

16.6.2020

## Fossiilittoman liikenteen työryhmä, 4. kokous

Aika: tiistai 16.6.2020 klo 13.30 - 15.30

Paikka: Etäkokous, Skype

Osallistujat: Aaltonen Pekka (Logistiikkayritysten liitto ry)  
Aho Hanna (SLL)  
Ampuja Outi (Traficom)  
Antikainen Päivi (LVM)  
Björkendahl Mats (Suomen varustamot ry)  
Eiro Laura (ITS Finland ry)  
Hartonen Sinikka (Suomen varustamot ry)  
Heikkilä Tuukka (Energiateollisuus)  
Hokkanen Eero (LVM)  
Juslin Jonna (VR)  
Jääskeläinen Saara (LVM)  
Karsimus Heikki (Teknologiateollisuus)  
Koskinen Timo (Finnair)  
Kudjoi Jari (AKT)  
Laasonen Ville (YM)  
Lindström Sabina (LVM, pj.)  
Mänttari Janne (LVM)  
Ritonummi Timo (TEM)  
Saarinen Noomi (LVM, siht.)  
Tamminen Saara (Sitra)  
Viinikainen Mikko (Finavia)  
Vilkuna Johanna (Kuntaliitto)

## Asialista

### 1. Kokouksen avaus

Puheenjohtaja avasi kokouksen klo 13.30.

### 2. Edellisen kokouksen pöytäkirja

Hyväksyttiin edellisen kokouksen pöytäkirja muutoksin.

### 3. Ajankohtaiskatsaus

Ylätyöryhmä kokoontuu elokuussa vielä kahdesti (13.8. ja 19.8.) käsittelemään maaliikennettä ja viimeistelemään työryhmän työn. Elokuun ensimmäisessä kokouksessa käsitellään maaliikenteen raporttiteksti ja suositukset. Lisäksi LVM pyrkii tuomaan kokouksen koosteen

tieliikenteen vaikutusarvioista, jotka eivät ehtineet valmistua vielä alatyöryhmän kevään kokouksissa käsiteltäviksi. Ensimmäisen kokouksen jälkeen on myös kirjallinen kommentointimahdollisuus. Elokuun toisessa kokouksessa viimeistellään työryhmän työ.

#### 4. Lentoliikenteen alatyöryhmän tulosten esittely

Lentoliikenteen alatyöryhmän puheenjohtaja, hallitusneuvos Janne Mänttari esitteli lentoliikenteen alatyöryhmän läpikäymät teemat ja niiden pohjalta jatkovalmistelussa huomioitavaksi laaditut suositukset.

Kokouksen aikana keskusteltiin akkuteknologian mahdollisuuksista lyhyemmillä lentomatoilla. Sähköistyminen lentoliikenteessä vaikuttaa etenevän hitaasti ja painottuu lyhyisiin lentoihin, sillä nykyisellään akkujen energiatiheys ei riitä isompiin koneisiin. Sähköistymisen arveltiin kaupallisessa ilmailussa kehittyvän vasta 2030-luvulla. Eräiden arvioiden mukaan kotimaan lentoliikenne olisi mahdollista hoitaa täyssähköisenä 2045 mennessä, kaukolentoille täyssähköiset koneet eivät nykyteknologian puitteissa näytä mahdollisilta. Vedyn käyttömahdollisuuksista on erilaisia arvioita. Lentoliikenteen alatyöryhmän arvion mukaan vety voi tarjota mahdollisuuksia 2050-luvulta alkaen. Joidenkin arvioiden mukaan se voisi yleistyä jo aiemmin, mutta tämän edellytyksenä olisi kokonaan uuden mallisten lentokoneiden suunnittelu ja käyttöönotto. Uusien teknologioiden käyttöönottoa hidastavia tekijöitä ovat mm. erittäin korkeat turvallisuusstandardit, puuttuva infrastruktuuri lentoasemilla ja lentokoneiden pitkä käyttöikä.

