# Täysistunto

# Torstai 5.3.2020 klo 16.00—20.25

**4. Lentovero**

Kansalaisaloite KAA 1/2020 vp

*Lähetekeskustelu*

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 4. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään valtiovarainvaliokuntaan.

Lähetekeskusteluun varataan enintään puolitoista tuntia. Asian käsittelyssä noudatetaan aikataulutettujen asioiden osalta sovittuja menettelytapoja. — Ennen kuin edustaja Kivelä aloittaa, saanko pyytää, että sali rauhoittuu keskustelua varten ja salista poistuvat muut keskustelut ulkopuolelle.

*Keskustelu*

17.01 **Mai Kivelä vas:** Arvoisa puhemies! Tällä hetkellä tilanne on se, että lentoliikennettä tuetaan massiivisin verohelpotuksin. Samaan aikaan lentoliikenteen päästöt ovat yksi nopeimmin kasvavista kasvihuonekaasujen lähteistä. No, kuulostaako tämä järkevältä tai millään tavalla kohtuulliselta kiihtyvän ilmastokriisin aikana? Ei kuulosta. Nykytilanne on mielestäni suorastaan paradoksaalinen ja täysin kestämätön.

Suomessa tähän halutaan nyt muutosta. On meidän päättäjien mahdollisuus ja myös vastuu korjata tilanne. Kansalaisaloitteen esittämä kansallinen matkustajakohtainen lentovero olisi yksi väline tässä työssä. Olen tyytyväinen, että me olemme eduskuntaan saaneet tämän kansalaisaloitteen, ja haluan kiittää sen laatijoita ja kaikkia sen allekirjoittajia.

Ihmisen toiminnan aiheuttamista suorista hiilidioksidipäästöistä lentoliikenteen osuus on noin 2—3 prosenttia, ja yhteisvaikutuksiltaan, kun huomioidaan myös muut tekijät kuin hiilidioksidi, lentoliikenteen päästöjen osuus ilmakehän lämmittämisessä on noin 4 prosenttia. No meillä Suomessa on maailman kunnianhimoisin ilmastotavoite, ja me haluamme profiloitua kansainvälisesti ilmastojohtajina. Tämän täytyy näkyä myös konkreettisesti kaikilla toimilla, myös lentämisessä. Väkilukuun suhteutettuna suomalaiset lentävät toiseksi eniten koko maailmassa. Esimerkiksi vuonna 2017 suomalaiset tekivät 5,4 miljoonaa lentomatkaa ulkomaille. Näistä ylivoimaisesti suurin osa, 72 prosenttia, oli vapaa-ajan matkoja. Paluulentoineen suomalaisten ulkomaan lentomatkat tuottivat vuonna 2016 päästöjä noin 4 miljoonaa hiilidioksiditonnia. Tämä vastaa noin yhtä kolmasosaa kotimaan liikenteen päästöistä.

Kuten kaikissa ilmastotoimissa, myös lentoveron kohdalla on tärkeää, että ilmastokriisiä ratkotaan oikeudenmukaisella tavalla. Lentovero ei saa lisätä ihmisten eriarvoisuutta, vaan kustannuksia on ohjattava erityisesti suurituloisille paljon lentäville. Ja kun puhutaan

sosiaalisesta oikeudenmukaisuudesta, niin on myös hyvä muistaa, että noin 80 prosenttia maailman väestöstä ei ole koskaan lentänyt ensimmäistäkään lentomatkaansa.

Tärkeää on myös se, että nämä verotuotot voitaisiin suunnata tukemaan tehokkaasti ilmastokriisin torjuntaa. Suomen ympäristökeskuksen selvityksen mukaan lentoalan tekninen kehitys ja nykyiset kompensaatiomekanismit eivät ole riittäviä keinoja päästöjen vähentämiseksi. Lentovero on tarpeellinen lisä keinovalikoimaan, mutta sekään ei tietenkään lentoliikenteen negatiivisia ilmastovaikutuksia ratkaise.

Tällä hetkellä verotus suosii selkeästi lentoliikennettä. Lentopolttoaineista ei peritä valmiste- eikä arvonlisäveroa, ja kansainvälisessä lentoliikenteessä ei peritä arvonlisäveroa henkilökuljetuksista. Mielestäni tämä tilanne on täysin kestämätön ilmaston kannalta.

Euroopassa lentovero on käytössä jo Ruotsissa, Saksassa, Ranskassa ja Isossa-Britanniassa. Me vasemmistossa haluamme, että myös Suomi liittyy tähän edelläkävijämaiden joukkoon ja asettaa kansallisen lentoveron. Ruotsissa lentovero ja niin sanottu lentohäpeä ovat yhdessä vähentäneet lentämistä. Eli jopa lentämisen vähentäminen on mahdollista.

Lentoliikenteen vähentäminen laajemmassa mittakaavassa tai edes kasvun taittaminen edellyttää lentoveron kaltaisten kansallisten keinojen lisäksi mittavia globaaleja toimia. Suomen on hallitusohjelman mukaisesti tuettava päästökaupan laajentamista kaikkiin lentoliikenteen ilmastoon vaikuttaviin päästöihin. Vasemmistossa haluamme myös, että pidemmällä tähtäimellä lentoliikennettä hillitään myös esimerkiksi EU:n kattavalla kansainvälisellä kerosiiniverolla.

Arvoisa puhemies! Lentoverolla on myös kansalaisten tuki. Kaikkien kolmen kansalaisten kannatusta mitanneen tutkimuksen tulos oli samansuuntainen: noin puolet suomalaisista kannattaa lentoveron käyttöönottoa Suomessa. Yhteiskunnan on tehtävä kaikkensa, jotta kiihtyvä ilmastokriisi saadaan pysäytettyä, ja itse ajattelen, että lentoliikenne ei voi tietenkään olla tässä työssä vapaamatkustaja. Siksi tähän lentämisen erityiskohteluun on puututtava.

17.07 **Pirkka-Pekka Petelius vihr:** Arvoisa puhemies, värderade talman! On hyvä, että tässä salissa keskustellaan tänään lentämisestä ja lentoliikenteen ilmastopäästöistä, jotka ovat merkittävät, niin kuin tiedämme, globaalilla ja kotimaisella tasolla.

Suomalaiset tekevät, kuten tässä edustaja Kivelä mainitsi, yli viisi miljoonaa lentomatkaa, ja näistä valtaosa, yli 70 prosenttia, on vapaa-ajanmatkoja. Kun siis suhteutamme lentämisen asukaslukuun, kertyy suomalaisten lentomatkoista koko maailmassa toiseksi eniten hiilidioksidipäästöjä, aivan kuten Kivelä mainitsi. Meitä edellä on ainoastaan Singapore.

Me suomalaiset olemme siis jo tilastojenkin mukaan innokkaita lentämään. Lentomatkustaminen on kasvanut yli 4 prosenttia vuoden takaisesta, kun se sitä vastoin esimerkiksi Ruotsissa, jossa lentovero tuli voimaan vuosi sitten, on Ruotsin ilmailuviranomaisen Swedavian tilaston mukaan vastaavasti vähentynyt edellisvuodesta 4 prosenttia. Tämä on minun mielestäni oikea suuntaus. Lentoveron tuotoilla voisimme myös rahoittaa kestävämpiä liikkumismuotoja, kuten esimerkiksi raideliikennettä.

Lentoliikenteen kasvu lisää päästöjä ja kiihdyttää ilmastonmuutosta, enkä varmaankaan ole ainoa, jota tämä asia huolestuttaa. On kuitenkin hyvä muistaa, että keskustelun lentämisestä ja sen päästövähennyksistä ei tulisi olla vallan mustavalkoista. On harhaa kuvitella, että lentämisestä tulisi päästä kokonaan eroon, mutta sen sijaan lentämisen päästöihin on kyettävä puuttumaan nykyistä voimakkaammin. Tässä pelkästään kotimaiset vähennys-

toimemme eivät tule riittämään, vaan niitä tarvitaan sekä globaalilla että EU-tasolla. Kotimaiset toimemme olisivat kuitenkin askel oikeaan suuntaan, ja niillä voimme kirittää globaaleja toimijoita. Niin ikään kestävien biopolttoaineiden sekoitevelvoitteen korottamisen 30 prosenttiin tulisi olla toimenpidelistalla.

Haluan muistuttaa eräästä mielestäni ja ainakin minulle tärkeästä asiasta, siitä, että erityisen herkkä boreaalisen eli pohjoisen havumetsävyöhykkeen luontomme kiittää lentämisen sekä siitä aiheutuvien päästöjen vähentämisestä. Meidän kotimaamme upeisiin luontokohteisiin pääsee vallan mainiosti junallakin. Tässä olisi myös oiva paikka kannustaa suomalaisia kotimaanmatkailuun, joka tuo työtä ja toimeentuloa Suomeen, etenkin maaseudulle.

