

Viite: liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 30.11.2020, VN/26275/2020

Lausuntoyhteenveto: valtioneuvoston periaatepäätös lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi 30.11.2020 lausuntopalvelu.fi -palvelussa julkaistulla pyynnöllä lausuntoja luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä. Lausuntoaika päättyi 15.1.2021.

Lausuntoa pyydettiin suoraan yhteensä 68 taholta ja lausuntopyyntö oli avoin kaikille. Lausunnon antoivat seuraavat 42 tahoa:

Maa- ja metsätalousministeriö
Opetus- ja kulttuuriministeriö
Puolustusministeriö
Työ- ja elinkeinoministeriö
Valtioneuvoston kanslia
Valtionvarainministeriö
Ympäristöministeriö
Bioenergia ry
Business Finland Oy
Etelä-Karjalan liitto
Finavia Oyj
Finnair Oyj
Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
Elinkeinoelämän keskusliitto
Energiateollisuus ry
IATA, International Air Transport Association
Ilmatieteen laitos
ITS Finland ry
Keski-Pohjanmaan liitto
Keskuskauppakamari
Kymenlaakson liitto
Lapin liitto
Lappeenrannan kaupunki, Saimaan lentoasema säätiö sr -konserni
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Liikenneympäristöyhdistys ry
Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy, Lennonvarmistus
Logistiikkayritysten liitto ry
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
Neste Oyj
North European Oil Trade Oy
Palvelualojen työnantajat Palta ry
Protect Our Winters Finland ry
Pääesikunta
Satakuntaliitto
St1 Nordic Oy
Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry

Suomen ilmastopaneeli
 Suomen itsenäisyyden juhlarahasto Sitra
 Suomen luonnonsuojeluliitto ry
 Suomen Yrittäjät ry
 Uudenmaan liitto
 Varsinais-Suomen liitto

Edellä mainituista opetus- ja kulttuuriministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, Ilmatieteenlaitos, Kymenlaakson liitto sekä Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry ilmoittivat, ettei niillä ole lausuttavaa periaatepäätösluonnoksesta.

Yleistä

Lausunnoissa pidettiin yleisesti tärkeänä, että lentoliikenteen voimakkaasti kasvaneita päästöjä pyritään tehokkaasti vähentämään. Periaatepäätösluonnoksen linjauksia ja kunnianhimon tasoa pidettiin myös pääsääntöisesti hyvänä ja toimenpidekokonaisuutta kattavana. Muutamassa lausunnossa lentoliikenteelle ehdotettuja päästövähennystavoitteita ei kuitenkaan pidetty riittävinä.

Finnair ja Finavia sekä eräät elinkeinotoiminnan edunvalvontajärjestöt korostivat kansallisten päästövähennystoimien vaikeuttavan toimialan toimintaedellytyksiä, minkä vuoksi painopisteen tulisi olla kansainvälisten, EU:n ja ICAO:n, päästövähennystoimien edistämisessä.

Suomen ilmastopaneeli piti periaatepäätösluonnoksessa linjattuja toimenpiteitä tärkeinä ja kannatettavina sekä kokonaisuutta monipuolisena. Suomen itsenäisyyden juhlarahasto Sitran mukaan on tärkeää, että Suomella on vahva linja kotimaisen ja kansainvälisen lentoliikenteen ilmastoa lämmittävän vaikutuksen vähentämisen puolesta. Sitra piti periaatepäätösluonnoksessa esitettyjä toimenpiteitä hyvinä ja kannatettavina.

Uusiutuvien lentopolttoaineiden ohjaamista erityisesti lentoliikenteeseen pidettiin useassa lausunnossa tärkeänä, koska vaihtoehtoisia teknologisia keinoja on toistaiseksi lentoliikenteessä vähän. Lisäksi uusiutuvilla lentopolttoaineilla voidaan hiilidioksidin lisäksi vähentää myös lentoliikenteessä hyvin merkityksellisiä muita ilmastoa lämmittäviä päästöjä. Toisaalta eräissä lausunnoissa korostettiin tieliikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisen kannalta olevan tärkeää, että varsinkin raskaan liikenteen käyttöön riittää uusiutuvia polttoaineita, joten niiden riittävyys ja ohjaaminen tulisi arvioida kokonaisuutena myös muiden liikennemuotojen tarpeet huomioiden.

Liikennejärjestelmän ja liikennevälineiden energiatehokkuuden edistämiseen liittyviä toimenpide-ehdotuksia kannatettiin laajasti. Samoin yleisemmin kannatettiin mahdollisimman laaja-alaisia ja vaikuttavia kansainvälisiä päätöksiä, joita Suomen tulisi tehokkaasti edistää EU:ssa ja ICAO:ssa. Kansallisen lentoveron ei pääsääntöisesti nähty vähentävän lentoliikenteen päästöjä eikä sen käyttöönotto saanut laajempaa kannatusta.

Puolustusministeriö ja Pääesikunta kannattivat linjausta, jonka mukaan periaatepäätös koskee vain siviili-ilmailua. Molempien mielestä osaa luonnoksessa linjattuja toimenpiteitä voidaan kuitenkin hyödyntää myös sotilasilmailussa. Näitä ovat uusiutuvat lentopolttoaineet, uudet energiamuodot, kuten sähkö, ja ilmatilanhallinnan kehittämistoimet.

Päästövähennystavoitteet

Periaatepäätöksen toimenpiteiden toteuttamisen kautta valtioneuvoston tavoitteena on vähentää kotimaan ja Suomesta lähtevän kansainvälisen lentoliikenteen päästöjä vuoden 2018 tasosta laskettuna 15 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja 50 prosenttia vuoteen 2045 mennessä. Kotimaan

lentoliikenteen tulisi olla päästötöntä vuonna 2045. Ympäristöministeriö pitää näitä tavoitteita kunnianhimoisina.

Suomen ilmastopaneelin mukaan liikenteen päästöjen eliminoiminen vuoteen 2045 mennessä on kunnianhimoinen ja tärkeä tavoite, joka vaatii kaikkien tunnistettujen vaihtoehtojen hyödyntämistä, myös lentoliikenteen osalta. Vaikka kotimaan lentoliikenteen osuus päästöistä on suhteellisen pieni, kotimaan ja Suomesta lähtevän kansainvälisen lentoliikenteen päästöt ovat nousseet nopeasti. Liikennesuoritteiden voimakas kasvu, kun uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttö on edelleen vähäistä, on huolestuttavaa ilmastonmuutoksen hillinnän näkökulmasta. Lentämisen päästöjen merkitys tulee kasvamaan, sillä sektorin ennustetaan kasvavan voimakkaasti. Täten lentoliikenteen suhteellinen osuus tulee siis kasvamaan muiden sektorien päästövähennysten myötä.

Sitran mukaan lentoliikenteen pitkän aikavälin ilmastotavoitteet tulee asettaa niin, että ne ovat linjassa sen kanssa, että ilmaston lämpeneminen voidaan rajoittaa 1,5 asteeseen. Käytännössä tavoitteeksi on asetettava, että vuoteen 2050 mennessä kotimainen tai Suomesta lähtevä lentoliikenne ei enää lämmitä ilmastoa. Tavoitteissa ja toimenpiteissä tulee huomioida hiilidioksidin lisäksi myös muu ilmastoa lämmittävä vaikutus. Sitra ei pidä periaatepäätösluonnoksessa esitettyjä pitkän aikavälin päästövähennystavoitteita riittävinä.

