Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaostolle lentoveroa koskevasta kansalaisaloitteesta (KAA 1/2020 vp)

Kansalaisaloite

Kansalaisaloitteen allekirjoittajat esittävät, että eduskunta ryhtyy lainvalmistelutoimenpiteisiin matkustajakohtaisen lentoveron säätämiseksi Suomessa. Lentoveroa koskevan lain valmistelussa tulisi aloitteen mukaan selvittää, voidaanko matkustajakohtaisen lentoveron suuruudessa ottaa huomioon erityyppisten lentojen ilmastovaikutukset ja voidaanko verotuottoja ohjata ympäristöpoliittisesti. Matkustajakohtaisen lentoveron tulisi määräytyä siten, että sillä saavutetaan mahdollisimman tehokas ympäristöpoliittinen ohjausvaikutus.

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää valtiovarainvaliokunnan verojaostoa tilaisuudesta lausua asiassa. Jaoston esittämän pyynnön mukaisesti lausunnossa arvioidaan laajemmin tehokkaimpia lentoliikenteen päästöjen vähentämiskeinoja. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö pyytää jaostoa kiinnittämään huomiota viime vuonna valmistuneeseen fossiilittoman liikenteen työryhmän raporttiin[1], jonka valmistelun yhteydessä lentoliikenteen ilmastokysymyksiä arvioitiin kattavasti yhteistyössä sidosryhmien kanssa.

Lentoliikennesektorin yhteiskunnallinen merkitys

Lentoliikenne tuo lukuisia taloudellisia ja sosiaalisia hyötyjä. Lentoliikenne työllistää Suomessa suoraan tai välillisesti jopa 100 000 ihmistä ja ilmailualan valtiolle maksamat suorat ja välilliset verot ovat noin 2,5 miljardia euroa. Globaalisti lentoliikenneala työllistää suoraan kymmenen miljoonaa ja välillisesti 66 miljoonaa ihmistä. Maailman rahtiliikenteen tonnimäärästä lentäen kulkee vain noin puoli prosenttia, mutta rahdin arvosta se edustaa 35 prosenttia. Esimerkiksi monet lääkkeet ja muut pilaantuvat tai nopeaa humanitääristä käyttötarvetta vaativat tuotteet on kuljetettava lentäen. Lentoliikenne mahdollistaa tavaroiden ja ihmisten nopean liikkumisen pitkienkin välimatkojen välillä, lisäten kaupallista sekä sosiaalista ja kulttuurillista vuorovaikutusta. Sektorin taloudelliseksi kokonaisvaikutukseksi on arvioitu 2,7 biljoonaa euroa, mikä vastaa 3,6 prosenttia globaalista bruttokansantuotteesta.

Lentoliikenteen ja päästöjen kehitys

Lentoliikenteen matkustajamäärä lisääntyi Suomessa 2010-luvulla merkittävästi. Samaan aikaan lentojen ja päästöjen määrä pysyi useita vuosia samalla tasolla ennen vuonna 2017 alkanutta voimakasta päästöjen kasvua. Syynä vuotta 2017 edeltäneeseen kehitykseen oli uusien isompien ja energiatehokkaampien lentokoneiden käyttöönotto ja kapasiteetin käyttöasteen kasvu. Matkustajamäärän voimakas kasvu näkyy kuitenkin lopulta myös päästöjen kasvuna, mikä konkretisoitui vuosikymmenen loppupuolella. Pandemia on viimeisen vuoden aikana vähentänyt rajusti lentoliikenteen ja sen tuottamien päästöjen määrää niin Suomessa kuin globaalisti, mutta muutoksen arvioidaan olevan pääosin tilapäistä. Finnair on arvioinut lentoliikenteen määrän palautuvan vuoden 2019 tasolle vuonna 2023. Tämän jälkeen lentoliikenteen määrän ennakoidaan jatkavan kasvuaan, mutta erityisesti liikematkustamisen määrään voi vaikuttaa pandemian aikana

[1] Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2020:18

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

lisääntynyt etäyhteyksien käyttö. Lentoliikenteen voimakkaimman kasvuvaiheen ennakoidaan olevan Suomessa ohi, mutta pandemian pidempiaikaisiin vaikutuksiin liittyvät epävarmuudet ja Finnairin merkittävä markkinaosuus Suomen lentoliikenteessä vaikeuttavat arviointia.

