Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka
Tiina Haapasalo

16.3.2021

Valtiovarainvaliokunnan verojaostolle

Kansalaisaloite lentoveroksi sekä keinot lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi

Kansalaisaloitteessa ehdotetaan, että eduskunta valmisteli lain matkustajakohtaisen lentoveron säätämiseksi, jotta suomalaiset vähentäisivät lentämistä ja jotta lentoliikenteen päästöt vähenisivät.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK tukee 1,5 asteen ilmastopolitiikkaa Pariisin sopimuksen mukaisesti ja sen edellyttämiä toimia. EK tukee EU:n hiilineutraaliustavoitetta 2050 mennessä sekä Suomen tavoitetta hiilineutraaliudesta 2035. EK kannattaa myös komission ehdotusta nostaa EU:n vuoden 2030 päästövähennystavoite 55 %:iin.

Lentoliikenteessä tarvitaan yhtä kunnianhimoisia päästötavoitteita kuin muillakin toimialoilla. Koska lentoliikenne on globaalisti kilpailtu toimiala, tulee päästövähennystoimista päättää kansainvälisesti ja EU:ssa, jotta ei aiheuteta kilpailuvääristymää tai hiilivuotoa.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltu valtioneuvoston periaatepäätöstä lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi Suomessa. Luonnos on ollut lausunnolla joulu-tammikuussa.

Periaatepäätösluonnoksessa esitetään kansalliset tavoitteet ja toimenpiteet vaihtoehtoisiin käyttövoimiin ja polttoaineisiin siirtymiseksi, liikennejärjestelmän ja liikennevälineiden energiatehokkuuden edistämiseksi sekä hinnoittelun keinoiksi.

Tavoitteeksi asetettaisiin kotimaan ja Suomesta lähtevien kansainvälisten lentojen päästöjen vähentäminen vuoden 2018 tasosta laskettuna 15 prosentilla vuoteen 2030 mennessä ja 50 prosentilla vuoteen 2045 mennessä. Lisäksi kotimaan lentoliikenteen tulisi olla päästötöntä vuonna 2045.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK kannattaa periaatepäätöksen tapaisen valmistelun jatkamista ja vahvaa kansainvälistä yhteistyötä. Sen sijaan kansallisen lentoveron käyttöönottoa ei kannateta. Kansallinen lentovero olisi päällekkäistä ohjausta valtioiden yhteistyölle ja se voisi olla haitallinen kotimaan matkailualalle ja lentoyhtiölle ilman varmuutta päästöjä vähentävästä vaikutuksesta.

Lentoliikenteen merkitys ja päästöjen vähentäminen

Lentoliikenteellä on erityisen tärkeä merkitys Suomen sisäisessä liikenteessä ja kansainvälisissä yhteyksissä. Lentoliikenneyhteydet vaikuttavat suoraan yritysten kilpailukykyyn, investointeihin, sijoittumiseen ja logistiikkaan. Matkailulle lentoliikenne on elintärkeä sekä sisäisillä

lennoilla että kansainvälisillä yhteyksillä, jotka Suomessa ovat poikkeuksellisen laajat Aasian liikenteen tuomien reittien ja verkostojen ansiosta.

Lentoliikenteen globaali kysyntä on kasvanut voimakkaasti ja kasvun arvioidaan jatkuvan. ICAO on arvioinut, että kansainvälisen lentoliikenteen polttoaineen kulutus kasvaa vuodesta 2015 noin 2–3 kertaiseksi vuoteen 2045 mennessä. Vuonna 2020 alkanut Covid-19 -pandemian seurauksena kansainvälisen lentoliikenteen matkustaja-määrät tippuivat noin puoleen eikä lentoliikenteen arvioida palautuvan pandemiaa edeltävälle tasolle ennen vuotta 2024. Lentoliikenteen kasvu arvioidaan jatkuvan kriisin jälkeen, mutta hieman aiempaa hitaammin.

Lentoliikenne aiheuttaa 2–3 prosenttia maailman hiilidioksidipäästöistä. Lentoliikenne on globaalisti kilpailtu toimiala, jonka tehokkaista ja tasapuolisista päästövähennystoimista sovitaan kansainvälisellä tasolla ja EU:ssa. ICAO:ssa on päätetty ottaa käyttöön globaaleja päästöjä koskeva markkinamekanismi CORSIA. Järjestelmä käynnistyy vapaaehtoisena 2021 alusta ja pakollisena 2027 alkaen. Euroopan talousalueen sisäiset lennot ovat kuuluneet EU:n päästökauppaan vuodesta 2012 lähtien.