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. Finnairin mukaan tavoitteisiin pääsemisessä tulisi kuitenkin huomioida erilaisten markkinamekanismien (esim. lentoliikenteen päästökauppa ETS ja CORSIA) muilla sektoreilla tuottamat välilliset päästövähennykset.

St1 tukee lentoliikenteen päästöjen rajoitustoimia Pariisin sopimuksen mukaisen 1,5 asteen tavoitteen saavuttamiseksi. Suomen luonnonsuojeluliiton (SLL) mielestä periaatepäätöksen tavoitteet lentoliikenteen ilmastovaikutusten vähentämiseksi eivät ole tarpeeksi kunnianhimoisia ja siirtävät vastuuta muille sektoreille.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK tukee 1,5 asteen ilmastopolitiikkaa Pariisin sopimuksen mukaisesti ja sen edellyttämiä toimia. EK tukee EU:n hiilineutraaliustavoitetta 2050 mennessä sekä Suomen tavoitetta hiilineutraaliudesta 2035. EK kannattaa myös komission ehdotusta nostaa EU:n vuoden 2030 päästövähennystavoite 55 %:iin. Lentoliikenteessä tarvitaan EK:n mukaan yhtä kunnianhimoisia päästötavoitteita kuin muillakin toimialoilla. Koska lentoliikenne on globaalisti kilpailtu toimiala, tulee päästövähennystoimista päättää kansainvälisesti ja EU:ssa, jotta ei aiheuteta kilpailuvääritystä tai hiilivuotoa.

VNK ehdottaa, että tekstiin päivitetään joulukuun 2020 Eurooppa-neuvoston päätös hyväksyä EU:n sisäisten kasvihuonekaasupäästöjen sitovaksi nettovähennystavoitteeksi vähintään 55 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Varsinais-Suomen liitto pitää tärkeänä, että lentoliikenteen päästövähennystavoitteiden vähentämiseksi tehdään tavoitteet ja toimenpiteet sisältävä periaatepäätös, jossa on hyödynnetty fossiilittoman liikenteen tiekarttatyötä. Satakuntaliitto pitää periaatepäätösluonnosta lentoliikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi hyvänä ja riittävänä. Etelä-Karjalan liiton mukaan on erittäin toivottavaa, että tiekarttatyössä arvioitu jopa 70 prosentin päästövähennys tulisi lentoliikenteessä mahdolliseksi.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien edistäminen

Uusiutuvien lentopolttoaineiden hallitusohjelman mukaisen kansallisen jakelu- tai sekoitevelvoitteen osalta näkemykset jakautuivat. Valtioneuvoston kanslian (omistajaohjausosasto) mukaan uusiutuvien lentopolttoaineiden tuotekehitys ja innovaatiot synnyttävät merkittäviä liiketoimintamahdollisuuksia

suomalaiselle teollisuudelle. Suomen tulee kansainvälisessä yhteistyössään myös tämän takia edistää uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttöön ottamista. Kansallisilla toimenpiteillä ei kuitenkaan tulisi Finnairia ja Finaviaa asettaa kilpailijoihinsa nähden erilaiseen asemaan esimerkiksi kasvattamalla kustannuspainetta polttoaineen jakeluelvoitteen asettamisella kansainvälisesti sovitusta poikkeavalla tavalla.

Finnairin näkemyksen mukaan luonnoksen toimenpiteisiin sisältyvä hallitusohjelman tavoite 30 %:n uusiutuvan lentopolttoaineen sekoitevelvoitteesta vuoteen 2030 mennessä tulee kilpailukyvyyn säilyttämiseksi arvioida uudelleen. Velvoitteen vaikutus yksittäisen lentolipun hintaan voi Finnairin mukaan olla melko vähäinen, 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. Muuta Eurooppaa ja maailmaa suurempi jakeluelvoite hinnoittelisi Finnairin ulos Suomen ja Aasian välisestä liikenteestä. Matkustajavirtojen ja rahdin osittaisellakin siirtymällä muille reiteille olisi Suomen saavutettavuutta heikentävä vaikutus. Tasapuolisen kilpailun ja toimintaedellytysten takaamiseksi on keskeistä, että tavoitteet asetetaan ja konkreettisista toimista sovitaan kansainvälisellä ja/tai EU-tasolla. Kansallisiin toimiin tulisi Finnairin mukaan ryhtyä vain, jos kansainväliset toimet osoittautuvat riittämättömiksi.

Myös IATA:n mukaan kansalliset jakeluelvoitteet voivat vääristää lentoliikennekilpailua ja rasittaa Finnairin taloutta. Riski vähentyisi, jos velvoite koskisi vain kotimaan tai EU:n sisäistä lentoliikennettä. IATA kannattaa uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön edistämistä ICAO- ja EU-yhteistyön kautta (toimenpide-ehdotukset 2-4) sekä uusiutuvien polttoaineiden ohjaamista erityisesti lentoliikennekäyttöön (5). Samoin IATA kannattaa tutkimus- ja kehittämisrahoituksen suuntaamista uusiutuvien lentopolttoaineiden ja erityisesti sähköpolttoaineiden kehittämiseen (6), pyrkimyksiä luoda standardointipohja täyssähkö- ja hybridilentokoneille ja niiden vaihtoehdoille käyttövoimaratkaisuille (7) sekä selvitystä vaihtoehtoihin käyttövoimiin liittyvän infrastruktuurin kehittämisestä (8). IATA kuitenkin huomauttaa, että sähkö ei tällä tietämällä ole lentoliikenteessä ratkaisu kuin enintään 1000 km matkoilla ja noin 100 matkustajan lentokoneissa, mutta Suomen sisäiseen liikenteeseen se soveltuu hyvin.

Finavia katsoo, että seuraavan kolmen vuosikymmenen aikana uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttöä tulee nykyisen kaltaisessa lentokalustossa lisätä. Ensin nykyisten tuotantoteknologioiden pohjalta ja myöhemmin tuottamalla riittävästi päästötöntä sähköä ja sen avulla molekyyli-tason raaka-aineista (vety, metaani, hiilidioksidi) hiilivetyjä, joita käytetään kerosiinini tapaamaan tuottamaan työntövoimaa polttamalla niitä. Tämän jälkeen seuraava askel on siirtyminen vetyvoiman käyttöön. Lyhyemmällä aikavälillä (10-15 vuotta) voivat akkuteknologiaan perustuvat sähkövoimaiset lentokoneet lisääntyä merkittävässä määrin lyhyillä liikenneväleillä (lähinnä kotimaan ja Baltian reitit). Valtioneuvoston teettämän selvityksen perusteella on Finavian mukaan arvioitavissa, että 30% uusiutuvien lentopolttoaineiden jakeluelvoite vuonna 2030 on epärealistinen sen aiheuttamien kustannusten ja kilpailukykyvaikutusten vuoksi. Finavia katsoo, että kansallinen jakeluelvoite voidaan asettaa ennen mahdollista EU-velvoitetta, mutta sen lähtötason olisi oltava hyvin maltillinen. Tasa voidaan asteittain nostaa siten, että se olisi tulevan EU-velvoitteen suuruinen siinä vaiheessa, kun yhteisövelvoite astuu voimaan. Mikäli valtio pitää uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttöä edellyttävää lainsäädäntöä pikaisesti välttämättömänä, tulee sen harkita kattavansa velvoitteesta lentoyhtiöille aiheutuvat kustannukset kunnes yhteisötason vastaavat velvoitteet astuvat voimaan. Finavian mielestä (polttoainetta myyviä yhtiöitä koskeva) jakeluelvoite olisi Suomessa soveltuvampi kuin sekoitevelvoite.

