Finnwatch ry:n lausunto
valtiovarainvaliokunnan verojaostolle
31.5.2022

Asia: KAA 1/2020 vp Lentovero

Finnwatch kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan hankkeena tehdystä, lentämisen päästöhinnoittelua koskevasta selvityksestä[1]. Selvityksen mukaan lentoverolla olisi lentämistä ja lentämisen päästöjä vähentävä vaikutus, minkä lisäksi se tuottaisi lentojen vähenemisen jälkeenkin yli 200 miljoonan euron verotulot. Selvityksen perusteella Finnwatch kannattaa asian jatkovalmistelua ja lentämisen päästöhinnoittelun käyttöönottoa alla esitetyt näkökohdat huomioiden.

Vaikka lentäminen aiheuttaa globaalisti vain muutaman prosentin ilmastoa lämmittävistä kasvihuonekaasupäästöistä, eroaa se käytännössä kaikista muista toimialoista siinä, että sen päästöjen ennakoidaan kasvavan voimakkaasti. Selvityksessä siteeratun arvion mukaan päästöjen arvioidaan yli kolminkertaistuvan vuoden 2015 tasosta vuoteen 2045 mennessä. Teknologisilla ja muilla tehostamistoimilla kasvu voitaisiin rajoittaa noin kaksinkertaistumiseen.

Lentämisen päästöt ovat poikkeuksellisia myös siksi, että kyse on globaalissa tarkastelussa hyvin pienen joukon aiheuttamasta ilmastokuormasta[2]. Myös Suomen sisällä lentomäärät vaihtelevat paljon muun muassa tulotason mukaan[3]. Muihin päästölähteisiin verrattuna poikkeuksellista on myös se, että lentämisen päästöt ovat ilmaston kannalta erityisen vahingollisia, sillä niiden lämmittävä vaikutus on arvioitu vähintään kaksinkertaiseksi suoraan hiilidioksidimäärään verrattuna (ns. RFI-kerroin).

Vaikka esimerkiksi IEA:n nettonollaskenaariossa lentoliikenteen kysynnän rajoittaminen on tärkeä osa sektorilta vaadittavia päästövähennyksiä[4], lentämisestä syntyvien päästöjen hintaohjaus on ollut vaatimatonta. EU:n sisäiset lennot kuuluvat päästökaupan piiriin, mutta valtaosa tarvittavista oikeuksista jaetaan ilmaiseksi[5]. Euroopan ulkopuolelle suuntautuviin lentoihin ei kohdistu lainkaan kansainvälisiä päästöjen hintaohjaustoimia. ICAO:n puitteissa sovittu CORSIA-järjestelmä ei tähtää päästöjen vähentämiseen vaan päästöjen kasvun hillitsemiseen tai kompensoimiseen[6], joka käytännössä johtaa hyvin maltilliseen hinnoitteluun. Vuonna 2021 (tammi-marraskuu) CORSIA-kelpoisten kompensaatioyksiköiden

---

1 https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163862/VNTEAS_2022_19.pdf?sequence=1&isAllowed=y

2 https://www.lunduniversity.lu.se/article/one-percent-worlds-population-accounts-more-half-flying-emissions

3 https://www.ilmastopaneeli.fi/wp-content/uploads/2020/03/Ty%C3%B6pajaraportit-2020.pdf

4 https://iea.blob.core.windows.net/assets/deebef5d-0c34-4539-9d0c-10b13d840027/NetZeroby2050-ARoadmapfortheGlobalEnergySector_CORR.pdf

5 https://www.traficom.fi/fi/liikenne/ilmailu/eun-lentoliikenteen-paastokauppa

6 https://www.traficom.fi/fi/liikenne/ilmailu/corsia

Finnwatch ry, Malminrinne 1 B, 00180 Helsinki
www.finnwatch.org

keskihinta oli 3,1 dollaria[7] hiilidioksiditonnilta. ICAO:n alkuvuodesta 2022 käyttämä arvioima haarukka hintatasosta vuonna 2026 oli 1,9 dollarista 32 dollariin[8]. Muun muassa EU:n päästökauppaan verrattuna edullista hintaa selittää esimerkiksi se, että järjestelmän laatukriteerejä on pidetty puutteellisina[9] ja yksiköiden tarjontaa suurena[10]. Nämä puutteet paitsi laskevat hintaa, vaarantavat myös ilmastovaikutuksen.