Suomalaisen luonnon ja alati kasvavan luontomatkailun yksi upein, meillä kotimaassamme lähes kokonaan huomiotta jäänyt arvokas erityispiirre on hiljaisuus. Tätä luontomme kansallisaarretta tullaan hakemaan ja kokemaan yhäti vain kasvavin kävijämäärin kotimaassamme. No, tämä alati paisuva lentoliikenteen melu rajoittaa myöskin näiden hiljaisuusluontokohteitten määrää ja niitten kehittämistä, puhumattakaan lentomelun itse luonnolle aiheuttamasta häiriöstä.

Arvoisa puhemies! Lentoveron järkevällä ja asteittaisella käyttöönotolla voisimme lisätä sekä omaa hyvinvointiamme että meidän korvaamattoman luontomme hyvinvointia.

17.11 **Kaisa Juuso ps:** Arvoisa puhemies! Käsittelyssä olevalla kansalaisaloitteella vaaditaan kansallisen matkustajakohtaisen lentoveron asettamista. Toteutuessaan kansallinen lentovero heikentäisi oleellisesti matkailuelinkeinon kansainvälistä kilpailukykyä sekä heikentäisi vakavasti myös muiden toimialojen toimintaa erityisesti Lapissa. Ilmastonmuutosta on pyrittävä hillitsemään muilla menetelmillä. Suomen ei pidä tehdä yksipuolisia päätöksiä, joilla heikennetään omaa kilpailukykyä. Hiilipäästöjen vähentäminen on ennen kaikkea globaali haaste, jonka ratkaisemiseksi pitää pyrkiä kansainvälisiin sopimuksiin ja toimenpiteisiin. Kansallinen lentovero heikentäisi oleellisesti matkailuelinkeinon kansainvälistä kilpailukykyä.

Arvoisa puhemies! Lapissa matkailussa kirjattiin yli 3 miljoonaa rekisteröityä yöpymistä vuonna 2019, ja toimiala kasvaa ennätyksellistä vauhtia jo viidettä vuotta peräkkäin. Vahvimmin kasvavat kansainvälisten matkailijoiden yöpymiset. Hyvä kehitys ja usko matkailun kasvuun ovat johtaneet laajoihin investointeihin alalla. Jotta toteutetut investoinnit saadaan tuottamaan, kilpailukykyyn ei saa tulla heikennyksiä. Lapin matkailun haasteita ovat kaukainen sijainti markkina-alueilta, pitkät välimatkat ja korkeat kustannukset, jotka ovat jo sinällään kilpailukykyä heikentäviä tekijöitä. Lentovero lisäisi kustannuksia entisestään.

Matkailu- ja muut vientialat alat ovat riippuvaisia lentoliikenteestä. Erityisesti Pohjois-Suomessa korvaavaa raideliikennekapasiteettia ei ole, eikä kansainvälistä matkailua ole mahdollista toteuttaa junaliikenteellä nykyisen kaltaisena. Kansallinen lentovero vahingoittaisi myös muita toimialoja, erityisesti vientiteollisuutta. Lappi tuottaa 10 prosenttia koko Suomen viennistä, ja vientiteollisuus on erittäin riippuvainen toimivista lentoyhteyksistä. Kansallinen lentovero kohdistuisi kotimaiseen tuotantoon ja työllisyyteen sekä heikentäisi kilpailukykyä teknologisesti kehittyneessä Suomessa, jossa pyritään vähähiilisyyteen monilla toimialoilla.

Lentoveroa tehokkaampi keino ilmastonmuutoksen hillitsemisessä ovat muun muassa päästökompensaatiot. Lentoliikenne on jo mukana EU:n päästökaupassa, ja lisäksi se on si-

toutunut globaaliin päästöjärjestelmään. Päällekkäiset ohjauskeinot ovat tehottomia ja saattavat jopa pahentaa tilannetta. Esimerkiksi lyhin reitti Aasiasta Eurooppaan kulkee Suomen kautta. Suomen lentovero siirtäisi liikennettä muille reiteille, jolloin se voisi pahimmillaan lisätä päästöjä pidempien reittien myötä.

Arvoisa puhemies! Lentoveron tuotto on pieni suhteutettuna taloudellisiin menetyksiin. Taloudellisia menetyksiä syntyisi matkailun ja kauttakulkumatkailun vähentymisen sekä vientiteollisuuden haasteiden kautta. Mikäli vero perustuisi matkan pituuteen huomioimatta esimerkiksi käytettävää biopolttoainetta tai vähäpäästöisempää lentokalustoa, se ei kannustaisi yhtiöitä ympäristöinvestointeihin tai matkustajia valitsemaan niitä lentoyhtiöitä, joiden päästöt ovat alhaisemmat. Päinvastoin lentovero saattaisi hintavaikutuksensa vuoksi ohjata matkustajia lentämään ensin jollekin vaihtokentälle ja vasta sieltä määränpäähänsä, mikä olisi hallituksen esittämän tavoitteen vastainen ja lisäisi päästöjen määrää.

Päästöjen vähentäminen on tärkeä tavoite, mutta siihen ei tule pyrkiä kansallisen lentoveron kautta. Toimenpiteitä arvioitaessa ja valittaessa on otettava huomioon kokonaisvaltainen hyöty ja tulosten vaikuttavuus siten, että Suomen kansainvälinen kilpailukyky ei heikkene.

17.16 **Veronika Honkasalo vas:** Arvoisa puhemies! Kiitän lämpimästi nyt käsittelyssä olevaa kansalaisaloitetta. Vasemmisto tukee kansalaisaloitetta ja kannattaa sitä, että Suomi asettaa kansallisen lentoveron. Pitkällä aikavälillä on selvää, että ratkaisuna tulee olla ainakin EU:n laajuinen lentokerosiinivero.

Niin kuin edustaja Kivelä täällä aikaisemmin totesi, tosiaan 80 prosenttia maailman väestöstä ei ole koskaan lentänyt. Suomessa tätä globaalia näkökulmaa harvoin muistetaan. Lentämisessä on kyse rikkaan pohjoisen etuoikeudesta. Tämä tosiasia kuvaa myös ilmastonmuutoksen juurisyitä yleisemmin. Köyhä etelä joutuu kohtuuttomalla tavalla kärsimään rikkaiden länsimaiden aiheuttamista päästöistä. Me tiedämme myös, että ilmastonmuutoksen seuraukset ovat kaikkein dramaattisimpia juuri köyhimpien maiden ja niiden väestön näkökulmasta, mikä aiheuttaa uhan myös globaalin etelän ihmisoikeuksien toteutumiselle.

Arvoisa puhemies! Lentäminen on myös Suomessa sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen liittyvä kysymys. Ylin tuloviidennes aiheuttaa keskimäärin viisinkertaisesti enemmän lentopäästöjä kuin pienituloisin viidennes. Siksi on tärkeää, että lentoveron toteuttamisessa sosiaalinen oikeudenmukaisuus huomioidaan: tiheään lentäviä verotetaan enemmän kuin harvoin lentäviä.

Tällä hetkellä erikoinen ominaisuus on se, että eri liikkumismuotoja verotetaan eri tavoin. Myös Suomessa lentoliikennettä pystyvät hyödyntämään erityisesti hyvätuloiset, ja silti lentoliikennettä ei veroteta kuten henkilöautoliikennettä. Tällä hetkellä lentokerosiini on verovapaata, mutta kansainvälistä lentoliikennettä säätelevä Chicagon sopimus sallii kentällä tankattavan kerosiinin verottamisen, mutta ei tankissa jo valmiiksi olevan.

Ilmastonmuutos on tässä ja nyt. Meidän on tehtävä kaikkemme sen hillitsemiseksi. Lentovero on yksi lukuisista toimenpiteistä. Tällä hetkellä lentäminen yleistyy maailmassa huimaa vauhtia, vaikka kehityssuunnan pitäisi olla päinvastainen. Kun lentomäärien kasvulle ei näy loppua, on kaikki keinot tämän kehityksen kääntämiseksi otettava käyttöön. Lentovero ei yksin riitä hillitsemään ilmastonmuutosta, mutta se on yksi tärkeä askel päästöjen vähentämisessä ja lentoliikenteen kasvun taittamisessa.

Arvoisa puhemies! Olisikin tärkeää, että ne, jotka eivät lentoveroa kannata, kertoisivat avoimesti, miten sitten lentoliikenteen päästöjä tulisi rajoittaa. — Kiitos.

17.19 **Ari Koponen ps:** Arvoisa herra puhemies! Lentoveroa vaativa kansalaisaloite on saapunut eduskunnan käsittelyyn, sillä se on kerännyt vaadittavat 50 000 allekirjoitusta. Kiitos aloitteen tekijöille.

Edustaja Honkasalo kysyi, miten siihen puututaan. Globaaliin ilmastohaasteeseen ei voi vastata paikallisilla veroilla, vaan tarvitaan vähintään EU-tason päätöksiä. Meillä Suomessa Finnairilla on jo moderni ja mahdollisimman puhdas laivasto. Jos teemme nyt harkitsemattomia päätöksiä, ammumme sekä kotimaista lentoyhtiötä että luontoa jalkaan, sillä ulkomaalaiset tulevat hoitamaan liikenteen vanhemmilla ja päästöiltään saastuttavammilla koneilla. Aivan sama kuin jos Suomessa olevaa teollisuutta lopetetaan tai siirretään muualle: muualla se saastuttaa huomattavasti enemmän.