Palvelualojen työnantajat Palta ry ja Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry eivät kannata kansallista jakeluelvoitetta, koska siitä syntyvä kustannusrasite olisi omiaan hidastamaan lentoliikennetoimialan

koronapandemiasta toipumista ja heikentäisi Suomea palvelevien henkilö- ja rahtilentoyhteyksien kilpailukykyä ja matkailutoimialaa muita maita enemmän. Kauppakamarien näkemyksen mukaan jakeluvälvoitteen tulisi olla linjassa yleisen EU-tason jakeluvälvoitteen kanssa, koska vain Suomea koskevalla jakeluvälvoitteella olisi negatiivinen vaikutus matkustajavirtoihin, mikä vaikuttaisi negatiivisesti Suomen saavutettavuuteen ja Suomen kilpailukykyyn. Lisäksi lentorahti Suomesta ja Suomeen kulkee matkustajakoneiden mukana, jolloin matkustajien siirtymisellä muille reiteille olisi suuri vaikutus rahtiliikenteeseen. Suomen yrittäjät ry:n mukaan lentoliikenne on elintärkeä suomalaisten yritysten näkökulmasta. Se mahdollistaa nopeat yhteydet Suomen sisällä ja maailmanlaajuisesti. Lisäksi toimivat yhteydet ovat matkailun kannalta elintärkeitä ja kymmenosa ulkomaankaupan arvosta kulkee lentorahtina. Näin ollen lentoliikenteen kansallisissa päästövähennystoimissa tulee huomioida niiden vaikutukset suomalaisten yritysten toimintaympäristöön.

Varsinais-Suomen liitto pitää vaihtoehtoisin käyttövoimiin ja polttoaineisiin siirtymiseen, sekä liikennejärjestelmän ja liikenneväylien energiatehokkuuteen liittyviä toimenpiteitä kannatettavina. Myös Lapin liiton näkemyksen mukaan periaatepäätöksessä esitetyt toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi ovat hyvin perusteltuja ja kannatettavia.

TEM näki tärkeänä lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen ja piti uusiutuvia lentopolttoaineita yhtenä tehokkaimmista keinoista. Lentoliikenteen uusiutuvien polttoaineiden jakeluvälvoitteella saavutettaisiin suoria positiivisia vaikutuksia ilmastopäästöihin ja toisaalta kannustettaisiin uusiutuvien polttoaineiden tuotantoon. Suomen olisi tärkeää aktiivisesti panostaa EU:n ja ICAO:n päästövähennyskeinojen toimeenpanon edistämiseen. Kansallisen jakeluvälvoitteen käyttöönoton aikataulussa ja määrässä tulee huomioida pandemian vaikutukset toimialaan ja sen toimintaedellytyksiin. Mahdollisissa lentoliikenteen jakelu- tai sekoitteen välvoitteissa tulisi TEM:n mukaan noudattaa samoja uusiutuvan energian direktiivissä asetettuja kestävyyskriteereitä, joita sovelletaan liikennesektorilla. Myös Neste korosti nykyisten kestävyyskriteerien riittävyyttä ja piti tärkeänä, että Suomi edistää kriteerien pitkäjänteisyyttä ja riittävän raaka-ainepohjan turvaamista.

VM:n näkemyksen mukaan arvioitaessa kansallisen jakeluvälvoitteen ja uusiutuvien polttoaineiden lentoliikennekäytön priorisoinnin tarkoituksenmukaisuutta ja kustannustehokkuutta, on syytä huomioida, ettei kansainvälinen lento- ja meriliikenne kuulu tällä hetkellä kansallisten päästövähennysvelvoitteiden piiriin. Näin ollen kansalliset päätökset uusiutuvien polttoaineiden ohjauksesta lento- ja meriliikenteeseen nostavat jossain määrin kansainvälisen tavaraliikenteen ja siten ulkomaankaupan kustannuksia ilman, että ne edistäisivät kansallisten päästövähennysvelvoitteiden saavuttamista. Vaikka tieliikenteen sähköistyminen vähentää kansallisen tieliikenteen biopolttoaineiden kysyntää, on syytä huomioida, että erityisesti ilmastokestäviin biopolttoaineisiin näyttäisi liittyvän myös jatkossa huomattavia globaaleja raaka-ainerajoitteita. Uusiutuvien polttoaineiden ohjauskeinoja asetettaessa olisi siten syytä arvioida huolellisesti eri uusiutuvilla polttoaineilla saavutettavaa päästövähennysten lisäystä, jotta ohjaus vähentäisi kustannustehokkaasti kasvihuonekaasupäästöjä globaalilla tasolla.

YM:n mukaan uusiutuvat polttoaineet ovat tärkeä päästövähennyskeino lentoliikenteessä. Valtioneuvoston selvityksessä uusiutuvien lentopolttoaineiden jakeluvälvoitteesta ei pystytty arvioimaan hallituksen tavoitteena olevan 30 % jakeluvälvoitteen tuomia riskejä Suomen lentoliiketoiminnalle tarkasti. Näyttäisi kuitenkin siltä, että jakeluvälvoitteen lisäkustannus eri reiteillä on hyvin maltillinen lipun hintaan nähden (1 – 71 EUR/matkustaja), muttei ole varmuutta pystytäänkö kustannuksia siirtämään matkustajille alan ollessa hintakilpailtu. YM yhtyy periaatepäätöksen näkemykseen, että Aasiaan suuntautuvan lentoliikenteen kasvaessa voimakkaasti seuraavat vuosikymmenet olisi myös nopeammalla ja kestävämmällä pohjoisella yhteydellä hyvät mahdollisuudet kehittyä ja kasvaa kansalliset ilmastotavoitteet huomioiden. YM myös toteaa, että tietyillä sektoreilla, kuten lentoliikenteessä, vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönoton

mahdollisuudet ovat lyhyellä aikavälillä rajalliset ja siksi uusiutuvien polttoaineiden käyttöä tulee tulevaisuudessa ohjata kansallisin ja kansainvälisin päätöksin erityisesti näille sektoreille.