Kotimaan lentoliikenteen päästöt olivat vuonna 2019 alle kaksi prosenttia liikenteen kokonaispäästöistä ja päästöjen määrä on vähentynyt 33 prosenttia vuodesta 2005 vuoteen 2019. Kotimaan lentoliikenteen päästöjen ei myöskään odoteta kasvavan merkittävästi tulevaisuudessa, koska liikennesuoritteen ennustetaan pysyvän suunnilleen nykyisellä tasolla. Suomesta lähtevän kansainvälisen lentoliikenteen määrä ja päästöt ovat sen sijaan kasvaneet merkittävästi ja olivat vuonna 2019 lähes 13-kertaiset kotimaan lentoliikenteen päästöihin verrattuna. Vuodesta 2005 vuoteen 2019 kokonaispäästöt lisääntyivät 74 prosenttia, mikä johtui erityisesti Aasian ja Pohjois-Amerikan kaukolentoreittien lisääntymisestä sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman kasvusta merkittäväksi eurooppalaiseksi vaihtolentoasemaksi. Kotimaan ja Suomesta lähtevän kansainvälisen lentoliikenteen päästöt olivat vuonna 2019 yhteensä 2,802 Mt CO2[2]. Vuonna 2019 Finnairin lentotoiminnasta aiheutuneet CO2-päästöt lisääntyivät 9,8 prosenttia[3] edelliseen vuoteen verrattuna.

Fossiilittoman liikenteen tiekarttatyössä arvioitiin Suomen kotimaan ja lähtevän kansainvälisen liikenteen lentojen lisääntyvän vuoteen 2030 mennessä 15-20 prosenttia ja päästöjen 20-25 prosenttia verrattuna vuoden 2018 tasoon, jos uusia päästöjä vähentäviä keinoja ei oteta käyttöön. Ottaen huomioon ennakoitu liikenteen kasvun hidastuminen 2030-luvulla ja lentokoneiden sähköistymiskehitys, voidaan arvioida lentojen määrän lisääntyvän vuoteen 2045 mennessä 30-40 prosenttia ja päästöjen 25-40 prosenttia verrattuna vuoden 2018 tasoon.

EU:ssa lentoliikenteen osuus kaikista CO2-päästöistä oli 3,6 prosenttia ja liikennesektorin päästöistä 13,4 prosenttia vuonna 2017. Päästöt olivat kasvaneet 16 prosenttia vuodesta 2005 ja vuoteen 2040 mennessä niiden odotetaan kasvavan vielä 21-37 prosenttia lisää[4]. Lentoliikenteen osuus globaaleista CO2-päästöistä on noin 2,5 prosenttia. ICAO on arvioinut, että energiatehokkuuden vuosittaisesta parantumisesta huolimatta kansainvälisen lentoliikenteen (noin 65 prosenttia kaikesta lentoliikenteestä) polttoaineen kulutus lisääntyy vuoden 2015 tasosta vuoteen 2045 mennessä 2,2-3,1-kertaiseksi[5].

Lisäksi on syytä huomioida, että lentoliikenteestä syntyy hiilidioksidin lisäksi muitakin päästöjä, kuten typen ja rikin oksideja, palamattomia hiilivetyjä, pienhiukkasia ja vesihöyryä, joista osa vaikuttaa ilmastoa lämmittävästi ja osa viilentävästi. Näiden päästöjen yhteisvaikutus on ilmastoa lämmittävä ja tuoreen tutkimuksen[6] mukaan lentoliikenteen ilmastoa lämmittävästä kokonaisvaikutuksesta 66 prosenttia syntyy muista päästöistä kuin hiilidioksidista. Näiden päästöjen ja niiden vaikutusten ilmenemisestä ja mittaamisesta tarvitaan vielä lisätutkimuksia, mutta edellä mainitun tutkimuksen mukaan on selvää, että uusiutuvien lentopolttoaineiden käytöllä voidaan hiilidioksidin lisäksi vähentää myös muita ilmastoa lämmittäviä päästöjä. Tämä lisää entisestään kestävämpien lentopolttoaineiden nopean käyttöönoton tärkeyttä.

