Finnair/KI 11.10.2017

ASIANTUNTIJALAUSUNTO

Finnairin lausunto asiassa VNS 7/2017 vp Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030

Finnair kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi liittyen keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaan.

Suunnitelma koskee ensisijaisesti päästökaupan ulkopuolista eli ns. taakanjakosektoria. Lentoliikenne kuuluu Euroopan unionin päästökaupan piiriin, ja kansainvälisestä päästövähennys-järjestelmästä sovittiin Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä ICAO:ssa vuonna 2016. Tämän lisäksi alalla on omia kunnianhimoisia energiatehokkuustavoitteita, jotka saavutetaan laajalla keinovalikoimalla.

Biopolttoaineilla on tärkeä rooli edellä mainittujen tavoitteiden saavuttamisessa. Suomen ja Euroopan unionin olisikin luotava suotuisat edellytykset biopolttoaineiden käytölle myös lentoliikenteessä.

Lentoliikenne poikkeaa muusta liikennesektorista siinä, että se kuuluu EU ETS -järjestelmään, eikä siis ole ns. päästökaupan ulkopuolinen sektori. Tämän lisäksi Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n yleiskokouksessa, johon Suomikin osallistui, hyväksyttiin lokakuussa 2016 päätöslauselma kansainvälisen lentoliikenteen markkinaehtoisen päästöjen hyvitysjärjestelmän käyttöönotosta vuonna 2021. Samalla sovittiin järjestelmän keskeisistä periaatteista ja jatkovalmistelusta.

Finnairille tämä ICAOn niin sanottu CORSIA- sopimus (Carbon offsetting and reduction scheme for international aviation) oli erittäin tervetullut. Finnair on osallistunut aktiivisesti järjestelmän kehittämiseen jo vuodesta 2009 muiden lentoliikenteen toimijoiden kanssa. Tämä on lentoliikenteen tapa osallistua niiden keinojen kehittämiseen, joilla voitaisiin päästä Pariisin ilmastosopimuksen tavoitteisiin. Historiallista on myös se, että yksityinen sektori itse ehdottaa sääntelyä itselleen.

Lentoliikenne on toimialana asettanut itselleen kunnianhimoiset päästövähennystavoitteet, ja näihin myös Finnair on sitoutunut. Tavoitteena on parantaa polttoainetehokkuutta 1,5 % vuosittain, saavuttaa hiilineutraali kasvu vuodesta 2020 ja puolittaa kokonaispäästöt vuoden 2005 tasosta vuoteen 2050 mennessä. Näiden tavoitteiden lisäksi Finnair asetti vuonna 2009 tavoitteekseen vähentää itse operoimassaan liikenteessä myytyihin tonnikilometreihin (RTK) suhteutettuja hiilidioksidipäästöjä 20 prosenttia vuoteen 2017 mennessä. Tämä tavoite lähestulkoon saavutettiin, sillä hiilidioksidipäästöt vähenivät kyseisellä aikajaksolla 19,4 prosenttia myytyihin tonnikilometreihin suhteutettuna. Seuraava päästövähennystavoite valmistuu syksyn 2017 aikana.

Markkinapohjainen järjestelmä tukee lentoliikenteen muita, vahvasti liiketoimintaan linkittyviä keinoja päästövähennysten saavuttamiseksi. Näitä keinoja ovat muun muassa operatiiviset toimet, uuden teknologian kehittäminen ja käyttöönotto sekä infrastruktuuriparannukset ja ilmantilan tehokas käyttö. Markkinapohjaisessa päästövähennysmekanismissa lentoyhtiöt lisäksi maksavat niistä päästöistä, joita ne eivät pysty muutoin vähentämään.

Lentoliikenteen CO2-päästöjen vähentäminen vaatii siis eri toimenpiteiden yhteensovittamista ja se on liikenneketjun eri toimijoiden yhteinen haaste. Lentoyhtiöiden, lentoasemien, lennonjohdon, lentokonemoottori- ja lentokonevalmistajien, monikansallisten ja kansallisten liikenneviranomaisten, kansainvälisten organisaatioiden ja biokerosiiniseoksen toimittajien on kaikkien toimittava yhdessä vähäpäästöisemmän lentoliikenteen edistämiseksi.

Teknologinen kehitys ja biopolttoaineet

Tähän saakka polttoainetehokkuutta on pystytty nostamaan huomattavasti erityisesti teknisen kehityksen avulla. Teknologialla on ollut selkeästi parhaimmat mahdollisuudet lentoliikenteen päästöjen vähentämiseen. Lentokoneiden polttoainetehokkuus on parantunut 2000-luvulla 16 prosenttia. Jokainen uusi lentokonesukupolvi kuluttaa 20% vähemmän polttoainetta edeltäjäänsä verrattuna. Niinpä lentoyhtiöntärkein ympäristöteko onkin lentokonelaivaston uusiminen ja muun muassa Finnair liikennöi jo nyt yhdellä alan nuorimmista laivastoista.

