

Plenum

Onsdag 12.10.2022 kl. 14.00—20.12

11. Flygskatt

Medborgarinitiativ MI 1/2020 rd

Utskottets betänkande FiUB 15/2022 rd

Enda behandlingen

Förste vice talman Antti Rinne: Ärende 11 på dagordningen presenteras för enda behandling. Till grund för behandlingen ligger finansutskottets betänkande FiUB 15/2022 rd. — Jag öppnar debatten. Presentationsanförande, ledamot Viitanen, varsågod.

Debatt

18.43 **Pia Viitanen sd** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Käyn läpi tässä valiokunnan mietintöä. Ensinnäkin haluan kiittää kovasti kansalaisaloitteen tekijöitä. Mielestäni on tärkeää, että tällainen aloite on tehty. Erittäin hyvä ja tärkeä keskustelunavaus, jotta muistaisimme myös näistä asioista keskustella, lentoliikenteen päästöistä. Tässä siis esitetään matkustajakohtaista lentoveroa säädettäväksi Suomeen. Taustallahan tässä on varmasti se, että kansainvälisesti katsoen ja yleisestikin ottaen lentoliikenteen verottaminen on aika vähäistä. Taustalla on myös se, että joissain valtioissahan on tällaisia maakohtaisia lentoveroja: Ruotsi, Norja, Iso-Britannia, Saksa, Ranska.

Valiokunta käy läpi tässä omassa tekstissään muun muassa hallitusohjelman asiaa koskevan kirjauksen, jonka mukaan Suomi tukee päästökaupan laajentamista kaikkiin lentoliikenteen ilmastoon vaikuttaviin päästöihin, eli päästökauppa on hallitusohjelmassa ja myös sitten kirjaus siitä, että vaihtoehtoisesti voidaan selvittää lentopolttoaineen veron tai lentomaksun käyttöön ottaminen EU:n laajuisesti tai globaalisti. Olemme sitten tietenkin liikkuneet hallitusohjelman tasolla johtopäätöksessä eli emme kannata tätä esitettyä lentoveroa Suomeen, mutta pidämme silti tätä kansalaisaloitetta ja sen merkitystä isona ja asiaa tärkeänä — hallitusohjelmaa tässä siteeraamme sen suhteen. Kerromme tässä myös, että täällä on ollut meneillään tammoinen valtioneuvoston selvityshanke, josta esiselvitys on saatu keväällä kuluvana vuonna.

Pidämme keskustelua tärkeänä ja niinpä olemme parissakin otteessa kuunnelleet asiantuntijoita: silloin kun aloite on tullut, ja sitten myöhemmin myös tämän esiselvityksen valmistuttua asiantuntijoilla oli mahdollisuus lausua siitä.

Asiantuntijakuulemisessa yleisesti ottaen osa piti ihan suoraan kannatettavana tällaista kansallista ratkaisua, osa taas totesi, että tehokkaampi, toimivampi olisi varmasti globaali malli tai EU:n laajuinen malli, mutta ylipäätään sielläkin kyllä nähtiin sinänsä tarpeellisuutta, että tehdään toimia päästövähennyksien eteen. Niissä puoltavissa lausunnoissa, mitä meille esitettiin lentoverosta, oli lentoliikenteen aliverotus, epäsuhta siitä, että vain pieni osa väestöstä lentää suuria määriä mutta tuottaa suurimman osan päästöistä, se, että

Punkt i protokollet PR 108/2022 rd

tietenkin verolla myös saataisiin verotuloja — sillä on vahva kannatus kansalaisten silmissä — sekä se, että tällä voisi vaikuttaa ihmisten asenteisiin, ja tietenkin se nopeus, eli toki kansallinen ratkaisu olisi nopeampi saavuttaa kuin sitten vaikkapa tällainen globaalimpi tai EU:n laajuinen. Sitten taas osa asiantuntijoista näki tarpeellisemmaksi, tärkeämmäksi sen, että toimisimme tässäkin asiassa nimenomaan päästöjen vähentämiseksi vähän laajemmalla pohjalla, eli nimenomaan tämä mainittu Euroopan unionin taso tai vielä paremmin globaali taso palvelisi tehokkuuden ja muidenkin näkökulmien kautta paremmin kuin tämä kansallinen vero. Näissä asiantuntijalausunnoissa korostettiin myös päästökaupan merkitystä, joka nähtiin tehokkaammaksi kuin tällainen lentoverotyypin kansallinen ratkaisu.

Tässä mietinnössä myös pohditaan niitä lausuntoja, joissa puhutaan tämän kansallisen lentoveron vaikutuksesta Suomen talouteen. Tietenkin me elämme varsin muuttuneessa toimintaympäristössä, ja nyt on hyvin haasteellinen aika ajatella näitä tämänkaltaisia ratkaisuja sellaisessa tilanteessa kuin olemme tai tämä ala on. Kaiken kaikkiaan on hyvin poikkeukselliset kriisiolosuhteet monessakin mielessä. Ensin oli pandemia, joka vaikutti kovasti, ja nyt on sitten tietenkin tämä ikävä sotatilanne, mikä vaikuttaa, ja siksi ehkä aika tälle aloitteelle sinänsä ei ole kaikista helpoin, jos näin voi sanoa.