Päästövähennyskeinot

Lentoliikenteen päästöjä vähennetään usean keinon yhdistelmällä kansallisesti, EU:ssa ja globaalisti Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n piirissä. Näitä keinoja ovat ensinnäkin uuden teknologian käyttöönotto. Esimerkiksi Finnairin uudet Airbus 350:t ovat noin 25 % edeltäjiään

[2] Tilastokeskuksen vuoden 2019 kasvihuonekaasupäästötiedot
[3] Finnair Annual Report 2019.
[4] European Aviation Environmental Report; EASA 2019
[5] Environmental Trends in Aviation to 2050, ICAO 2019
[6] Updated analysis of the non-CO2 climate impacts of aviation and potential policy measures pursuant to the EU Emissions Trading System Directive Article 30(4), EASA 2020

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

energiatehokkaampia ja kuluttavat noin puolet keskimääräisen henkilöauton tarvitsemasta polttoaineesta matkustajaan ja matkan pituuteen suhteutettuna. Muita käytössä olevia keinoja ovat uusiutuvat lentopolttoaineet sekä operationaaliset parannukset, kuten lentomatkojen lyhentäminen ilmatilanhallinnan optimoinnin avulla ja kenttärullausten päästöjen vähentäminen mm. sähköisiä toimintoja kehittämällä. Lisäksi päästövähennyksiä on pyritty saavuttamaan erilaisten hinnoittelu- ja markkinamekanismien käyttöönotolla.

Vuoden 2021 alussa alkoi ICAO:ssa sovittu globaali lentoliikenteen päästöjen hyvitysjärjestelmä CORSIA, jonka on tarkoitus yhdessä muiden päästövähennyskeinojen kanssa varmistaa lentoliikenteen hiilineutraali kasvu vuodesta 2020 eteenpäin. Järjestelmässä operaattorit hyvittävät mahdollisen päästöjensä kasvun ostamalla kansainvälisiltä hiilimarkkinoilta sertifioituja päästöyksiköitä hankkeista, jotka tuottavat päästövähennyksiä muilla sektoreilla. Päästöjen vertailuarvoksi muutettiin pandemian takia vuosi 2019 vuosien 2019 ja 2020 päästöjen keskiarvon sijaan. Tämän johdosta järjestelmän ei pilottivaiheessa vuosina 2021-2023 odoteta vaikuttavan päästöjä vähentävästi.

Lentoliikenne on myös ainoana liikennemuotona EU:n päästökaupan piirissä. Sen on arvioitu vähentäneen lentoliikenteen päästöjä lähes 200 Mt CO2 vuosina 2012-2020. Päästöoikeuksien hinta on viime vuosina noussut moninkertaiseksi, mikä on lisännyt järjestelmän tehokkuutta. Kehityksen odotetaan jatkuvan, koska järjestelmän tiukennuksista on jo sovittu vuodesta 2021 lukien ja odotettavissa on vielä lisää tiukennuksia tulevina vuosina. Osana komission ehdottamaa vihreän kehityksen ohjelmaa (Green Deal) komissio ehdottaa lentoliikenteen päästökaupan päästöoikeuksien ilmaisjaon vähentämistä. Suomi on suhtautunut alustavan myönteisesti ilmaisjaon ripeään vähentämiseen ja poistamiseen. Useat muutkin jäsenvaltiot ovat reagoineet asiaan myönteisesti. Komission on tarkoitus antaa päästökauppaa koskevat lainsäädäntöehdotukset kesällä 2021.