Lentoliikenteen päästöjen vähentämistä ohjataan kansainvälisen CORSIA-ohjelman lisäksi EU:ssa päästökauppamekanismilla samoin kuin isompaa teollisuutta ja energian tuotantoa EU:ssa. EU-laajuisessa päästökaupassa on päästöjen vähentymisen lisäksi huomioitu yritysten globaali kilpailukyky ja hiilivuotoriski. Elinkeinoelämän keskusliitto EK katsoo, että lentoliikenteessä ei tule ottaa käyttöön päällekkäisiä ohjausmekanismeja. Päästövähennystavoite tulee saavuttaa teknologianeutraaleilla, markkinaehtoisilla ja kustannustehokkailla keinoilla.

Suomessa kotimaisen lentoliikenteen päästöt ovat laskeneet viime vuosikymmeninä, kun taas kansainvälisen lentoliikenteen päästöt ovat olleet kasvussa. Covid-19 -pandemian seurauksena lentoliikenne pysähtyi lähes kokonaan keväällä 2020 ja palautumisen aiemmalle tasolle arvioidaan kestävän vähintään kaksi tai kolme vuotta.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK painottaa lentoliikenteen toipumista pandemian aiheuttamasta vakavasta markkinahäiriöstä. Pandemian seurauksena lentoliikennemarkkina muuttuu kaikilta osiltaan, kun liiketoiminnat, kumppanuudet, henkilöstön osaaminen, konekanta, asiakkuudet ja palvelut ovat kaikki luotava uusiksi ja kilpailtava takaisin markkinaan toipumisen alkaessa.

Uusiutuvat ja sähköpolttoaineet liikenteessä

Periaatepäätötluonnoksessa todetaan, että lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi on välttämätöntä pyrkiä korvaamaan fossiilisen

kerosiinin käyttöä uusiutuvilla lentopolttoaineilla mahdollisimman nopeasti. Tehokkain toimenpide olisi kansallinen jakeluvelvoite uusituville lentopolttoaineille.

Uusiutuvien lentopolttoaineiden hintojen arvioidaan säilyvän pitkään 2–3 kertaisina fossiiliseen polttoaineeseen verrattuna, joten kansallisesta jakeluvelvoitteesta syntyvä kustannusrasite hidastaisi pandemiasta toipumista ja heikentäisi Suomea palvelevien lentoyhteyksien kilpailukykyä ja kehittymistä muita maita enemmän.

Euroopan ja Aasian välinen lentoliikenne hyödyntää Helsingin maantieteellistä sijaintia ja sen mahdollistamia suoria, lyhyitä ja polttoainetehokkaita lentoreittejä. Tässä suhteessa Suomella voi sijaintinsa ansiosta olla kokoaan suurempi rooli lentoliikenteen globaalien päästöjen vähentämisessä, jos reitin kilpailukyvystä pidetään huolta. Päästöhyödyn lisäksi kansainvälisesti erinomainen lentoverkosto parantaa Suomen saavutettavuutta ja kasvattaa ulkomaisten matkailijoiden määrää Suomessa. Tällä on suuri merkitys lentoliikenteeseen kytköksissä oleville yrityksille erityisesti matkailualalla. Vahvat lentoyhteydet vaikuttavat positiivisesti myös koko elinkeinoelämään. Matkustajavirtojen ja lentorahdin vähäiselläkin siirtymällä muille reiteille on Suomen saavutettavuutta heikentävä vaikutus.

EU:n komissio valmistelee parhaillaan säädäntöaloitetta, jonka tarkoituksena on edistää uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttöä unionin alueella. Tällainen jakeluvelvoite olisi unionin laajuisessa markkinassa kansallista velvoitetta tasaveroisempi kilpailun ja toiminnan kannalta. Myös EU-käsittelyssä tulee tarkastella, miten päästökauppa ja sen kiristäminen toimisi yhteen uuden mahdollisen jakeluvelvoitteen kanssa.

Tieliikenteen kohdalla uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoite nousee 30 %:iin vuoteen 2030 mennessä. Jo edellisen hallituskauden ilmastosuunnitelmassa on todettu, että jakeluvelvoitteesta mahdollisesti aiheutuva kustannusnousu huomioidaan ja voidaan tarvittaessa kompensoida yrityksille. Vastaava periaate tulisi koskea lentoliikennettä, jos jakeluvelvoite ulotettaisiin lentopolttoaineisiin.

Periaatepäätösluonnoksessa todetaan, että tieliikenteen sähköistyessä ja hyödyntäessä muita vaihtoehtoisia käyttövoimia tulisi uusiutuvia polttoaineita ohjata erityisesti lentoliikenteen käyttöön. Tieliikenteen sähköistyminen etenee henkilöautoliikenteen osalta, mutta teiden tavaraliikenteessä käytetään nestemäisiä polttoaineita lähivuosikymmeniä samoin kuin lentoliikenteessä. Tieliikenne on osa Suomen kansallista taakan-jakovelvoitetta, jonka saavuttamisen keskeinen keino ovat uusiutuvat polttoaineet. Tieliikenteen 50 % vähennystavoite 2030 mennessä kantaa myös osaa maataloudessa tarvittavista päästövähennyksistä. Päästövähennysten saavuttaminen taakanjakosektoreilla on Suomea velvoittavaa säädäntöä ja sanktioitu, ellei tavoitteeseen päästäisi.

