

Lausunto

13.01.2021

Asia: VN/26275/2020

## **VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖS LENTOLIIKENTEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (SHLL) kiittää lausuntopyynnöstä luonnokseen, jossa esitetään yhteensä 21 toimenpidettä Suomen kotimaan ja kansainvälisen lentoliikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi.

Suurin osa ehdotetuista toimenpiteistä on SHLL:n näkemyksen mukaan kannatettavia, sillä niissä lentoliikenteen päästövähennyskeinoiksi esitetään kansainvälisiä tai vähintään EU-tason sääntelyä tai toimenpiteitä, joilla lentoliikenteen päästöjä saadaan vähennettyä parhaimmalla vaikuttavuudella ja joilla samalla turvataan Suomen logistista kilpailukykyä toimialalla, mikä on korostuneen globaalisti ja tiukasti kilpailtu henkilö- ja tavaraliikenteessä. Myös ne kansalliset toimet, joilla ei heikennetä Suomen logistista kilpailukykyä suhteessa kilpailijamaihin, ovat SHLL:n näkemyksen mukaan kannatettavia.

Luonnokseen sisältyy muutamia toimenpide-ehdotuksia, joihin SHLL suhtautuu kriittisesti tai joihin SHLL haluaa päättäjien kiinnittävän huomiota valtioneuvoston periaatepäätöstä valmisteltaessa, ja jotka SHLL lausunnossaan nostaa alla esille:

Ehdotettu toimenpide 1: Otetaan käyttöön uusiutuvien lentopolttoaineiden jakeluvelvoite tai siihen rinnastuva kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisvelvoite. Veloitteen tulee toteuttaa hallitusohjelmassa linjattua kunnianhimon tasoa, huomioiden samalla, ettei toimialan kansallisia toimintaedellytyksiä vaaranneta eikä merkittävästi lisätä hiilivuotoa.

SHLL ei kannata ehdotettua toimenpidettä, jossa luonnoksenkin mukaan korostuneesti globaalin kilpailun kohteena olevalla lentoliikenteen toimialalla otettaisiin käyttöön puhtaasti kansallinen

uusiutuvien lentopolttoaineiden jakeluelvoite. Uusiutuvien lentopolttoaineiden hinta on tällä hetkellä jopa kolminkertainen fossiiliseen kerosiiniin verrattuna ja hintojen arvioidaan säilyvän pitkään 2–3 kertaisina fossiiliseen polttoaineeseen verrattuna. Kansallisesta jakeluelvoitteesta syntyvä kustannusrasite on omiaan hidastamaan lentoliikennetoimialan koronapandemiasta toipumista ja heikentää Suomea palvelevien henkilö- ja rahtilentoyhteyksien kilpailukykyä ja kehittymistä muita maita enemmän.

Vaikka yhteys Euroopasta Aasian on lyhin Helsingin kautta, SHLL näkemyksen mukaan muuta Eurooppaa ja maailmaa suurempi uusiutuvien lentopolttoaineiden jakeluelvoite nostaisi Suomen ja Aasian välisen lentoliikenteen kustannustasoa ja vaikuttaisi kielteisesti vaihtomatrustajien määrään Helsinki-Vantaalla ja sitä kautta myös suoraan tarjolla olevaan lentorahtikapasiteettiin (80 % Suomen lentorahdista kuljetetaan matkustajakoneiden ruumassa ns. belly cargo). Matkustajavirtojen ja rahdin vähäiselläkään siirtymällä muille reiteille on Suomen saavutettavuutta heikentävä vaikutus.

Lentorahti Suomesta ja/tai Suomeen on tyypillisesti osa multimodaalia kansainvälistä logistiikkaketjua, johon liittyy kattava rekoilla ja/tai laivoilla kuljetettava syöttöliikenne Suomen ja Pohjois-Euroopan lentokenttien välillä. Huolintayhtiöt, jotka Suomessa ja muualla maailmassakin, vastaavat yli 90 %:sta lentorahdin reitittämisestä, etsivät ja organisoivat työkseen omille kuljetusasiakkailleen parhaita mahdollisia kuljetusreittejä rahdinkuljettamiseksi kansainvälisessä logistiikkaketjussa paikasta A paikkaan B. SHLL toteaa, että lentorahtiliikenteessä pienilläkin hintamuutoksilla voi olla vaikutusta siihen, mistä Suomen lentorahti on kuljetusasiakkaan näkökulmasta kustannustehokkainta kuljettaa määränpäähänsä. Muutokset hintakilpailukykyyn Suomesta lähtevään tai tänne saapuvaan lentorahtiin heijastuvat välittömästi rahdin enenevänä siirtymänä laiva-, -raide, ja rekkaliikenteeseen, mistä erityisesti jälkimmäisellä on ympäristöseurauksia.

