Lentoliikenteen päästöjen vähentäminen



Valtiovarainvaliokunnan verojaosto 24.3.2021

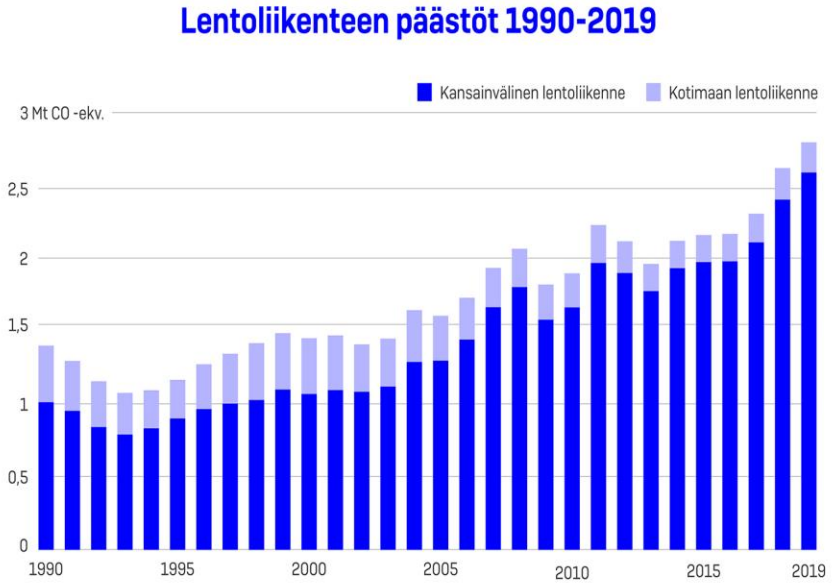
Janne Mänttäri, LVM

Fossiilittoman liikenteen tiekarttatyö

- Lentoliikenteen kansallisia ja kansainvälisiä päästövähennyskeinoja arvioitiin sidosryhmien kanssa historiallisen laajasti vuoden 2020 aikana.
- Tiekarttatyöryhmä arvioi myös lentoliikenteen ja sen päästöjen kehitystä sekä mahdollisia päästövähennyksiä vuosiin 2030 ja 2045 mennessä.
- Ilmastotavoitteet edellyttävät kaikkien sektoreiden ja liikennemuotojen päästöjen tehokasta vähentämistä; lentoliikenne selkeä alisuoriutuja ja päästöt kasvussa.
- Lentoliikenteessä haasteena teknologisten keinojen rajallisuus ja liikennesuoritteen voimakas kasvu.
- Huomioitava lentoliikenteen keskeinen merkitys Suomen saavutettavuudelle, elinkeinoelämälle ja matkailulle.
- Koronapandemialla raju tilapäinen vaikutus toimialaan.

Lentoliikenteen päästöt Suomessa

- Kotimaan ja Suomesta lähtevän kv. lentoliikenteen CO2-päästöt lisääntyivät 74 % vuosina 2005-2019.
- Finnairin lentotoiminnan CO2-päästöt lisääntyivät 9,8 % vuonna 2019.
- Tiekarttatyöryhmä arvioi, että uuden teknologian käyttöönotosta huolimatta CO2-päästöt kasvavat 20-25 % vuoteen 2030 mennessä ja 25-40 % vuoteen 2045 mennessä.
- Finnair arvioinut, että liikenne palaa vuoden 2019 tasolle vuonna 2023 ja jatkaa tämän jälkeen kasvuaan.



Yleistä lentoliikenteen päästövähennyskeinoista

- Lentoliikenne on globaalisti kilpailtu toimiala; Suomen on tärkeää panostaa kunnianhimoisiin ilmastotoimiin EU:ssa ja ICAO:ssa.
- Kansallinen ja alueellinen edelläkävijyys kuitenkin edistävät globaalia päätöksentekoa ja kansallista vaikuttavuutta.
- Keskeistä vähentää sektorin sisäisiä päästöjä; kompensointiin liittyy epävarmuuksia eikä se mahdollista lentoliikenteen kestävää tulevaisuutta.
- Uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön lisäämistä pidetään yleisesti tehokkaimpana keinona vähentää lentämisen päästöjä.
- Muina keinoina liikennejärjestelmän ja liikennevälineiden energiatehokkuuden edistäminen sekä hinnoitteluun liittyvät ratkaisut, kuten verot ja markkinamekanismit.