EK katsoo, että valtioneuvoston tulisi selkeyttää uusiutuvien polttoaineiden roolia liikenteessä kokonaisuutena niin, että sillä turvataan päästövähennykset teiden tavaraliikenteessä menettämättä saavutettua energia- ja kustannustehokkuutta.

Suomessa teiden tavaraliikenne on 30 % vähempipäästöistä kuin keskimäärin Euroopassa. Tämä perustuu polttomoottoriajoneuvoihin, joilla voidaan kuljettaa suurempien mittojen ja massojen yhdistelmiä koko tieverkolla. Teiden tavaraliikenteen kustannustehokkuus on kilpailukykytekijä kotimarkkinayrityksille ja ulkomaankauppaa käyville yrityksille. Myös tästä syystä nestemäisten polttoaineiden käyttö tavaraliikenteessä jatkuu lähivuosikymmeninä.

Uusiutuvien polttoaineiden raaka-aineiden riittävyydestä on huolestuttavia arvioita ja tämä tulisi ottaa huomioon, jos jakeluvelvoitteita laajennetaan. Suomen tulee vaikuttaa siihen, että kestävän kehityksen mukaisia raaka-aineita on saatavilla, niihin liittyvä säädäntö on teknologianeutraalia ja uusia tuotantomenetelmiä on kehittymässä.

Valtioneuvoston tulisi myös arvioida uusiutuvien polttoaineiden rinnalla sähköpolttoaineiden valmistuksen ja jakelun kehityspolkua ja roolia fossiilisten polttoaineiden korvaamisessa. Milloin, missä laajuudessa, millä edellytyksillä ja mahdollisella hintakehityksellä voitaisiin päästöttömän sähkön avulla valmistaa synteettisesti hiilivetyjä korvaamaan fossiilisia energialähteitä. Syntyisikö uusiutuvien polttoaineiden ja sähköpolttoaineiden kesken kilpaileva markkina, joka johtaisi alenevaan hintakehitykseen ajan myötä. Olisiko jakeluvelvoitteen laajentamisen nopeus kytkettävissä sähköpolttoaineiden markkinan kehittymiseen jo tässä vaiheessa samalla kun huolehditaan päästöjen vähennystavoitteen saavuttamisesta.

Vapaaehtoiset toimet

Yritykset asettavat valtioiden ja kansainvälisten sopimusten rinnalla vapaaehtoisia tavoitteita omien päästöjensä vähentämiseksi. Tällaisia tavoitteita ja toimintaohjelmia on yrityksillä kaikilla toimialoilla ja laajasti myös lentoyhtiöillä.

Vapaaehtoiset toimet ovat ilmastopoliittisesti tärkeä ja kustannustehokas tapa täydentää nykyisiä, 1,5 asteen tavoitteen näkökulmasta selvästi riittämättömiä ilmastotoimia. Vapaaehtoisilla ja aina luonteeltaan täydentävillä lisätoimilla pyritään kuromaan umpeen tätä kuilua ja kirittämään muutosta kohti 1,5 C -tavoitetta.

Suomessa viranomaisten tulisi edistää kansalaisten ja yritysten vapaaehtoisia toimia ja luoda menettelyt aitojen ilmastohyötyjen varmistamiseksi. Vapaaehtoisille toimille tulisi määritellä minimikriteerit, joita

voisivat olla lisäisyyden osoittaminen, vankkojen laskentamenetelmien käyttäminen, riippumaton todentaminen standardien mukaisesti sekä läpinäkyvät prosessit kaksoislaskennan estämiseksi.

Suomeen tulisi perustaa viranomaisten ylläpitämä rekisteri, johon kerättäisiin kriteerit täyttävien vapaaehtoisten toimien päästövähennykset sekä hiilinielujen lisäysten aikaansaamat poistot. Suomen valtion tulisi sitoutua ylittämään kansainväliset päästövähennysvelvoitteensa vähintään rekisteriin merkittyjen päästövähennysten määrällä. Tällainen järjestelmä mahdollistaisi yrityksille kotimaisten päästövähennysten kasvattamisen sekä aidot ilmastoteot osana liiketoimintaa. Vapaaehtoisten toimien edistäminen Suomessa voisi tukea myös osaltaan luonnonsuojelullisia ja luonnon monimuotoisuutta turvaavia tavoitteita.