Neste viittaa lausunnossaan AFRY:n selvitykseen, jossa on selkeästi esille tuotu näkökohta: SAF:n käytön lisäkustannus ei ole lainkaan niin suuri, että se johtaisi lentoliikenteen eikä sen tuomien yhteistyö-, matkailu-, logistiikka- ja muiden hyötyjen loppumiseen. Jakelu- tai päästövähennysvelvoite on maailmanlaajuisten tieliikenteen kokemusten ja useiden tutkimusten mukaan selvästi parhaiten tavoitteiden täyttymiseen johtava regulaation muoto. Tuotantokapasiteetti ja raaka-aineet mahdollistavat hyvin nopean etenemisen eikä lentoliikenteen ja raskaan tieliikenteen uusiutuvien polttoaineiden tarpeiden välillä ole ristiriitaa, molemmille riittää uusiutuvia, jos raaka-ainepohjaa ei tarpeettomasti rajata. Neste myös viittasi hiljan julkaistuun komission tilaamaan selvitykseen, jonka mukaan uusiutuvat lentopolttoaineet ovat keskeinen keino vähentää myös muita ilmastoa lämmittäviä lentoliikenteen päästöjä kuin hiilidioksidia.

St1 ja NEOT kannattavat jakeluelvoitetta ja bio- ja sähköpolttoaineiden ohjaamista lentoliikenteeseen, sillä uusiutuvilla lentopolttoaineilla voidaan vähentää hiilidioksidin lisäksi myös muita lentoliikenteestä syntyviä ilmastoa lämmittäviä päästöjä. He kuitenkin korostavat, että haasteena kunnianhimoisten velvoitteiden osalta on biopolttoaineiden raaka-aineiden rajallisuus. 30 %:n jakeluelvoitteen täyttäminen sekä lento- että tieliikenteessä ei ole järkevää ennen kuin lainsäädäntö mahdollistaa jakeluelvoitteen täyttämisen biopolttoaineiden lisäksi muillakin keinoilla, kuten esim. erilaisten hiilensitomistoimenpiteiden avulla. Lentoliikenteessä biopolttoaineilla on suurempi ilmastovaikutus kuin tieliikenteessä, minkä vuoksi biopolttoaineiden kulutus tulisi keskittää lentoliikenteeseen.

Suomen ilmastopaneelin mukaan Marinin hallitusohjelmaan perustuvalla ilmastokestävien biopolttoaineiden 30 prosentin sekoitvelvoitteella saataisiin päästöjä alas jo lyhyellä aikavälillä ja nykykalustolla. Ne eivät kuitenkaan riitä pitkällä aikavälillä päästöjen eliminointiin, joten kattavan toimenpidekokonaisuuden hahmottaminen on tärkeää. Uusiin mahdollisiin raaka-ainelähteisiin ja käyttövoimiin liittyvää tutkimusta tulisi lisätä ja vauhdittaa huomattavasti. Näin Suomessa onkin jo jossain määrin toimittu. Periaatepäätösluonnoksen näkökulmat sähköpolttoaineisiin, sähköön käyttövoimana ja muihin vaihtoehtoihin polttoaineisiin, kuten vetyyn, ovat tärkeitä. Synteettiset vetyperusteiset polttoaineet ovat pidemmän tähtäimen ratkaisuja. Ehdotettu selvitys lentämisen sähköistymisestä ja sen edellyttämän latausinfrastruktuurin kehittämistarpeista Suomen lentoasemilla on ilmastopaneelin mukaan myös erinomainen avaus. Sähkö käyttövoimana varsinkin lyhyille etäisyyksille ja pienillä koneilla voi olla varteenotettava vaihtoehto. Myös Horisontti Euroopan rahoituksen suuntaaminen lentoliikenteen uusien energiatehokkaiden teknologioiden kehittämiseen ja niiden käyttöönoton edistämiseen on tärkeä ehdotus.

Sitran mukaan fossiilisen lentopolttoaineen myynti Suomessa tulisi lopettaa vuoteen 2050 mennessä. Suomen tulisi lyhyemmällä aikavälillä toimia ICAO:n biopolttoaineiden kestävyyskriteerien kiristämisen puolesta. Suomen tulisi globaalien päästöjä vähentävien ohjauskeinojen ohella edistää laajasti EU-tason ohjauskeinojen käyttöönottoa, kuten jakeluelvoitetta.

Bioenergia ry kannattaa linjausta ottaa käyttöön Suomessa lentoliikenteen jakeluelvoite tai päästöjen vähennysvelvoite, jotka mahdollistavat heidän mukaansa samalla joustavasti sähköpohjaisten polttoaineiden käyttöönoton. Yhdistyksen mukaan nykyisessä taloudellisessa tilanteessa, missä lentoyhtiöitä merkittävästi tuetaan eri keinoin, merkitsee päästöjen vähentämisen aloittaminen kustannuksena hyvin vähän.

Business Finland kannattaa luonnoksessa esitettyjä toimenpiteitä lentoliikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi ja näkee uusiutuvien lentopolttoaineiden ja sähköpolttoaineiden käytön edistämisen, paitsi keskeisenä päästövähennyskeinona, myös keinona edistää vientimahdollisuuksia ja kasvattaa suomalaisia menestystarinoita globaaleille markkinoille.

ITS Finlandin mukaan valtioneuvoston periaatepäätös lentoliikenteen kasvihuonekaasujen vähentämisestä ja tässä esitetyt toimenpiteet ovat tervetulleita, sillä Suomen lentoliikenteen päästöt ovat henkeä kohden suuret ja suomalaiset kaikkein eniten matkailevien kansakuntien joukossa. Tiukkenevat päästörajoitukset ja energiatehokkuusvaatimukset tulee kääntää Suomen vahvuudeksi investoimalla tulevaisuuden ratkaisujen skaalaamiseen ja luomalla kansallinen 0-päästöisen lentoliikenteen demonstraatiomarkkina. Viennistä elävänä maana Suomen tulee varmistaa, että jatkuvasti tiukentuva säätely ja asenneilmasto lentoliikenteen päästöjen saralla tukee suomalaista vientiä ja työllisyyttä. ITS Finland näkee lentoliikenteen bio- ja sähköpolttoaineiden markkinan kasvun sekä asteittaisen lentokoneiden sähköistymisen tukevan toisiaan luoden yhdessä pohjan tulevaisuuden kestäväälle lentoliikenteelle. Suomella on voitettava molempien alueiden saralla ja polttoaineiden saralla Suomea voidaan jo pitää maailman kärkitoimijana. Uusiutuvia biopolttoaineita ja e-polttoaineita tulee kohdentaa ennen kaikkea kansainväliseen lentoliikenteeseen ja polttoaineiden kehitykseen tulee kohdentaa tarvittavia kansallisia tuki-instrumentteja. Periaatepäätöksessä tuodaankin kiitettävästi esiin polttoaineiden kohdentaminen maantieliikenteen sijaan lentoliikenteeseen. Kehityksen varmistamiseksi tulee maantieliikenteen käyttöön vapautuva polttoainemäärä arvioida mahdollisuuksien mukaan etukäteen. Kestävien polttoaineiden markkinan vauhdittamiseksi Suomen tulee toimia aktiivisesti EU:ssa vaikuttaen markkinan säätelyyn siten, että koko EU sitoutuu mahdollisimman kunnianhimoisiin tavoitteisiin bio- ja sähköpolttoaineiden käytön saralla. Periaatepäätöksessä asia on nostettu esiin ja ITS Finland tukee aktiivista EU-tason vaikuttamista. Kansallisessa lentoliikenteessä tulee panostaa sähköön ja luoda kotimaisille yrityksille toimintakenttä, josta saadaan kansainvälistymistä tukevat referenssit. Toimenpide 6 toimii hyvänä avauksena kansallisen sähköpolttoaineisiin keskittyvän ekosysteemin rakentamisessa ja vastaavasti toimenpide 8 luo pohjaa kansalliselle sähköistä lentoliikennettä tukevalle ekosysteemille. Latausinfrastruktuuriin panostaminen on nostettu esiin erikseen ja tähän teemaan on hyvä panostaa myös jatkossa hyödyntäen olemassa olevaa suomalaista osaamista (Kempower, Virta). Selvitystyössä tulee huomioida lentoliikenteen tiivis yhteys matkaketjun muihin osiin ja kiinnittää huomiota lentokentän ulkopuolisen matkaketjun osakokonaisuuteen.

