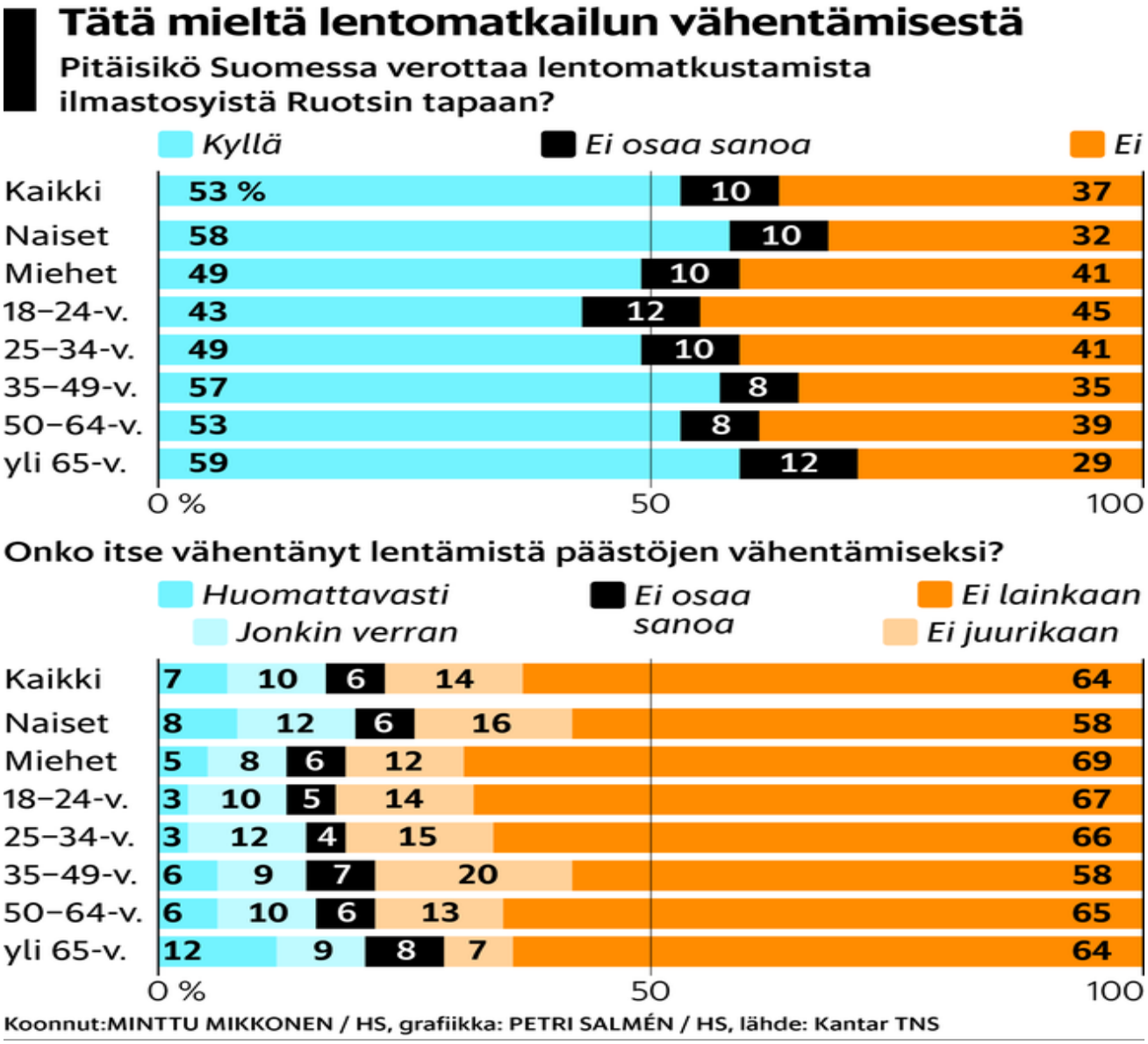
Lausunto eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaostolle lentoveroa koskevasta kansalaisaloitteesta KAA 1/2020 vp

Kansalaiset eivät tapaa vaatia uusia veroja. Kuitenkin yli 55 000 suomalaista allekirjoitti kansalaisaloitteen lentoveron saamiseksi maahamme. Heidän mielestään pahoin saastuttavan lentämisen tukeminen verovapauksilla ei ilmastokriisin kärjistyessä enää käy. Helsingin Sanomien 2018 tekemän tutkimksen perusteella suurin osa väestöstä kannatti lentoveroa ja oli huolissaan lentämisen aiheuttamista päästöistä.