Nyt on myös hyvä muistaa, että lentoala on muutenkin tällä hetkellä kurimuksessa koronan takia. Maanantaina Kansainvälisen ilmakuljetusliiton johtaja kertoi, että maailmanlaajuinen lentorahtiliikenne on kärsinyt koronaviruksen takia huomattavasti enemmän kuin matkustajaliikenne. Erityisesti viruksen vaikutuksista kärsii Kiinan ja Aasian talous, arvioi alkuviikosta OECD-raportti. Keskiviikkona OP-ryhmä laski Suomen tämän vuoden ennustetta koronaviruksen vaikutusten takia. Perusteena oli se, että Suomen talous on monia muita Euroopan maita riippuvaisempi juuri Kiinasta. Ei ole siis yllätys, että juuri Finnairiin nämä kaikki edellä mainitut seikat iskevät kovaa, koska sen koko strategia on rakennettu Aasian lentojen ja niiden kasvunäkymien varaan.

Teknologiset innovaatiot ovat jo tulossa myös lentoliikenteeseen: energiatehokkaampaa teknologiaa, biopolttoaineen käyttöä. Myös lentoreittien ja muun logistiikan tehostaminen on avainasemassa.

Biopolttoaineet mainittiinkin täällä jo, ja niistä vielä haluaisin sanoa: Polttoaineen kustannusvaikutus lentoyhtiöön on noin kolmannes kokonaisbudjetista. Biopolttoaine maksaa tutkitusti jopa nelinkertaisesti tavalliseen verrattuna. Jos sekoitevelvollisuus olisi esimerkiksi 10 prosenttia, nousisi polttoainekustannus 30 prosenttia eli kokonaiskustannukset nousisivat noin 10 prosenttia. Tämä tarkoittaa, että lentoyhtiö kuin lentoyhtiö tuottaa tappiota. Jos halutaan tuoda sekoitevelvollisuus, pitäisi valtion olla mukana tukemassa asiaa esimerkiksi verohelpotuksin, sillä 10 prosentin velvoite tarkoittaisi arviolta 200—300 miljoonan euron tukitarvetta. Löytyykö tällaiseen tukitarpeeseen hallitukselta tahtotilaa ja rahaa?

17.22 **Paula Werning sd:** Arvoisa puhemies! Aluksi haluan kiittää tämän kansalaisaloitteen tekijöitä siitä, että lentoliikenteen aiheuttamat päästöt nostetaan esille. Tässä aloitteessa ehdotetaan, että eduskunta ryhtyy lainvalmisteluprosessiin matkustajakohtaisen lentoveron säätämiseksi Suomessa. Matkustajakohtaisen lentoveron tulisi määräytyä siten, että saavutettaisiin mahdollisimman tehokas ympäristöpoliittinen ohjausvaikutus. Aloitteen mukaan lainvalmistelussa tulisi selvittää, voidaanko matkustajakohtaisen lentoveron suuruudessa ottaa huomioon erityyppisten lentojen ilmastovaikutukset ja voidaanko verotuottoja ohjata ympäristöpoliittisesti.

On aivan totta, että lentoliikenne aiheuttaa noin 2 prosenttia maailman hiilidioksidipäästöistä, joista kansainvälisen lentoliikenteen osuus on noin 1,3 prosenttia. Lentoliikenteen

voimakkaan kasvun vuoksi päästöt kasvavat moninkertaisiksi, ellei ryhdytä entistä tehokkaampiin toimenpiteisiin päästöjen vähentämiseksi.

Lentoliikenteen päästöjen vähentäminen on osin vaikeampaa kuin muun liikkumisen, lähinnä koska puhtaasti sähkömoottoreihin perustuvaa lentoliikenneteknologiaa ei ole näillä näkymin nopeasti tulossa markkinoille, toisin kuin tieliikenteessä ja laivaliikenteessä. Vaihtoehdoksi lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä jäävät siis energiatehokkuuden parantaminen sekä fossiilisten polttoaineiden korvaaminen kestävästi tuotetulla biopolttoaineella tai esimerkiksi ilmasta otetulla, hiilestä tehdyllä polttoaineella.

Ruotsissa tuli voimaan lentomatkavero 1.4.2018. Veron määrä on porrastettu kolmeen luokkaan lopullisen määränpään mukaan, noin 6 eurosta noin 39 euroon. Lentoveron tarkoitus on vähentää lentämisen ilmastovaikutusta laittamalla lentoliikenne maksamaan suuremman osan ilmastokustannuksista sekä näyttämään esimerkkiä muille maille. Lentoveron ympäristövaikutukset Ruotsissa ja yleensä muuallakin nykyisin sovellettavalla verotasolla ovat vaatimattomat. Ruotsin lentovero on niin alhainen ja sen lentomatkailua vähentävä vaikutus on niin vähäinen, että hiilidioksidipäästöt eivät sen vaikutuksesta juuri ole vähentyneet.

Arvoisa puhemies! Hallitusohjelmassa, mihin kaikki hallituspuolueet ovat yhdessä sitoutuneet, on huomioitu myös lentoliikenteen aiheuttamat päästöt. Suomi tukee päästökaupan laajentamista kaikkiin lentoliikenteen ilmastoon vaikuttaviin päästöihin. Vaihtoehtoisesti voidaan myös selvittää lentopolttoaineen veron tai lentomaksun käyttöönottaminen koko EU:n laajuisesti tai globaalisti.

Raskaan liikenteen ja lentoliikenteen siirtymää kestävään biopolttoaineen käyttöön edistetään. Suomi tulee käyttämään tähteistä ja jätteistä valmistettavaa kestävää biopolttoainetta ensimmäisten joukossa, ja Suomi tulee ottamaan paikan kestävän ilmailun eturintamassa. On ilo todeta myös se, että Finnair on investoimassa synteettisiin polttoaineisiin eli elektrolyysilla hiilineutraalisti tuotettuun polttoaineeseen, joka korvaa fossiilisten osuutta. Finnair ja Neste ovat tiedottaneet tänään, että ne ovat sopineet uusiutuvan polttoaineen käytöstä Finnairin lentotoiminnassa. Yhteistyö lisää asteittain selvästi uusiutuvan lentopolttoaineen käyttöä Finnairin Helsinki-Vantaalta lähtevillä lennoilla.

Hallitusohjelman mukaisesti Suomi tavoittelee lentoliikenteessä sekoitevelvoitteen avulla 30 prosentin osuutta kestäville biopolttoaineille vuonna 2030. Suomi tulee jatkamaan aktiivista työtä lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi niin EU-tasolla kuin kansainvälisesti järjestöjen kautta.

SDP kannattaa lentoliikenteen päästöohjauksen vahvistamista laajentamalla päästökauppaa koskemaan kaikkia lentoliikenteen päästöjä.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Otetaan tähän väliin valtiovarainministeri Kulmuni.

17.27 **Valtiovarainministeri Katri Kulmuni:** Arvoisa puhemies! Hallituksella on kunnianhimoinen tavoite päästöjen vähentämiseksi, ja se koskee myös lentoliikennettä. Hallitusohjelman mukaan Suomi tukee päästökaupan laajentamista kaikkiin lentoliikenteen ilmastoon vaikuttaviin päästöihin. Hallitus pitää siten päästökauppaa ensisijaisena keinona vähentää lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjä. Hallitus on myös sitoutunut vaihtoehtoisesti selvittämään lentopolttoaineen veron tai lentomaksun käyttöönottamista EU-tasolla tai

globaalisti. Selvää on, että globaali ratkaisu olisi ilmastonmuutoksen torjumiseksi ensisijainen.

Ilmastonmuutoksen torjuminen on yhteinen hanke myös eurooppalaisella tasolla. EU-komissio julkaisikin loppusyksyllä Green Deal -ohjelman, johon sisältyy niin päästökauppaa kuin energian verotusta koskevia kirjauksia. Ohjelmassaan komissio on ilmoittanut selvittävänsä lentoliikenteen päästökaupan ilmaisjaon kaventamista. Tätä asiaa koordinoidaan yhdessä ICAOn eli Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön kanssa. Esitystä asiasta odotetaan kesällä 21. Samoin komissio on ilmoittanut myös selvittävänsä lentoliikenteen polttoaineiden verotuskohtelua siinä yhteydessä, kun se valmistelee energiaverodirektiivin muita muutoksia, joissa otettaisiin nykyistä paremmin huomioon ilmastovaikutukset. Tämän direktiivin muutosehdotuksen komissio on luvannut antaa kesällä 21. Myös OECD-tasolla harkitaan lentoliikenteen hiilipäästöjen hinnoittelun selvittämistä.

