Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmä-suunnitelmasta vuosille 2026–2037 (VNS 10/2025 vp) – Finnairin lausunto

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle 4.3.2026.

Finnair kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037 (jäljempänä Liikenne 12 -suunnitelma).

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet ja liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset

Liikenne 12 -suunnitelman tavoite on luoda yhtenäinen tilannekuva liikennejärjestelmän tilasta ja sen kehittämistarpeista sekä toimia *strategisena suunnitelmana Suomen liikennejärjestelmän kehittämiseksi 12 vuodeksi*. Tässä lausunnossa Finnair tarkastelee Liikenne 12 -suunnitelmaa erityisesti lentoliikenteen kehitystarpeiden ja -mahdollisuuksien näkökulmasta, niin kansainvälisen kuin kotimaan lentoliikenteen osalta.

Lentoliikenteen strategisen näkemyksen osalta Liikenne 12 -suunnitelma jää valitettavasti puolitiehen, vaikka se tunnistaakin lentoliikenteen kriittisenä henkilö- ja rahtiliikenteessä sekä sen vahvan yhteyden Suomen talouskasvuun.

Liikenne 12 -suunnitelman ajanjakson aikana vuosina 2026–2037 on edessä useita lentoliikenteen ja Suomen saavutettavuuden kannalta kriittisiä politiikkalinjauksia ja -päätöksiä ja huomattavien ympäristöperusteisten lainsäädäntömuutosten toimeenpanon vaikutukset alkavat näkyä. Suomalaisen lentoliikenteen kilpailukyvyn vahvistaminen tulee olla suomalaisen liikennepolitiikan ytimessä tulevina vuosina.

Petteri Orpon Vahva ja välittävä Suomi -hallitusohjelmassa linjataan seuraavaa:

> "Heti hallituskauden alussa laaditaan kansallinen lentoliikennestrategia, jossa linjataan Suomen lentoliikenteen toimintaedellytysten ja kilpailukyvyn vahvistamisesta muuttuneessa maailmassa. "

Suomen kansainvälisen saavutettavuuden kannalta hallitusohjelman kirjaus on tärkeä. Oleellista on huomioida, että hallitusohjelma peräänkuuluttaa nimenomaan strategiaa, ei listausta lentoliikenne-ekosysteemin kannalta ajankohtaisista asioista. Liikenne 12 -suunnitelma tunnistaa oikein lentoliikenteen toimintaympäristön ja Suomen kilpailuedun dramaattisen muuttumisen koronakriisin ja Venäjän hyökkäyssodan jäljiltä. Samoin talouskehitys, energiasiirtymän vaatimukset (ml. kestävien lentopolttoaineiden käyttö ja päästökaupan tiukentuminen) ja geopoliittinen tilanne on hyvin tunnistettu tilannekuvan pohjaksi. Tämän analyysin tulisi kuitenkin korostaa entisestään sitä, että Suomen tulee kirkastaa saavutettavuuden merkitystä strategisella työotteella. Tämä tarkoittaa tavoitteiden määrittelyä ja niihin kytkeytyvien toimenpiteiden tunnistamista myös lentoliikenteen osalta.

Liikenne 12 -suunnitelmassa todetaan seuraavaa (s.24): ”Hallitusohjelmassa mainitut… sekä lentoliikennestrategia on integroitu osaksi suunnitelmaa”. Finnair esittää huolensa siitä, että hallitusohjelman mukaista kirjausta lentoliikennestrategiasta ei ole nyt toteutettu. Liikenne 12 -suunnitelma pitää sisällään hyviä kirjauksia lentoliikennettä koskien, mutta toimiakseen strategiadokumenttina sen tulisi asettaa täsmällisempiä tavoitteita lentoliikenteen roolille osana Suomen saavutettavuutta, talouden kasvua ja kansainvälisyyttä.

Suomelta puuttuu jatkossakin selkeä kansallinen lentoliikennestrategia. Lentoliikennestrategian puuttuessa olisi ollut oleellista, että Liikenne 12 -suunnitelma olisi määrittelyt tavoitteita Suomen saavutettavuuden vahvistamiseksi myös lentoliikenteen kautta.