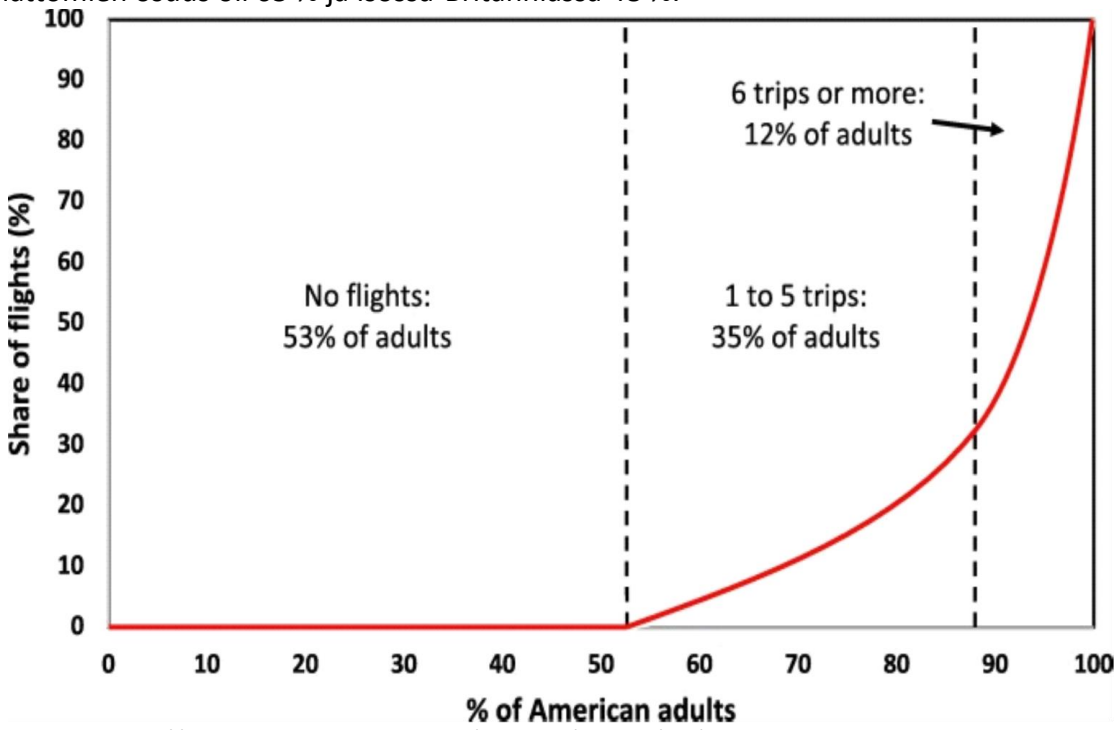


Monet tässä tekstissä esitellyistä luvuista ovat koronapandemiaa edeltäviltä vuosilta 2017-19. Vuosi 2018 oli lentoalan ennätysvuosi. Korona-aikaa edeltävät vuodet edustavat niin sanottua normaalia, johon palaaminen ei ilmastosyistä ole suotavaa.

Lentäminen on aliverotettua – on aika ottaa lentovero osaksi päästöohjausta ja veropohjan turvaamista