Uudenmaan liiton mielestä synteettisten polttoaineiden rinnalla myös biopolttoaineiden saatavuutta ja niiden käytön vaikutusta päästöihin tulisi tarkastella globaalisti. Tarkastelussa tulisi huomioida erilaisten liikenteen polttonesteiden ja vaihtoehtoisten polttoaineiden kysynnän vaikutus vaihtoehtoisten lentopolttoaineiden saatavuuteen ja hintaan. Synteettisten polttoaineiden tuotantoa tulee kiirehtiä turvaamaan kestävien ratkaisujen polttoainetarpeet eri liikennemuodoissa.

Logistiikkayritysten Liitto ry, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry ja MaRa ry eivät kannata uusiutuvien polttoaineiden ohjaamista lentoliikenteen käyttöön, koska se voisi vaarantaa tieliikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisen. Palta ry ja Elinkeinoelämän keskusliitto EK katsovat, että valtioneuvoston tulisi selkeyttää uusiutuvien polttoaineiden roolia liikenteessä kokonaisuutena niin, että sillä turvataan päästövähennykset myös teiden tavaraliikenteessä menettämättä saavutettua energia- ja kustannustehokkuutta. Valtioneuvoston tulisi EK:n mukaan myös arvioida uusiutuvien polttoaineiden rinnalla sähköpolttoaineiden valmistuksen ja jakelun kehityspolkuja ja roolia fossiilisten polttoaineiden korvaamisessa. Milloin, missä laajuudessa, millä edellytyksillä ja mahdollisella hintakehityksellä voitaisiin päästöttömän sähkön avulla valmistaa synteettisesti hiilivetyjä korvaamaan fossiilisia energialähteitä. Syntyisikö uusiutuvien polttoaineiden ja sähköpolttoaineiden kesken kilpaileva markkina, joka johtaisi alenevaan hintakehitykseen ajan myötä. Olisiko jakeluveloitteen laajentamisen nopeus kytkettävissä sähköpolttoaineiden markkinan kehittymiseen jo tässä vaiheessa samalla kun huolehditaan päästöjen vähennystavoitteen saavuttamisesta.

Satakuntaliiton mielestä on todennäköistä, että lento- ja raskas tavaraliikenne joutuvat jakamaan uusiutuvan polttoaineen tuotannon keskenään, jolloin on mahdollista, ettei sitä saada riittävästi molempien tarpeisiin kotimaisesta tuotannosta. Tämä aiheuttaisi tuontitarvetta tai hidastaisi päästövähennysten toteutumista.

Liikennejärjestelmän ja liikennevälineiden energiatehokkuuden edistäminen

TEM korosti, että matkailussa matkustaminen on osa elämystä, ja se tulisi pyrkiä tuotteistamaan niin, että matkailija pohtii liikkumisvalintojaan myös ympäristön kannalta. Liikenneyhteyksien toimivuus on tärkeä osa matkustamisen sujuvuutta ja vähäpäästöisyyden edistämistä. TEM suhtautuukin positiivisesti ehdotukseen kehittää liikenteen keskeisiä solmukohtia, kuten lentoasemia, osaksi kestäviä ja sujuvia matkaketjuja digitalisaation mahdollisuudet täysimääräisesti hyödyntäen. YM katsoo, että lentokenttätoiminnoissa tulisi keskittyä ensisijaisesti päästöjä vähentävään toimintaan päästöjen kompensoinnin sijaan.

Suomen ilmastopaneelin mielestä energiatehokkuudessa on olennaista katsoa itse lentokoneiden lisäksi myös logistiikkaa, kuten reitityksiä ja lentokorkeuksia, mikä osittain mainitaankin luonnoksessa. Osana lentoliikenteen kasvihuonekaasuvähennysten strategiaa tulisi myös kehittää raideliikennettä ja sen palvelumuotoilua. Kotimaan lennoille tulisi olla hinnalla, ajalla ja mukavuudellaan kilpaileva vaihtoehto. Esimerkiksi kehittämällä tiuhaan lentoliikennöidylle Helsinki-Oulu -reitille raidevaihtoehtoa, voidaan saada aikaan päästövähennyksiä. Koronapandemian vaikutukset lentoliikenteeseen jäävät todennäköisesti vapaa-ajan matkustuksen osalta tilapäiseksi, mutta liikematkustuksen kohdalla voi tulla pysyviä muutoksia. Julkinen sektori voisi ilmastopaneelin mukaan näyttää tässä mallia esimerkiksi valtionhallinnon suosituksilla etäkokousten ja raideliikenteen priorisoinnin muodossa. Harkittavaksi voisi ottaa, onko tämä asia, jota Suomi voisi ajaa myös EU-tasolla.

Eurooppalaisen ilmatilan käytön tehostaminen vähentää Finnairin mukaan myös päästöjä ja uudistus tulee saattaa päätökseen mahdollisimman pikaisesti. Toimenpide-ehdotus (9) jää kuitenkin 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.

Myöskään IATA ei tue reittimaksujen modulointia, vaan näkee sen mahdollisesti jopa lisäävän päästöjä. Sen sijaan ilmatilanhallintaan liittyvien toimijoiden yhteistyötä tulee kehittää lentoreittien ja lentoaikojen lyhentämiseksi. IATA kannattaa vapaan reitityksen ilmatilan laajentamista, liikenteen solmukohtien, kuten lentoasemien, kehittämistä sekä EU-rahoituksen suuntaamista lentoliikenteen uusien energiatehokkaiden teknologioiden kehittämiseen ja niiden käyttöönoton edistämiseen (11, 12 ja 15).

