Verotus lentoliikenteen päästöohjauksessa, esiselvitys, valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2022:19

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaostolle 30.5.2022

Finnair kiittää mahdollisuudesta lausua lentoveroa koskevasta esiselvityksestä. Selvitys on seikkaperäinen ja huolellisesti tehty. Finnair yhtyy selvityksen viimeiseen yhteenvetoa ja johtopäätöksiä koskevaan kappaleeseen, jonka mukaan lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä tulisi ensisijaisesti hakea kansallisten ja EU-tason ratkaisujen sijaan globaaleja ratkaisuja, jotta Suomen kilpailuasetelma suhteessa tärkeimpiin kilpailijamaihin ja EU:n lentoyhtiöiden kilpailuasetelma suhteessa EU:n ulkopuolisiin lentoyhtiöihin ei heikentyisi.

Finnair on omalta osaltaan sitoutunut vihreään siirtymään ja tavoittelee edelleen hiilidioksidinettopäästöjen puolittamista vuonna 2025 ja hiilineutraaliutta 2045. Finnair toivoo poliittisia päätöksiä, jotka tukevat tavoitteiden saavuttamista.

Finnair esittää selvityksen tietyistä oletuksista ja johtopäätöksistä seuraavat huomiot:

Veron vaikutus päästöihin

Selvityksen mukaan lentoveron tavoitteena olisi vähentää päästöjä lentämisen määrää vähentämällä. Selvityksen sisältämien esimerkkien valossa kansalliset lentoverot ovat tältä osin olleet vaikuttavuudeltaan heikkoja. Selvityksen johtopäätösten perusteella voi sitä vastoin päätellä, että verosta seuraisi globaalien päästöjen kasvu ja hiilivuoto.

Selvityksen mukaan veron vaikutuksena lennot vähenisivät eniten Suomen tärkeimpiin kauppakumppanimaihin Euroopassa. Euroopan lentojen väheneminen vaikuttaisi myös Finnairille keskeisten vaihtomatkustajien määrään strategisesti keskeisillä Aasian reiteillä. Finnairin Aasia-strategia on tarjonnut Suomen väkilukua laajemman reittivalikoiman ja muita Pohjoismaita paremman saavutettavuuden sekä lyhimmän ja ympäristötehokkaimman reitin Helsingin kautta Euroopasta Aasiaan. Matkustajavirtojen siirtyminen eteläisten hubien kautta (erityisesti Dubai ja Doha) merkitsisi Suomen saavutettavuuden ja sitä myöten kilpailukyvyn heikentymistä, mutta myös pitempien matkustusreittien takia kasvavia päästöjä ja hiilivuotoa.

Veron vaikutus Suomen saavutettavuuteen, kilpailukykyyn ja matkailuun

Lentojen vähenemisellä Euroopan kauppakumppanimaihin olisi negatiivinen vaikutus myös Suomen saavutettavuuteen ja kilpailukykyyn. Suomen sisäisessä liikenteessä puolestaan lentojen määrän väheneminen vaikuttaisi selvityksen mukaan merkittävimmin pitkiin maakuntalentoihin Ouluun ja sitä pohjoisempiin kohteisiin. Tämä yhdistettynä selvityksen johtopäätökseen negatiivisesta vaikutuksesta ulkomaalaisten matkailijoiden määrään Suomessa osoittaa, että vero heikentäisi erityisesti Lapin matkailua ja sen houkuttavuutta.

Myös esiselvityksen esimerkeissä vero heikensi alueellista saavutettavuutta ja lentoliikennepalveluja Norjassa ja Saksassa. Norjassa jopa siinä määrin, että lentoyhtiön vetäytyminen sulki koko lentokentän. Saksassa vero vähensi varsinkin suoria maakuntayhteyksiä tarjoavan erään lentoyhtiön palveluja, joita käyttävät pääasiassa nuoret ja vähätuloiset. Verolla oli siten välillisesti vaikutusta myös sosiaaliseen eriarvoistumiseen. Vastaava kehitys olisi todennäköinen myös Suomessa.

Investoinnit vihreään siirtymään ja siirtyminen kestäviin polttoaineisiin

Selvityksen mukaan lentoyhtiöille voi olla hyödyllistä operoida kannattamattomia lentoja, jos ne verkoston näkökulmasta ovat tärkeitä. Selvitys lähtee myös siitä, että kaukolennot eivät tietyissä veromalleissa vähenisi lainkaan, koska vähenevistä matkustajamääristä huolimatta lentojen kannattavuus olisi edelleen riittävä. Lisäksi selvityksen oletuksena on lentoyhtiöiden kyvykkyys jatkuviin laivastohankintoihin ja polttoainetehokkuuden parantamiseen. Covid-19-pandemian ja Venäjän ilmatilan sulkemisen seurauksena kannattamattoman liikenteen harjoittaminen ei ole mahdollista.