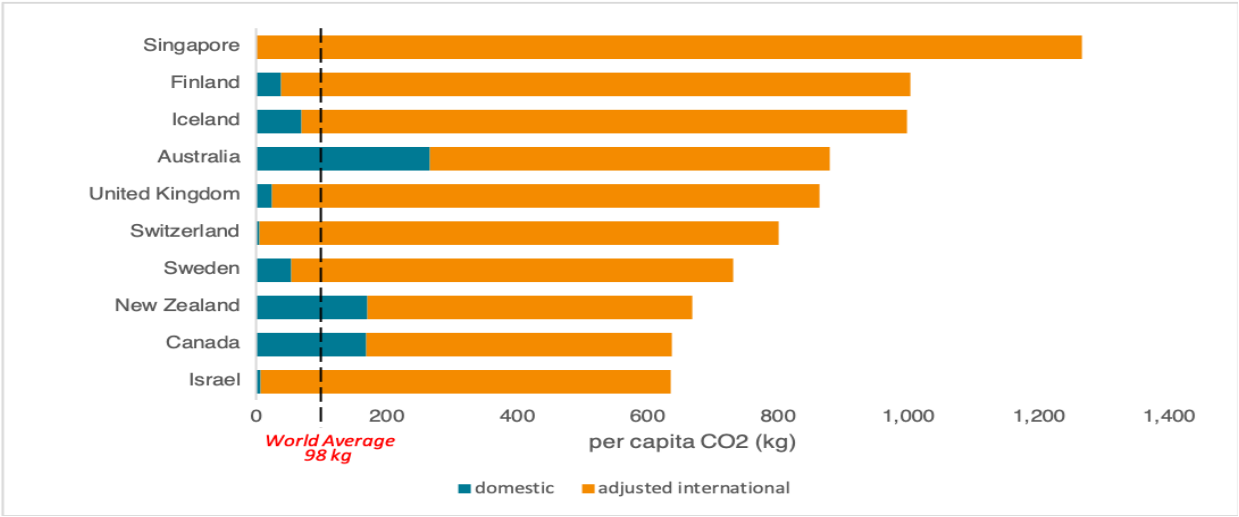
Nykyisellään lentäminen on räikeästi aliverotettua. Tämä ohjaa käyttämään ilmastoa pahimmin kuormittavaa matkustusmuotoa. Asiaa havainnollistaa esimerkki Thaimaan matkasta. Kilometrejä Thaimaan lennolla on enemmän kuin keskimääräisellä autoilijalla vuodessa. Ilmastovaikutus on suurempi. Thaimaan lennon hinta on kuitenkin pienempi kuin summa, jonka suomalainen autoilija keskimäärin maksaa vuodessa pelkkää polttoaineveroa. Käytännössä verotuksen puuttuminen tarkoittaa, että lentäminen on halvin ja nopein tapa kasvattaa henkilökohtaista hiilijalanjälkeä.

Lentämistä verotetaan useimmiten vain vähän. Alhaisesta hinnasta huolimatta lentämisen osuus globaaleista päästöistä ei pahimmillaankaan ole – toistaiseksi – noussut kuin 2 - 4 prosenttiin ilmastopäästöistä. Syykin on selvä. Edes lentämisen ennätysvuonna 2018 maailman väestöstä ei lentänyt kuin pieni osa, 10 %. Suurin osa niistä, jotka lensivät, lensivät vain 1 - 5 kertaa ja silloinkin lyhyitä matkoja. Todella pieni osa väestöstä sen sijaan lensi valtavasti, jopa satoja kertoja vuodessa. Globaalisti tarkasteltuna epäsuhta on niin massiivinen, että 1 % väestöstä tuottaa puolet lentämisen päästöistä. Kuvasta näkyy, että edes korkean elintason maissa kuten Yhdysvalloissa suurin osa väestöstä ei lennä vuoden aikana lainkaan. Vertailun vuoksi Saksassa lainkaan lentämättömien osuus oli 65 % ja Isossa-Britanniassa 48 %.



https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0959378020307779#f0020

Me suomalaiset olemme maailman toiseksi eniten lentävä kansa. Noin 95 % päästöistä syntyy ulkomaanmatkailusta. Lentopäästömme ovat kymmenkertaiset globaaliin keskiarvoon verrattuna. Vuonna 2017 suomalaiset lensivät ulkomaille 5,4 miljoonaa kertaa. Matkoista 72 **%** oli vapaa-ajan matkoja ja 28 **%** työmatkoja. Se, että saadakseen Finnairin parhaat Platinum Plus -asiakasedut on lennettävä 76 kertaa vuodessa, kertoo, että meilläkin lentomatkat jakautuvat voimakkaasti.



(ICTT, https://theicct.org/blog/staff/not-every-tonne-of-aviation-CO2?fbclid=IwAR082pFfvOHy7vxjQdjiZsI4w2wpTYHhwzspDsS1OOwN_P6lGhsZ7L0JOjg)