Edistyneiden uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttöönotto on erittäin tärkeässä roolissa lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä pitkälle tulevaisuuteen. Lentoliikenteen sähköistyminen vie huomattavasti tieliikennettä pidemmän ajan ja nykytiedon valossa sähköistyminen ei ole ratkaisu kuin lyhyemmillä matkoilla, kuten kotimaan lennoilla. Vedyn käyttö polttoaineena on yksi mahdollisuus vähentää pidempien lentojen päästöjä, mutta ensimmäisten merkittävämpien lentokonemallien ennakoidaan tulevan markkinoille aikaisintaan vuoden 2035 paikkeilla. Lentokoneiden käyttöikä on myös tyypillisesti varsin pitkä. Tämän vuoksi on selvää, että nestemäisiä lentopolttoaineita tullaan käyttämään vielä pitkään, joten olisi tärkeää mahdollisimman nopeasti lisätä niiden kestävyyttä. Uusiutuvat lentopolttoaineita onkin yleisesti pidetty nopeimpana ja tehokkaimpana keinona vähentää lentoliikenteen päästöjä, koska niitä voidaan käyttää nykyisessä lentokalustossa ilman teknisiä muutoksia. Hallitusohjelman tavoite saavuttaa sekoitevelvoitteen kautta 30 %:n uusiutuvien lentopolttoaineiden osuus vuonna 2030 on kansainvälisesti arvioiden hyvin edistyksellinen, koska uusiutuvien lentopolttoaineiden korkean hinnan vuoksi niiden käyttö on tähän saakka ollut hyvin vähäistä. Kiinnostus niiden käyttöönottoon on kuitenkin lisääntynyt nopeasti. Norja otti ensimmäisenä valtiona käyttöön jakeluvelvoitteen vuoden 2020 alusta ja Ruotsi aloittaa oman kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisvelvoitteensa 1.7.2021. Molempien tavoitteena on saavuttaa vuonna 2030 noin 30 %:n käyttövelvoitetaso. Myös mm. Alankomaat, Saksa, Ranska, Espanja ja Iso-Britannia ovat päättäneet velvoitteen käyttöönotosta tai suunnittelevat sitä. Lisäksi EU:n komissio aikoo panostaa asiaan vahvasti ja keväällä 2021 on odotettavissa lainsäädäntöehdotuksia uusiutuvien lentopolttoaineiden edistämisestä unionin alueella. Alustavien tietojen mukaan ehdotukset todennäköisesti sisältävät unionin jakeluvelvoitteen, joka voisi tulla voimaan vuonna 2025. Kansallisesti olisi todennäköisesti mahdollista soveltaa unionin vähimmäistasoa korkeampaa jakeluvelvoitetasoa, kuten tieliikenteessä nykyisin tehdään. Kansalliset ja mahdolliset EU:n tai ICAO:n pitkäjänteiset politiikkatoimet ovat välttämättömiä uusiutuvien lentopolttoaineiden tuotantokapasiteetin lisäämiseksi. Työ- ja elinkeinoministeriö valmistelee kansallisen jakeluvelvoitteen käyttöönoton edellyttämää lainsäädäntöä.

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

EU:n piirissä on myös käyty keskustelua unionin laajuisen lentoveron tai polttoaineveron käyttöönotosta. Hallitusohjelman mukaisesti Suomi on suhtautunut avoimesti laajemman alueellisen verotuksen kehittämiseen. Se voisi hieman vähemmän vääristää alan globaalia kilpailua ja sen ohjausvaikutus ympäristönäkökulmasta voisi olla suurempi erilaisten kansallisten verojärjestelmien yhdistelmään verrattuna. Komissio ei kuitenkaan ole tehnyt ehdotusta lentoliikennettä koskevasta verosta, mutta se on ilmoittanut selvittävänsä energiaverodirektiivin muutosten valmistelun yhteydessä lentoliikenteen verotuskohtelua.

Ajoittain yleisessä keskustelussa on noussut esiin globaali kansainvälistä lentoliikennettä koskeva hiilivero. ICAO:ssa on käynnissä pitkän aikavälin päästövähennystavoitteen ja sen saavuttamisen mahdollistavien keinojen valmistelu. Näistä pyritään pääsemään sopuun vuoden 2022 yleiskokouksessa. On kuitenkin epätodennäköistä, että veroratkaisut saisivat ICAO:n jäsenvaltioiden piirissä laajempaa kannatusta, erityisesti toimialaa pandemian johdosta kohdanneen vakavan kriisin vuoksi. ICAO keskittyy lähivuosina perinteisten päästövähennyskeinojen edistämisen ohella CORSIA:n käyttöönottoon ja sen mahdollisiin tehostamistoimiin.

Kansallisen lentoveron käyttöönoton arviointia

Kansalaisaloitteessa ehdotetaan matkustajakohtaisen lentoveron käyttöönottoa Suomessa. Lentoveron tulisi aloitteen mukaan määräytyä siten, että sillä saavutetaan mahdollisimman tehokas ympäristöpoliittinen ohjausvaikutus. Aloitteessa ei ehdoteta mahdollisen veromallin yksityiskohtia, joten liikenne- ja viestintäministeriö esittää tässä lausunnossaan yleisiä lentolippuveroihin liittyviä huomioita. Nykyisin kotimaan lentoja koskee kymmenen prosentin arvonlisävero.