Joissakin lausunnossa pohdittiin myös Suomen mahdollisuuksia tänä päivänäkin siihen, että meillä on kuitenkin paljon matkailua. Me olemme normaaliolosuhteissa tietynlainen solmukohta lentoliikenteelle, ja tietenkin tätä kautta lentoliikenteen vaikutukset talouteen ovat suuret. Tämänkaltaisia asioita näissä lausunnoissa pohdittiin.

Sen verran ehkä, kun puhuin äsken tästä ajankohdasta, muuttuneesta toimintaympäristöstä, todettakoon, että aikanaanhan tämä aloite jätettiin jo ennen näitä kriisejä, mutta sitten tulivat nämä valitettavat olosuhteet, että esimerkiksi eduskunnassa ei käsitelty muuta kuin suoraan pandemiaan liittyviä lakiesityksiä, ja se viivästytti käsittelyä. Pahoittelen sitä, että kaiken kaikkiaan käsittely on kestänyt kauan aikaa — olisi tietenkin mukavampi toimia joutuisammin. Sitten myös valiokuntana harkitsimme sitä, että kun tällainen esiselvitys ja sen valmistelu ja valmistuminenkin olisi tiedossa suhteellisen nopeasti, niin halusimme sitten myös odottaa sen valmistumista, ettemme ikään kun väliin tekisi tätä mietintöä.

Johtopäätöksenä, puhemies — yritän nopeasti tiivistää — on siis se, että esitämme aloitetta hylättäväksi. Se ei kuitenkaan merkitse sitä, ettemme pitäisi aihepiiriä tärkeänä. Me tässä viittaamme myös tähän esiselvitykseen, ja senkin mukaan lentoliikenteen ohjauskeinot olisivat tehokkaampia EU-tasolla ja etenkin vielä laajemmalla tasolla. Kaiken kaikkiaan viittaamme juuri tähän, että tässä pitäisi nyt katsoa toimintaympäristön muutoksia ja kansainvälistä kehitystä, ja kuten jo totesin aiemmin, myös hallitusohjelmaa olemme tässä siteeranneet. Eli tämänkaltaisen on johtopäätös.

Vielä kerran, puhemies, sanon kuitenkin kiitoksia aloitteesta. Tämä on hyvin arvokas keskustelun avaus ja myös tuo omaa lisäarvoa ja huomiota tärkeälle asialle.

Meidän valiokunnan mietintömme on tässä yksimielinen.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia esittelystä. — Edustaja Aittakumpu, olkaa hyvä.

Punkt i protokollet PR 108/2022 rd

18.51 Pekka Aittakumpu kesk: Kiitos, arvoisa puhemies! Kiitos minunkin osaltani kansalaisaloitteelle siitä, että on herätetty tätä keskustelua, ja valiokunnalle yksimielisestä hyvästä mietinnöstä.

Tässä kansalaisaloitteessahan tosiaan esitetään, että eduskunta ryhtyisi lainvalmistelutoimenpiteisiin matkustajakohtaisen lentoveron säätämiseksi Suomessa. Keskustan kanta tähän asiaan on ollut jo pitkään selvä. Muun muassa 2019 liikennelinjauksessamme otimme kielteisen kannan kansalliseen lentoveroon, koska tällainen uusi veromuoto aiheuttaisi haittaa kotimaan matkailulle, lentokentille ja alueiden tasa-arvolle, ja nyt valiokunta tosiaan esittää, että tämä kansalaisaloite hylätään, mikä onkin aivan perusteltu kanta.

Valiokunta perusteluissaan tuo esille, että esiselvityksen mukaan Suomen kansantuote pienenisi vaihtoehdosta riippuen 0,02—0,05 prosenttia, mikäli tällainen kansallinen lentovero otettaisiin käyttöön, ja että suurimmat vaikutukset syntyisivät kotitalouksien kysynnän laskusta tai vientikysynnän laskusta, riippuen siitä, miten verokertymä hyödynnettäisiin.

On selvää se, että me täällä Suomessa emme voi yksin maailman ilmastoa niin sanotusti pelastaa, vaan on paljon tärkeämpää ja kannatettavampaa, että esimerkiksi vähintään EU-tasolla tai sitten globaalisti, jos pystytään, tällaisia lentämiseen liittyviä verokäytäntöjä otettaisiin käyttöön. Ei tällaista kansallista lentoveroa missään tapauksessa kannata ottaa käyttöön, ja siksi tämä valiokunnan mietintö onkin hyvin kannatettava.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Mäkelä, olkaa hyvä.

