

Asia: VN/26275/2020

## **VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖS LENTOLIIKENTEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ**

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

1. Keskeiset huomiot

Sitra kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston periaatepäätöksestä lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä.

Sitran lausunnon keskeiset huomiot on koottu alle:

- Lentoliikenteen pitkän aikavälin ilmastotavoitteet tulee asettaa niin, että ne ovat linjassa sen kanssa, että ilmaston lämpeneminen voidaan rajoittaa 1,5 asteeseen. Käytännössä tavoitteeksi on asetettava, että vuoteen 2050 mennessä kotimainen tai Suomesta lähtevä lentoliikenne ei enää lämmitä ilmastoa.
- Tavoitteissa ja toimenpiteissä tulee huomioida hiilidioksidin lisäksi myös muu ilmastoa lämmittävä vaikutus.
- Suomen tulee laajasti edistää myös EU-tason ohjauskeinojen käyttöönottoa, erityisesti riittävää hiilen hinnoittelua tukevia lentopolttoaineen verovapauden poistoa sekä päästökaupan laajentamista Euroopan talousalueen ja kolmansien maiden välisiin lentoihin.

2. Sitran lausunto

On tärkeää, että Suomella on vahva linja kotimaisen ja kansainvälisen lentoliikenteen ilmastoa lämmittävän vaikutuksen vähentämisen puolesta. Valtioneuvoston periaatepäätöksen esittämät

toimenpiteet ovat hyviä ja kannatettavia. Seuraavassa käydään läpi Sitran täydentävät huomiot esitykseen.

Sitra ei pidä esitettyjä pitkän aikavälin päästötavoitteita riittävinä. Kuten periaatepäätöksessä todetaan, hiilidioksidipäästöjen osuus lentoliikenteen ilmastoa lämmittävästä vaikutuksesta on nykyarvioiden mukaan vain noin puolet. Myös muu lämmittävä vaikutus tulisi huomioida tavoitteissa ja toimenpiteissä. Tavoitteita asetettaessa on selkeästi määritettävä osuus, joka on saavutettava oman toiminnan muutoksilla, ja miten jäljelle jäävä osuus voidaan kompensoida.

Sitra esittää, että Suomi asettaa tavoitteekseen, että

- 1) Kotimainen ja Suomesta lähtevä kansainvälinen lentoliikenne ei enää lämmitä ilmastoa vuoteen 2050 mennessä.
- 2) Fossiilisen lentopolttoaineen myynti Suomessa lopetetaan vuoteen 2050 mennessä.
- 3) Muu ilmastoa lämmittävä vaikutus, jota ei voida välttää, kompensoidaan todennettavilla, pysyvillä ja lisäisillä negatiivisilla päästöillä. Hiilidioksidipäästöjen lisäksi huomioidaan lentämisen muu ilmastoa lämmittävä vaikutus.

Suomen tulisi edistää vastaavan globaalin tavoitteen asettamista Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO). Pitkän tähtäimen tavoitteen lisäksi Suomen tulee edistää myös riittävien globaalien välitavoitteiden asettamista vuosille 2030 ja 2040.

Kuten periaatepäätöksessä todetaan, muihin ilmastoa lämmittäviin vaikutuksiin kuin hiilidioksidiin liittyy vielä epävarmuuksia. Suomen tulisi edistää tarkempia selvityksiä muista ilmastoa lämmittävistä vaikutuksista sekä keinoista vähentää niitä. Kun keinoja on tiedossa, tulisi Suomen huomioida ne omassa kansallisessa politiikassaan sekä edistää keinojen käyttöönottoon ohjaavaa kansainvälistä politiikkaa. Keinojen voidaan olettaa liittyvän esimerkiksi lentokoneiden käyttövoimiin, käytettyihin polttoaineisiin sekä lentoreitteihin ja -aikoihin. Polttoaineiden ja käyttövoimien suhteen tulee pitää tavoitteena, että politiikkaa ohjaa tulevaisuudessa kokonaisuudessaan ilmastoa lämmittävä vaikutus, ei vain elinkaarin kasvihuonekaasupäästö.

Suomen tulisi myös lyhyemmällä aikavälillä toimia ICAOn biopolttoaineiden kestävyyskriteerien kiristämisen puolesta. Tällä hetkellä biopolttoaineiden vaaditaan vähentävän elinkaarisia ilmastopäästöjä vain 10 prosenttia, eikä luonnon monimuotoisuuden suojelulle ole muita vaatimuksia kuin suoran maankäytön muutoksen kieltö\*.

Uudet lentoliikenteen lupaavat käyttövoimat sähkö ja vety näkyvät periaatepäätöksen toimenpiteissä heikosti. Hyödyntämismahdollisuuksien selvittämisen lisäksi Suomi voisi edistää EU-tason tutkimusrahoituksen suuntaamista uusiin käyttövoimiin.