Biopolttoaineiden kestävyys, hinta ja saatavuus ovat olennainen näkökulma yhteen sovitettavaksi lento- ja maaliikenteen välillä. EU-tasolla on keskusteltu uusiutuvan energian direktiivin (RED) kestävyyskriteerien riittävydestä, ja keskustelun arvellaan jatkuvan. Direktiiviin ja kriteereihin vaikuttaminen tulee tehdä EU-tasolla, ja tästä työryhmä voi halutessaan antaa suosituksen. Yhdenmukaiset EU-tason kriteerit ovat tuottajien näkökulmasta keskeiset.

Keskustelussa nousi esiin biopolttoaineisiin liittyvien epävarmuuksien lisäksi huoli CORSIA:n toisinaan heikkolaatuisiksi arvioiduista päästövähennyshankkeista, tuplalaskennasta ja kompensatioiden vaikuttavuudesta sekä näiden vaikutuksen riittävydestä. Lentoliikenteeseen toivottiin jakeluelvoitteen ohessa muita painavia päästövähennyskeinoja. ICAO uudelleenarvioi CORSIA:a kolmen vuoden välein vuodesta 2022 lähtien ja päättää järjestelmän mahdollisesta jatkosta vuoden 2035 jälkeen vuonna 2032. EU:ssa on ollut keskustelussa myös mm. lentämisen hintaan vaikuttaminen. Kuitenkin esim. veropolitiikan päätösten yksimielisyysvaatimuksen vuoksi verotuksen muutoksen edistäminen voi olla haastavaa. Myös jakeluelvoitteella voi olla vaikutus lentämisen hintaan.

On ilmeistä, että kotimaan liikenteessä tarvitaan siirtymiä kestävimpiin kulkumuotoihin, kuten raiteille. Toisaalta kotimaan lentojen osuus päästöistä on pieni, ja ne ovat tulevaisuudessa luultavasti sähköistettävissä.

Finnair toi esiin ajankohtaisen koronavirusepidemian vaikutukset. Lentoliikenteen normaaliuralle elpymisen arvioidaan vievän 2-3 vuotta. Silti Finnair tavoittelee päästöjen puolittamista 2035 mennessä ja hiilineutraaliutta 2045 mennessä. Olennaista tavoitteen kannalta on kuitenkin tasapuolisten toimintaedellytysten turvaaminen verrattuna ulkomaisiin kilpailijoihin, ja tämän vuoksi EU- ja kv-tason keskustelun huomioiminen on keskeistä.

Keskustelussa tuotiin esiin myös näkökulmat tutkimus-, kehitys- ja innovaatiopanostuksista, digitalisaation roolista ja etätöiden vaikutuksista liikkumiseen. Koronaepidemia voi vaikuttaa etätöiden lisääntymiseen ja siten liikkumistarpeen vähenemiseen, mutta vaikutusta liikenteeseen

on vielä vaikea arvioida. Tutkimus-, kehitys- ja innovaatiopanostukset liikenteeseen ovat olennainen näkökulma huomioitavaksi loppuraportissa, vaikka ne eivät suoraan kuuluukaan työn keinovalikoimaan. Digitalisaatio, matkaketjut ja esimerkiksi dronet voivat olla apuna viimeisissä päästövähennysprosentteissa ja systeemissä muutoksessa.

Lentoliikenteen biopolttoaineen jakeluelvoitteesta on käynnistymässä TEM:n alainen lainsäädäntöhanke ja taustaselvitys, joista saadaan lisätietoa jakeluelvoitteen käytännön toteutuksen vaihtoehtoista ja vaikutuksista.

Tekstilunnonnosta on mahdollista kommentoida vielä juhannuksen jälkeisen viikon ajan, 26.6.20 saakka.

## 5. Muut asiat

Puheenjohtaja kertoi ministerin linjauksesta, jonka mukaan lento- ja meri-/sisävesiliikenteestä tehdään syksyllä erilliset valtioneuvoston periaatepäätökset virkavalmisteluna alatyöryhmien ansiokkaan ja kattavan työn pohjalta. Valtioneuvosto ei ole aiemmin tehnyt vastaavia linjauksia lento- ja meri-/sisävesiliikenteestä.

## 6. Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 15.19.

Liitteet	Luonnos tekstiksi lentoliikenteen päästövähennyskeinoista Edellisen kokouksen pöytäkirja
Jakelu	Työryhmän jäsenet ja varajäsenet Sihteeristö
Tiedoksi	-

### Id Versionumero

---

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--