18.53 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Valiokunnan ehdotus tämän lentoveroaloitteen hylkäämisestä on kannatettava. Mielestäni Suomen ei pidä missään tapauksessa valmistella yksipuolisia keinoja lentoliikenteen rajoittamiseksi meillä — ei olisi pitänyt edes ennen tätä kriisiä eikä varsinkaan tämän kriisin myötä.

Niille, jotka luulevat, että suomalaisten lentämistä rajoittamalla pystyy jollain tavalla pelastamaan maailman, suosittelen sellaisella sivustolla netissä käymistä kuin Flightradar. Sieltä kun katsoo, niin Euroopan taivaalla on pari aukkoa. Yksi niistä aukoista on Ukrainassa. Ymmärrettävistä syistä siellä ei lennä siviililentokoneita. Toinen niistä aukoista on käytännössä Suomen päällä, eli ei Suomessa juurikaan koneita lennä, mitä me voisimme rajoittaa ja verottaa.

Muutama vuosi sitten tuli uutinen, jonka mukaan Intiaan ollaan hankkimassa 2 000:tä konetta pelkästään sisäisiin lentoihin. Tarkistin tuossa muutama päivä sitten, että Finnairin koko laivasto on kooltaan 80 konetta, eli siinä olisi Suomen painoarvo näissä lentoliikenteen ilmastoasioissa.

Toinen asia, mikä tähän liittyy, on se, että Suomessa on jo tehty merkittäviä investointeja Helsinki-Vantaan lentoasemalle sillä ajatuksella, että kun lennetään Siperian yli Aasiaan, Finnair saa kilpailuetua ja Helsinki toimii merkittävänä risteysasemana ja välilaskupisteenä näille Aasian-lennoille, ja nyt se sitten ei enää toimikaan, eikä kukaan tiedä, milloin se lähtee toimimaan, jos ylipäänsä lähtee. Eli se kilpailuetu on menetetty. Kaikki voitava on tehtävä sen eteen, että nämä Helsinki-Vantaan investoinnit eivät valu hukkaan vaan jostain saadaan matkustajia sille kentälle, ja vihoviimeisin viesti olisi mikään yksipuolinen lentoveron säätäminen.

Punkt i protokollet PR 108/2022 rd

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Marttinen poissa. — Edustaja Holopainen, Mari, olkaa hyvä.

18.55 Mari Holopainen vihr: Arvoisa puhemies! Lämmin kiitos kansalaisaloitteen tekijöille ja allekirjoittaneille.

Lentovero olisi tehokas keino hillitä ilmastonmuutosta. Lentämisen päästöt ovat merkittäviä ja keskittyvät myös hyvin rajatusti globaalisti. Suomessa lennetään paljon, suomalaiset lentävät kansainvälisesti vertaillen paljon, ja on kannatettavaa ohjata verotusta siten, että ympäristölle haitallista toimintaa verotetaan enemmän ja esimerkiksi tuloverotusta, työn tekemistä, verotetaan keveämmin. Tämä on aivan oikea suunta, ja uskon siihen, että tähän suuntaan me olemme menossa. Olisi totta kai kannattavampaa ottaa lentovero mahdollisimman laajasti käyttöön, vähintään EU-tasolla, tuoda tällainen uusi verotusmalli, joka todella sitten kannustaisi paremmin EU-maissa liikkumaan esimerkiksi junalla ja muilla kestäväillä tavoilla. Junalla liikkuminenhan on varsin helppoa ja nopeaa, monessa Euroopan maassa etenkin, ja näitä lyhyitä lentoja voitaisiin vielä enemmän, helposti korvata esimerkiksi juuri junayhteyksillä, ja tähän suuntaan toki ollaan menossa: ollaan kehittämässä sitä EU:n laajuisia rataverkostoa ja yhteyksiä tehdään helpommaksi, investoidaan yöjunalla matkustamiseen ja niin edespäin.

On tärkeätä, että Suomikaan ei jää tässä bussinperäksi. Meillä on toki sitten mahdollisuus tulevaisuudessa Baltian maiden kautta liikkua helpommin. Se, kuinka vähän on kestävää lentää, on kyllä iso muutos tähän meidän nykykulutuksen tapaan, mutta meidän on muutettava kulutustamme. Jos vertaillaan vaikkapa muutama vuosikymmen taaksepäin, niin lennettiin huomattavasti vähemmän, ja silloinkin elämänlaatu siltä osin varmasti oli oikein mainiota ja ehkä sitten pystyttiin valikoiden miettimään enemmän, milloin todella on tarpeellista lentää. Hyvin usein näitä yhteyksiä voidaan tosiaankin korvata, ja kaikkea matkustamista ei tietenkään tarvitse lopettaa. Tarvitaan oikeat kannustimet siihen suuntaan, että kannustetaan ilmastolle kestävämpään liikkumiseen ja verotetaan enemmän liikkumista, joka sitten aiheuttaa päästöjä rajummin. Tähän suuntaan on mentävä, [Puhemies koputtaa] ja varmasti askel kerrallaan tullaan menemään, vaikka tässä valitettavasti [Puhemies: Kiitoksia!] ei siihen suuntaan vielä päästä.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Edustaja Lehto, olkaa hyvä.

