

Asia: VN/26275/2020

## **VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖS LENTOLIIKENTEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ**

### Lausunnonantajan lausunto

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

Suomen ilmastopaneelin näkemys

Liikenteen päästöjen eliminoiminen vuoteen 2045 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 vuosien 2018 ja 2019 välillä. Liikennesuoritteiden voimakas kasvu, kun uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttö on edelleen vähäistä, on huolestuttavaa ilmastonmuutoksen hillinnän näkökulmasta.

Periaatepäätösluonnoksessa linjatut toimenpiteet ovat tärkeitä ja kannatettavia lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen kasvun vähentämiseksi. Toimenpiteiden kokonaisuus on monipuolinen. Luonnoksen esiintuoma edelläkävijyys ja kunnianhimo ovat tärkeitä, ja toimenpidekokonaisuus tuokin esiin myös innovaatiotoiminnan edistämisen. Vastaavalla lähestymistavalla on aiemmin luotu innovaatiohyötyjä Suomelle ympäristövaikutusten pienentämisen ohella. Ilmastopaneeli yhtyy myös kansainvälisen yhteistyön tärkeyteen tehokkaiden päästövähennyskeinojen valmistelussa ja käyttöönotossa, erityisesti huomioiden lentoliikenteen kansainvälisen luonteen.

Luonnoksessa esitetään Marinin hallitusohjelmaan perustuva ilmastokestävien biopolttoaineiden 30 prosentin sekoitevelvoite, joka tulisi voimaan vuonna 2030. Tällä saataisiin päästöjä alas jo nykykalustolla, koska sekoitevelvoite perustuu kestäville biopolttoaineille ja lentoliikenteen sähköistyminen ei ole mahdollista nopealla aikataululla. Kaluston uusiutumisen myötä saadaan käyttöön uutta teknologiaa, jolloin energiatehokkuus paranee.

Biopolttoaineet ja niiden jakeluvelvoite tarjoavat lyhyellä aikavälillä keinon lentoliikenteen päästöjen vähentämiseen. Ne eivät kuitenkaan riitä pitkällä aikavälillä päästöjen eliminointiin, joten kattavan toimenpidekokonaisuuden hahmottaminen on tärkeää. Biopohjaiset polttoaineet ovat myös rajallinen resurssi ja niihin nojautuminen yksinomaisten keinona on riski. Biopolttoaineiden kestävyyskriteerejä tutkitaan, kehitetään ja uudistetaan, mikä voi tulevaisuudessa muuttaa käsitystä

eri raaka-ainelähteiden kestävydestä. Uusiin mahdollisiin raaka-ainelähteisiin ja käyttövoimiin liittyvää tutkimusta tulisi lisätä ja vauhdittaa huomattavasti. Näin Suomessa onkin jo jossain määrin toimittu.

Biopolttoaineiden rajallinen potentiaali tulisi tuoda esiin jo varhain periaatepäätöksen keskustelussa. Luonnoksen näkökulmat sähköpolttoaineisiin, sähköön käyttövoimana ja muihin vaihtoehtoihin polttoaineisiin, kuten vetyyn, ovat tärkeitä. Synteettiset vetypohjaiset polttoaineet ovat pitemmän tähtäimen ratkaisuja. Niiden käyttöönotto riippuu sekä teknologian että kustannusten kehityksestä. (Todettakoon, että vetyä on käytetty kokeilumielessä liikennekoneessa 1990-luvulla ja se toimi hyvin.)

Ehdotettu selvitys lentämisen sähköistymisestä ja sen edellyttämän latausinfrastruktuurin kehittämistarpeista Suomen lentoasemilla on erinomainen avaus. Sähkö käyttövoimana varsinkin lyhyille etäisyyksille ja pienillä koneilla voi olla varteenotettava vaihtoehto, mihin viittaa myös Norjassa tehtävät kokeilut. Myös Horisontti Euroopan rahoituksen suuntaaminen lentoliikenteen uusien energiatehokkaiden teknologioiden kehittämiseen ja niiden käyttöönoton edistämiseen on tärkeä ehdotus. Energiatehokkuudessa on olennaista katsoa itse lentokoneiden lisäksi myös logistiikkaa, kuten reitityksiä ja lentokorkeuksia, mikä osittain mainitaankin luonnoksessa.

Käyttövoimien ja energiatehokkuuden lisäksi periaatepäätöksen luonnoksessa tuodaan esiin päästöjen tai lentojen hinnoittelu, sekä arvioidaan sen vaikutuksia. 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 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.

Matkustajakohtainen lentovero lipun hinnassa toimii toisella tapaa kuin päästöverot tai -kauppa: se vähentää lentojen kysyntää. Tällainen vero ei 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.

Kuluttajille kohdistetun hintaohjauksen vaikutusta voidaan vahvistaa tarjoamalla lentämislle todellisia vaihtoehtoja. Osana lentoliikenteen kasvihuonekaasuvähennysten strategiaa tulisikin 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.

On 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 tulisikin vahvasti ajaa koko EU:n tasolla lentoliikenteen vähäpäästöistä kehittämistä, ja myös kansainvälisillä foorumeilla osoittaa johtajuutta, kuten luonnoksessa ehdotetaan.

Lentoliikenne on sitoutunut CORSIA-sopimuksessa, että vuodesta 2020 päästöjen kasvu kompensoidaan hankkimalla hiilinieluyksiköitä ja vuonna 2050 pitäisi päästöjen puolittua verrattuna vuoteen 2005. Tämän odotetaan luovan merkittävän kansainvälisen kompensatiomarkkinan. Suunnitelmia on kuitenkin kritisoitu siitä, että hankittavien kompensatioiden ilmastokestävyys ei ole taattu. Suomen pitää huolta CORSIA:n puitteissa, että hankittavat yksiköt oivat aidosti ilmastokestäviä ja lisäisiä, sekä sosiaalisesti oikeudenmukaisia.

Koronapandemian vaikutukset lentoliikenteeseen jäävät todennäköisesti vapaa-ajan matkustuksen osalta tilapäiseksi, mutta liikematkustuksen kohdalla voi tulla pysyviä muutoksia. Julkinen sektori voisi näyttää tässä mallia esimerkiksi valtionhallinnon suosituksilla etäkokousten ja raideliikenteen priorisoinnin muodossa. Harkittavaksi voisi ottaa, onko tämä asia, jota Suomi voisi ajaa myös EU-tasolla.

Vaikka lentoliikenne ei kansainvälisesti ole suurimpien päästölähteiden joukossa, suurin osa lentämisen päästövaikutuksista on seurausta vauraiden maiden tarpeista, jolloin vauraiden maiden tulisi kantaa suurin vastuu päästöjen vähentämisestä. Lentämisen päästöjen merkitys tulee kasvamaan, sillä sektorin ennustetaan kasvavan voimakkaasti. Täten lentoliikenteen suhteellinen osuus tulee siis kasvamaan muiden sektorien päästövähennysten myötä.

Ilmastopanelistit Paula Kivimaa, Peter Lund & Markku Ollikainen. Sihteeristö Sally Weaver

Weaver Sally  
Suomen ilmastopaneeli