Johtaja, professori Jorma Mäntynen, WSP Finland Oy 3.3.2021

Asiantuntijalausunto eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaostolle

Kansalaisaloite matkustajakohtaisen lentoveron käyttöönottamiseksi Suomessa

Aloitteessa todetaan tarvittavan taloudellisia ohjauskeinoja **suomalaisten lentämisen vähentämiseksi**. Lentämisen, kuten minkä tahansa toiminnan, haittojen vähentäminen on itsessään tärkeä tavoite. Samalla tulee pohtia, millaista hyötyä lentoliikenteestä on ja mitä muita vaikutuksia lentoverosta aiheutuisi ympäristövaikutusten ohella.

Lentoliikenteen jatkuvasta kasvusta yllättävään romahdukseen 2020

Kaupallinen lentoliikenne on ollut nopeassa kasvussa toisen maailmansodan jälkeen. Lentoliikenne on 2-kertaistunut noin 15 vuodessa. Lentoliikenne on ollut globaalin kaupankäynnin ja kommunikaation keskeinen mahdollistaja. Lentoveroaloite on jätetty eduskunnalle vuonna 2.5.2019. Sen jälkeen monet lähtökohdat ja oletukset ovat muuttuneet suuresti. Vuonna 2020 koronapandemian takia lentoliikenne romahti maailmanlaajuisesti. Lentoyhtiöitä on mennyt konkurssiin ja merkittävä osa maailman lentoyhtiöistä sinnittelee valtiontukien varassa. Pandemia on vaikuttanut globaalisti ja voimakkaammin kuin mikään verotus tai sääntely olisi voinut. Nyt on myös nähty vaikutukset, joita lentoliikenteen lähes täydellinen pysähdys on aiheuttanut mm. elinkeinoelämälle ja matkailulle.

Lentoliikenne on luonteeltaan kansainvälistä – toimenpiteidenkin tulee olla

Aloitteessa todetaan lentämisen olevan Suomessa kuten suurimmassa osassa muutakin maailmaa lähes verovapaata. Veroja ei peritä esimerkiksi polttoaineesta eikä kansainvälisestä matkustamisesta. Lentoliikenne on luonteeltaan kansainvälistä toimintaa ja alan kattojärjestöjä ovat mm. Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO ja Kansainvälinen ilmakuljetusliitto IATA. Mikäli halutaan saada veromuutoksia ja merkittäviä ympäristövaikutuksia aikaan, toimenpiteiden tulee olla kansainvälisiä. Vaikka joissakin maissa on käytössä ns. lentovero, ehdottomasti vaikuttavampi ja oikeudenmukaisempi tie on toteuttaa lentämisen ympäristövaikutuksia vähentäviä keinoja kansainvälisesti. Suomi voi tietysti olla aloitteellinen kansainvälisillä foorumeilla, kunhan osoittaa suhteellisuudentajua omien rajoitustoimenpiteidensä asettamisessa. Mainittakoon, että EU:n sisäinen lentoliikenne on päästökaupan piirissä. Päästökauppa on lentoveroa oikeudenmukaisempi ja tehokkaampi tapa vähentää päästöjä. Päästöjen hinnat ovat olleet nousussa.

Kenen lentomatkoja halutaan vähentää?

”*Lentomatkailu on verotuksen suhteen ollut vapaamatkustaja muihin matkustustapoihin verrattuna. Verottomuus mahdollistaa erittäin halvat lennot. Tämä houkuttaa ihmisiä valitsemaan lentämisen eri vaihtoehtojen joukosta ja matkustamaan kauas. Suurituloiset lentävät tuloryhmistä eniten, Joten heihin kohdistuu suoraan tai välillisesti verottomuudesta aiheutuva huomattava verohyöty. Suurin osa lennoista on vapaa-ajan lentoja, joita voidaan pitää ylellisyystuotteina.”*

On totta, mitä aloitteessa todetaan lentoliikenteen verokohtelusta. Aloitteesta voi kuitenkin saada kuvan, että lentämisen voi noin vain vaihtaa muihin kulkumuotoihin, mikä ei ainakaan Suomesta

kauas matkustettaessa pidä paikkaansa. Edelleen todetaan, että verottomuus mahdollistaa halvat lennot. Hetkeä myöhemmin kerrotaan lentämisen olevan suurituloisten etuoikeus. Tässä on ristiriita. Juuri ns. halpalennothan ovat mahdollistaneet pienituloisempienkin perheiden matkustamisen. Lentovero osuisi juuri heihin, kun taas suurituloisemmille sillä ei olisi mitään merkitystä. Vapaa-ajan lentoja pidetään ylellisyystuotteina, vaikka varsinkin halpalennoista on karsittu kaikki ylellisyys. Pieni joukko maailmassa lentää ylellisyysluokissa kalliilla ja siihen ei Suomen sisäisellä lentoverolla ole mitään vaikutusta.