18.58 Rami Lehto ps: Arvoisa puhemies! Kansalaisaloitteen tekijät ovat löytäneet vielä jotain, mitä ei veroteta tarpeeksi, ja nyt sitä pitäisi sitten alkaa verottamaan entistä enemmän. Suomessahan ei saa olla mitään, mitä ei veroteta niin paljon, että ihmiset ovat kipeitä sen jälkeen. Kun edustaja Mäkelä puhui tästä Flightradarista, niin sieltähän näkee, katsokaa nyt jokainen, että Suomen päällä on lentokoneita jonkun yhden kämmenen sormien verran, ja sitten kun katsoo koko maailmaa, niin se on aivan sumeana niitä. Tässä taas yritetään saada Suomi kokoaan suuremmaksi ja pelastamaan koko maapallon ilmastonmuutos näiden muutaman lentokoneen verotuksella.

Se, onko lentäminen aina järkevää, tarvitseeko sitä tehdä yleensä, on sitten jokaisen oma asia, ja se, haluaako lentää, ja jokainen saa sen oman päätöksensä tehdä. Itsekään en lennä paljon, en turhia lentoja ollenkaan, mutta en halua silti, että sitä verotetaan paljon. Tämähän tarkoittaa sitten sitä, jos aletaan kotimaisiakin lentoja verottaa enemmän, että kuinka moni enää lähtee sitten hiihtokeskuksiin pohjoiseen lentäen. Se tulee toista kautta sitten:

Punkt i protokollet PR 108/2022 rd

sieltä loppuvat työpaikat, ja sinne ei kukaan lähde hiihtämään, ja matkailu kärsii siitä, kun hinnat nousevat. [Tuomas Kettunen: Aivan!] Sitten suomalainen lähtee pääkaupunkiseudulta äkkiä lautalla Viroon, ja sitten katsotaan, mihinpäin sieltä sitten lentokoneella halvemmalla, kun ei veroteta. Onko sekään sitten taas järkevää, että tätä kautta haetaan, että ajetaan ensin laivalla ja sitten lennetään? Päästöt lisääntyvät vain sen takia, että täällä halutaan verottaa aina jotain enemmän.

Tätä olen kyllä sitten ihmetellyt, kun tässä katsotaan, että Suomen sisäisessä lentoliikenteessä polttoaineet ovat verottomia lukuun ottamatta huvi-ilmailussa käytettäviä polttoaineita. Kyllä minä näen, että jos lähtee Lappiin, niin se on vähän niin kuin huvimatkalta menisi, että miksi tässä yksityisessä huvilennossa sitten pitää verottaa sitä. Se on muutenkin aika kallis harrastus, eikä sitä paljon harrasteta, ja kyllä pitäisi sielläkin saada käyttää sitten verovapaata polttoainetta. Se on meille monelle kanssa tärkeä harrastus, että pystyy lentämään. Sitäkin harrastusta kannattaa vaalia.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Kankaanniemi, olkaa hyvä.

19.00 Toimi Kankaanniemi ps: Arvoisa herra puhemies! Jos puhemies sallii, niin muis-telen jälleen vähän menneitä.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Jos asiaan liittyy, niin hyvä vaan.

Kiitos! — Tasan 30 vuotta sitten, kun Suomi oli syvässä lamassa ja etsittiin säästöjä ja lisää tuloja, nousi esille myös valtioneuvostossa lentoveron mahdollisuus. Muistan hyvin elävästi, kun silloinen liikenneministeri Ole Norrback tyrmäsi ajatuksen ja aikeetkin jo ja totesi, että tällaisia pisteveroja ei pidä luoda, niillä ei valtiontaloutta korjata ja toisaalta niillä ei saada mitään positiivista aikaan. Voin sanoa, että siihen se kaavailu silloin sammui.

Nyt on syytä kiittää kansalaisaloitteen tekijöitä, että ovat nyt 30 vuoden jälkeen nostaneet tämän asian esille ja pohdintaan, ja samalla kiittää myös valtiovarainvaliokuntaa, joka verojaoston ja valiokunnan pohdinnoissa on käynyt läpi hyvin tarkkaan tämän aloitteen, niin kuin kansalaisaloitteet pitää käydä, etsineet plussat ja miinukset ja vielä näiden lisäksi vaihtoehtoja etsineet tälle, miten asiassa voitaisiin edetä. Voi sanoa, että pääviesti on, että yksistään Suomen osalta ei lentoveroon ole syytä mennä. Haitat ja menetykset ovat helposti suuremmat kuin hyödyt. Siksi valiokunnan yksimielinen mietintö on ihan sellainen, mitä on helppo kannattaa.