Professori Heikki Liimataisen valtiovarainvaliokunnalle tekemän raportin mukaan Suomessa alle 20 000 euroa vuodessa tienaavien kotitalouksien liikkumisen CO2-päästöt ulkomaanmatkojen osalta ovat noin 200 kg, kun vastaava osuus yli 120 000 euroa vuodessa ansaitsevilla kotitalouksilla on n. 1 800 kg eli lähes kymmenkertainen (kaavion perusteella). Samassa raportissa on arvioitu, että alle 20 000 vuodessa tienaavat kotitaloudet maksaisivat Ruotsin lentoveromallin mukaista lentoveroa Suomessa alle 5 euroa henkilöltä vuodessa ja yli 120 000 euroa vuodessa tienaavat puolestaan noin 40 euroa vuodessa henkilöä kohden. Ero olisi näin ollen kahdeksankertainen, ja se tasaisi samalla epäsuhtaista veroetua, jota rikkaampi väestönosa on saanut lentämisen verottomuudesta. Raportin mukaan verokertymä olisi n. 73 miljoonaa euroa vuodessa. (BUDJETTI 2020: TOIMENPITEET JA RESURSSIEN TARVE KESTÄVÄN LIIKENTEEN EDISTÄMISEKSI Tenure track - professori Heikki Liimatainen Valtiovarainvaliokunta, liikennejaosto 12.11.2019, s. 12-13, https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2019-AK-272588.pdf)

Lentoveroa kerättäessä valtion kassaan kertyvä verotulo saataisiin niiltä, jotka oikeasti lentävät. Tämä olisi suuri edistysaskel, sillä nykytilanteessa lentämisen verovapaus, eli käytännössä lentämisen halvan hinnan mahdollistaminen yhteisillä verorahoilla, merkitsee, että verottoman lentomatkustuksen tukijoiksi joutuvat kaikki, myös ne, jotka eivät lennä eivätkä halua osallistua lentopäästöjen kasvattamiseen. Veron oikeudenmukaisuutta ja kohdistumista suurituloisiin lisäisi ennestään, jos se olisi suurempi bisnesluokassa ja/tai paljon lentävälle.

Isossa-Britanniassa lentoveron määräytymisessä otetaan huomioon paitsi lennon pituus myös matkustusluokka. Näin veron suuruus vaihtelee 13 punnasta (lyhyemmän etäisyyden lento halvimmassa luokassa, jossa paikkatilaa n. 1 m) peräti 528 euroon (pitkä lento pienkoneella). Myös näiden väliin asettuva, bisnesluokkaa vastaava veroluokka (paikkatilaa yli 1 m) on hintava, lyhyempien etäisyyksien 26 punnasta pitkien matkojen 176 puntaan. Huhtikuussa 2021 lentoveron taksat nousevat pitkien matkojen osalta reilut 2 %. (https://www.gov.uk/guidance/rates-and-allowances-for-air-passenger-duty)

Ruotsin ja Ison-Britannian esimerkit osoittavat, että lentoveromalleja on erilaisia. Lentovero voidaan toteuttaa joko helpon kaavan mukaan (Ruotsin malli), tai sitä voidaan räätälöidä niin, että sillä on tehokkain mahdollinen ympäristöpoliittinen ohjausvaikutus. Kehittyneessä mallissa huomioitaisiin kyseisen matkustuspaikan ilmastokuormitus, jolloin lentomatkustaja maksaisi veroa

juuri oman lentomatkansa aiheuttamasta ympäristöhaitasta.

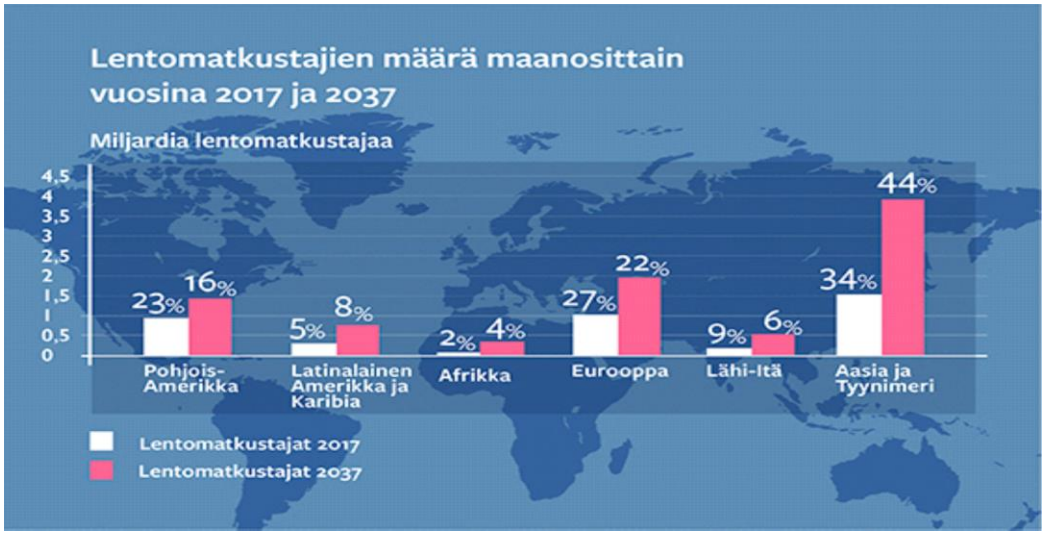
Lentoalaa ei tule pönkittää entiselleen, eikä vanhoihin kasvutavoitteisiin ole varaa palata

