

Asia: VN/26275/2020

## **VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖS LENTOLIIKENTEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ**

### Lausunnonantajan lausunto

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

Lausunto luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

Palvelualojen työnantajat PALTA ry katsoo, että suurin osa luonnoksessa ehdotetuista toimenpiteistä on 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.

Luonnokseen sisältyy muutamia toimenpide-ehdotuksia, joihin Palta suhtautuu kriittisesti tai joihin Palta haluaa päättäjien kiinnittävän huomiota valtioneuvoston periaatepäätöstä valmisteltaessa.

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

Palta ei kannata ehdotettua toimenpidettä, jossa luonnoksenkin mukaan korostuneesti globaalin kilpailun kohteena olevalla lentoliikenteen toimialalla otettaisiin käyttöön puhtaasti kansallinen uusiutuvien lentopolttoaineiden jakelovelvoite. Uusiutuvien lentopolttoaineiden hinta on tällä hetkellä jopa kolminkertainen fossiiliseen kerosiiniin verrattuna ja hintojen arvioidaan säilyvän pitkään 2–3 kertaisina fossiiliseen polttoaineeseen verrattuna. Kansallisesta jakelovelvoitteesta 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, Paltan käsityksen mukaan muuta Eurooppaa ja maailmaa suurempi uusiutuvien lentopolttoaineiden jakeluvaihtoehto nostaisi Suomen ja Aasian välisen lentoliikenteen kustannustasoa ja vaikuttaisi kielteisesti vaihtomatrustajien määrään Helsinki-Vantaalla ja sitä kautta myös suoraan tarjolla olevaan lentorahtikapasiteettiin. Matrustajavirtojen ja rahdin siirtymällä muille reiteille on Suomen saavutettavuutta heikentävä vaikutus.

Luonnoksessa todetaan arvioiden osoittavan, että ”jopa 30 %:n uusiutuvan polttoaineen osuus vaikuttaisi euromääräisesti varsin vähän lentolipun hintaan”. Paltan käsityksen mukaan tämä voi pitää paikkaansa yksittäisen matrustajan hankkiman lentolipun osalta, mutta lentoliikenteen kuluttajakäyttäytymistä tarkemmin tarkastellen kansallinen 30 % tavoite ei ole kestävä. Lentomatrustajan kokema hinta ei useinkaan muotoudu pelkästään yksittäisen lentoyhtiön tarjoaman lentolipun absoluuttisesta hinnasta vaan myös lentolipun suhteesta muiden lentoyhtiöiden hintoihin. Asiakkaan ostotodennäköisyys määräytyy nykyään vahvasti käytetyn myyntikanavan hintajärjestyksen perusteella, mikä on riippumaton varsinaisesta hintaerosta. Tutkimusten mukaan tippuminen neljän edullisimman vaihtoehdon ulkopuolelle matrustoimistokanavassa laskee kysyntää huomattavasti ja äkkinäisesti. Palta toteaa, että luonnoksen arvio ei ota huomioon ihmisten luonnollista käyttäytymistä valintoja tehtäessä.

Kansallisesta jakeluvaihtoehdosta Suomen lentorahtiliikenteelle aiheutuvia muutoksia ei periaatepäätösluonnoksessa ole esitetty, mutta myös Suomen lentorahtiliikenteen logistisen kilpailukyvyn näkökulmasta kansallinen jakeluvaihtoehto ei ole myöskään toivottava. 80 % Suomen lentorahdista kuljetetaan matrustajakoneiden ruumassa ns. belly cargo ja loput 20 % rahtikoneilla. Matrustajakoneen mukana kulkevassa lentorahdissa polttoaineen osuus rahtihinnasta on arviolta noin 26 % prosenttia ja rahtikoilla suoritettavista kuljetuksista polttoaineen osuus on noin 35 – 45 % riippuen kohteesta. Jos uusiutuvien lentopolttoaineiden hinta säilyy pitkään 2-3 kertaisena fossiiliseen kerosiiniin verrattuna, tulee se nostamaan Suomesta lennätettävän lentorahdin kustannustasoa väkisinkin. Lentorahtihintojen nousu tulee vaikuttamaan siihen, mistä Suomen lentorahti on kuljetusasiakkaan näkökulmasta jatkossa kustannustehokkainta kuljettaa määränpäähänsä. Muutokset lentorahdin hintakilpailukykyyn Suomesta lähtevään tai tänne saapuvaan lentorahtiin heijastuvat välittömästi rahdin enenevänä siirtymänä laiva-, -raide, ja rekkaliikenteeseen, mistä erityisesti jälkimmäisellä on ympäristöseurauksia. Päätäjien on tärkeä tiedostaa, että jo tällä hetkellä Suomen lentorahtia kuljetetaan lentohuolitsijoiden toimesta säännöllisesti road-air kuljetuksina Pohjois-Euroopan muilta lentokentiltä, jos lentorahtipalvelu saadaan toteutettu näin kustannustehokkaammin kuljetusasiakkaan näkökulmasta.