Yksittäisten kommenttien osalta Finnair esittää seuraavia huomioita:

Lentoliikenteen energiasiirtymä ja kestävät lentopolttoaineet (Sustainable Aviation Fuels, SAF)

Suunnitelmassa mainitaan valtion lentoliikenteen päästökauppatulojen olleen vuonna 2023 noin 10,1 miljoonaa euroa. Samoin suunnitelma tunnistaa oikein sen, että lentoliikenteen päästökauppa on kiristynyt vuodesta 2024 alkaen. Nyt vuonna 2026 lentoyhtiöiden tulee ostaa kaikki päästöoikeudet markkinoilta. Finnairille päästökaupan vuosittaiset kustannukset on arvioitu vuonna 2026 nousevan n. 100 miljoonaan euroon.

Suunnitelmassa todetaan (s. 56), että jäsenmaiden lentoliikenteen päästökaupan tulojen käyttökohteita koskevat vaatimukset tiukentuivat vuonna 2024. Tämä on kirjattu myös tammikuussa 2024 voimaan tulleeseen päästökauppalakiin. Edelleen suunnitelmassa todetaan valtion arvioivan mahdollisuuksia kohdentaa huutokauppatuloja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyn sekä huoltovarmuuden parantamiseksi.

Menneiden tilastojen sijaan suunnitelmassa olisi ollut tarpeen katsoa tulevaisuuteen sen varmistamiseksi, etteivät huomattavasti nousevat ympäristöperusteiset kustannukset rapauta lentoliikenteen kilpailukykyä ja sitä myöten Suomen kilpailukykyä ja sekä kansainvälistä ja sisäistä saavutettavuutta.

Suunnitelma linjaa Suomen edistävän lentoliikenteen päästöjen vähentämistä ensisijaisesti riittävän määrätietoisin kansainvälisin toimin, jotka huomioivat Suomen erityispiirteet. Vaikka aktiivinen vaikuttaminen kansainväliseen sääntelyyn mm. ICAO:ssa ja EU:ssa on äärimmäisen tarpeellista tasapuolisen kilpailun säilyttämiseksi, Finnair toivoi jo ensimmäisellä lausuntokierroksella, että Liikenne 12 – suunnitelman lopullinen versio tunnistaisi tarkemmin mitä mainitut kansainväliset toimet ovat. Valitettavasti yhä jää epäselväksi, mitä tällaiset toimet ovat.

Energiasiirtymä tulee olemaan lentoliikennetoimialalle tulevina vuosina ja vuosikymmeniä huomattava kannattavuus- ja kilpailukykyhaaste. Edistyksellisten lentoyhtiöiden kilpailukyky perustuu tulevaisuudessa niiden mahdollisuuteen tarjota vähäpäästöisiä lentoja kilpailukykyiseen hintaan.

Finnair yhtyy Liikenne 12 -suunnitelman arvioon (s. 13) biopolttoaineiden tuotantokapasiteetin rajallisuudesta ja saatavuuden varmistamisesta sekä tervehtii ilolla tavoitteen asetantaan siitä, että jatkossa tarvitaan myös synteettisiä polttoaineita ratkaisemaan fossiilisten polttoaineiden käyttöä. Valitettavasti vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluohjelma (LVM:n julkaisu 2024:10) ei sekään Finnairin näkemyksen mukaan sisällä strategisia toimintalinjauksia lentoliikenteen energiasiirtymään, ml. suomalaisen eSAF:in tuotantopotentiaalin hyödyntäminen.

Finnair korosti liikenne- ja viestintävaliokunnalle jo aiemmassa lausunnossaan 19.2.2026 valtioneuvoston energia- ja ilmastostrategiasta lisätoimien tarpeellisuutta puhtaamman lentoliikenteen edistämiseksi ottaen huomioon EU-päästövähennystoimien kiristyminen sekä lentoliikenteen merkitys Suomen kilpailukyvylle, saavutettavuudelle ja huoltovarmuudelle. Finnair pitää erittäin tärkeänä nykyisten rahoitusinstrumenttien soveltuvuuden ja riittävyyden arvioimista ja että tarpeen mukaan esitetään uusia tukitoimia. Tavoitteena on toimialan kustannuksien vähentäminen sekä toimijoiden ja elinkeinoelämän kilpailukyvyn vahvistaminen.