Lentoala oli kaikkialla kovassa nosteessa ennen koronaa. Seuraava dia kuvaa eurooppalaisten lentoyhtiöiden päästöjen kasvua vuonna 2018. Finnair on päässyt pahamaineisen päästölistan kolmannelle sijalle. Vuonna 2018 Finnairin päästöt kasvoivat 11 %, ja ne olivat 3,2 miljoonaa tonnia hiilidioksidia.



Kuva Mikko Airikka, Yle

Ennen koronaa kasvuennusteet olettivat lentämisen kaksinkertaistuvan 15 - 20 vuodessa. Lentoalan arvioitiin kasvavan erityisesti Aasian maissa.



Kuva: Syke

On arvioitu, että vuonna 2050 lentoliikenteen päästöt saattaisivat kohota kolminkertaisiksi vuoden 2018 tasosta eli 2,7 miljardiin hiilidioksiditonniin. Ilmastopaneeli IPCC ja ilmastotutkijat ovat

laskeneet, että vuonna 2050 hiilidioksidia saisi päästää ilmakehään enää 6 miljardia tonnia vuodessa, ettei maapallo lämpenisi 1,5 astetta enempää. Lentäminen söisi tuolloin siis lähes puolet koko ihmiskunnan päästökiintiöstä, jos kasvu jatkuu arvioidusti. (IPCC: Special Report: Global Warming of 1.5°, Summary for Policymakers, https://www.ipcc.ch/sr15/chapter/spm/)

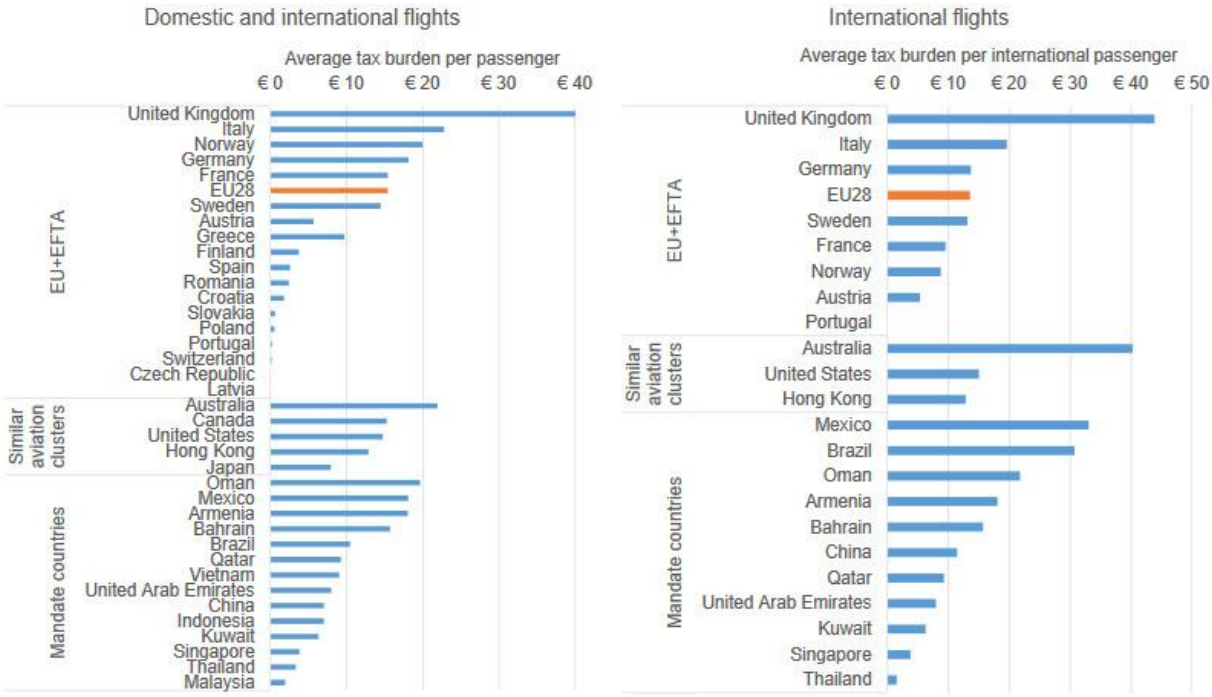
Suomessa hienona tavoitteena on hiilineutraalius jo vuonna 2035. Jos lentoliikenteen kehitys palaa ennustetulle kasvu-uralle, ovat lentoliikenteen päästöt viidentoista vuoden päästä jopa neljänneksen Suomen kokonaispäästöistä. On siis joko vähennettävä lentämisen kasvua tai kyettävä merkittävästi pienentämään lentämisen päästöjä.