Palta katsoo, että kansallisen jakeluvaihtoehdon käyttöönoton sijasta Suomen olisi tärkeää edistää kunnianhimoisten kansainvälisten vaihtoehtojen käyttöönottoa EU:ssa ja ICAO:ssa. Lentoliikenteen päästövähennyksiä on mahdollista saada EU:n ja ICAO:n toimenpiteillä (CORRIA, ETS,

ilmatilauudistus, investointeja uuteen teknologiaan), joilla tasapuoliset toimintaedellytykset pystytään turvamaan globaalin kilpailun kohteena olevassa lentoliikenteessä.

Ehdotettu toimenpide 3: Suomi kannattaa uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttöä edistävien kunnianhimoisten toimenpiteiden, kuten vähimmäistason asettavan jakeluvuorituksen, käyttöönottoa EU:ssa.

EU-tasolla uusiutuvien lentopolttoaineiden jakeluvuorituksen käyttöönoton valmistelu on kannatettavaa ja sen tulee olla ensisijainen Suomen puhtaasti kansalliseen velvoitteeseen nähden. Asiasta EU komissiolta on tulossa alkuvuodesta 2021 tätä koskeva asetusehdotus ja tämän ehdotuksen kunnianhimon tasoon Suomen tulee pyrkiä vaikuttamaan aktiivisesti. Tällöin vältetään kilpailun vääristymiseltä Suomen ja muiden EU-maiden välillä.

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

Palta 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 lähivuosikymmeninä 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 taakanjakosektoreilla on velvoittavaa säädäntöä ja sanktioitu, ellei tavoitteeseen päästäisi.

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

Toimenpide 9: Suomi kannattaa SES2+ -ehdotuksen sisältämää suorituskyky- ja maksusääntelyn uudistamista tavalla, joka kannustaa parantamaan ympäristötavoitteiden saavuttamista ja päästöjen vähentämistä

SES:in uudistaminen on tärkeä ja keskeinen lyhyen ajan tavoite. Siihen liittyvän maksusääntelyn uudistamisen osalta Palta katsoo, ettei siihen tulisi sotkea (moduloida) mukaan uusiutuvien polttoaineiden käyttöä.

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

Paltan 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. Palta logistiikkapalvelualan yrityksiä laajasti edustava liittona on valmis syvempään yhteistyöhön liikenne- ja viestintäministeriön ja muiden viranomaisten kanssa.

Toimenpide 15: Suomen tavoitteena on, että lentoliikenteen päästökaupan päästöoikeuksien ilmaisjakoa asteittain vähennetään ja siitä lopulta luovutaan kokonaan. Päästökauppaa tulee muutoinkin kehittää lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi ETA-alueella.

Palta katsoo tavoitteen hyväksyttäväksi. Palta kuitenkin toteaa, että toteutusaikataulussa tulee huomioida covid-19-elpyminen ja mahdollisuudet vähentää lentoliikenteen päästöjä muilla toimenpiteillä.

Toimenpide 19: Suomi vaikuttaa aktiivisesti ICAO:ssa kansainvälisen lentoliikenteen globaalin fossiiliseen polttoaineeseen kohdistuvan veron käyttöönottamiseksi.

Koska EU:ssa säädetty lentopolttoaineen verovapaudesta, niin asia on EU:n toimivallassa. Tältä osin asian mahdollinen edistäminen tulee tehdä ensin EU:ssa.

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

Palta 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.” Palta ei pidä puhtaasti kansallisia lentoliikenteeseen kohdistuvia velvoitteita tai veroja oikeana lähestymistapana ratkaista kansainvälistä ongelmaa.

Palta katsoo, että hallituksen tulisi enemmän 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.

Laitinen Petri  
Palvelualueiden työnantajat PALTA ry