Eduskunnalle

Johtaja, professori Jorma Mäntynen 3.6.2022

Destia Oy, Strategiset liikennejärjestelmät

LAUSUNTO LENTOVEROSTA

Tutustuttuani lentoveroselvitykseen haluan lausua seuraavaa. Raportin johtopäätösten viimeinen lause kiteyttää oleellisimman, että globaalit ratkaisut ovat parhaita lentoliikenteessä.

Uusien käyttövoimien kaluston kehityspolku

Kuten raportissa todetaan, lentämisen polttoaineveron käyttöönotto laajasti maailmassa kannustaisi lentoyhtiöitä vähentämään fossiilisten polttoaineiden käyttöä ja nopeuttamaan siirtymää vaihtoehtoisiin energiamuotoihin. On kuitenkin otettava huomioon, että vaihtoehtoisten energiamuotojen laaja käyttöönotto ei voi tapahtua nopeasti. Esim. biopolttoaineita on rajoitetusti saatavilla. Sähköisesti tuotetut ns. synteettiset polttoaineet soveltuvat nykyisten lentokoneiden moottoreissa käytettäväksi, mutta niiden tuottamiseen käytettävän sähkön määrä on suuri. Akkusähköllä tapahtuva lyhyen kantaman lentäminen yleistyy 2030-luvun taitteeseen mentäessä. Sähköinen lentäminen kehittyy vasta 2030-luvulla varteenotettavaksi myös pitkän matkan lennoilla vetyteknologian myötä. Jakelujärjestelmät ja nykyinen konekanta asettavat reunaehtoja. Perinteisesti lentokoneiden kehityssyklit tapahtuvat 15–20 vuoden välein, jonka jälkeen uusi kalusto julkaistaan. Lentoyhtiöillä on ollut selvää intressiä pyrkiä kohti parempaa energiataloutta, koska se parantaa myös yhtiöiden kustannustehokkuutta. Lentoyhtiöt pyrkivät yhteistyössä kalustovalmistajien kanssa saamaan markkinoille uutta kalustoa mahdollisimman nopeasti, mutta tämä ottaa aikansa. Lentoveron käyttöönotto ei nopeuttaisi uuden kaluston markkinoille tuloa.

Lippujen hintojen vaikutus

Erilaiset matkustajille kohdistuvat verojen muodot ovat eri tavoin ongelmallisia. Vaikka lippujen hintoihin ei tulisi suuria korotuksia absoluuttisesti tai suhteellisesti, se tulee kohtelemaan eri tavalla eri tulotasoilla ja eri matkan tarkoituksissa liikkuvia ihmisiä. Liikematkat tehdään yritysten laskuun ja varakkaammalla väestöllä on mahdollisuus lentää myös vapaa-ajallaan pitkiäkin lentoja. Sen sijaan vähävaraiselle perheelle lennon hintaa lisäävä vero voi olla este lähteä lomamatkalle. Juuri lomamatkojen vähentyminen onkin ilmeisintä verojen vaikutusta. Onko tämä tavoiteltavaa väestön hyvinvoinnin kannalta?

Muutamissa Euroopan maissa on kokemuksia lentoveron käytöstä. Niistä saatavat tulot ovat olleet varsin vähäiset. Sen sijaan on havaittu lentoasemien tai maiden kilpailukyvyn heikkenevän, minkä takia useissa maissa verosta on luovuttu. Vaikutukset päästöihin ovat olleet varsin vähäiset. On havaintoja, että matkustajat ovat hakeutuneet muille lentoasemille, jopa toiseen maahan, jotta välttyisivät lentoverolta. Mitähän tapahtuu maaliikenteen päästöille, kun liityntämatka kentälle pitenee oleellisesti? Lentäminen on aina vain osa matkaketjua, ja koko ketjua tulee tarkastella eikä irrottaa lentomatkaa erilleen todellisesta kokonaisuudesta.

Vaikutukset matkailuelinkeinoon

Raportissa todetaan lentoveron vaikutuksen kohdistuvan erityisesti matkailuun. Muutama vuosi sitten Työ- ja elinkeinoministeriö otti Suomen matkailuelinkeinon strategiseksi kehittämisen kohteeksi. Miten viisaalta kuulostaa, että toisilla toimenpiteillä vesitetään tämä elinkeinoelämälle ja Suomen taloudelle tärkeä tavoite. Ulkomaiset matkailijat ovat tuoneet Suomeen parhaina vuosina noin 5 miljardin euron tulot. Raportissa todetaan erään lentoverotuksen vaihtoehdon vähentävän matkailutuloja 800 milj. euroa, eli

noin 16 %. Onko tähän varaa korona-ajan muutoinkin näivettämän matkailuelinkeinon näkökulmasta? Suomi on etäinen maa ja monet matkailukohteet ovatkin parhaiten saavutettavissa lentäen.