Eräs tärkeä keino vähentää lentoliikenteen päästöjä on tietenkin lisätä biopolttoaineiden käyttöä. Hallitusohjelman mukaan, kuten tässä edellä tulikin mainittua, raskaan liikenteen ja lentoliikenteen siirtymää kestävien biopolttoaineiden käyttöön edistetään, eli kestävästi tuotettuja nestemäisiä biopolttoaineita ohjataan erityisesti raskaan liikenteen ja lentoliikenteen käyttöön. Lentoliikenteessä tavoitellaan sekoitevelvoitteen avulla 30 prosentin osuutta kestäville biopolttoaineille vuonna 2030. Biopolttoaineiden käyttö vähentää päästöjä, kun fossiilisia polttoaineita korvataan uusiutuvilla polttoaineilla, ja sekoitevelvoitteen vaikutukset on myös helpompi arvioida kuin mahdollisten verotoimien vaikutukset. Lisäksi sekoitevelvoitteen kaltaiset ohjauskeinot luovat myös merkittävän markkinasignaalin, millä voidaan edistää investointeja biopolttoaineiden lisäkapasiteettiin sekä tutkimukseen ja kehitykseen. Sekoitevelvoite vaikuttaa hintoihin itse asiassa jonkin verran myös veronomaisesti, mutta samalla se tosiasiallisesti myös vähentää päästöjä. Lentoliikenteen sekoitevelvoitetta koskeva lainsäädäntö on tämän hetken arvion mukaan valmisteilla ensi vuoden aikana, ja tätä vielä täytyy taustaselvittää lisää, kuten uusia toimia yleensäkin.

Lopuksi, arvoisa puhemies: Päästöjen vähentäminen on kansainvälinen projekti myös lentoliikenteen osalta, ja tämän takia hallitusohjelmassa on painotettu ennen kaikkea EU- ja globaalitason ratkaisuja. Yksittäisillä kansallisilla veroilla voi olla seurauksia, joita on vaikea arvioida ja jotka eivät välttämättä johda päästöjen tosiasialliseen vähentämiseen, joten verot eivät tässä suhteessa ole aina välttämättä se tehokkain ratkaisu.

17.30 **Niina Malm sd:** Arvoisa puhemies! Haluan kiittää myös tämän kansalaisaloitteen tekijöitä ja kaikkia aloitteen allekirjoittaneita kansalaisia siitä, että olette tuoneet lentoliikenteen päästöt keskusteluun. Ilmastotavoitteisiin pääsemiseksi on kyettävä tarkastelemaan kaikkia päästöjä erityisesti koskien liikennettä ja keskusteltava siitä, miten voisimme toimia paremmin ja kehittyä. Kiitos siitä, että olette olleet aktiivisia ja tänään saamme täällä eduskunnassa keskustella aiheesta.

Aluksi on syytä todeta, että Suomi on tehnyt tähän asti hyvin aktiivista työtä lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi. On tärkeää, että päästöjen vähentämistä ajetaan kansainvälisin sopimuksin niin EU:n kuin globaalillakin tasolla. Tästä löytyy hallitusohjelmastakin kirjaus, jossa tahtotilana on selvittää EU:n laajuisesti lentopolttoaineen veron tai lentomaksun käyttöönottamista.

Lentoliikenne aiheuttaa tällä hetkellä noin 2 prosenttia kaikista maailman hiilidioksidipäästöistä. Lentoliikenne on kuitenkin voimakkaasti kasvava ala, ja päästöjen osuus uhkaa kasvaa moninkertaiseksi, jos keinoja niiden hillitsemiseksi ei nyt keksitä. Kokemukset ker-

tovat, että kansallisen lentoveron sijasta tehokkaampi keino on ensisijaisesti kehittää biopolttoaineita. Lentoliikenteen päästöjä pyritään ensisijaisesti vähentämään lisäämällä kestävästi tuotettujen biopolttoaineiden käyttöä lentoliikenteessä. Esimerkiksi sekoitevelvoitteella lentoliikenteen polttoaineille voidaan edistää tätä.

Ruotsissa, kuten jo mainittiin, lentovero on otettu käyttöön, ja sen vaikutukset hiilidioksidipäästöihin ovat olleet hyvin vaatimattomat. Myös muissa maissa on ollut samankaltaisia kokemuksia. Hiilidioksidipäästöt eivät itse asiassa ole sen vaikutuksesta vähentyneet juuri lainkaan. Ruotsalaiset ovat kyllä vähentäneet lentomatkustamista, mutta vaikutus on ollut esimerkiksi viime vuoden tammi—syyskuussa 4 prosenttia vähemmän verrattuna edellisvuoteen. Ruotsalaisten lentomatkat kotimaahan ja kaukokohteisiin ovat vähentyneet 8 prosenttia. Vaikutukset ovat siis olleet melko pieniä.

Pidän lentoverosta keskustelua kannatettavana koko EU:n tasolla, mutta tehokkuuden kannalta katse kannattaisi kohdistaa nyt päästöjen vähentämiseen ensisijaisesti biopolttoaineita kehittämällä. Biopolttoaineiden yleistymistä estää tällä hetkellä niiden vähäinen saatavuus ja korkea hinta, joka osittain johtuu tavoitteiden ja politiikkaohjauksen puutteesta. Nyt hallitusohjelmassa oleva sekoitevelvoitteen edistäminen on yksi avainratkaisu tähän ongelmaan.

Arvoisa puhemies! Finnair on tänään julkistanut vastuullisuussuunnitelman, jonka mukaan yhtiö aikoo puolittaa nettopäästönsä vuoden 2025 loppuun mennessä ja saavuttaa hiilineutraaliuden viimeistään 2045 mennessä. Nämä ovat selvästi lentoalan yleisiä tavoitteita tiukemmat tavoitteet, ja Finnairin suunnitelma on todella kunnianhimoinen. Finnair on solminut myös yhteistyösopimuksen Nesteen kanssa uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön lisäämiseksi. Kumppanuus Nesteen kanssa tukee uusiutuvien lentopolttoaineiden tuotantoa Suomessa, mikä on keskeistä uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön laajentamiselle ja hinnan laskemiselle tulevaisuuden lentotoiminnan tarpeisiin. Nämä ovat upeita uutisia, ja onkin hienoa, että suomalaiset yhtiöt ovat maailman ensimmäisten joukossa kehittämässä lentoliikenteestä ympäristöystävällisempää.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Tässä näytti olevan tarvetta tämmöiseen lyhyeen debattiin ministerin puheenvuoron jälkeen, joten olkaa hyvä ja painakaa V-painiketta, ketkä haluavat osallistua keskusteluun.

17.34 **Pia Viitanen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Haluan kiittää osaltani lämpimästi kansalaisaloitteen tekijöitä. Tämä on hyvin tärkeä asia, että tuodaan keskusteluun ilmastonmuutoksen torjuminen myös tämän lentoliikenteen osalta, jonka tiedämme olevan merkittävä päästöjen aiheuttaja. Halusin käyttää tämän puheenvuoron tässä yhteydessä todetakseni, että valtiovarainvaliokunnassa ja sen verojaostossa tulemme käsittelemään tämän aloitteen asianmukaisesti tässä kevään aikana. Kuulemme asiantuntijoita, varmasti perusteluja puolesta ja vastaan, ja katsomme kansainvälisiä käytäntöjä ja kokemuksia ja kaikkea tätä, ja aloite saa tietenkin eduskunnassa asianmukaisen käsittelyn.

Ministeri Kulmuni tässä edellisessä puheenvuorossaan mielestäni hyvin kuvasi yhteisesti sovittua hallitusohjelman linjaa, jossa ei vähätellä tätä ongelmaa mutta puututaan siihen monin eri tavoin ja hyvin voimakkaasti nimenomaan Euroopan unionin ja globaalilla tasolla, mikä on mielestäni tärkeää. Tässä tuli edellisessä puheenvuorossa hyvin ilmi myös tämä iloinen uutinen Finnairilta, joka tekee varsin kunnianhimoisia suunnitelmia tällä hetkellä päästöjen torjumiseksi, ja se on tietenkin myönteinen asia.

Tässä vaiheessa, puhemies, nimenomaisesti toivon, että me kaikki täällä eduskunnassa tähän tavoitteeseen sinänsä sitoudumme, että ilmastonmuutosta torjutaan ja myös lentoliikenteen päästöjä hillitään, ja tosiaan käsittelemme sitten asianmukaisesti tämän aloitteen meillä verojaostossa.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Puhemiehen virheen vuoksi tuli vähän pitkä puheenvuoro.

17.36 **Mikko Kärnä kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Kiitokset ministeri Kulmunille erinomaisesta vastauksesta. Tietysti tässä kun osan hallituskumppaneistakin puheenvuoroja olen kuunnellut, niin vähän hämmästelen tätä suhtautumista, koska kyllä olemme selkeästi sopineet hallitusohjelmassa, mitkä ovat ne toimenpiteet, joilla lentoliikenteen päästöjä pyritään leikkaamaan, ja myös verolinjauksista on sovittu hallitusohjelmassa, ja siellä ei kyllä tällaista lentoveroa mainita.

Pidän tärkeänä kuitenkin, että näistä globaaleista ja EU-tasoisista ratkaisuista käydään keskustelua, mutta kaikista tärkeintä olisi nyt saada sitä biokerosiinia lentokoneiden tankkiin keinolla millä hyvänsä. Se on sellainen aito ratkaisu, jolla niitä päästöjä kyetään leikkaamaan. Ja toinen juttu: tietysti täytyy tukea myös uusien, vähäpäästöisempien konetyyppien käyttöönottoa, koska tätäkin kautta aidosti päästään päästöjä leikkaamaan.