Arvoisa puhemies! Edustaja Mari Holopaisen äskeinen puheenvuoro vähän aiheutti pohdintaa, kun sanoitte, että lentoliikenteelle on vaihtoehto. En nyt kyllä ihan helposti näe, että suomalaisella liikemiehellä, ministerillä tai muilla olisi vaihtoehtoa mennä Eurooppaan tai kauemmas, varsinkaan mantereitten taakse, eikä välttämättä Helsinki—Oulu-välille tai Rovaniemi—Helsinki-välille kovin helposti ole sellaista toimivaa vaihtoehtoa, joka korvaisi lentämisen. Suomi on saaren tyyppinen maa, ja toisaalta näin laajassa maassa, jonka haluamme pitää asumiskelpoisena koko maan, kyllä lentäminen kuuluu siihenkin, eikä sitä ehkä ole syytä silloin myöskään lisäverotuksilla tuhota.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Kettunen, olkaa hyvä.

Punkt i protokollet PR 108/2022 rd

19.03 Tuomas Kettunen kesk: Kunnioitettu herra puhemies! Edustaja Kankaanniemen tavoin haluan kiittää kansalaisaloitteen tekijöitä ja allekirjoittajia, että tämä keskustelu on tullut tähän saliin, ja se on antanut itsellekin oivaltamisen tunteita näin kainuulaisena kansanedustajana.

Tämän kansalaisaloitteen yhtenä ajatuksena on, että tämmöisen matkustajakohahtaisen lentoveron tulisi määräytyä siten, että sillä saavutetaan mahdollisimman tehokas ympäristöpoliittinen ohjausvaikutus. Itse olen oman hiilijalanjälkeni kompensoinut niin, että en ole ikinä lentänyt mihinkään Etelä-Euroopan tai etelän kohteeseen, niin sanottuihin aurinkomatkakohteisiin, vaan olen ajanut polkupyörällä aina kesäisin Kainuussa sinne lähimmälle rannalle ja käynyt uimassa ja ostanut lähiyrittäjien palveluita, ravitsemusliikkeitten palveluita, ja myös pitänyt sitä kautta huolen, että elinkeinotoiminnan harjoittaminen jatkuu myös siellä meillä Kainuussa, ja tätä kautta olen tehnyt myös, puhemies, mielestäni erittäin ison ilmastoteon.

Puhemies! Olen siitä tyytyväinen, että maan hallitus on pitänyt huolen, että maakuntiin tulee tämä kolmen tunnin saavutettavuus. Maan hallitus on pitänyt huolen siitä, että on subventoitu maakuntalentoja, nimittäin meille Kainuuseen ei valitettavasti yöjunaa ole tullut moneen vuoteen. Ehkä olisi jopa kokeiluluontoinen asia jossain vaiheessa, että myös yöjunalla me kainuulaiset pääsisimme tänne pääkaupunkiseudulle.

Olen myös, puhemies, todella harmissani siitä, että kaikista paras ilmastopoliittinen toimi tässä lentoliikenteessä olisi se, että pienet sähkölentokoneet lentäisivät tulevaisuudessa meidän tasavallassa niin, että täältä pääkaupunkiseudulta päästäisiin tuonne maakuntakentille sähkölentokoneilla, mutta valitettavasti pääkaupunkiseudun, Helsingin päätöksenteolla viimeisin tukikohta, Malmin lentokenttä, laitettiin vasaran alle. En ole vielä tarkistanut, ketkä tämän päätöksenteon takana ovat olleet, mutta tämä tärkeä, koko maan saavutettavuuden kannalta tärkeä Malmin lentokenttä laitettiin vasaran alle ihan vain sen takia, että sinne saadaan rakennettua uusia kerrostaloja. Samassa yhteydessä tehtiin myös ilmaston ja ympäristön kannalta todella peruuttamaton päätös, nimittäin Malmin lentokenttä oli myös hyvin tärkeä niittyalue, missä eleli todella harvinaisia perhoslajeja, ja nyt tämä kaikki [Puhemies koputtaa] on tuhottu Helsingin kaupungin päätöksenteolla. Olen surullinen.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Autto, olkaa hyvä.

19.06 Heikki Autto kok: Arvoisa herra puhemies! Täällä käydään erittäin tärkeää keskustelua. Suomi on pitkä ja hieno maa, ja meille on hyvin tunnusomaista se, että toisaalta logistiikkamme järjestämiseen liittyy aivan erilaisia haasteita kuin vaikkapa Keski-Euroopan maissa. Näin laajalla maantieteellisellä alueella on välttämätöntä järkevän asiointiliikenteen mutta myös esimerkiksi liikematkustamisen ja ylipäätään matkustamisen järjestämiseksi se, että lentoliikenne on toimivaa.

