Ympäristöministeriö/Ympäristönsuojeluosasto/ilmastoyksikkö
Erityisasiantuntija
Ville Laasonen

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaosto
00102 EDUSKUNTA

Asia: KAA 1/2020 vp Lentovero

Ympäristöministeriön lausunto lentovero kansalaisaloitteeseen

Ympäristöministeriö kiittää tilaisuudesta lausua eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaostolle liittyen lentovero kansalaisaloitteeseen. Ympäristöministeriön asiantuntijalta pyydettiin lausuntoa kansalaisaloitteesta ja erityisesti näkemystä siitä, mikä olisi tehokkain keino hallita ja vähentää lentoliikenteen päästöjä ja muita haitallisia vaikutuksia.

Hallituksen Suomelle asettama 2035 hiilineutraaliustavoite on erittäin kunnianhimoinen ja vaatii toimia kaikilla sektoreilla. Valtioneuvosto on valmistellut periaatepäätöstä lentoliikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä ja luonnos periaatepäätöksestä on ollut lausuntokierroksella. Periaatepäätösten valmistelussa on hyödynnetty fossiilittoman liikenteen työryhmän työtä, jossa kansallisesti ensimmäistä kertaa arvioitiin laajasti lentoliikenteen vaikutuksia. Ympäristöministeriö on ollut myös edustettuna tässä työryhmässä.

Ympäristöministeriö pitää periaatepäätöksessä lentoliikenteelle asetettavia tavoitteita kunnianhimoisina. Periaatepäätöksen toimenpiteiden toteuttamisen kautta valtioneuvoston tavoitteena on vähentää kotimaan ja Suomesta lähtevän kansainvälisen lentoliikenteen päästöjä vuoden 2018 tasosta laskettuna 15 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja 50 prosenttia vuoteen 2045 mennessä. Kotimaan lentoliikenteen tulisi olla päästötöntä vuonna 2045. Periaatepäätöksissä toimenpiteet on jaoteltu vaihtoehtoisiin käyttövoimiin ja polttoaineisiin siirtymistä, liikennejärjestelmän ja liikennevälineiden energiatehokkuuden edistämistä sekä hinnoittelua koskeviin jaksoihin. Kansainvälisen vaikuttamisen mahdollisuuksien ja vaikuttamistavoitteiden lisäksi tarkastellaan kansallisia toimia.

Tässä yhteydessä ympäristöministeriö kiinnittää huomiota myös marraskuussa 2020 valmistuneeseen valtioneuvoston selvitykseen uusiutuvien lentopolttoaineiden jakeluvelvoitteesta (https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162600), jossa on tutkittu tarkemmin jakeluvelvoitteen soveltuvuutta lentoliikenteeseen. Selvityksessä tehdyt vaikutustenarvioinnit soveltuvat osittain myös verojen tarkasteluun, lentoveron lisätessä samantapaisesti lentämisen polttoainekustannuksia.

Lentoliikenteen päästöjen vähennyskeinoja ovat uuden energiatehokkaamman teknologian käyttöönotto, operationaaliset parannukset sekä uusiutuvat lentopolttoaineet. Lisäksi päästöjä voidaan pyrkiä vähentämään hinnoittelun keinoin joko erilaisten verojen tai markkinamekanismien kautta. Lentoliikenteen osalta hinnoittelun merkittävyyttä on lisännyt se, ettei päästöjen kasvua ole pystytty ehkäisemään toistaiseksi teknologisin keinoin. Haasteena lentokoneiden teknologiaan ja

energiatehokkuuteen perustuville päästövähennyskeinoille on, että lentokonekanta uusiutuu kuitenkin melko hitaasti, sillä lentokoneen keskimääräinen käyttöikä on noin 20–25 vuotta.

Uusiutuvat polttoaineet ovat tärkeä päästövähennyskeino lentoliikenteessä. Valtioneuvoston selvityksessä uusiutuvien lentopolttoaineiden jakeluvelvoitteesta ei pystytty arvioimaan hallituksen tavoitteena olevan 30 % jakeluvelvoitteen tuomia riskejä Suomen lentoliiketoiminnalle tarkasti. Näyttäsi kuitenkin siltä, että jakeluvelvoitteen lisäkustannus eri reiteillä on hyvin maltillinen lipun hintaan nähden (1 – 71 EUR/matkustaja), muttei ole varmuutta pystytäänkö kustannuksia siirtämään matkustajille alan ollessa hintakilpailtu. Jakeluvelvoitteen aiheuttama polttoaineenhinnan kustannuksen nousu olisi samankaltaisia verojen kanssa ja näiden yhteisvaikutus on syytä ottaa huomioon.

Hiilivuodon riski ja kasvavien polttoainekustannusten siirtämisen mahdollisuus lipun hintaan näyttäisi riippuvan Suomen sisäisten ja Suomen kautta lennettyjen lentojen osalta eri reittien erilaisesta kysynnänhintajoustosta. Kotimaan lennoissa kaikki lentoyhtiöt kohtaisivat saman kustannusrasituksen ja kustannus siirtyisi todennäköisesti lentolipun hintaan, kun taas kauttakulkulennoissa kaikki yhtiöt eivät kohtaa samaa kustannusrasitusta jakeluvelvoitteesta tai verosta ja kustannusta ei voitaisi välttämättä siirtää täysimääräisenä. Asiaa on kuitenkin vaikea arvioida tarkasti, koska kustannusten siirtämiseen liittyy kansainvälisen kautta kulkuliikenteen tapauksessa monien eri kilpailevien lentosolmukohtien ja valtioiden kokonaiskustannusrakenne. Ympäristöohjausta ja erilaisia muita kauttakulun kustannuksia on myös muissa maissa ja Suomella on tiettyihin reitteihin edullinen maantieteellinen asema. Tästäkin syystä ympäristöministeriö pitää kannatettavana selvittää tarkemmin myös kansallisen lentoveron vaikutuksia ja tehokkuutta lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä suhteessa muihin päästövähennyskeinoihin.

Yleisemmällä tasolla ympäristöministeriö pitää tärkeänä jatkaa verotuksen kehittämistarpeiden arviointia hallituksen ilmastotavoitteiden kannalta ja pohtia, miten energiaverojärjestelmä voi auttaa hallituksen kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Hiilineutraaliustavoitteen saavuttaminen edellyttää merkittävää kansallista vero-ohjausta kaikilla sektoreilla. Ympäristöministeriö tukee uudistusten pitkäjänteisiä ja ennakoitavia toteuttamisaikatauluja ja tapoja. Ympäristöministeriö pitää tärkeänä, että energiaverotuksen rakennetta ja siihen sisältyviä verotukia arvioidaan säännöllisesti.