Mutta kansallisella lentoverolla me ainoastaan ampuisimme omaa matkailuelinkeinoamme jalkaan.

17.37 **Mia Laiho kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitokset aloitteen tekijöille. Ilmastonmuutos on vakava asia, ja se vaatii johdonmukaista ja pitkäaikaista linjaa haittojen vähentämiseksi.

Yksittäinen Suomeen kohdistuva lentovero ei ole kuitenkaan siihen oikea tie. Lentovero heikentäisi Suomen matkailua ja houkuttelevuutta yrityksille sijoittua Suomeen, mikä heikentäisi Suomen talouden tilannetta ja kilpailukykyä maailmalla. Ja se, jos lentäminen tehdään hankalammaksi, voi myöskin rajoittaa suomalaisten jäämistä asumaan Suomeen. Se myöskin rajoittaa perheiden vapaata liikkumista. Monet perheet tekevät kerran vuodessa tai kerran kahdessa vuodessa sen oman matkansa ulkomaille, ja nimenomaan heihinhän tämä kohdistuisi. Eihän se niillä, joilla on varaa lentää tai jotka työn puolesta lentävät, tuntuisi, [Puhemies koputtaa] mutta nimenomaan keskituloiset ja pienemmillä varoilla toimeen tulevat perheet tässä häviäisivät.

17.38 **Jenni Pitko vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomi on tosiaan sitoutunut tekemään maastamme hiilineutraalin vuoteen 2035 mennessä. Tässä aiemmin mainittiin hallitusohjelma, ja mehän tiedämme sen, että yksin hallitusohjelmassa kerrotut keinot eivät vielä vie meitä tähän tavoitteeseen. Tämä tavoite on meidän yhteinen, ja meidän täytyy löytää yhä lisää niitä keinoja, jotta me pystymme torjumaan ilmastokriisiä ja olemaan hiilineutraali 2035. Lentämisen, jolle on vaihtoehtoja, vähentäminen on yksi niitä keinoja, jotka vähentävät tehokkaasti päästöjä. Lentämiselle vaihtoehtoja ovat esimerkiksi etäyhteyksien käyttäminen, lähimatkailu tai junamatkailu.

Lapin matkailun näkökulmasta ajattelen, että on aika hullua, että lentäminen Helsingistä Keski-Eurooppaan on halvempi vaihtoehto kuin yöjuna Lappiin. Eikö meidän kansallisilla päätöksillä kannattaisi tukea kestävää matkailua, missä me suosimme omia, uskomat-

toman kauniita matkailukohteitamme [Puhemies koputtaa] emmekä suosi lentämistä maamme ulkopuolelle?

17.39 **Sheikki Laakso ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Toivottavasti keskustan linja ja demareitten linja pitää tässä, [Eduskunnasta: Se pitää!] koska oikeasti tässä aatteellisessa veroruoskimisessa ei ole mitään järkeä. Tässä ovat monet, monet puhuneet, miten tässä tulee käymään: ilmasto ei pelastu, mutta pienituloiset ja keskituloiset joutuvat maksamaan tämän.

Olen ihmetellyt tässä lentoverokeskustelussa pitkän, pitkän aikaa, että meillä ei ole missään vaiheessa puhuttu esimerkiksi charterlentojen verottamisesta. Paljon järkevämpää meidän olisi ottaa paljon isompi summa niiltä, jotka lentelevät taivaalla suihkareilla käytännössä katsoen yksinään — jos ei oteta lukuun niitä, ketkä sitä lentokonetta ohjaavat, eli miehistöä. Me puhumme koko ajan siitä porukasta, mikä joutuu ahtautumaan sinne 300 muun ihmisen kanssa sen kerran vuodessa, kun pääsee lentokoneella lentämään. Joka ikisen tässä salissa on pakko tajuta, [Puhemies koputtaa] että jos laitetaan kaksikymppiä johonkin lentoveroon, niin se ei muuta tätä tilannetta millään tavalla.

17.40 **Heli Järvinen vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Lentojen päästöjä pitää vähentää kaikin mahdollisin tavoin. Meillä olisi kuitenkin nyt jo käytössä lentojen kompensointi. Suomessa Poliisihallitus on kuitenkin tulkinnut, että kompensaatioiden tarjoaminen on vastikkeetonta ja siksi laitonta ilman rahankeräyslupaa. Yksi yritys on otettu tikun nokkaan ja rikossyyteen kohteeksi, valtioyhtiö Finnairille on soitettu ja kielletty kompensointi, kun samaan aikaan on yrityksiä, joiden toimintaan ei puututa mitenkään. Tämä on omituista ja kestämätöntä.

Kompensointi on tulossa pakolliseksi reilun viiden vuoden kuluttua, ja USA ja EU-maat ovat pilotoimassa kompensoinnista jo ensi vuonna. Siksi tarvitsemme pikaista korjausta rahankeräyslakiin. Harmillisesti rahankeräyslain uudistus tuli voimaan juuri viime viikolla eikä se korjaa tätä ongelmaa. Hienoa on sen sijaan se, että hallitus on tarttunut tähän asiaan kiireellisesti. Sen takia haluaisinkin kysyä valtiovarainministeri Kulmunilta: miten ja millä aikataululla sparraatte hallitusta korjaamaan tämän epäkohdan, jotta jokainen halukas kansalainen voi kompensoida lentomatkansa?

17.42 **Johannes Koskinen sd** (vastauspuheenvuoro): Puhemies! Kansalaisaloite tyypillisesti tuo esiin jonkin epäkohdan tai uudistustarpeen. Aloite ehkä teknisesti sellaisenaan ei ole toteuttamiskelpoinen, mutta kun tavoitteet ovat hyviä, saadaan asia liikkeelle sen avulla. Näin uskon tässäkin käyvän, että valtiovarainvaliokunta ja sen verojaosto tutkivat asian kaikkinensa ja pystyvät ehkä hallitusohjelmaa pidemmälle vieden katsomaan ne reitit, millä voidaan päästökauppaa laajentaa lentoliikenteessä, miten lisätä biopolttoaineita ja miten mahdollisesti sitten myös Euroopan laajuisilla ratkaisuilla tähdätä tällaiseen matkustajakohtaiseenkin lentoveroon. Mutta on hyvä miettiä sekä se aikataulu että juuri Suomen maantieteelliset olot, kun näitä ratkaisuja ja linjoja valmistellaan.

Valiokuntavalmistelussa on sekin hyvä puoli, että voidaan koota mahdollisimman laaja rintama, niin että ei pelkästään hallitus—oppositio-välillä keskustella vaan koetettaisiin hakea semmoista yli vaalikauden ulottuvaa yksimielisyyttä, miten näitä lentoliikenteen päästöjä todella kestävästi vähennetään. [Puhemies koputtaa] Siinä yhteydessä varmaan on

hyvä miettiä myös tätä edustaja Laakson matkailun arvonlisäverokysymystä. [Puhemies: Aika!] Meillä on ehkä vähän liian iso vyöhyke jätetty kokonaan verotuksesta vapaaksi.

17.43 **Jari Koskela ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Lentämisestä puhuttaessa pitää ehkä miettiä myöskin sitä, miksi ylipäätään lennetään. Suomen kohdalla tässä on mukana kansainvälinen bisnes — 90 miljardia on meidän vientitulojen arvo, ja siinä saatetaan menettää. Ja tietysti on sosiaalinen kysymys myöskin, että pienituloiset eivät pysty lentämään.

Kansalaisaloitteessa on puhuttu kotimaan lentoliikenteen suitsimisesta ja verrattu Ruotsiin. Ruotsin tilanne on aivan toisenlainen. Siellä on suurin osa väestöstä Tukholmasta etelään, ja meillä paljon tasaisemmin, ja se on isompi maa muutenkin. Tässä on semmoinen pieni pelko ja vaara, että kun kotimaan lentoja ruvetaan rajoittamaan, niin ihmiset ajavat sitten autolla pitempiä matkoja. Siinä on äkkiä 300—400 kilometriä, kun mennään Helsinki-Vantaalle, ja saattaa olla, että ilma saastuu entistä enemmän.

No ylipäätänsä lentämisestä puhuttaessa on hyvä muistaa, että se on globaalia ja ilmastonmuutos on myöskin globaali, ja silloin tarvitaan maailmanlaajuisia ratkaisuja. Tässäkin on hyvä muistaa, että suurinta kasvua on lentämisen kohdalla Aasiassa.

17.44 **Matias Marttinen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Haluan kiittää kansalaisaloitteen laatijoita siitä, että eduskunta pääsee käymään tärkeästä asiasta tänään keskustelua. Haluan todeta kyllä heti sen jatkoksi, että suhtaudun varsin kriittisesti tällaisiin yksittäisiin pisteveroihin, mitä myös tämmöinen kansallinen lentovero edustaa, sillä sen ohjausvaikutukset voivat olla hyvinkin erilaisia, eivät välttämättä ollenkaan sellaisia, mitä sillä verolla itsessään on haettu.