Finavian mukaan matkaketjujen kehittäminen on tärkeää Suomen eri alueiden sujuvien joukkoliikennepalveluiden varmistamiseksi. Osana liikennejärjestelmäsuunnittelua tulisi suunnitella kokoavia joukkoliikenneyhteyksiä valituille lentoasemille, joilla lentojen tarjonta kasvaisi suuremman matkustajamäärän vuoksi. Tämän ansiosta lentojen ympäristötehokkuus paranisi kohonneiden täyttöasteiden ja optimoidun konekaluston ansiosta. Samalla tulisi arvioida lentoasemaverkoston laajuuden optimikokoa pitkällä aikavälillä. Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila -kokonaisuudella on pyritty tehostamaan kansallisvaltioiden rajojen mukaan fragmentoitunutta ilmatilarakennetta ja mahdollistamaan aiempaa suurempia ja ympäristötehokkaammat lentoreitit. Suomen ilmatila ja Helsinki-Vantaan lentoaseman lentojen johtaminen on Euroopan mittakaavassa yksi tehokkaimmista, eikä lisätehostamisella enää voida saavuttaa saman tasoisia tuloksia kuin erityisesti Keski-Euroopassa. Helsinki-Vantaan kiitotiejärjestelmän sijainti suhteessa alati laajentuvaan asuinrakentamiseen pääkaupunkiseudulla määrää tavan, jolla kiitoteitä käytetään lentoonlähtöihin ja laskeutumisiin sekä miten lentoreitit voidaan lähialueella suunnitella. Finavia pitää tärkeänä, että tätä toimivaa kokonaisuutta ei lentoyhtiöiden vähäisten polttoainesäästöjen vuoksi uhata muutoksilla, jotka vaarantavat kolmannen kiitotien käyttöönoton jälkeen huolellisesti rakennetun ja ympäristöluvan mukaisen tasapainon lentokonemelun hallinnan ja Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen välillä.

Lennonvarmistukselle ei tule asettaa suorituskykytavoitteita, jotka ovat ristiriidassa lentoaseman toimintaedellytykset turvaavan pitkäjänteisen melunhallinnan kanssa.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n mielestä periaatepäätösluonnoksessa on tunnistettu riittävällä tasolla Free Route Airspace ja miehittämätön ilmailu, mutta jatkuvan nousun ja liuún menetelmien hyödyntäminen voisi näkyä paremmin, koska sillä on vaikutus lentoliikenteen polttoaineen kulutukseen lentojen lähtö- ja lähestymisvaiheissa.

ITS Finlandin mukaan kokonaistehokkuuden kannalta on tärkeää kehittää lentoliikennettä osana koko liikennejärjestelmää ja hyödyntää digitalisaation ja automaation mahdollisuudet täysimääräisesti. Liikennejärjestelmän ja liikennevälineiden energiatehokkuutta edistävät toimenpiteet ovat kaikki kannatettavia. Aktiivisella tietorajapintojen avaamisella ja tiedon hyödyntämiseen tähtävällä yhteistyöllä varmistetaan lentoliikenteen integroituminen muihin kulkumuotoihin. Yhteistyön edistäminen esimerkiksi kansallisella lainsäädännöllä rajapintojen avaamisen kautta kuitenkin vaatii riittäviä resursseja valvontaan. Velvoittava lainsäädäntö ilman aktiivista valvontaa ei takaa yhteistyön edellyttämien avointen rajapintojen syntyä.

Jotta lentämisen vähentäminen tai kasvun hillintä olisi mahdollista, lentämiselle täytyy Sitran mielestä olla vaihtoehtoja. Suomen tulisi kehittää alueiden saavutettavuutta vaihtoehtoisilla liikenneyhteyksillä, erityisesti raiteilla. Lisäksi julkisen sektorin tulisi toimia kestävän matkustamisen edelläkävijänä. Esimerkiksi valtion matkustussäännön tulisi kannustaa matkustamisen korvaamiseen etäkokouksilla ja vähäpäästöisten kulkuvälineiden valintaan, jos se on mahdollista ja kokonaisuutena järkevää.

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry kannattaa ehdotus 14:ä, mutta korostaa logistiikan digitalisaatiostrategian edistämisen vaativan 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. Keskeistä on saada isot yritystoimijat mukaan projekteihin asioiden viemiseksi käytäntöön.

Etelä-Karjalan liitto pitää erittäin tärkeänä, että lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi etsitään myös erilaisia tukimuotoja, joilla mahdollistetaan uuden teknologian käyttöönotto lentotoiminnassa sekä uuden konesukupolven energiatehokkaampia ratkaisuja. Myös operationaalisille parannuksille, esimerkiksi ilmatilanhallinnan ja kenttätoimintojen kehittämiseksi tarvitaan erilaisia kannustimia ja rahoituksen tukimuotoja.

Eurooppalaisen ilmatilan käytön tehostaminen on kauppakamarien näkemyksen mukaan toimiva keino päästövähennysten saavuttamiseksi. Kauppakamarit katsovat myös, että periaatepäätösluonnoksessa tulisi huomioida kytkentä lentoliikenteen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman välillä.

Uudenmaan liitto toteaa, että kotimaan liikenteessä myös kestävämpiä kulkumuotoja, kuten raideliikennettä, tulisi edistää vaihtoehtoisena kotimaan liityntäyhteytenä Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Tällä hetkellä Helsinki-Vantaan lentoasema tarjoaa lyhimmän reitin Kiinaan ja mahdollistaa vähäpäästöisimmän henkilö- ja rahtiliikenteen yhteyden sinne Pohjois-Euroopasta. Maakuljetusten yhdistämisellä raide- ja meriliikenteen avulla tähän lentoreittiin voidaan vähentää rahtiliikenteen päästöjä.

Lapin liiton mukaan periaatepäätöksessä esitetyn hintasäätelyn ohella tärkeä kehityskohde kuluttajavalintojen ohjaamisessa on raideliikenteen kehittäminen varteenotettavaksi ja nopeammaksi vaihtoehdoksi lentoliikenteelle Lapin matkailussa. Pääradan kehittäminen sekä Lapin rautatieinfrastruktuurin ja rataverkon laajentaminen ja parantaminen nähdään ensisijaisen tärkeänä, jotta Lapin saavutettavuuden riippuvuutta lentoliikenteestä saataisiin lievennettyä.

Satakuntaliitto pitää tärkeänä, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa huomioidaan lentoasemat tärkeinä solmupisteinä ja että niiden kestävät liityntäyhteydet turvataan. Näin voidaan luoda toimivia matkaketjuja, joilla voidaan saada positiivisia ilmastovaikutuksia.

Pääesikunnan mukaan lentoliikenteen sujuvuuden edistäminen ilmatilan toimivuutta parantamalla tuo mahdollisuuden vähentää myös sotilasilmailun päästöjä. Siviili- ja sotilasilmailu käyttävät Suomessa samoja lentoasemia ja osittain samaa ilmatilaa, jonka sujuvuuden parantamisesta hyötyy myös sotilasilmailu lyhyempien lentoaikojen muodossa. Tosin Suomen nykyinen ilmatila ja sen järjestelyt ovat jo melko sujuvia sotilasilmailun kannalta eli kehittämispotentiaalia on vähemmän kuin esimerkiksi maissa, joiden ilmatila on suuren lento-liikennemäärän vuoksi ruuhkainen. Tehokas sotilaslentotoiminnan harjoittelu vaatii kuitenkin ajoittain isojakin ilmatila-alueita, joista voi aiheutua tilapäisiä rajoituksia siviili- ja kaupalliselle liikenteelle. Nämä rajoitukset pyritään minimoimaan hyvällä ilmatilanhallinnan suunnittelulla ja toteutuksella.