Lentoliikenteen merkitys Suomen taloudelle

On huomattava, että bisnesmatkat tuovat Suomelle suurta taloudellista hyötyä, joten niiden suitsiminen lentoverolla on paitsi tehotonta, periaatteeltaan haitallista. Pikemminkin pitäisi pyrkiä edistämään Suomen kilpailukykyä ja saavutettavuutta. Suomen sisäistä lentoliikennettä pitää ennemmin kehittää kuin näivettää entisestään. Helsinki-Vantaan lentokentän kautta lähdetään maailmalle joka tapauksessa. Sillä ei suuria ympäristövaikutuksia saavuteta, että sinne saavutaan eri puolilta Suomea muutoin kuin lentämällä, päinvastoin. Pitkät automatkat Helsinki-Vantaalle eivät ole liikenne- ja ympäristöpolitiikan mukaisia, vaikka pysäköinti onkin tuottoisa bisnes lentokentälle.

Suomen tavara- ja palveluviennin arvo oli ennen pandemiaa noin 90 mrd euroa vuodessa. Kansainvälinen kanssakäyminen ja kaupankäynti perustuvat vahvasti lentoliikenteeseen. Suomen maantieteellinen sijainti meren takana kaukana muusta Euroopasta vielä korostaa lentoliikenteen tärkeyttä Suomen taloudelle. Monissa Keski-Euroopan maissa on vaihtoehtona nopeiden junien verkosto kaupunkien välillä ja parissa tunnissa voidaan olla jo ulkomailla. Suomen tilanne on täysin toinen: parin tunnin lennon vaihtoehto on parin päivän juna- tai laivamatka Eurooppaan.

Suomelle logistinen saavutettavuus on kilpailutekijä

Jos Suomen logistinen saavutettavuus heikkenee, elinkeinoelämä sijoittaa toimintansa muualle. Parhaillaan on harkinnassa muutamien teollisuusinvestointien sijainti: rakennetaanko Suomeen vain Alankomaihin. Pandemian jälkeen digitaalinen yhteydenpito on tullut jäädäkseen. Siitä huolimatta bisnesmatkoja tarvitaan edelleen strategisia neuvotteluja varten ja myöhemmin kaupanteon jälkeen esim. tehtaiden ja laitteiden asennus- ja huoltotöissä ympäri maailman. Suomen ulkomaankaupasta siinäkin on kysymys. Suomi saa kansainvälisestä matkailusta normaalivuosina noin 5 miljardin euron tulot. Työ- ja elinkeinoministeriö on viime vuosina aktiivisesti edistänyt matkailua Suomelle tärkeänä elinkeinona, jolle lentoyhteydet ovat välttämättömiä Suomen kaukaisten matkailukohteiden saavuttamiseksi. Aloitteen ajatus, että suomalaisten matkoja kauas ulkomaille tulisi vähentää, on erikoinen. Pitäisikö Suomesta tulla ”Korkeasaari”, jota tullaan katsomaan ulkopuolelta, mutta sisäpuolelta ei lähdetä mihinkään.

Kenelle lentoliikenteen palvelut on tarkoitettu?

Helsinki-Vantaan lentoasemasta on valtion vahvalla myötävaikutuksella rakennettu kansainvälinen solmupiste Aasian ja Euroopan väliseen liikenteeseen. Samaan aikaan Suomen sisäiset lentoyhteydet ovat heikentyneet ja lentomarkkinat ovat alikehittyneet. Yhä heikommin on kyetty palvelemaan tärkeitä vientiteollisuuden alueita, kuten Poria sekä Kokkola-Pietarsaaren ja Kemi-Tornion alueita. Näiltä alueilta tulee Suomelle vientituloa arviolta 10 miljardin euron

suuruusluokkaa vuodessa. Silti yrityksistä joudutaan tekemään pitkiä automatkoja parempien lentoliikennepalvelujen saavuttamiseksi. Lentämisen ympäristökuormitus vaihtuu silloin tieliikenteen puolelle ja lisäksi tulevat tieliikenteen onnettomuusriskit. Puhumattakaan, että matkaan kuluva aika kasvaa huomattavasti. Voi pohtia, kenen intressiä lentoliikenne parhaiten palvelee, aasialaisten matkustajien kauttakulkuliikennettä vai Suomen elinkeinoelämän saavutettavuutta vai molempia?

Teknologia ja toimintamallit avaimina ympäristöongelmaan

Pandemian jälkeen ilmaliikenteen kysyntä ja tarjonta menevät monelta osin uusiksi. Juuri nyt on oikea aika pohtia, millä tavalla lentoliikenne tulevaisuudessa parhaalla tavalla palvelisi suomalaista elinkeinoelämää ja matkailua. Tarvitaan uutta teknologiaa ja uusia toimintamalleja. Samoilla keinoilla edistetään myös ympäristöhaittojen vähentämistä. Lentoliikennettä ollaan monella rintamalla kehittämässä puhtaammaksi, asiakaslähtöisemmäksi ja kustannustehokkaammaksi.