Lentämisen määrää voi hillitä kolmella tavalla

1. Lentämisen hillitseminen verottamalla

Lentämisen verottaminen on välttämätöntä. Se on nopein tapa hillitä lentämistä ja samalla pienentää lentämisen hiilijalanjälkeä. Saastuttamisesta pitää maksaa ja verojen painopistettä siirtää tähän suuntaan, pois työn ja tekemisen verottamisesta. Päästöjen pienenemisen ohella valtion kassa karttuu. Kansallisella tasolla päätetty vero toteutuu huomattavasti nopeammin kuin EU-tasolla ajettu yhteisvero. Isot laivat kääntyvät hitaasti.

Figure 3 – Average aviation taxes per passenger in selected countries



Note: Countries not mentioned in the figure do not apply aviation specific (indirect) taxes or apply a zero tax rate for certain taxes; the value of tax exemptions has not been quantified.

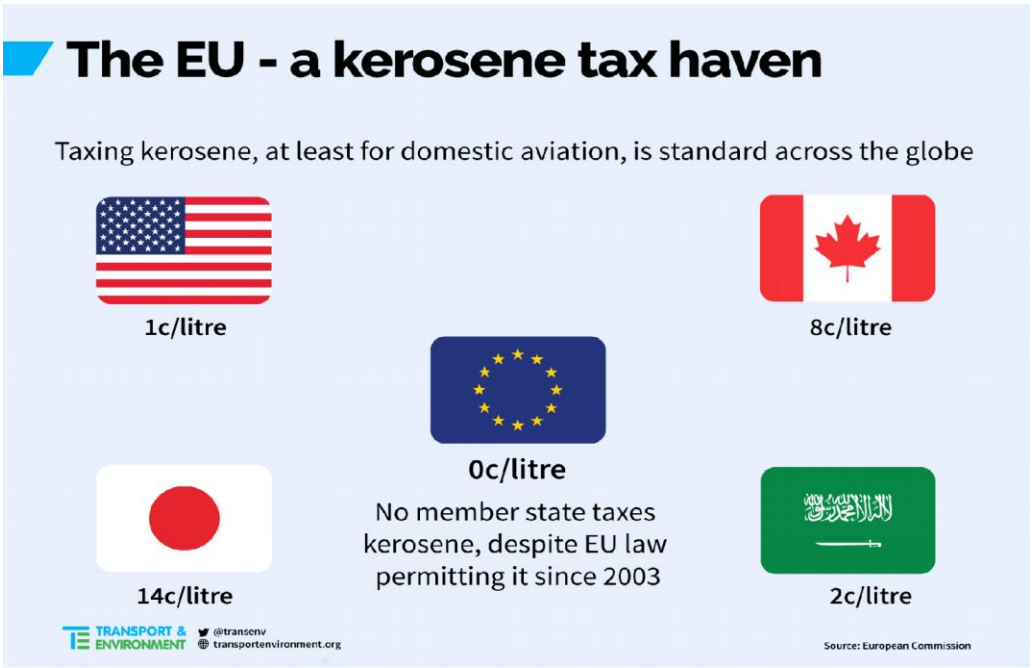
Euroopan komissio julkaisi vuonna 2019 raportin lentämisen verotuksen vaikutuksista. Raportista selviää, että EU:n jäsenmaissa verotus vaihtelee suuresti. Suomi kuuluu lentoliikenteen veroparatiisiin sekä EU:n jäsenvaltioiden kesken että maailmanlaajuisesti vertailtaessa, sekä

kotimaan että kansainvälisten lentojen suhteen.