Lentolippuveroja on käytössä useassa Euroopan valtiossa, kuten Saksassa, Ranskassa, Ruotsissa ja Iso-Britanniassa. Verojen päästövähennysvaikutuksia on tutkittu melko vähän, mutta tutkimusten ja kokemuksien perusteella lentolippuvero pienentää tehokkaimmin lyhyiden lentojen kysyntää, joille on parhaiten muita liikkumisen vaihtoehtoja. Ilmastonäkökulmasta onkin järkevää, että maansisäiset lennot korvautuvat esimerkiksi nopeilla junayhteyksillä, mutta päästöjen vähenemisen kannalta vaikutus on pieni, koska lyhyet lennot vastaavat melko vaatimattomasta osuudesta lentämisen kokonaispäästöistä. Jotta vero vähentäisi lentämistä ja päästöjä, tulisi veron määrän myös olla varsin huomattava. Tutkimusten mukaan lentoveron käyttöönotto vähentää erityisesti pienituloisten lentämistä.

Veron vaikutus päästöihin välittyy kuluttajien ja lentoyhtiöiden käyttäytymisen muutoksen ja lentämisen vähenemisen kautta. Veron käyttäytymisvaikutukset riippuvat kuluttajien vaihtoehdoista. Jos kuluttajilla on hyvät mahdollisuudet kiertää vero, verolla tavoiteltavat fiskaaliset ja ilmastovaikutukset jäävät saavuttamatta, ja negatiiviset vaikutukset voivat olla yllättävän suuria. Lentoveron tulisi verojärjestelmän selkeyden ja ymmärrettävyyden näkökulmasta olla todennäköisesti varsin yksinkertainen, kuten muissakin maissa. Korkein vero olisi säädetty kaukolennoille ja matalampi lyhyemmille lennoille. Tämä voi kannustaa kuluttajaa minimoimaan lentovero muuttamalla lähtöpaikkaa tai valitsemaan suoran ja lyhyemmän lennon sijasta pidempi välilaskun sisältämä lentoreitti, mikä lisäisi päästöjä.

Lentolippuverojen matalista tasoista johtuen niistä saadut verotulot sekä päästövähenemät ovat jääneet yleisesti vaatimattomiksi. Haittaverolle ominaisesti fiskaalinen tavoite ja käyttäytymisen muutos ovat keskenään ristiriidassa. Mikäli vero on tehokas vähentämään lentoliikennettä, johtaa se verotuottojen vähentymiseen. Eräissä lentolippuveroja käyttöön ottaneissa maissa on myös havaittu veron aiheuttaman lentolippujen kallistumisen siirtäneen liikennettä naapurimaihin. Lentoliikenteen kokonaismäärä ei siten ole vähentynyt ja kokonaispäästöt ovat kasvaneet matkojen pidentymisen vuoksi. Tämän takia veron kansainvälinen kattavuus on tärkeää. Erillistä lentolippuveroa kannattaa

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

arvioida muiden taloudellisten ohjauskeinojen rinnalla, jotta saadaan paras käsitys ohjausvaikutuksen tehokkuudesta ja kilpailuneutraaliudesta.

Lentovero ei lähtökohtaisesti kannusta operaattoreita päästöjen vähentämiseen, toisin kuin päästökauppa tai CORSIA. Niissä operaattori voi esimerkiksi vähäpäästöisen lentokaluston tai uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttöönoton kautta vähentää päästöoikeuksien tai kansainvälisten päästöyksiköiden ostoa. Lentoveron määrä voi siis vähentää erittäin kilpailluilla markkinoilla toimivan operaattorin mahdollisuuksia panostaa päästöjensä vähentämiseen, mutta toisaalta verotuottoa on valtiosääntöoikeudellisesti vaikea suoraan kohdentaa päästöjen vähentämiseen. Eri liikennemuotojen verokohtelua arvioitaessa on syytä myös huomioida, että lentoliikenteen toimijat käytännössä kustantavat oman infraverkkonsa erilaisten maksujen kautta.

Johtopäätökset

Lentoliikenne on korostetun globaalia liiketoimintaa ja sen päästöjä voidaan tehokkaimmin vähentää tehokkailla globaaleilla tai vähintäänkin alueellisilla toimenpiteillä, jotka vääristävät mahdollisimman vähän alan kilpailua. Näitä toimenpiteitä voi ja tulee täydentää harkituilla kansallisilla toimilla sen varmistamiseksi, että lentoliikenne muun liikennesektorin tavoin osallistuu kunnianhimoisten kansallisten ja kansainvälisten ilmastotavoitteiden saavuttamiseen. Pariisin ilmastosopimuksessa tavoitteeksi asetettu lämpötilan nousun rajaaminen 1,5 asteeseen tarkoittaa todennäköisesti sitä, että lentoliikenteen ilmastoa lämmittävästä vaikutuksesta on päästävä kokonaan eroon vuoteen 2050 mennessä.

