja EEA:n sisäiseen liikenteen polttoaineiden riittävyyden takaamiseksi ja lainsäädännön ekstraterritoriaalisuuteen liittyvien riskien välttämiseksi (vrt. ETS:n alkuperäinen soveltamisala).

Liikennejärjestelmän energiatehokkuus ja hinnoittelu

Eurooppalaisen ilmatilan käytön tehostaminen vähentää myös päästöjä ja uudistus tulee saattaa päätökseen mahdollisimman pikaisesti. Toimenpidesuositus (nro 9) jää kunnianhimon tasoltaan alhaiseksi liittyen Suomen toimiin hankkeen loppuunsaattamisen edistämiseksi. Finnair esittää myös toimenpiteen muokkaamista siten, että se sisältäisi tämänhetkisen Suomen kannan mukaisesti väljyyttä kannan myöhäisemmälle täsmentymiselle. Finnair ei tue reittimaksujen modulointia mm. kestävien lentopolttoaineiden käyttämisen perusteella. Tällä romutettaisiin periaate, jonka mukaan maksut perustuvat saatuihin palveluihin. Lisäksi valmisteilla on useita muita ohjauskeinoja kestävien polttoaineiden käyttämiseksi.

Luonnos sisältää toimenpidesuosituksen selvityksen laatimiseksi kansallisen lentoveron käyttöönoton vaikutuksista ja tehokkuudesta lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä suhteessa

muihin päästövähennyskeinoihin. Fossiilittoman liikenteen tiekartta- työryhmän raportti ei sisällä vastaavaa suositusta.

Finnair maksoi ympäristöperusteisia veroja ja maksuja kokonaisuudessaan vuonna 2019 yli 35,5 meur. Eurocontrolin hiljattain laatiman selvityksen mukaan on hyvin vähän näyttöä siitä, että lentoliikenteen verottaminen itsessään johtaisi päästöjen vähenemiseen, kuten ei myöskään polttoaineen tai lentolippujen hinnan nosto. Verojen tukema lentolippujen hinnan nousu voi johtaa kansainvälisen kilpailukyvyn rapautumiseen ja kansalliseen eriarvoistumiseen. Lentäminen on tarveperusteista ja se kuuluu kaikille eikä tulisi rajoittua ylimpiin sosioekonomisiin luokkiin.

Fossiilisen liikenteen tiekartta -työryhmän työn tueksi laaditussa liikenne- ja viestintäministeriön muistiossa tuodaan esille esimerkkien valossa, etteivät verot ole johtaneet kaukolentojen vähenemiseen. Lyhyillä matkoilla liikennemuotosiirtymä on ymmärrettävää ja tervetullutta, jos tarjolla on toimia vaihtoehtoisia ympäristöystävällisiä kulkumuotoja, kuten usein keski-Euroopassa. Covid-19 -pandemia on raadollisella tavalla Suomessa osoittanut lentojen vähenemisen yhteiskunnalliset seuraukset. Finnair on vahvasti sitä mieltä, että lentoliikenteen elinvoimaisuus palvelee Suomen elinkeinoelämää, taloutta, kilpailukykyä ja saavutettavuutta. Lentoliikenteen päästöjä voidaan vähentää siten, että kestävä kasvun mahdollisuudet samalta turvataan.

Lisätietoja: Anne Larilahti, vastuullisuusjohtaja, anne.larilahti@finnair.com, 050-518 1833, Anna Sotaniemi, yhteiskuntasuhdepäällikkö, anna.sotaniemi@finnair.com, 040-661 0903

Sotaniemi Anna
Finnair Oyj