No, sitten tämän ”Suomi on pitkä ja hieno maa” toinen puoli eli se, että Suomi on todella upea maa, ja uskon vahvasti siihen, että matkailuelinkeinolla on Suomelle paljon annettavaa. Matkailu on monella tapaa hyvin kestävä toimiala. Jos ajatellaan sitä, että pystymme tarjoamaan aineettomia hyödykkeitä esimerkiksi eurooppalaisille vieraillemme sen sijaan, että he suuntaisivat saman ostovoiman erilaisten tuotteiden kuluttamiseen, niin uskon, että tämä on pitkässä juoksussa kyllä ekoteko.

Toki ymmärrämme varmasti kaikki sen, että lentoliikenteeseen, kuten ylipäätään liikenteeseen, on liittynyt aiemmin merkittäviä hiilidioksidipäästöjä, ja varmasti lentoliikentees-

Punkt i protokollet PR 108/2022 rd

sä nimenomaan varsinkin pitkien lentojen osalta tulevaisuudessakin tulee käyttää polttoaineita, jotka synnyttävät hiilidioksidipäästöjä. Mutta olennaista on se, mistä lähteistä sitten tämä polttoaineiden raaka-aine saadaan, eli tulevaisuudessa pitää panostaa siihen, että lentoliikenteellä on käytettävissään fossiilittomia polttoaineita, ovatpa ne sitten niin sanottuja uusiutuvista raaka-aineista tulevia polttoaineita tai sitten näitä niin sanottuja synteettisiä eli sähköpolttoaineita.

Mutta joka tapauksessa, jotta lentoliikenne voi kehittyä tähän suuntaan, sen tulee olla myöskin toiminnanharjoittajien näkökulmasta tässä ajassa kannattavaa, ja siinä mielessä en ymmärrä ollenkaan tätä kansalaisaloitteen tarkoitusta siitä, että lentoliikennettä pyritäisiin voimakkaasti verotuksen kautta rajaamaan. Se olisi siis Suomessa kahta kautta erittäin turmiollista:

Se heikentäisi logistiikkaamme, joka on nyt jo erittäin vaikeassa tilanteessa. Suomen lentoliikenne on siis erittäin vaikeassa tilanteessa, ja pääosassa maata asialliset lentoyhteydet eivät ole vieläkaan palanneet pandemiaa edeltäneelle tasolle.

Ja toisaalta, arvoisa puhemies, tämä lentoliikenteen voimakas rajoittaminen sillä tavalla, jota kansalaisaloitteessa esitetään, kyllä käytännössä söisi eväät matkailuelinkeinon kehittymiseltä Suomessa tulevaisuudessa. Suomi on todella upea maa, ja uskon, että meillä on monilla alueilla, monilla muillakin alueilla kuin Lapissa, mahdollisuus kehittää matkailusta huikean hieno tuote, joka työllistää ja tuo hyvinvointia kestäväällä tavalla.

Arvoisa puhemies! Haluan sanoa myös Lapin matkailun osalta sen, että niin valtavasti kuin pohjoisessa on viime vuosina ja vuosikymmeninä investoitu siihen, että meillä on yksi maailman hienoimmista matkailualueista, meillä on upeita matkailutuotteita, joita innovatiiviset yrittäjät ovat luoneet, niin lentoliikenteen, lentoyhteyksien puute esimerkiksi kesäaikana estää käytännössä kaiken tämän infrastruktuurin täysimääräisen hyödyntämisen. Jos ajatellaan vaikkapa keskiyön aurinkoa ilmiönä — ilmiö, jota ei pääse aistimaan oikeastaan missään muualla maailmassa kuin Suomen Lapissa; on vaikea kuvitella, että vaikkapa Venäjän pohjoisosissa tällaista matkailua voisi syntyä — niin meillä tulppana tälle huikealle matkailumahdollisuudelle ovat puutteelliset lentoyhteydet. Toki Lappiin lennetään, mutta siis vuoro- ja konekapasiteetti on aivan lapsenkengissä suhteessa siihen, mikä vaikkapa tämä matkailupotentiaali olisi.

Tässä mielessä on erittäin tärkeää, että valtiovarainvaliokunta esittää tämän aloitteen hylkäämistä, jotta tulevaisuudessa vaikkapa kansallisella lentoyhtiöllämme Finnairilla, joka nyt hakee uutta strategiaa, olisi oikeasti mahdollisuus toimintaansa kehittää sillä tavoin ympärivuotiseksi, että oman maamme mahdollisuudet tarjota matkailulle kasvua tulisivat myös täysimääräisesti hyödynnetyiksi.