Kansainvälisten politiikkatoimien tavoitetaso ei siten vastaa ilmastokriisin torjumisen kiireellisyyttä varsinkaan Suomen kaltaisen vauraan ja paljon (per capita) lentopäästöjä aiheuttavan maan kohdalla. Tästä syystä Suomen on sekä omatoimisesti että osana EU:ta edistettävä aktiivisesti toimia, jotka vähentävät lentämisen päästöjä. Lentovero on yksi näistä toimista. Selvityksen mukaan lentäminen on veron käyttöönoton jälkeen vähentynyt muun muassa Ruotsissa ja Saksassa, joskin kehitykseen ovat todennäköisesti vaikuttaneet myös muut tekijät. Lentovero nähtiin yhtenä tapana vaikuttaa asenteisiin ja niin sanottuun “lentonormiin” kansallisen ilmastopaneelin järjestämissä, liikenteen päästövähennyksiä koskeneissa työpajakeskusteluissa[11].

Selvityksessä on arvioitu tarkemmin kolme toteutusvaihtoehtoa: matkan pituuden perusteella porrastettu lippuvero, kiinteähintainen nousuvero tai polttoaineveron toteuttaminen koko EU:n laajuisena, sillä lentopolttoaineen verottomuus jäsenmaiden välisissä lennoissa on nykyisin kirjattu energiaverodirektiiviin. Yksikään näistä veroista ei perustu suoraan ilmastovaikutukseen, vaikka lentojen verotuksessa olisi syytä pyrkiä sellaiseen toteutukseen, jossa lentoyhtiöiden on mahdollista vaikuttaa veron tasoon teknologia- tai polttoainevalinnoillaan. Esimerkiksi lippu- tai nousuvero ei käytännössä kannustaisi millään tavalla lentokohtaisten päästöjen vähentämiseen, vaikka kokonaispäästöt vähenisivätkin hinnan nousun pienentäessä lentomäärää.

Selvityksen mukaan esimerkiksi päästöperusteisen lippuveron perusteena käytettävien päästöjen arvioiminen voi kuitenkin olla hankalaa. Tarkkojen arvioiden haasteellisuus ei kuitenkaan ole hyväksyttävä peruste ohjausvaikutuksiltaan heikon veromallin valintaan. Esimerkiksi ICAO:n laskentamenetelmällä saatuja ja RFI-kertoimella korjattuja päästöjä voitanee käyttää apuna lippukohtaisen päästöveron tason asettamiseen. Vähintään veron

[7] https://data.ecosystemmarketplace.com/

[8] https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/2_CAEP_CORSIA%20Periodic%20Review%20%28C225%29_Focus%20on%20Costs.pdf

[9] https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-37353-Etude-commission-europenne-corsia-compensation-carbone-aviation.pdf

[10] https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/2021_03_Briefing_Corsia_EU_assessement_2021.pdf

[11] https://www.ilmastopaneeli.fi/wp-content/uploads/2020/03/Ty%C3%B6pajaraportit-2020.pdf

Finnwatch ry, Malminrinne 1 B, 00180 Helsinki
www.finnwatch.org

toteutuksessa pitäisi varautua huomioimaan jatkossa vähäpäästöisten tai täysin päästöttömät teknologiat kevennyksin tai vapautuksin.

Selvityksessä nostetaan esiin myös mahdollisuus palauttaa verokertymä kansalaisille esimerkiksi tasasuuruisena palautuksena tai alentamalla muita veroja. Arvioitu verokertymä on sen verran pieni, ettei pelkän lentoveron takia liene perusteltua ottaa käyttöön uutta palautusjärjestelmää. Sen sijaan lentoveron tuotot voisivat olla osa laajempaa hiiliosinkojen käyttöönottoa, jossa erilaisten uusien päästöverojen tuottoa palautetaan kansalaisille tasasuuruisina maksuina. Lentoveron kohdalla kompensaation tarvetta vähentää se, että rahan käyttäminen ulkomaanmatkoihin painottuu suurituloisimpiin[12]. Nykyinen lentämisen verottomuus tarkoittaa myös sitä, että kaikkein hyvätuloisimmat voivat tuottaa valtavia päästöjä ilman päästömaksuja samalla, kun pienituloiset maksavat päästöveroja esimerkiksi liikenne- ja lämmityspolttoaineista.

Lentämisen päästöhinnoittelun rinnalla on syytä tarkastella myös nykyistä tukijärjestelmää, jolla muun muassa ylläpidetään muuten kannattamattomia maakuntalentoja.

[12] https://statfin.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__ktutk/statfin_ktutk_pxt_007.px/

Finnwatch ry, Malminrinne 1 B, 00180 Helsinki
www.finnwatch.org