Suomessa Saksan lentoveroa vastaavan (keskimäärin n. 7,5 euron) lentoveron käyttöönotto vähentäisi lentomatkustusta 4 %, jolloin myös hiilidioksidipäästöt pienisivät 4 % ja lentomelulle altistuvien määrä 3 %. Työllisyyttä vähentävä vaikutus olisi lentoalalla 4 %:n luokkaa, mutta samaan aikaan työpaikkoja avautuisi muilla sektoreilla, ja kokonaisvaikutus työllisyyteen ja bruttokansantuotteeseen jäisi olemattomaksi. Lentoveron myötä verokertymä valtiolle olisi 134 miljoonaa euroa, kun aiempi verotulo kotimaanlentojen arvonlisäverosta on 38 miljoonaa. (Taxes in the Field of Aviation and Their Impact, Final Report. European Commission 2019. Ladattavissa osoitteesta: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0b1c6cdd-88d3-11e9-9369-01aa75ed71a1)

Oma käsityksemme on, että lentoveron pitkän ajan vaikutukset olisivat raportin suoraviivaisia ja maltillisia arvioita suuremmat. Jos lentoveron suuruus porrastetaan kunkin lennon päästöjen mukaisesti ja matkan ilmastohaitat tulevat näkyviksi lipun hinnassa, se ohjaa matkustajia valitsemaan vähiten kuormittavan vaihtoehdon ja lentoalaa kehittämään teknologiaansa ilmastoystävällisemmäksi.

Euroopan komission raportti osoittaa, että vielä suuremmat päästövähennykset ja verokertymät saataisiin aikaan määräämällä kaikki lennot arvonlisäverollisiksi tai verottamalla lentopolttoainetta. Kansallisen, matkustajakohtaisen lentoveron käyttöönotto on kuitenkin toistaiseksi nopein ja juridisesti helpoin keino puuttua lentämisen verottomuuteen ja ilmastovaikutuksiin (Esko Linnakangas ja Leila Juanto 2018: Lentoveron ylösnousu? Ilma- ja avaruusliikenteen verotus, https://lauda.ulapland.fi/handle/10024/63444)



2. Siirtyminen vähäpäästöisempiin matkustusmuotoihin kuten

junamatkustukseen



Kuva: Maaseudun tulevaisuus

Siirtyminen vähäpäästöisempiin matkustusmuotoihin kuten junamatkustukseen tukee Suomen ilmastotavoitteita. Arviot eroista juna- ja lentomatkustuksen hiilidioksidipäästöistä vaihtelevat, mutta lentomatkan päästöt henkilökilometriä kohti ovat kiistatta huiman suuret (kuvan kaaviossa jopa yli kaksisataakertaiset) verrattuna erityisesti raideliikenteeseen.

Jyväskylän yliopiston tutkijatohtorin Stefan Baumeisterin tutkimuksessa todettiin, että lyhyistä kotimaan lennoista kannattaisi luopua kokonaan, koska kasvihuonepäästöt alle 400 kilometrin lennoilla ovat lähes kahdeksantoistakertaiset junamatkaan verrattuna. Lyhyet matkat kestivät lentäen itse asiassa huomattavasti pidempään kuin junalla, kun matka-ajassa huomioitiin myös matkat kentille ja pois, turvatarkastukset ja koneeseen nouseminen. Lentäminen ei kannata. (Baumeister, Stefan 2019: Replacing short-haul flights with land-based transportation modes to reduce greenhouse gas emissions: the case of Finland. Journal of Cleaner Production, s. 225, 262-269, https://www.sttinfo.fi/tiedote/olisitko-valmis-luopumaan-kotimaan-lennoista?publisherId=69817172&releaseId=69857060*)*

Ruotsissa on viime vuosina, lentoveron käyttöönoton jälkeen, panostettu entistäkin vahvemmin raideliikenteen ja yöjunayhteyksien kehittämiseen. (https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2020-04/slutredovisning-av-regeringsuppdraget-att-utreda-nattag-till-europa/?fbclid=IwAR3Ue4MKh-FfTjDcjokSmJqwwKs6I3L1NKN93FyDyme7Me1ZuoGeXHoS0No)

3. Asenteisiin vaikuttaminen

Asenteiden muuttuminen on ratkaisevan tärkeää. Ruotsissa määrältään melko pieni (vuonna 2021

6,20–41,13 euron) lentovero matkaa kohti sai aikaan merkittävän asennemuutoksen. Vuosikymmeniä kasvaneet lentomäärät lähtivätkin pienenemään, kun taas kotimaan junamatkojen suosio kasvoi. (Esim. https://yle.fi/uutiset/3-11046945)

Takavuosina tupakointia edistettiin mielikuvilla hurmaavista tupakoitsijoista kuten alla olevassa kuvassa nuoresta kapinallisesta James Deanista. Nykyään tuotepakkauksiin vaaditaan oleellisesti karumpaa kuvastoa. Vastaavasti matkanjärjestäjiä voisi vaatia tiedottamaan matkailun aiheuttamista ympäristöongelmista eri tavoin.