SHLL:n katsoo, että kansallisen jakeluelvoitteen käyttöönoton sijasta Suomen olisi tärkeää edistää kunnianhimoisten kansainvälisten velvoitteiden käyttöönottoa EU:ssa ja ICAO:ssa.

Ehdotettu toimenpide 5: Tieliikenteen sähköistyessä uusiutuvien polttoaineiden käyttö tulee kansallisin ja kansainvälisin päätöksin ohjata erityisesti lentoliikenteeseen.

SHLL huomauttaa, että luonnoksessa valtioneuvoston periaatepäätökseksi meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi ehdotetaan myös uusiutuvien polttoaineiden ohjaamista lentoliikenteen lisäksi meriliikenteeseen.

Vaikka tieliikenteen sähköistyminen etenee henkilöautoliikenteen osalta, niin raskaassa maateiden tavaraliikenteessä tullaan käyttämään nestemäisiä polttoaineita lähivuosisikymmeninä samoin kuin lento- ja meriliikenteessä. Tieliikenne on osa Suomen kansallista taakanjakovelvoitetta ja kotimaan liikenteessä velvoittavien päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa uusiutuvat polttoaineet polttoaineen ovat keskeisessä roolissa. Päästövähennysten saavuttaminen taakanjakosektorilla on velvoittavaa säädäntöä ja sanktioitu, ellei tavoitteeseen päästä.

SHLL katsoo, että valtioneuvoston tulisi selkeyttää uusiutuvien polttoaineiden roolia liikenteessä kokonaisuutena niin, että sillä turvataan päästövähennykset teiden tavaraliikenteessä menettämättä saavutettua energia- ja kustannustehokkuutta.

Toimenpide 13: Priorisoidaan logistiikan digitalisaatiostrategian toteutus kuljetusketjujen kestävyuden edistämiseksi tiedon tuottamisen, jakamisen ja hyödyntämisen kautta soveltaen erityisesti uusia liikennejärjestelmätason toimintamalleja, kuten miehittämättömän ilmailun ratkaisuja.

SHLL kannattaa tehtyä ehdotusta, mutta korostaa, että logistiikan digitalisaatiostrategian edistäminen vaatii konkreettisia toimenpiteitä sekä pilottiprojekteja, jossa on varattu riittävät henkilöresurssit projektin toteuttamiselle. Koska logistiikkasektori on varsin laaja, monimuotoinen sekä pirstaleinen, niin valtionhallinnon rooli projektien edistämässä ja käynnistämässä on tärkeää ja keskeistä on saada alan kannalta keskeiset isot yritystoimijat mukaan projekteihin asioiden viemiseksi käytäntöön.

Toimenpide 20: Laaditaan selvitys kansallisen lentoveron käyttöönoton vaikutuksista ja tehokkuudesta lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä suhteessa muihin päästövähennyskeinoihin.

SHLL suhtautuu skeptisesti selvityksen laadintaan, sillä kuten lausuntoluonnoksessakin todetaan, niin ”suuntaa-antavien arvioiden perusteella kansallisen veron avulla saavutettavat päästövähennykset olisivat vaatimattomia suhteessa veron lentoliikennetoimialaan ja Suomen saavutettavuuteen kohdistuviin kielteisiin vaikutuksiin sekä uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön lisäämiseen.” SHLL ei pidä puhtaasti kansallisia lentoliikenteeseen kohdistuvia veloitteita tai veroja oikeana lähestymistapana ratkaista kansainvälistä ongelmaa.

SHLL katsoo, että hallituksen tulisi ennemmin pyrkiä edistää toimenpiteitä, joissa yritykset asettavat valtioiden ja kansainvälisten sopimusten rinnalla vapaaehtoisia tavoitteita omien päästöjensä vähentämiseksi (esim. päästökompensaatiot). Tällaisia tavoitteita ja toimintaohjelmia on yrityksillä kaikilla toimialoilla ja laajasti myös lentoyhtiöillä. Vapaaehtoisille toimille tulisi Suomessa määritellä minimikriteerit, joita voisivat olla lisäisyyden osoittaminen, vankkojen laskentamenetelmien käyttäminen, riippumaton todentaminen standardien mukaisesti sekä läpinäkyvät prosessit kaksoislaskennan estämiseksi.