Finnair kannustaa siis hallitusta pikaisesti, ei vaan arvioimaan, vaan tekemään päästökauppalain 45 §:n mukaisen päätöksen lentoliikenteen päästökauppatulojen ohjaamisesta takaisin toimialalle helpottamaan kiristyneen päästökaupan kustannustaakkaa ja edistämään uusiutuvan lentopolttoaineen käyttöä, esim. uusituvan lentopolttoaineen hankintatukena. Asia on Suomelle erityisen tärkeä, ottaen huomioon Suomen syrjäinen sijainti EU:n laidalla ja sitä myöten pitkät EU:n sisäiset lennot, päästökaupasta aiheutuvat korkeat kustannukset, SAF:in edelleen korkea hinta ja kehittymätön ja keskittynyt polttoainemarkkina.

Finnair pitää tärkeänä, että valtioneuvoston laajuisesti pyritään yksituumaisesti ja aktiivisesti vaikuttamaan, että lainsäädäntöä muutetaan SAF:in käytön ja raportoinnista saatavan hyödyn maksimoimiseksi, käyttäjäystävälliseksi ja markkinapohjaisen ja dynaamisen SAF-markkinan kehittymiseksi unohtamatta.

Kotimaan sisäinen saavutettavuus

Suunnitelmassa on hyvin huomioitu Helsinki-Vantaan lentoaseman merkitys Suomen saavutettavuudelle ja lentoliikenteen kilpailukyvylle. Kannatamme tavoitetta Helsinki-Vantaan hub-aseman kehittämisestä sekä markkinaehtoisen lentoliikenteen edistämisestä. Tätä tavoitetta tuetaan myös Liikenne 12 –suunnitelmassa tunnistetulla tavalla, edistämällä muun muassa matkaketjujen toimivuutta sekä matkailun, lentoliikenteen ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. (s. 59)

Valtio on sitoutunut säilyttämään Finavian nykymuotoisen lentoasemaverkoston, ja muuta lentoasemaverkostoa kehitetään osana väyläverkkoa 2026–2027. Toisaalta suunnitelmassa todetaan, että valtio (liikenne- ja viestintäministeriö yhteistyössä puolustusministeriön ja Liikenne- ja viestintäviraston kanssa) yhteistyössä lentoasemanpitäjien, alueiden, elinkeinoelämän ja muiden olennaisten sidosryhmien kanssa määrittelee kriteerit valtakunnallisesti strategisesti tärkeille lentoasemille vuoden 2027 aikana ja tarkastelee nykyisen lentoasemaverkoston lentoasemien vahvuuksia ja heikkouksia niiden kautta. Finnair kannattaa suunnitelmassa ehdotettua arviointityötä.

Lentoradasta tulisi sisällyttää suunnitelmaan konkreettisempi kirjaus siitä, että lentoratahanke suunnitellaan ja hanke valmistellaan toteuttamispäätöstä varten seuraavalle hallitukselle. Finnairin mielestä suunnitelman kirjaus lentoratahankkeen suunnittelun edistämisestä hankeyhtiömallilla tulisi olla vahvempi. (s. 52).

Lentoliikenteen logistiikkarooli ja digitalisaatio

Liikenne 12 -suunnitelma tunnistaa lentoliikenteen roolin arvokkaan ja aikaherkän rahdin kuljettamisessa, mutta toimenpiteitä ei ole. Suunnitelmassa ei ole selkeää kokonaisnäkemystä lentoliikenteen logistiikkaroolista. Ilman aktiivisia logistiikkainvestointeja (esim. cargo-infraan) Suomen asema heikkenee globaalissa kilpailussa.

Myös lentoliikenteen digitaaliset ja automaatioratkaisut jäävät pintapuolisiksi suunnitelmassa. Etälennonjohdon ja digi-ilmailun markkinoita selvitetään ja arvioidaan, mutta konkreettinen tiekartta puuttuu. Ilman strategisempaa otetta asiassa Suomi menettää mahdollisuuden olla alan edelläkävijä.

Edellä esitetysti Finnair on valmis jatkamaan yhteistyötä Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanemiseksi niiltä osin kuin toimia on identifioitu. Keskiössä tulee olla toimenpiteet, jotka vahvistavat lentoliikenteen strategista roolia Suomen saavutettavuudelle, kilpailukyvylle ja joilla varmistetaan lentoliikenteen tulevaisuuden toimintaedellytykset.

Lisätietoja: Anna Sotaniemi, yhteiskuntasuhdepäällikkö, anna.sotaniemi@finnair.com, 040 661 0903; Tomi Nyström, yhteiskuntasuhdepäällikkö, tomi.nystrom@finnair.com, 044 419 9432