Covid-19-pandemian aiheuttama liiketoiminnan romahdus rapautti Finnairin investointikyvyn ja mm. suunniteltu Euroopan kapearunkolaivaston uusiminen on siirtynyt määräämättömään tulevaisuuteen. Ukrainan sodan seurauksena sulkeutuneella Venäjän ilmatilalla on ollut lamaannuttava vaikutus Finnairin liiketoiminnalle ja tuloksellisuudelle kriittiselle Aasian liikenteelle. Kasvaneiden lentoaikojen myötä Finnairin kustannusrakenteet ovat kärsineet ja Suomen maantieteellinen etu lentojen kustannus- ja ympäristötehokkaaksi operoinniksi on menetetty. Puskuri kannattamattomiin lentoihin niin Euroopan sisäisessä kuin kaukoliikenteessä on siten olematon. Ilmatilan sulun vaikutukset mm. investointikykyyn tulevat olemaan pitkäaikaiset.

55-valmiuspaketti (Fit for 55) sisältää kustannusvaikutuksiltaan huomattavia lentoliikennettä koskevia lainsäädäntöehdotuksia (kestävien polttoaineiden käyttövelvoite, lentoliikenteen päästökaupan kiristäminen ja ehdotus kerosiiniveroksi), jotka toteutuessaan merkitsevät päällekkäistä sääntelyä ja moninkertaisia kuluja fossiilisen kerosiinin käyttämisestä, eli toiminnallisten kulujen lisäystä ilman selkeitä ilmastohyötyjä. Toteutuessaan paketin kolmen ehdotuksen vuosittainen lisäkulu vuonna 2030 on arvioitu olevan Finnairille yli 300 MEUR, mikä ylittää Covid-19-pandemiaa edeltäneet vuosittaiset keskimääräiset investointikulut. Kansallisten päästövähennys- ja veroratkaisujen sijaan tulee odottaa EU-tason ratkaisuja ja niiden vaikutuksia. Kansallisiin toimiin tulee ryhtyä vain, jos EU-tason toimet osoittautuvat riittämättömiksi ja niillä on globaaleja päästöjä vähentävä vaikutus.

Selvityksessä on oletettu, että lentoyhtiöt siirtävät niiltä kannetut lentoverot täysimääräisesti lentolippujen hintoihin. Jotta Finnair myös jatkossa on kilpailukykyinen Euroopan ja Aasian välisessä erittäin kilpaillussa liikenteessä, kulujen täysimääräinen siirtäminen lipun hintaan ei ole mahdollista.

Selvityksessä todetaan, että merkittävin vaikutuspotentiaali lentoliikenteen päästöihin pitkällä aikajänteellä on vaihtoehtoisilla polttoaineilla. Selvityksessä tuodaan kuitenkin oikein esille vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuuteen kohdistuvat epävarmuustekijät. Uusiutuvat polttoaineet ovat tällä hetkellä 3–5

kertaa kalliimpia kuin fossiilinen kerosiini. Raaka-aineiden saatavuuteen liittyvien haasteiden takia ja kasvavan kysynnän myötä hinnan ei odoteta laskevan tulevina vuosina.

Jatkoselvitystarpeet

Finnair yhtyy selvityksessä esille nostettuun tarpeeseen tutkia erityisesti lentopolttoaineen jakeluvelvoitteen, EU-lentoliikenteen päästökaupan ja CORSIA-päästöhyvitysjärjestelmän vaikutuksia lentoliikenteen kysyntään ja tarjontaan sekä näiden kautta Suomen kansantalouteen.

Finnair haluaa viitata myös seuraaviin verojaostolle toimittamiin lausuntoihinsa: lausunto lentoveroa koskevasta kansalaisaloitteesta KAA 1/2020 vp (maaliskuu 2021) ja lausunto ehdotuksesta energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan unionin kehyksen uudistamisesta (U 56/2021 vp) (lokakuu 2021).

Lisätietoja: Anna Sotaniemi, yhteiskuntasuhdepäällikkö, anna.sotaniemi@finnair.com, 040-661 0903