Herra puhemies! Me tiedämme Ruotsin kokemuksesta muun muassa sen, että lentoyhtiöt ovat siirtäneet Ruotsista veron myötä lentoja kolmansiin maihin, jolloin tämä tilanne voi johtaa siihen, että matkustajat lentävät ensin kolmanteen maahan ja siitä edelleen toiseen maahan, jolloin itse asiassa ensinnäkään vero ei johda siihen, että päästöt pienenevät, vaan pikemminkin päästöt kasvavat. Näin ollen olemme kannattaneet sitä, että Euroopan laajuisesti päästökauppaa kehittämällä lentoliikenne tuodaan entistä vahvemmin päästökaupan piiriin, jolloin se, joka saastuttaa, myös maksaa.

17.45 **Ari Torniainen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! On erittäin hyvä, että lentoliikenteen päästöjä pyritään vähentämään. Niin tuleekin tehdä, se on meidän kaikkien tavoite. Mutta onko kansallinen lentovero paras tapa tähän päämäärään pääsemiseksi? Mielestäni ei. Keskusta on sitoutunut hallitusohjelmaan täysillä, ja toivon itse vilpittömästi, että kaikki muutkin hallituspuolueet sitoutuvat tähän hallitusohjelmaan, mitä ministeri Kulmuni ansiokkaasti toi esille.

Edustaja Laaksokin halusi keskustan linjauksia painottaa. Keskusta ei siis kannata kansallisen lentoveron käyttöönottoa. Sen sijaan me haluamme etsiä muita ratkaisuja teknologian kautta lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi. Tällaisia olisivat esimerkiksi vaikkapa kehittyneet biopolttoaineet ja lentoliikenteen sähköistäminen, josta itse sain eilen olla paneelissa keskustelemassa, ja myöskin muita teknologian ratkaisuja voi löytyä.

Omasta puolestani haluan kiittää myöskin Finnairia vastuullisuussuunnitelmasta, [Puhemies koputtaa] jonka he ovat julkistaneet. Tällaisia ratkaisuja me tarvitsemme tulevaisuudessa. [Sheikki Laakso: Hyvä!]

17.47 **Sari Multala kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomen tavoitteet hiilineutraalisuuden saavuttamisesta ovat erittäin kunnianhimoiset, ja nyt EU pyrkii myös kiristämään omia hiilineutraalisuustavoitteitaan uuden komission myötä. Suomihan on niitä kovin voimakkaasti ajanut.

Edustaja Marttinen tässä edellä kuvasi kuitenkin hyvin sitä, minkä vuoksi tällainen yksittäinen vero kansallisesti käyttöön otettuna ei välttämättä johda toivottuun lopputulokseen. Sen sijaan järkevämpää olisi pyrkiä laajentamaan esimerkiksi päästökauppaa lentoliikenteessä, jolloin todellakin se maksu ohjautuu päästöihin, ei varsinaiseen liikkumismuotoon.

Samanaikaisesti täytyy ilahtuneena todeta, että meidän kansallinen lentoyhtiömme Finnair on tänään ilmoittanut pyrkivänsä hiilineutraaliuteen jo vuonna 2045, mikä on kohtuullisen kunnianhimoista, kun ajatellaan, että kyse on lentoliikenteestä. Siinä mielessä nimenomaan nähdään, että se hinta on erittäin vaikuttava tekijä ja ohjaa myös siihen, että uusiutuvat polttoaineet voisivat paremmin ja nopeammin yleistyä myös lentoliikenteessä.

17.48 **Emma Kari vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Itse haluan kiittää jokaista ihmistä, joka on ollut allekirjoittamassa ja työskentelemässä tämän kansalaisaloitteen puolesta, sillä tämän aloitteen viesti on todella tärkeä: lentämisen päästöjä pitää saada alas. Itse asiassa tämä Finnairin tämänpäiväinen ilmoitus kertoo jo siitä, että tämä kansalaisaloite ja kansalaiskeskustelu ovat jo vaikuttaneet ja lentoliikenteen puolella ollaan hereillä. Sillä samaan aikaan kun maailma taistelee ilmastonmuutoksen torjumiseksi, lentämisen päästöt kasvavat jatkuvasti, ja lentäminen on liikennemuodoissa vapaamatkustaja, eikä tässä kyllä ole mitään järkeä.

Hinnan tulisi ohjata nykyistä vahvemmin matkustajia ilmastoystävällisempiin liikkumistapoihin, ja tämänhän myös hallitusohjelma selkeästi tunnistaa. Tällä hallituksella on maailman kovimpia ilmastotavoitteita. Jos tai kun hallitusohjelmaan kirjatut toimenpiteet eivät tämän tavoitteen saavuttamiseen riitä, tehdään niitä toimia lisää, ja tämän me kaikki yhdessä ymmärrämme. Eikä mikään sektori ole tietenkään tässä kohtaa suljettuna ulkopuolelle.

17.49 **Heikki Vestman kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kansalaisaloitteessa esitettyä mallia lentoverosta ei pidä hyväksyä. Lentovero erityisesti vain kansallisesti toteutettuna on tyyppiesimerkki ilmastoturhakkeesta. Ilmastoturhake on päästövähennysvaikutukseltaan minimaalinen mutta hyvinvointimme kannalta haitallinen ja kallis toimenpide. Ilmastoturhakkeiden avulla ei minimoida kustannustehokkaasti päästöjä vaan maksimoidaan kurjuutta. Lentoverolla ostettaisiin hyvää omaatuntoa siitä, että teemme oman osamme ilmastotalkoissa. Siltä se voi tuntua.

Lentovero olisikin eräänlainen nykyajan anekauppa, jossa hyvätuloiset voisivat ostaa itselleen parempaa omaatuntoa lentämisestä. Keski- ja pienituloisiin tämä iskisi rankimmin. Pahimmillaanhan lentovero voisi estää lentoliikenteen teknologian kehittymistä, koska se kohdistuisi tähän itse liikkumismuotoon, erityisesti sähköisen lentämisen kehittymistä. Suomi voi olla kokoaan suurempi ilmastotekijä juuri puhtaassa teknologiassa, jos sitä ei tällaisella ylimääräisellä verotaakalla estetä.

17.50 **Mai Kivelä vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ilmastonmuutoksen oikeudenmukainen ratkaiseminen on meidän kaikista suurin haaste, ja lentämisen verottami-

sessa on kyse siitä. Käytännössä tällä hetkellä yhteiskunta tukee hyväosaisten ja ennen kaikkea kaikista eniten lentävien liikkumista muiden kustannuksella. Onko se oikein? Ei ole. Onko se täällä jonkun mielestä sosiaalisesti oikeudenmukaista? Toivottavasti ei ole.

No, tietenkin olisi toimivinta, että meillä olisi käytössä kansainvälinen verotus, joka estää tämän, että lentoliikenne on vapaamatkustaja. Mutta matkalla sinne me tarvitsemme kansallisia toimia. Eiväthän ne kansainväliset toimet missään tyhjiössä meidän käsiimme tipu, vaan me tarvitsemme edelläkävijämaita. Tämän on todennut esimerkiksi juuri tänä vuonna Suomen Kuvalehdessä vero-oikeuden emeritusprofessori Esko Linnakangas, joka on siis kääntynyt kannattamaan tätä kansallista veroa. Hän on hyvin tuonut esille, että pitää avata pää ja sillä tavalla myös saadaan laajoja kansainvälisiä toimia esimerkiksi EU:ssa käyttöön.

17.51 **Sheikki Laakso ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Puhuitte, edustaja Kivelä, että lentokoneella lentäminen olisi ainoa, mitä ollaan tuettu verovaroin, elikkä että me annettaisiin sille ihan eri tavalla hyötyä. Elikkä puhuitte vapaamatkustajasta verotuksessa. Täytyy ottaa huomioon, että laivaliikenteeseenkin annetaan verotukia tällä hetkellä, aivan sama homma, ja veroilla me kustannamme aika hyvin rautatieliikenteenkin. Ei se omillaan pyöri. Eli ei lentoliikenne oikeasti ole sen ihmeellisempi vapaamatkustaja kuin laiva ja rautatietkään.

17.52 **Inka Hopsu vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On nykyisessä maailmantilassa väärää ohjausta, että junalla kulkemista verotetaan ankarammin kuin lentämistä, vaikka lentämisen päästöt ovat moninkertaiset. Lentoliikenteen määrä on kasvanut vuosittain Suomessa lähes 10 prosenttia, mikä myös kuvastaa lentoliikenteen kasvavaa ympäristö- ja ilmastokuormaa.

Sitten tästä mahdottomasta tai rankasta, vai miten se oli, taakasta, joka kohtaa köyhiä: 40—60 euron hintainen on lentovero, joka Ruotsissa on. En usko, että se summa estää kenenkään lentämistä.

Yksi aloite, jonka voisimme lisäksi tehdä lentopäästöjen vähentämiseksi, on valtion matkustusohjesäännön päivittäminen huomioimaan matkustamisen vähentäminen. Siinä voisi esimerkiksi yhdistää matkustamista lomapäiviin, edistää etätyömahdollisuuksia ja huomioida päästökompensaatiot ja -vähennykset.