Lentokonevalmistajat ovat jatkuvasti panostaneet lentämisen energiatehokkuuden parantamiseen ja samalla ilmastokuormituksen vähentämiseen. 1960-luvulta tähän päivään yhtä istuinpaikkaa kohti tarvittava energiankulutus on enää murto-osa alkuperäisestä. Lentokoneiden materiaaleja on kevennetty, aerodynamiikkaa parannettu ja vaihtoehtoisten polttoaineiden kehitys on kovassa vauhdissa. Mm. suomalainen Neste on uuden sukupolven lentopolttoaineiden johtavia kehittäjiä maailmassa tehden yhteistyötä testauksessa mm. Lufthansan ja Finnairin kanssa.

Sähköinen lentäminen on tulossa ja mahdollistaa lyhyen kantaman lennoille uuden aikakauden. Suomessa on meneillään yhteispohjoismainen FAIR-hanke Merenkurkun alueella. Siinä pyritään kehittämään uudentyyppistä sähköistä ja alueellista lentoliikennettä. Ruotsissa on kehitteillä 19-paikkainen sähkölentokone, jonka kantama on noin 400 km. Sähköinen lentäminen on mahdollinen ratkaisu moniin Suomen sisäisiin lentoyhteyksiin, joilla on ohuet matkustajavirrat ja silti välttämättömiä lentoliikenteen tarpeita.

Helsinki-East Aerodrome on Pyhtäällä sijaitseva lentokenttä, jossa Redstone-Aero -yhtiö kehittää ja testaa monipuolisesti ilma-alusten ja lentokenttien uutta teknologiaa. Samalla kehitetään uusia liiketoimintamalleja, jotka sopivat harvaan asutun Suomen tarpeisiin paremmin kuin tähänastinen volyymibisneksen malli. Tähtäimessä on puhtaampi ja Suomea paremmin palveleva lentoliikenne. Vetytalous tekee tuloaan myös lentoliikenteeseen ja mm. Airbusilla on kehitetty suurempiin konetyyppeihin soveltuvaa vetyteknologiaa.

Ruotsin ympäristö- ja elinkeinopolitiikka vertailukohtana

Aloitteessa arvioidaan Ruotsissa lentoveron ansiosta lentoliikenteen kasvun pysähtyneen. Myönnetään kyllä, että syitä voi olla muitakin.

”Lentoliikenteen kasvu on pysähtynyt veron käyttöönoton jälkeen, tosin syitä voi olla muitakin. Ruotsissa keskustellaan lentoveron kehittämisestä sellaiseksi, että se vähentäisi lentämisen ilmastovaikutuksia mahdollisimman tehokkaasti. Tällöin lentoveron määräytymisperusteissa voitaisiin ottaa paremmin huomioon eri lentomatkojen todelliset päästöt, joihin vaikuttavat mm. teknologiset innovaatiot, biopolttoaineen käyttö sekä lentoreittien ja muun logistiikan tehostaminen. Ruotsin lisäksi erilaisia lentoveroja on käytössä esimerkiksi Norjassa, Iso-

Britanniassa, Saksassa ja Ranskassa. Suomen lentoveron valmistelussa on hyvä selvittää, mitä muiden maiden kokemuksista voidaan oppia."

Tarkempi jakaumatarkastelu osoittaa, että Ruotsin tärkeimmillä bisneskentillä lentomatkat eivät vähentyneet, mutta toisilla kentillä kyllä. Ruotsissa on kehitetty nopeita junayhteyksiä Tukholmasta eteläiseen Ruotsiin. Junayhteys Tanskan kautta Saksaan ja muualle Eurooppaan on saamassa suosiota Ruotsissa. Suomessa ei ole nopeita junia eikä varsinkaan eteläisen Ruotsin kaltaista kohtuullista etäisyyttä Keski-Eurooppaan. Täällä junamatka täytyisi tehdä Tornion kautta tai mennä laivalla ensin Ruotsiin. Hyvä havainto aloitteessa on, että Ruotsin ympäristökeskustelussa otetaan huomioon myös teknologiset innovaatiot, biopolttoaineen käyttö sekä lentoreittien ja muun logistiikan tehostaminen. Nämä ovat juuri niitä keinoja, joilla voidaan saada paljon aikaan.

Ruotsi on aktiivinen ympäristöhaittojen vähentämisessä. Siellä nähdään kuitenkin huomattavasti Suomea paremmin myös liikenteen hyödyt. Ruotsi panostaa mm. infrastruktuurin kehittämiseen, jotta Ruotsin elinkeinoelämä olisi kilpailukykyinen.

Suomessa varsinkin viime vuosina on ollut tyypillistä keskittyä jonkin ongelman poistamiseen itse toiminnasta liiemmälti tai mitään välittämättä. Se on yksinkertaista ja suoraviivaista, mutta tulee Suomelle kalliiksi.