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan on erittäin tärkeää huolella arvioida kansallisten lentoliikennealan toimintaedellytyksiin kielteisesti vaikuttavien päätösten mielekkyys tilanteessa, jossa ala on historiansa suurimman kriisin keskellä. Lentoliikennealaa koskeva kansainvälinen hinnoittelukokonaisuus on myös muuttumassa huomattavasti. Lentoliikenteen päästökaupan ehdot kiristyivät vuoden 2021 alusta ja neuvottelut ovat pian käynnistymässä päästöoikeuksien ilmaisjaon vähentämisestä ja asteittaisesta poistamisesta. Samaan aikaan käynnistyivät globaalin CORSIA:n hyvitysvelvoitteet. Lisäksi komissiolta odotetaan ehdotuksia uusiutuvien lentopolttoaineiden velvoittavasta käyttöönotosta EU:ssa ja myös mahdollisista veroratkaisuista on EU-tasolla keskusteltu.

Näiden tekijöiden yhteisvaikutus ei ole täysin tiedossa ja käynnissä oleva pandemia lisää huomattavasti epävarmuustekijöitä, joiden kestosta ei tässä vaiheessa ole täyttä varmuutta. Lentoliikenteen hinnoittelujärjestelmä tulee arvioida kokonaisuutena ja varmistaa, ettei eri osatekijöiden yhteisvaikutus kumuloidu hallitsemattomasti. Kotimaisten ja eurooppalaisten operaattorien kilpailuaseman merkittävä heikentäminen voisi globaalissa kilpailuasetelmassa johtaa pahimmillaan kielteiseen päästövaikutukseen kolmansien maiden operaattorien toimintaedellytysten parantumisen, pidentyvien reittien ja vanhemman lentokaluston käytön kautta. Kansallisia lentoliikenteen päästövähennystoimia tuleekin ottaa käyttöön harkitusti keskittyen erityisesti tehokkaimmin päästöjä vähentäviin keinoihin.

Suuntaa-antavien arvioiden perusteella kansallisen lentoveron avulla saavutettavat päästövähennykset olisivat vaatimattomia suhteessa veron lentoliikennetoimialaan ja Suomen saavutettavuuteen kohdistuviin kielteisiin vaikutuksiin sekä uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön lisäämiseen. Tästä huolimatta lentoverosta olisi perusteltua laatia kansallinen selvitys, jotta asiasta saadaan tarkempi kokonaiskäsitys huomioiden erityisesti Suomen lentoliikenteen erityispiirteet, vaihtoehtoiset päästövähennyskeinot ja myös nyt käsiteltävänä oleva kansalaisaloite. Selvityksen käynnistämistä valmistellaan valtiovarainministeriön johdolla.

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

Kansallisessa päätäntävallassa olevista lentoliikenteen päästövähennystoimista selvästi merkittävin päästövähennyspotentiaali on hallitusohjelmassa linjatun uusiutuvan lentopolttoaineen sekoite- tai jakeluvelvoitteen käyttöönotolla. Se nostaisi lentämisen hintaa lentoveron tavoin ja voisi siten jossain määrin vaikuttaa liikennesuoritteen määrään. Toisin kuin vero, jakelu- tai sekoitevelvoite kuitenkin myös tehokkaasti vähentäisi suoritettujen lentojen päästöjä, myös muita kuin hiilidioksidia. Laskennallisesti 30 %:n osuus uusiutuvia vähentäisi noin neljänneksen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjä, minkä saavuttaminen muilla keinoilla on vaikeaa tai mahdotonta. Fossiilittoman liikenteen työryhmässä arvioitiinkin, että lentoliikenteen päästökasvun pysäyttäminen ja päästöjen kääntäminen laskuun riippuu hyvin pitkälti kestävämpien lentopolttoaineiden käyttövelvoitteista. Lisäksi kansallisesta näkökulmasta arvioituna uusiutuviin lentopolttoaineisiin liittyy merkittäviä vientipoliittisia etuja, koska Suomessa on hyvin edistyksellistä alan teollisuutta.

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