Arvoisa puhemies! Vielä haluan todeta siitä, että on todella hienoa ja tärkeää, että Finnair nyt muutti strategiaansa kotimaan liikenteen suuntaan. Lentoyhteydet tulevat palaamaan Kemi-Tornioon, Kokkola-Pietarsaareen, Kajaaniin, Jyväskylään ja Joensuuhun. Nämä ovat kaikki paitsi erittäin tärkeitä suomalaisia maakuntakeskuksia myös tärkeitä maamme akateemisen elämän, monipuolisen koulutuksen ja varmasti ennen kaikkea vienniteollisuuden kannalta. Kaikki nämä toiminnot, kuten myös sitten paikallisten ihmisten liikkumismahdollisuudet vaikkapa pääkaupunkiseudulle, vaativat sen, että asialliset lentoyhteydet ovat olemassa. Tässä mielessä on tärkeää, että valtiovarainvaliokunta esittää nyt tämän kansalaisaloitteen hylkäämistä, jolloin on taloudellisesti pohjaa olemassa lentoyhtiöille kehittää toimintaansa. Mutta tässä yhteydessä haluan myös esittää vetoomuksen omistajaohjauksen suuntaan, että käydään vuorovaikutuksessa myös kansallisen lentoyh-

Punkt i protokollet PR 108/2022 rd

tiön kanssa läpi sitä, että lentoliikenne osana koko maan joukkoliikennettä ja koko maan logistiikkaa kehittyy vahvasti siihen suuntaan, että nämä yhteydet ovat tulevaisuudessa kunnossa ja kaikki elinkeinot — vientiteollisuus mutta varmasti ennen kaikkea matkailu, joka voi tuoda paljon hyvinvointia joka puolelle Suomea — pääsevät kehittymään tulevaisuudessa hyvään suuntaan. — Kiitos, puhemies. [Tuomas Kettunen: Hyvä puheenvuoro!]

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Holopainen, Mari, olkaa hyvä.

19.13 Mari Holopainen vihr: Arvoisa puhemies! Täällä salissa epäiltiin puheenvuoroni jälkeen, että liikemiehellä tuskin on mahdollisuuksia liikkua muuten kuin lentokoneella. Liikemiehellä tai -naisella on onneksi usein muita vaihtoehtoja. Itse asiassa meillä, ihmisillä, ei kauheasti ole vaihtoehtoja. Jos päästöjä ei saada vähenemään, niin on suuri riski sille, että elinolosuhteet tällä planeetalla eivät ole kestäviä tulevaisuudessa.

Lentämiselle on usein vaihtoehtoja. Ei ole kiistäminen, etteivätkö monet näistä yhteyksistä, joita esimerkiksi kaukokohteisiin on, olisi vaikea korvata, mutta monet lähikohteista, esimerkiksi maan sisäinen lentäminen, ovat kyllä kohtuullisen helppoja suurimmassa osassa tapauksia korvata esimerkiksi toimivilla junayhteyksillä. Täällä puhuttiin yöjunasta Kainuuseen — tämä on yksi esimerkki siitä, miten voidaan kehittää kotimaan sisäisiä junayhteyksiä kestäväällä tavalla. Suomessa pääsee kyllä onneksi liikkumaan useimpiin kohteisiin, useimpiin paikkoihin, myös joukkoliikenteellä, ja tässä on erittäin paljon mahdollisuuksia kehittää vielä yhteyksiä, myös sitä kautta kotimaan matkailua lisätä. On usein mahdollista valita esimerkiksi se Kainuu lähilomakohteeksi eikä lentää sillä kertaa Kreikkaan tai Espanjaan. Ja voi olla, että siellä Kainuussa tai Lapissa, jonne pääsee yöjunallakin kohtuullisesti, voi olla ihan yhtä hyvä loma kuin siellä Kreikassa, ja päästöjen osalta vaikutus on ihmisen hiilijalanjälkeen aivan todella merkittävä.

Sen lisäksi päästöjä voi nykyään kompensoida. Tämä on osa ratkaisua, vaikka ei tietenkään ratkaise sitä tarvetta, että pitää vähentää lentämistä. Myös polttoaineita kehitetään kestävämpään suuntaan. Ja jos sitten tätä verotusta saadaan käyttöön, niin pystytään kestäväällä tavalla ohjaamaan kulutuskäyttäytymistä, se on myös täysin välttämätöntä.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Meillä on Lentovero-kansalaisaloite käsitteilyssä. Pyydän, että keskitytään siihen asiaan. [Tuomas Kettunen: Kainuuseenkin lennetään!] — Edustaja Mäkelä, olkaa hyvä.

19.15 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Kyllä lentovero sinänsä liittyy siihen, mitkä ovat lentämisen edellytykset Suomessa ylipäänsä ja mihin sitä lentämistä tarvitaan.

Tähän keskusteluun, että junavuoroilla korvattaisiin maan sisäistä liikennettä lentojen suhteen: Onhan se mahdollista. Suomi on sen verran pieni maa, että jos juna pääsisi ajamaan kahtasataa, niin kyllähän sillä junalla aika nopeasti pääsisi paikasta toiseen, mutta koska se, että juna pääsisi ajamaan sitä kahtasataa, vaatisi miljardiluokan investointeja niihin ratoihin, niin se, että korvattaisiin näitä siirtolentoyhteyksiä Helsinki-Vantaan kentälle junayhteyksillä, monistakaan paikoista ei ole realismia. Ehkä joku Jyväskylä saattaisi olla mahdollinen järjestelmällä ratainvestoinneilla, mutta monessa muussa ei tule enää käytännössä onnistumaan, että korvattaisiin ne lennot. Se ei ole tarkoituksenmukaista eikä kustannustehokasta.