Asenteet voivat muuttua nopeastikin. Kun vielä 90-luvulla puolustettiin raivokkaasti tupakoitsijan oikeutta tuprutella kaikkialla, tänään jo pelkkä ajatuskin tupruttelun vapaudesta tuntuu kummalliselta. Tupakoija alisti paitsi itsensä myös muut vakaville terveyshaitoille. Kymmenen vuoden päästä yksilön oikeus tupruttaa lentämällä ilmakehään rajattomasti saasteita tuntuu toivottavasti yhtä käsittämättömältä. Ilmastopäästöt vaarantavat kaikkien meidän maailman asukkaiden tulevaisuuden.

Vähäpäästöinen teknologia kehittyy liian hitaasti

Lentämistä on kehitettävä vähäpäästöisemmäksi, ja kuten todettu, lentoveron käyttöönotto tukisi tätäkin tavoitetta. Monet haaveilevat lentotekniikan paranevan niin paljon, että lentämisen kasvu voisi jatkua ennusteiden mukaisena. Puhutaan koneiden sähköistyksestä ja siirtymisestä biopolttoaineisiin. Nämä tavoitteet kuitenkin etenevät hitaasti ja toteutuessaankin sisältävät monenlaisia ongelmia. Teknologian kehitys on ilmastonmuutokseen nähden liian hidasta.

On huomattava, että jo tähän mennessä lentokilometrikohtaiset päästöt ovat pienentyneet huomattavasti. Samaan aikaan kilometrimäärien lisääntyminen on enemmän kuin syönyt

saavutetut päästösäästöt. Tällä hetkellä useimmat helpoista tavoista vähentää päästöjä on jo käytetty. Lentoala on sitoutunut päästöttömään kasvuun vuodesta 2020 alkaen, mutta suunnitelmat päästöjen rajaamiseksi nojaavat vahvasti päästökompensaatioihin esimerkiksi metsää istuttamalla. Ala ei siis itsekään usko kykenevänsä kovin merkittäviin päästövähennyksiin.

Lopuksi

Käynnistimme nimien keruun kansalaisaloitteellemme ennen koronapandemiaa. Pidimme Ruotsin lentoveromallista ja siitä, että Ruotsissa on niin sanotun lentohäpeän myötä siirrytty tukemaan vahvemmin muita, ilmastoa vähemmän kuormittavia matkustusmuotoja. Tilanne on nyt toisenlainen. Lentohäpeästä ei keskustella, mutta sitä tunnetaan. Lentomatkastaan kertova voi varautua siihen, että kuulija lakkaa hengittämästä ja astahtaa askeleen taaksepäin. Lentokoneet eivät symboloi enää vapautta vaan vaaraa ja vastuuttomuutta. Korona tuli meille lentokoneella. Mitä enemmän lennetään, sitä nopeammin virusmuunnokset – tai jokin muu pandemia – leviävät kaikkialle maailmaan.

Olemme todenneet etätyön mahdollisuudet ja oppineet taas nauttimaan lähimatkailusta ja kotoilusta. Olemme havahtuneet siihen, että nykymaailmassa lentomatkustuksen verottomuudelle ei ole enää perusteita ja tätä saastuttavinta matkustusmuotoa suosiva verokohtelu on korjattava. Nyt on otollinen aika päättää lentoverosta.

Toivomme, että puolueet kykenevät hyvään yhteistyöhön tässä asiassa, kuten Esko Ahon hallituksen aikaan päätettäessä lentoveroa vastanneista matkustajaverosta ja tilauslentoverosta. Tuolloin -90-luvun lamavuosina lentoveroa perusteltiin taloussyillä ja kotimaanmatkailun tukemisella. Samat syyt pätevät edelleen, mutta niiden rinnalle on tullut vielä painavampi syy, ilmaston ja tulevien sukupolvien suojeleminen.

Raaseporissa ja Helsingissä 12.3.2021

Aloitteen vireillepanijat

Silja Jääskeläinen

Janne Kilpinen

Lisää tietoa lentoverosta mm. aloitteen sivustolta:

https://www.lentovero.fi/

https://www.lentovero.fi/lentoveron-toteuttaminen

https://www.lentovero.fi/perusteluja-lentoveron-puolesta