Hinnoittelu

VM huomautti, että tekstissä ja toimenpide-ehdotuksessa (21) olisi perusteltua puhua yleisemmin globaalista päästöjen hinnoittelusta, koska hiilivero on vain yksi hinnoittelukeino eikä sen rajaaminen pelkästään fossiilisiin polttoaineisiin ole ilmaston kannalta perusteltua.

SLL:n mielestä kansallinen lentovero tai vastaava tulisi ottaa käyttöön Suomessa. SLL kannattaa myös periaatepäätöksen toimenpiteitä 20 ja 21, joiden mukaan Suomen tavoitteena on edistää ICAO:ssa kunnianhimoisia kansainvälisiä päästövähennystavoitteita ja globaalin fossiilisen polttoaineveron käyttöönottoa. Sen sijaan SLL suhtautuu kriittisesti päästöjen kompensointiin myös lentoliikenteen osalta, koska huomio ja painopiste tulisi aina ensisijaisesti olla päästöjen vähentämisessä. Kompensaatiohankkeisiin liittyy paljon ratkaisemattomia ongelmia esimerkiksi kaksoislaskennan, pysyvyyden ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden suhteen.

Suomen ilmastopaneelin mukaan hinnoittelumekanismien (päästökauppa ja erilaiset lippuverot) vaikutus päästöihin riippuu siitä, onko lentoyhtiöillä saatavilla päästöjen vähentämiskeinoja. Lennot EU:n sisällä ovat päästökaupassa, joten näillä päästöillä on hinta. Sen sijaan kansainväliset lennot eivät ole päästöpolitiikan piirissä. Päästöihin kohdistettu ohjaus on taloustieteellisesti perusteltu tapa, koska se tarjoaa lentoyhtiöille kannustimet päästöjen vähentämiseen, mikäli siihen löytyy keinoja. Jos keinoja ei ole, päästökauppa laskee voittoja, mutta toisaalta jouduttaa pidemmällä aikavälillä energiatehokkaampien tai vähäpäästöisempien ratkaisujen etsintää. Lentoyhtiöiden päästöjen kontrollointi ei tosin yksittäisenä keinona riitä. Samalla tapaa kuin maaliikenteessä autojen valmistajien tapauksessa, tarvitaan myös lentokoneita valmistavien suurten yritysten ohjausta. Matkustajakohmainen lentovero lipun hinnassa toimii toisella tapaa kuin päästöverot tai -kauppa: se vähentää lentojen kysyntää. Tällainen vero ei ilmastopaneelin mukaan juurikaan vähennä päästöjä, sillä matkustajamäärä per lento ei vaikuta juurikaan koko lennon päästöihin. Jos kysyntä kuitenkin laskee niin paljon, että lentoreittejä karsitaan, päästöt vähenevät, mutta myös toimiala supistuu. Lentovero voisi toimia kuitenkin signaalina markkinoille sekä esimerkkinä kansainväliselle yhteisölle. Päästöjen hinnoittelun edistäminen ICAO:n piirissä kansainvälisen lentoliikenteen parissa on ensiarvoisen tärkeää päästöjen vähentämiseksi pitkällä aikavälillä. Ilmastopaneelin mukaan onkin hyvä, että jokaisessa toimenpideosa-alueessa tuodaan esiin kansainvälisen yhteistyön näkökulma. Ilmastopaneeli yhtyy hinnoitteluosiossa ehdotettuun EU:n päästökaupan vahvistamiseen ja kannustaa, että ilmaisjaosta lähdetään luopumaan ripeästi. Suomen tulisivatkin vahvasti ajaa koko EU:n tasolla lentoliikenteen vähäpäästöistä kehittämistä, ja myös kansainvälisillä foorumeilla osoittaa johtajuutta, kuten luonnoksessa ehdotetaan. CORSIA:a on ilmastopaneelin mukaan kritisoitu siitä, että hankittavien kompensatioiden ilmastokestävyys ei ole taattu. Suomen tuleekin vaikuttaa siihen, että hankittavat yksiköt oivat aidosti ilmastokestäviä ja lisäisiä sekä sosiaalisesti oikeudenmukaisia.

St1 kannattaa kansainvälisiä ja teknologianeutraaleja, hinnoitteluun perustuvia markkinamekanismeja, kuten EU ETS ja ICAO:n CORSIA. Päästötoimet tulisi toteuttaa sektoreiden

rajat ylittävästi niin, että päästöjä voitaisiin vähentää tai sitoa siellä, missä se on kustannustehokkainta. Hiilinielujen tukeminen auttaisi hiilineutraaliuden saavuttamisessa pitkällä aikavälillä.

VNK ehdottaa, että päästökaupan maantieteellisen soveltamisalan laajentamiseen liittyviä riskejä kuvattaisiin tarkemmin.

Finnairin lausunnossa todetaan yhtiön maksaneen 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 kilpailukyvyyn rapautumiseen ja kansalliseen eriarvoistumiseen. Lentäminen on tarveperusteista ja se kuuluu Finnairin mukaan kaikille eikä tulisi rajoittaa ylimpiin sosioekonomisiin luokkiin. 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 Finnairin mukaan ryhtyä vain, jos EU-tason toimet osoittautuvat riittämättömiksi.

IATA:n mukaan päästökaupan ilmaisjaon nopea poistaminen rasittaa pandemiasta toipuvien lentoyhtiöiden taloutta. IATA tukee vahvasti ehdotuksia vaikuttamisesta komissioon CORSIA:a koskevien lainsäädäntöehdotusten antamiseksi, CORSIA:n ilmastotehokkuuden edistämisestä sekä kunnianhimoisen pitkän aikavälin päästövähennystavoitteen sopimisesta ICAO:n vuoden 2022 yleiskokouksessa (toimenpide-ehdotukset 18-20). IATA ei kannata ehdotusta 21 vaikuttamisesta ICAO:ssa kansainvälisen lentoliikenteen globaalin fossiiliseen polttoaineeseen kohdistuvan veron käyttöönottamiseksi, vaan arvioi sen voivan vaikeuttaa ICAO-yhteistyötä CORSIA:n ja pitkän aikavälin päästövähennystavoitteen osalta. Myöskään kansallista lentoveroa IATA ei pidä järkevänä; lentoverojen päästövähennyksistä ei ole näyttöä, vero olisi vastoin ICAO:n verolinjauksia ja voisi vaarantaa yhteistyön ICAO:ssa. Lentoasemamaksuilla IATA ei näe roolia päästöjen vähentämisessä.