Punkt i protokollet PR 108/2022 rd

Sitä vastoin Euroopassa kyllä voitaisiin näitä tavoitteita edistää hyvinkin paljon, että niitä lentokoneita, mitkä nyt täyttävät sen Flightradarin kuvan, saataisiin pois sieltä taivaalta ja EU ohjaisi Euroopan maiden sisäistä liikennettä junan päälle. Se sopii kyllä minulle.

Tässä keskustelussa ei vielä ole mainittu sitä mainitsemisen arvoista asiaa, että on ihan puhtaasti huoltovarmuustekijä, että Suomessa on toimivia lentoyhteyksiä ja että Suomesta pystyy lentämään pois. Me olemme käytännössä saarella. Täältä ei pääse pois Eurooppaan, maailmalle millään muulla kuin lentokoneella. Se on turvattava.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Kankaanniemi, olkaa hyvä.

19.17 Toimi Kankaanniemi ps: Arvoisa puhemies! Tietysti tämän lentoveron osalta olisi aika tärkeää pohtia, minkä kokoinen lentovero perittäisiin, ja sillä sitten on tietysti vaikutusta siihen, että jos se on pieni, niin se ei ehkä paljon vaikuta lentämisen määrään eikä muuhun, mutta sillä ei myöskään sitten kerätä mitään suuria tuloja, jolloin sellaisen pienen veron kerääminen ei ole kovin järkevää ihan noin hallinnollisestikaan.

Mutta sitten, mitä tulee näihin vaihtoehtoihin, jos puhemies nyt kuitenkin sallii, niin itse lensin 24 vuotta viikoittain ja usein viikollakin Jyväskylä—Helsinki-väliä, ja matkaan meni vajaa puolitoista tuntia, ehkä 1 tunti 20 minuuttia koko matkaan, ja nyt kun lentovuoroja ei ole, tai jos niitä onkin, niin aikataulut eivät ollenkaan sovi ja matkaan menee 7,5—8 tuntia viikossa, kun edestakaisin tämän kulkee, ja jos viikolla käy, niin toinen mokoma, eli yksi työpäivä menee junassa istumiseen.

Kyllä se varmaan niin on, niin kuin edustaja Mäkelä totesi, että kyllä menee vuosia ja ehkä vuosikymmeniä ennen kuin saamme niitä luotijunia, jotka korvaavat lentämisen Suomessa ja jotka sitten menisivät esimerkiksi Helsinki—Jyväskylä-välin kahdessa tunnissa, mikä olisi kohtuullinen aika vielä, mutta kolme ja puoli tuntia, jos juna pysyy aikataulussa, on kyllä varsin pitkä aika. Ja sitten jos puhutaan Oulusta ja lennoista Ouluun, Rovaniemelle ja niin edelleen, niin se on vielä kohtuuttomampi. Ja ulkomaille — ei Suomesta kyllä veneellä voi lähteä Saksaan eikä edes laivalla. Kyllä se on lentäen pakko tehdä, ja silloin tietysti sitä matkantekoa ei kannata vaikeuttaa, mutta tietysti pieni lentovero voisi olla sellainen, mikä siinä ei tuntuisi, mutta ei sillä sitten mitään ilmastohyötyjäkään saataisi. Sen täytyy olla niin iso, että se todella tehoaisi ja vaikuttaisi.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Edustaja Holopainen, Mari, olkaa hyvä.

19.19 Mari Holopainen vihr: Arvoisa puhemies! Näihin lentämisen lainalaisuuksiin, joihin tässä viitattiin, on kyllä pakko tuoda näkökulma. Mitä tulee siihen, että esimerkiksi Jyväskylään ei pääsisi junalla tai se aika olisi kohtuuttoman pitkä, niin kyllä se harvoin on ihmisille näin. Junassa voi tehdä töitä, ja esimerkiksi itse usein junamatkan päätteeksi ajattelen — kun näitä töitä täällä eduskunnassakin kyllä riittää — että olisipa matka kestänyt vähän kauemmin, niin olisi ehtinyt vielä enemmän ehkä tehdä töitä tai sellaisia asioita, jotka ovat kesken, esimerkiksi lukea kirjaa. En näe näin synkkänä kyllä tätä junamatkailua Suomen sisäisesti. [Toimi Kankaanniemi: Eikö kotona voi lukea?]

Riksdagen avslutade debatten.

Punkt i protokollet PR 108/2022 rd

Riksdagen instämde i utskottets förslag att förslaget i medborgarinitiativ MI 1/2020 rd forkastas. Ärendet slutbehandlat.