Suomen tulisi globaalien päästöjä vähentävien ohjauskeinojen ohella edistää laajasti EU-tason ohjauskeinojen käyttöönottoa. Keinot eivät sulje toisiaan pois, ja toiset niistä on mahdollista ottaa käyttöön toisia nopeammin. Erityisen painokkaasti Suomen tulisi jakeluvaihteen lisäksi edistää hiilen riittävää hinnoittelua tukevia keinoja, eli lentopolttoaineen verovapaudesta luopumista sekä EU:n päästökaupan laajentamista alkuperäiseen laajuuteensa kattamaan myös Euroopan talousalueen ja kolmansien maiden väliset lennot.

Periaatepäätöksessä todetaan nyt, että lentoliikennetoimialan kansainvälisen päästösopimuksen (CORSIA) käynnistyminen vähentää tarvetta arvioida päästökaupan maantieteellisen soveltamisalan laajentamista. CORSIA kuitenkin vaatii kompensoimaan vain vuoden 2019 ylittävän päästötason, ja kompensoitoyksiköiden hinnat ovat toistaiseksi olleet hyvin alhaisia verrattuna EU:n päästökaupan hintoihin, joten CORSIAN vaikutus lentämisen päästöjen hintoihin ja siten niiden aitoon vähentämiseen on todennäköisesti hyvin pieni.

Kuten periaatepäätöksessäkin todetaan, koronapandemiasta huolimatta lentämisen ennustetaan kasvavan niin globaalisti kuin Suomessa ja Euroopassa selvästi kuluvanakin vuosikymmenenä – vaikka suomalaiset ovat jo maailman eniten matkustavien joukossa\*\*. Jotta lentämisen ilmastovaikutuksen kasvua voitaisiin hillitä erityisesti lyhyellä aikavälillä, on perusteltua pyrkiä hillitsemään yksikköpäästöjen lisäksi myös lentämisen kasvua. Suomen tulisi siis suhtautua avoimesti kansainvälisten lentojen arvonlisäverottomuudesta luopumiseen ja EU:n yhteisen lentoveron käyttöönottoon.

Kansallisesta lentoverosta periaatepäätös esittää selvitystä sen kustannustehokkuudesta päästövähennyskeinona. Lentoveroa voi kuitenkin pitää ensisijaisesti kannanottona lentomatkailun kohtuullistamisen puolesta, ja mahdollinen kustannustehottomuus päästövähennyskeinona voidaan nähdä myös fiskaalisena tehokkuutena. Lisäksi vero kohdistuisi luontaisesti pääosin suuri- ja keskituloisiin, sillä he matkustavat pienituloisia enemmän\*\*\*. Veron tuotolla voidaan esimerkiksi edistää päästövähennysratkaisujen kehittämistä ja käyttöönottoa.

Jotta lentämisen vähentäminen tai kasvun hillintä olisi mahdollista, lentämiselle täytyy olla vaihtoehtoja. Suomen tulisikin kehittää alueiden saavutettavuutta vaihtoehtoisilla liikenneyhteyksillä, erityisesti raiteilla. Lisäksi julkisen sektorin tulisi toimia kestävä matkustamisen edelläkävijänä. Esimerkiksi valtion matkustussäännön tulisi kannustaa matkustamisen korvaamiseen etäkokouksilla ja vähäpäästöisten kulkuvälineiden valintaan, jos se on mahdollista ja kokonaisuutena järkevää.

\*) ICAO: CORSIA sustainability criteria for CORSIA eligible fuels, <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/ICAO%20document%2005%20-%20Sustainability%20Criteria.pdf>

\*\*) Syke (2019): Lentomatkustuksen päästöt,  
[https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/292417/SYKEra\\_2\\_2019.pdf?sequence=6](https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/292417/SYKEra_2_2019.pdf?sequence=6)

\*\*\*) Tilastokeskuksen kotitalouksien kulutusmenot -tilaston  
([http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_\\_tul\\_\\_ktutk/statfin\\_ktutk\\_pxt\\_007.px/](http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__tul__ktutk/statfin_ktutk_pxt_007.px/))  
perusteella ylin tuloviidennes muodosti lähes puolet ulkomaanmatkojen matkalippujen euromääräisestä kulutuksesta. Alin tuloviidennes käytti ulkomaan matkalippuihin yli puolet pienemmän summan kuin keskimääräinen kotitalous ja alle viidenneksen verrattuna ylimpään tuloviidennekseen.

Pantsar Mari  
Sitra / Hiilineutraali kiertotalous

Landström Mariko  
Suomen itsenäisyyden juhlarahasto Sitra