Lähtötiedot ja ajan ilmiöt

Työn metodologia ei herätä kritiikkiä, mutta lähtöoletusten ja nykytilan tunnistaminen kylläkin. Perusvuosiksi on valittu – osin ymmärrettävistä syistä – vuodet 2018 ja 2019. Raportissa ei koronan aiheuttamaan lentoliikenteen romahdukseen ja siitä toipumiseen ole kiinnitetty riittävästi huomiota. Vuonna 2020 maailman kaupallinen lentoliikenne ajautui historiansa syvimpään kriisiin, jolloin 90 % lentokoneista pysyi maassa. Lentoyhtiöitä meni konkurssiin, suuri osa Finnair mukaan lukien on selviytynyt tähän saakka valtion erilaisin tukitoimien ansiosta. Muutama lentoyhtiö on selvinnyt omillaan ja esittänyt kritiikkiä tukea saaneita yhtiöitä kohtaan. Koronapandemia on ollut siis tehokkaampi lentoliikenteen päästöjen vähentäjä kuin mitä rohkeimmatkaan lentoveron esittäjät uskalsivat toivoa. Samalla tuli nähdyksi, millaisiin taloudellisiin vaikeuksiin paitsi lentoyhtiöt myös kokonaiset toimialat ajautuivat. Ei-toivottava laboratoriotesti lentoliikenteen merkityksestä on tullut nähdyksi.

Alueelliset lentoasemat

Raportissa luetellaan useita alueellisia lentoasemia, joille ennakoidaan huonoa tulevaisuutta. Useat niistä sattuvat sijaitsemaan alueilla, joiden vientiteollisuus tuottaa Suomelle vuosittain miljardien eurojen vientitulot. Lentäminen on teollisuudelle ja varsinkin niiden asiakkaille ratkaisevan tärkeä liikkumismuoto nopeusetunsa vuoksi. Myös kerrotaan ajatuksesta korvata liityntälentoja Tampereelta ja Turusta Helsinkiin busseilla, mikä on liikematkustuksessa epärealistinen vaihtoehto.

Keväällä 2022 Tampereelta on avattu useita suoria yhteyksiä Eurooppaan. Sisä-Suomen viidestä maakunnasta päästään moniin tärkeisiin Euroopan keskuksiin ja jatkolennoille huomattavasti lyhyemmillä liityntämatkoilla kuin aiemmin. Tälläkin on vaikutusta päästöihin ja liikenneturvallisuuteen. Myös Turusta on ollut jo vuosia useita suoria lentoyhteyksiä Eurooppaan. Raportin pessimistinen sävy alueellisten lentoasemien tulevaisuudesta on jälkijättöinen, varsinkin nyt, kun Suomessakin on meneillään mm. liikenne- ja viestintäministeriön sekä Työ- ja elinkeinoministeriön kannustamaa uuden ajan ilmaliikenteen kehitystyötä. Olisi suositeltavaa, että ennen alueellisten lentoasemien julistamista suljettaviksi, etsittäisiin laajalla sidosryhmätyöllä uusia toimintamalleja palvella ohuita matkustajavirtoja lentäen. Tästä hyötyisi yhteiskunta laajemminkin.

Maakohtaisuus

Lentämistä koskevat ratkaisut eivät koskaan saisi olla maakohtaisia, koska ne heijastuvat maiden väliseen kilpailuasetelmaan. Suomi on maantieteellisesti Euroopan pohjukassa meren takana, joten täältä jos mistä tulee olla nopea yhteys Eurooppaan. Suomen sisäiset lennot kuuluvat kokonaisuuteen. Suomen sisäinen lentäminen on alisuoriutuja, koska sisäiset lentomarkkinat ovat kehittymättömät. Tämä taas johtuu siitä, että Suomesta on haluttu kehittää Euroopan ja Aasian välinen kauttakulkumaa. Väite, että Suomen Eurooppa-yhteydet ovat sen varassa, ei pidä paikkaansa. Ylivoimaisesti suurin osa Suomen ulkomaan lentojen matkoista suuntautuu Eurooppaan ja vain murto-osa siitä on Suomen ja Aasian välillä. Venäjän ylilentokielto vei pohjan tähän astiselta – sinänsä hyvältä – Aasian strategialta.

Summa summarum

Polttoainevero globaalin lentoliikenteen instrumenttina käsittelisi lentoyhtiöitä ja maita tasapuolisesti ja kannustaisi lentoyhtiöitä, jos mahdollista, pyrkimään kohti yhä energiataloudellisempaa lentämistä. On myös huomioitava, että lentoliikenteessä on käytössä globaali markkinaehtoinen päästöjärjestelmä, CORSIA, jonka avulla pyritään kansainvälisen lentoliikenteen hiilineutraaliin kasvuun vuodesta 2020 alkaen. Lisäksi EU-tasolla lentoliikenne kuuluu toistaiseksi ainoana liikennemuotona päästökaupan piiriin ja on siten

osa päästökauppasektorin päästövähennystavoitetta. Lentoveron vaikutukset päästöihin ovat marginaalisen pienet, mutta niiden kohdistuminen väestöryhmiin hyvin erilaista. Veronpalautusjärjestelmien rakentaminen on kallista ja hankalaa, varsinkin kun otetaan huomioon lentoveron pienehkö tuotto. Kannattaako rakentaa melko lyhyttä siirtymäkautta varten monimutkaista systeemiä, josta monet maat ovat luopuneet ja joka on omiaan heikentämään ennestäänkin heikkoa lentämisen kulttuuria ja elinkeinoelämän kilpailukykyä Suomessa – merentakaisessa pitkien matkojen ja ohuiden matkustajavirtojen maassa?