Uusiutuvat lentopolttoaineet

- Nestemäiset lentopolttoaineet ovat laajasti käytössä ainakin 2050-luvulle saakka ➔ fossiilista polttoainetta korvattava uusiutuvalla mahdollisimman nopeasti.
- Uusiutuvat lentopolttoaineet vähentävät elinkaarilaskettuja päästöjä 80-90 % fossiiliseen kerosiiniin verrattuna.
- Kansallisesti tehokkain päästövähennystoimi on hallitusohjelmassa tarkoitetun uusiutuvan lentopolttoaineen sekoite- tai jakeluvelvoitteen käyttöönotto (TEM valmistelee toteutusta). Hyötyjä myös kotimaiselle vientiteollisuudelle.
- Velvoite olisi ensimmäisinä vuosina hyvin alhainen, joten se ei vaikuttaisi toimialaan negatiivisesti sen toipuessa pandemian vaikutuksista.
- Velvoite nostaisi hieman lentämisen hintaa ja voisi siten veron tavoin hillitä liikennesuoritteen kasvua. Toisin kuin vero, uusiutuvat polttoaineet kuitenkin myös vähentäisivät tehokkaasti suoritettujen lentojen päästöjä.



Hinnoittelu

- EU:n lentoliikenteen päästökauppa on ollut käytössä vuodesta 2012. Päästökauppaa tulee tehostaa; komission ehdotuksia mm. päästöoikeuksien ilmaisjaon vähentämisestä odotetaan kesällä 2021.
- Globaali kansainvälisen lentoliikenteen päästöjen hyvitysjärjestelmä CORSIA käynnistyi 2021. Järjestelmän vaikuttavuus nykyisellään heikko…muutoksia 2022?
- Komissio selvittää lentoliikenteen verotusta energiaverodirektiivin muutosten valmistelun yhteydessä.
- Suomi vaikuttaa aktiivisesti EU:ssa ja ICAO:ssa kansainvälisen lentoliikenteen khk-päästöjen hinnoittelun edistämiseksi.



Kansallisen lentoveron arviointia

- Lentolippuvero voisi hieman tukea siirtymää lyhyiltä kotimaan lennoilta raideliikenteeseen. Päästövähennysvaikutus olisi kuitenkin vähäinen, koska lyhyiden lentojen osuus päästöistä pieni.
- Ei kannusta lentoyhtiöitä päästövähennystoimiin.
- Voisi vähentää erityisesti pienituloisten lentämistä.
- Kv. kokemukset viittaavat kansallisen lentoveron vaatimattomaan päästövähennysvaikutukseen.
- Perusteltua kuitenkin selvittää tarkemmin Suomessa. Arvioitava vaikutukset suhteessa muihin keinoihin.
- Kv. veroilla suurempi vaikuttavuus – haasteena EU-lainsäädännön ja kv. lentoliikennesopimusten asettamat rajoitteet.



Johtopäätökset

- Lentoliikenteen päästöt jatkavat pandemian jälkeen kasvuaan, jos erityisesti uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttöä ei lisätä.
- Kehityksen kääntämiseksi tarvitaan vaikuttavia politiikkatoimia niin kansallisella, EU:n, kuin myös ICAO:n tasolla.
- Tiekarttatyössä arvioitiin, että olisi realistinen tavoite vähentää kotimaan ja Suomesta lähtevän kv. lentoliikenteen sektorin sisäisiä päästöjä vuoden 2018 tasosta laskettuna 15 % vuoteen 2030 ja 50 % vuoteen 2045 mennessä.
- Tavoitteiden saavuttaminen edellyttäisi uusiutuvien lentopolttoaineiden kunnianhimoista jakeluvelvoitetta. Tavoitteen päälle tulisi vaikeammin arvioitavat markkinamekanismien muilla sektoreilla tuottamat päästövähennykset.
- Lentoliikenteen päästöjen vähentämistä voidaan tukea verotuksen keinoin, mutta painopisteen tulisi olla kv. verotuksen ja muun kv. hinnoittelun edistämisessä.