Kiitos vielä Finnairille näistä avauksista, jotka tänään olette tehneet.

17.53 **Sari Multala kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä edustaja Hopsu edellä ehkä hiukan kuvasi myös sitä, minkä takia tämä ei välttämättä ole kovin tehokas vero vähentämään lentoliikenteen päästöjä edes lyhyellä tähtäimellä, jos veron vaikutus ei ole se, että se vähentäisi lentämistä. [Keskustan ja perussuomalaisten ryhmistä: Juuri näin!]

Kun ajattelemme lentoliikenteen päästöjen vähentämistä, pitäisi ajatella sellaisia keinoja, jotka mahdollistavat lyhyellä tähtäimellä esimerkiksi päästöjen kompensoinnin, joka täällä myös hyvin otettiin esille. Toivottavasti hallitus edistää lainsäädännön, vähintään tulkintojen muutoksia pikaisella aikataululla, jotta tämä olisi mahdollista, ja sitten EU-tasoisesti päästökaupan mahdollista laajentamista, joka ajaisi siihen, että lentoliikenteeseen kannattaisi kehittää puhtaisiin teknologioihin perustuvia polttoaineita vielä nopeammalla aikataululla ja että saadaan ne nopeammin yleistymään.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Nyt vielä edustaja Kiviranta, ja sitten ministeri Kulmuni keskustelun pohjalta käy yhteenvedon.

17.54 **Esko Kiviranta kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Jos Suomi ottaisi oman lentoveron käyttöön, se voisi aiheuttaa liikenteen suuntautumista ulkomaisille kilpaileville lentoasemille Helsinki-Vantaan asemesta. Lentovero heikentäisi selvästi Helsinki-Vantaan ja Finnairin kilpailukykyä.

Mitä tulee EU-alueen lentoveroon, siinäkin on otettava huomioon liikenteen mahdollinen siirtyminen EU-alueen ulkopuolelle, jolloin EU-valtioiden lentokentät kärsisivät suhteessa EU:n ulkopuolisiin kenttiin kuten Lontoon kenttiin, Moskovaan, Istanbuliin, Dubaihin, Abu Dhabiin ja Dohaan.

Jotta lentovero voisi todella toimia, tulisi sen olla täysin globaali. Realistina on kuitenkin todettava, ettei ole todennäköistä, että kaikki keskeiset toimijat suostuisivat tällaisen veron käyttöönottamiseen.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Sitten ministeri Kulmuni, 3 minuuttia.

17.55 **Valtiovarainministeri Katri Kulmuni:** Arvoisa puhemies! Kiitoksia myös omalta osaltani kansalaisaloitteen aktiivisille tekijöille. On erittäin merkittävä asia parlamentaarisessa demokratiassa, että saamme keskustella monenlaisista kansalaisaloitteista.

Sitten itse tässä salikeskustelussa olleisiin asioihin:

Täällä tuli kysymys rahankeräyslakiin liittyen, ja toki se on sisäministerin vastuulla oleva asia, enkä valitettavasti osaa rahankeräyslain kaikkiin yksityiskohtiin vastata. Kaiken kaikkiaan siitä kompensaatiomekanismista, mihin myös kysyjä viittasi: meillä ei valitettavasti ole kovinkaan kehittyneitä kompensaatiomarkkinoita vielä olemassa, ja myöskään markkinamekanismi ei siellä vielä toimi, joten varmasti siinä on vielä kehittymisen mahdollisuuksia paljonkin olemassa.

Sitten haluan nostaa esille sen — kun tietenkin vertaamme aina, että mitenkä muualla on toimittu — että tietojemme mukaan Ruotsissa, jossa on ollut kansallinen lentovero nyt jonkin aikaa voimassa, sen veron ensimmäisen puolen vuoden aikana lennot Ruotsissa, lyhyet lennot, pääasiassa kotimaiset lennot, kylläkin olivat vähentyneet, mutta sitten pidemmän matkan lennot olivat tuona aikana kyllä edelleenkin jatkaneet kasvuaan.

Arvoisat kansanedustajat! Ehkäpä haluan vielä lopuksi muistuttaa siitä, että hallitusohjelmahan on yksi maailman kunnianhimoisimpia ilmastomielessä. Hiilineutraalisuustavoitteemme vuoteen 2035 mennessä on ennenkuulumaton, ja siitä saamme paljon kehuja ja mielenkiintoa maailmalta, ja se tietenkin edellyttää meiltä myös varsin kunnianhimoisia toimia, joita hallitusohjelmaan onkin paljon listattu. Tietenkin hallitusohjelma lähtee siitä, että päästökauppajärjestelmää pystyttäisiin laajentamaan myös lentoliikenteeseen. Ilmastoon vaikuttaviin päästöihin me odotamme mielenkiinnolla komission esityksiä paitsi energiaverodirektiiviin liittyen, myöskin ilmaisjaon kaventamisesta lentoliikenteen päästökauppaan liittyen.

Sitten tietenkin tämä sekoitevelvoitekysymys on erittäin tärkeä ajatellen meidän lentoliikennettä ja sitä tekniikkaa ja niitä yrityksiä, jotka ovat Suomessa sitä kehittäneet jo varsin pitkään. Sen avulla, mitä hallitus on linjannut ja mitä eduskuntakin pääsee sitten ensi vuonna käsittelemään, pystytään paitsi saamaan sekoitevelvoite sinne 30 prosenttiin, myös luomaan uutta bisnestä tähän maahan, uusi markkinasignaali siitä, ja saamaan päästöjä

alas. Kyllä tietenkin myös lentoliikennekerosiiniinkin ajateltu sekoitevelvoite tosiasiallisesti toimii hieman veronomaisesti.

Eli eduskunta varmasti jatkaa myös tämän kansalaisaloitteen jälkeen keskustelua lentoliikenteen päästöjen vähentämisestä.

**Puhemies Matti Vanhanen:** Puhujalistaan.

17.58 **Anders Norrback r:** Ärade talman, arvoisa puhemies! Minusta on myönteistä, että tämän kansalaisaloitteen myötä voimme keskittyä yhteen ilmastonmuutoksen perusongelmaan. Kestävin ratkaisu on löytää vaihtoehtoja fossiiliselle energialle. Meidän on siirryttävä fossiilittomaan yhteiskuntaan, mutta muutoksen on tapahduttava sosiaalisesti, alueellisesti ja taloudellisesti oikeudenmukaisella ja järkevällä tavalla. Tutkimus- ja kehitystoiminta on tässä erittäin tärkeää. Tiedämme, että lentoala — esimerkiksi niin kuin me olemme kuulleet tänään Finnairiltakin — panostaa jo vaihtoehtoisen polttoaineen kehittämiseen ja tutkimukseen ja että sähkölentokoneet näyttäisivät olevan toteutumassa tulevaisuudessa, miksei lähitulevaisuudessakin. Sellaisia projekteja on meneillään. Muun muassa Vaasan lentokenttä on sellaisessa mukana, jos minun tietoni pitävät paikkansa.

Värderade talman! Finland är ett land med stora avstånd. Vidare är vi ett land som lever av export och vi har en turism som växer. Det gör att vi har ett stort behov av fungerande och snabba transporter både vad beträffar människor och varor. Är då flygskatten en lösning? Åtminstone inte nationellt. Själv tror jag mera på åtgärder som uppmuntrar och för ärenden i rätt riktning än på åtgärder som begränsar utvecklingen.

Jag motsätter mig inte en flygskatt men ser det som svårt att hitta en lösning som inte skulle inverka menligt på vår konkurrenskraft och den vägen negativt på våra möjligheter att vara föregångare när det gäller att hitta försvarbara lösningar på klimatutmaningen. För att skatten ska lyckas måste den åtminstone vara på EU-nivå, helst globalt, och utsläppshandelns betydelse ska inte heller underskattas.

18.00 **Jari Ronkainen ps:** Arvoisa puhemies! Tässä ensin alkuun tietysti kuuluu esittää kiitos kansalaisaloitteen tekijöille. Kansalaisaloitejärjestelmä on osoittanut tarpeellisuutensa kerta toisensa jälkeen. Sen kautta kansalaiset ovat saaneet nostettua valtakunnalliseen keskusteluun itselle tärkeiksi koettuja asioita. Vaikka asiat eivät olisi aina minulle niin mieluisia, kuten esimerkiksi tänään käsiteltävä kansalaisaloite, pidän tiukasti kiinni siitä, että kansalaisilla tulee jatkossakin olla mahdollisuus ja oikeus aloitteiden tekemiseen ja suoraan vaikuttamiseen.

Nyt käsittelyssä oleva kansalaisaloite sai kuin saikin 50 000 allekirjoitusta täyteen. Aloitteessa esitetään matkustajaan kohdistuvaa henkilökohtaista lentoveroa. Käytännössä lentoliput tulisivat siis kallistumaan kaikilla. Verotuloja ehdotetaan käytettäväksi ympäristölle parempien matkustuskeinojen kehittämiseen. Taustalla on ajatus vähentää lentämisestä syntyviä päästöjä.