Finavian mielestä CORSIA on erittäin tärkeä välivaihe lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä ennen uuden teknologian läpimurtoa. Järjestelmän uskottavuus on turvattava ja sen laajuus maksimoitava, jotta sen mukaisen kompensatiojärjestelmän tuomat hyödyt kehittyvien maiden energiajärjestelmien kehittämiseksi ja päästöjen vähentämiseksi voidaan toteuttaa. Uskottavuus turvataan luonnoksessa esitetyllä tavalla vaikuttamalla siihen, että CORSIA:ssa hyväksytään vain laadukkaita päästöyksiköitä. Päästökauppa on Finavian mukaan periaatteessa hyvin toimiva järjestelmä toimialan päästöjen vähentämiseksi. Kuitenkin vain EU:n sisäiset lennot kattavana se johtaa kustannusten kasvaessa heikentyvään kilpailuasetelmaan sellaisille lentoyhtiöille, joiden tarjonnassa Euroopasta ulos suuntautuvalla matkalla on lennon vaihto Euroopan sisällä. Tällaisia ovat juuri Helsinki-Vantaan kautta tehtävät Eurooppa – Asia -matkat. Finavia on samaa mieltä luonnoksessa esitetystä arviosta, että suuntaa-antavien arvioiden mukaan kansallisen lentoveron avulla saavutettavat päästövähennykset olisivat vaatimattomia suhteessa veron lentoliikennetoimialaan ja Suomen saavutettavuuteen kohdistuviin kielteisiin vaikutuksiin sekä uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön lisäämiseen. Asia ei Finavian mukaan kaipaa lisäselvityksiä. Globaalin fossiiliseen polttoaineeseen kohdistuvan veron käyttöönotto on Finavian mielestä perusteltua vain, jos sen tuotto ICAO:n hallinnoimana kanavoidaan uuden teknologian kehittämiseen ja markkinoille tulon nopeuttamiseen. Lentoasemamaksuilla katetaan palvelujen tarjoamisesta aiheutuvat kustannukset eikä niillä Finavian mukaan ole roolia globaalien hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä.

Sitran mielestä Suomen tulee laajasti edistää myös EU-tason ohjauskeinojen käyttöönottoa, erityisesti riittävää hiilen hinnoittelua tukevia lentopolttoaineen verovapauden poistoa sekä päästökaupan laajentamista Euroopan talousalueen ja kolmansien maiden välisiin lentoihin. Jotta lentämisen

ilmastovaikutuksen kasvua voitaisiin hillitä erityisesti lyhyellä aikavälillä, on perusteltua pyrkiä hillitsemään yksikköpäästöjen lisäksi myös lentämisen kasvua. Suomen tulisi siis suhtautua avoimesti kansainvälisten lentojen arvonnalisäverottomuudesta luopumiseen ja EU:n yhteisen lentoveron käyttöönottoon. Kansallista lentoveroa voisi Sitran mukaan pitää ensisijaisesti kannanottona lentomatkailun kohtuullistamisen puolesta, ja mahdollinen kustannustehottomuus päästövähennyskeinona voidaan nähdä myös fiskaalisena tehokkuutena. Lisäksi vero kohdistuisi luontaisesti pääosin suuri- ja keskituloisiin, sillä he matkustavat pienituloisia enemmän.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n mukaan lentoliikenteen päästöjen vähentämistä ohjataan kansainvälisen CORSIA:n lisäksi EU:n päästökauppamekanismilla, jossa on päästöjen vähentymisen lisäksi huomioitu yritysten globaali kilpailukyky ja hiilivuotoriski. EK katsoo, että lentoliikenteessä ei tule ottaa käyttöön päällekkäisiä ohjausmekanismeja. Päästövähennystavoite tulee saavuttaa teknologia-neutraaleilla, markkinaehtoisilla ja kustannustehokkailla keinoilla. Suomessa viranomaisten tulisi edistää kansalaisten ja yritysten vapaaehtoisia toimia ja luoda menettelyt aitojen ilmastohyötyjen varmistamiseksi. Vapaaehtoisille toimille tulisi määrittellä minimikriteerit, joita voisivat olla lisäisyyden osoittaminen, vankkojen laskentamenetelmien käyttäminen, riippumaton todentaminen standardien mukaisesti sekä läpinäkyvät prosessit kaksoislaskennan estämiseksi. Suomeen tulisi myös perustaa viranomaisten ylläpitämä rekisteri, johon kerättäisiin kriteerit täyttävien vapaaehtoisten toimien päästövähennykset sekä hiilinielujen lisäysten aikaansaamat poistot. Suomen valtion tulisi sitoutua ylittämään kansainväliset päästövähennysvelvoitteensa vähintään rekisteriin merkittyjen päästövähennysten määrällä. Tällainen järjestelmä mahdollistaisi yrityksille kotimaisten päästövähennysten kasvattamisen sekä aidot ilmastoteot osana liiketoimintaa. Vapaaehtoisten toimien edistäminen Suomessa voisi tukea myös osaltaan luonnonsuojelullisia ja luonnon monimuotoisuutta turvaavia tavoitteita.

Palta ry pitää hyväksyttävänä kiristää päästökaupan ehtoja, mutta toteutusaikataulussa tulee huomioida covid-19-elpyminen ja mahdollisuudet vähentää lentoliikenteen päästöjä muilla toimenpiteillä. Palta ja Suomen Huolinta- ja logistiikkaliitto ry suhtautuvat skeptisesti lentoveroselvityksen laadintaan eivätkä pidä puhtaasti kansallisia lentoliikenteeseen kohdistuvia velvoitteita tai veroja oikeana lähestymistapana ratkaista kansainvälistä ongelmaa. Hallituksen tulisi ennemmin edistää toimenpiteitä, joissa yritykset asettavat valtioiden ja kansainvälisten sopimusten rinnalla vapaaehtoisia tavoitteita omien päästöjensä vähentämiseksi (esim. päästökompensaatiot).

MaRa ry toteaa, että kansallisesti päätetty lentovero heikentäisi Suomen kansainvälistä saavutettavuutta ja Finnairin asemaa. Suomi ei voi tehdä yksin päätöksiä kansainvälisen lentoliikenteen hinnoitteluun kohdistuen. Mahdolliset päätökset tulee tehdä kansainvälisellä tasolla, joten kansallista veroselvitystä ei tarvita.

Kauppakamarit tukevat vahvasti periaatepäätösluonnoksessa esitettyjä toimenpiteitä (18–19) CORSIA:n toimeenpanon ja tehokkuuden edistämiseksi. Kansallisten veroratkaisuiden sijaan tulee keskittyä kansainvälisiin ja mieluiten globaaleihin ratkaisuihin.

Keski-Pohjanmaan liiton näkemys on, että periaatepäätös lentoliikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä on perusteltu ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Toimenpiteet eivät kuitenkaan saa aiheuttaa kielteisiä vaikutuksia Keski-Pohjanmaan saavutettavuudelle.

Liikenneympäristöyhdistys ry kannattaa lentoliikenteen verotuksen voimakasta lisäämistä, jotta lentoliikenteen määrää voidaan vähentää.

Seuranta ja mittarit

VM ehdotti seuraavaa tekstimuotoilua: ”Toimia toteutetaan pääasiassa valtion budjettiraamien sekä olemassa olevien määrärahojen puitteissa. Määrärahalisäyksiä tai muita budjettivaikutuksia vaativista toimenpiteistä päätetään erikseen valtionalouden kehyksissä ja vuosittaisissa talousarvioissa.”

YM pitää kannatettavana, että periaatepäätöksen täytäntöönpanon etenemistä seurataan puolivuositain ilmasto- ja energiapoliittisessa ministerityöryhmässä.

Traficom arvioi, että periaatepäätöksen toimenpiteiden myötä virastoon arvioidaan kohdistuvan mm. kansainvälisen vaikuttamistyön ja teetettävien selvitysten myötä alustavasti arvioiden 100 000-150 000 euron vuosittainen kustannusvaikutus.