Ilmailun päästöjen vähentämisessä yksi välttämätön keino on biopolttoaineiden osuuden kasvattaminen. Toistaiseksi biopolttoaineiden osuus lentoliikenteessä on hyvin pieni, mutta keskipitkällä aikavälillä niille ei ole nähtävissä muita päästöjä vähentäviä vaihtoehtoja.

Biopolttoaineiden käyttöönottoa lentoliikenteessä rajoittaa kaksi tekijää: tarjonta ja hinta.

Biokerosiinin tuotantomäärää tulee kasvattaa tarvetta vastaavasti ja varmistaa sen saatavuus lentoliikenteeseen. Tällä hetkellä Suomessa ei ole jatkuvaa jakelua millään lentokentällä eikä toimivaa logistiikkaketjua.

Biokerosiinin hinta ei ole tällä hetkellä kilpailukykyinen. Lentoliikenteen luonteen vuoksi polttoainekulujen nousu jollakin lentokentällä tai jonkin lentoyhtiön toiminnassa johtaisi välittömästi matkustajavirtojen kanavoitumiseen toisille reiteille. Suomen lentoliikenne perustuu merkittävässä määrin vaihtomatkustajiin, minkä takia se on erityisen herkkä tämän tyyppisille muutoksille.

Kehittyneiden biopolttoaineiden tutkimukseen kaivataan lisäinvestointeja erityisesti ilmailualaa biopolttoainekehitystä varten. Kohdennetuilla rahoitusvälineillä ja markkinakannustimilla tulisi tukea erityisesti ilmailussa käytettävien ja muiden kehittyneiden biopolttoaineiden tuotantolaitosten rakentamista.

Finnairista on tärkeää edistää yhteistyötä biopolttoaineiden käytön vauhdittamiseksi. Helsinki Green Hub-hanketta on valmisteltu Liikenneministeriön alaisuudessa ja Finnair tukee tämän työn jatkamista. Lentoliikenteen biopolttoaineiden kaupallistamiseksi tarvitaan kuitenkin yhteisiä ponnistuksia, jotta lisäkustannukset voidaan minimoida ja saatavuutta parantaa.

Mikäli Suomi haluaa olla edelläkävijä lentoliikenteen biopolttoaineiden käyttöönotossa, on varmistettava, ettei kustannusvaikutus yksittäiselle, globaaleilla markkinoilla, globaalissa kilpailussa toimivalle lentoyhtiölle ole kestämätön eikä kilpailua vääristävä.

Järjestelmiä on jo luotu muun muassa USA:ssa sekä Hollannissa. Norja puolestaan kaavailee biopolttoaineen jakeluvelvoitetta tuottajille myös lentoliikenteeseen - kuitenkin niin, ettei se vaaranna alan toimijoiden asemaa ja vääristä kilpailua kansainvälisillä markkinoilla. Keinovalikoimana on ehdotettu mm. pienempiä laskeutumismaksuja biopolttoaineilla operoiville yhtiöille. Suomessa meidän tulisi yhteistyössä luoda järjestelmä, joka edistää biopolttoaineen käyttöä suomalaisen lentoliikenteen tulevaisuutta vaarantamatta.

Positiivinen signaali oli jo EU:ssa ehdotettu, jakeluvelvoitteeseen liittyvä, korotettu kerroin lentoliikenteeseen toimitetun biopolttoaineen osalta.

Muita huomioitavia keinoja

Matkaketjujen optimointi ja liikennevälineiden täyttöasteiden maksimointi ovat helpoimpia keinoja parantaa tehokkuutta. Liikennekaari-lainsäädäntö luo tähän puitteet.

Toimivien matkaketjujen toteutumisessa myös fyysisen infrastruktuurin merkitys on olennainen. Raide+lento -matkojen toteutumista helpottaisi, mikäli pääradalle vedettäisiin lentoraide Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Kun Tampereen ja Helsingin väliset raideyhteydet ovat jo nyt ruuhkaiset, olisi luontevaa, että yhteyttä parannettaisiin rakentamalla kolmas raideyhteys lentokentän kautta.

Kuluttajien tottumuksiin sekä hankintapäätöksiin vaikuttaminen on myös tärkeä keino saavuttaa liikenteen päästövähennyksiä. Kullekin matkalle olisi pystyttävä valitsemaan tehokkain liikennemuoto ja liikennemuotojen sisällä olisi suosittava vähäpäästöisempiä vaihtoehtoja. Finnair tekee aktiivista yhteistyötä hankintaverkostonsa kanssa ja viestii suunnitelmallisesti ympäristövaikutuksistaan.

Lisätietoja: Kati Ihamäki, Kestävän kehityksen johtaja, p. 040 5822107

.