Arvoisa puhemies! Ilmastonmuutos on toki huolestuttava ilmiö. Suomessa meidän on kuitenkin tunnustettava rajamme sille, kuinka paljon vaikutusmahdollisuuksia ja valtaa meillä tosiasiassa on. Suomen osuus maailman hiilidioksidipäästöistä on noin 0,1 prosenttia. Lentojen osuus tuosta kokonaisuudesta lienee mitätön. [Heli Järvinen: Ja kuinka paljon suomalaisten osuus on koko väestöstä?] Olemme väestömäärältämme pieni kansa, joka

asuttaa pitkien etäisyyksien maata. Olemme riippuvaisia vientitaloudesta, ja kansalaisten hyvinvointi liittyy siihen, minkä verran tuloja saamme ja yhteistä hyvää jaamme. Kaikkia koskeva lentovero iskee juuri siihen keskituloiseen duunariperheeseen, joka tulee toimeen omillaan mutta joutuu laskemaan rahojaan.

Globaaleja toimia tulee tehdä globaalilla mittakaavalla. Yhteisistä asioista pitää pystyä neuvottelemaan kansainvälisesti EU:n, Yhdysvaltojen, Venäjän ja Kiinan kanssa, etunenässä. Lentovero on asia, josta tulisi linjata vähintäänkin EU:n sisällä. Jos yhteinen tahto puuttuu, yksipuolisilla päätöksillä ammumme vain itseämme nilkkaan. Kärsijöinä ovat etelänmatkasta haaveilevat suomalaiset ja tietysti Finnair, jonka Aasian lennot ovat koronaviruksen myötä jo nyt vastatuulessa, kuten edustaja Koponen tässä jo mainitsikin. Lopullisen päätöksen tulee kuitenkin olla viime kädessä suvereenilla Suomen valtiolla, jonka ensisijainen tehtävä on valvoa omien kansalaistensa etua. Ilmastotoimilla ei pidä kuristaa itseään kuoliaaksi ja sitä kautta ajaa tuottavaa liiketoimintaa maihin, joissa päästöjen kanssa ei olla aivan yhtä tiukkoja.

Arvoisa puhemies! Finnairilla oli oma päästökompensaatiomaksu, joka kuitenkin kaatui Poliisihallituksen tutkittua sen rahankeräyslain vastaiseksi. Jatkossa Finnair aikookin tehdä ilmastotiedostavaisille oman, kaiketi kalliimman, lipputyypin. Silloin, kun kaikki perustuu täyteen vapaaehtoisuuteen, en näe asiassa mitään ongelmaa. He, joilla on eniten mahdollisuuksia ja jotka katsovat sen eniten asiakseen, maksavat vapaaehtoisesti ylimääräisen maksun. Kaikkia koskevaa lentoveroa en kuitenkaan ole valmis tukemaan.

18.05 **Mats Löfström r:** Ärade herr talman! Det är mycket viktigt att minska flygets utsläpp eftersom det utgör en inte oansenlig del av de globala utsläppen av växthusgaser. Utsläppen från flyget har också ökat i och med den ökande trafiken de senaste åren. Därför behövs åtgärder som minskar utsläppen både genom ny teknik, regler och andra åtgärder, men — och det är ett viktigt men — åtgärder behövs på en global nivå för att säkerställa sund konkurrens samtidigt som insatserna då får störst effekt och inte riskerar att utsläppen bara byter plats från ett land till ett annat.

Den internationella luftfartsorganisationen ICAO har därför ett mycket stort ansvar att hitta konstruktiva lösningar. Det är en sak som Finland också jobbar aktivt för. Någon kan säga att det är svårare att nå en global överenskommelse och att hänvisa till det globala arbetet bara är ett sätt att skjuta upp ifrån sitt eget ansvar, men det är inte sant. ICAO borde ta exempel av den internationella sjöfartsorganisationen IMO där man häromåret fattade beslut om ambitiösa målsättningar inom den hela globala sjöfarten. Sjöfarten har enats om att skära ner utsläppen med 50 procent fram till år 2050, vilket är ett mycket ambitiöst mål och för vilket det finns en färdplan. Utsläppsminskningar krävs av Finlands sjöfart men också av alla andra i världen så att utsläppen globalt minskar, samtidigt som man inte skapar olika situationer på olika platser i världen. Många tvivlade på att det skulle vara möjligt för sjöfarten att kunna enas om målsättningar globalt inom IMO. Att man gjorde det visar att det är möjligt. Därför behöver vi lägga i ytterligare en växel i arbetet inom ICAO.

Av den här anledningen är jag emot en nationell flygskatt eftersom den skulle vara skadlig för Finlands konkurrenskraft om inte andra inför liknande skatter, samtidigt som utsläppen skulle riskera att i värsta fall öka, för Finlands geografiska läge är inte Tysklands eller Frankrikes. Vi behöver därför flygtrafik för att nå våra handelspartner och serva den exportindustri som i förlängningen finansierar vårt välfärdssamhälle. Finland är också ett stort och avlångt land med en stor ö, Åland, som är beroende av flygtrafik för att där ska

finnas näringslivsmöjligheter. Vi har inte råd att försvaga dessa regioners konkurrenskraft genom att fördyra för de här regionernas kommunikationer.

Anledningen till att jag tror att utsläppen riskerar att öka är också att Asienflygen via Helsingfors flygplats till Europa i stället kanske skulle börja flyga via Mellanöstern eller några andra flygplatser med längre flygtid och större utsläpp som följd. Finland är geografiskt på ett kort avstånd mellan exempelvis Japan och Europa och övriga Asien, vilket exempelvis Mellanöstern inte är.

Jag vill betona att det här inte betyder att jag är emot åtgärder — tvärtom — eller ens en flygskatt, men det måste komma på internationell nivå för att inte riskera att vi bara ska skjuta oss själva i foten och att utsläppen bara byter plats.

Ärade talman! Flyget kommer att ha en roll också i framtiden, och det är inte heller flyget som är problemet utan det fossila bränslet. Därför kommer det att behöva utvecklas nya drivmedel, och här är ju mycket på gång. Det framställs redan i dag biobränsle som det går att flyga på och som flera flygbolag redan använder. Här kan ännu mera göras för att stimulera övergången till att använda mera biobränslen. Den nyhet som Finnair kom med tidigare i dag, då man gav besked att man kraftigt kommer att utöka användningen av biobränsle tillsammans med Neste, är jätteviktigt och bra, och det sätter också ribban högt för andra flygbolag att ta efter.

I framtiden kommer sannolikt eldrivna flygplan att ha en betydelse på kortare sträckor såsom inrikesflyg, inom Norden och till Baltikum. Här kan vi ha åtgärder som skyndar på teknikutvecklingen, och det kan vi få till stånd genom att aktivt driva på den här frågan på internationellt plan, för det är där åtgärder måste till för att de ska få den största effekten. Därför är jag också glad att medborgarinitiativet gör att vi får diskutera den här viktiga frågan i riksdagen.

Avslutningsvis, ärade herr talman, borde Finland också ännu aktivare driva på för att EU:s projekt Single European Sky går framåt. Det skulle ha en betydande effekt i att minska utsläpp eftersom det skulle göra flygledningen mer effektiv, förkorta trängseln till flygplatser och göra flygrutterna kortare, vilket skulle minska utsläppen i Europa. Det är också en viktig insats för att minska på de globala utsläppen från flyget. Det arbetet är viktigt för att få ner utsläppen av växthusgaser, vilket är alldeles nödvändigt för att vi ska nå våra klimatmål. — Tack.

18.15 **Jenni Pitko vihr:** Arvoisa puhemies! Haluan myös kiittää teitä kaikkia kansalaisaloitteen tekijöitä, jotka olette tuoneet tämän tärkeän keskustelun tänne eduskunnan täysistuntoon.

Ilmastonmuutoksen torjumiseen tarvitaan paljon toimia. Ei ole yhtä tai kahta asiaa, jotka tekemällä voimme jättää muut sektorit huomioimatta. Ei voi olla sektoreita, joidenka ei tarvitsisi muuttua, samalla kun taistelemme tätä valtavaa terveyttämme ja tulevaisuuttamme uhkaavaa kriisiä vastaan. Itse ajattelen, että meidän kannattaa pikimmiten ottaa käyttöön erityisesti sellaisia keinoja, jotka ovat tehokkaita ja ohjaavat systeemitason muutoksiin, ja sellaisia, jotka eivät tuo taloudellista kuormaa niille, joilla on pienimmät käytössä olevat varat. Lentäminen on juuri sellainen, jolle on monissa tapauksissa korvaava keino, joko esimerkiksi junamatkustaminen tai matkakohteen valitseminen lähempää tai esimerkiksi työmatkoille etäosallistuminen teknologian mahdollistamana.

Tiedämme myös, että kaikista rikkaimmat lentävät kaikista eniten. Lentäminen jakautuu suomalaisten kesken epätasaisesti, ja lentämisen osuus yksittäisen suomalaisen hiilija-

lanjäljestä voi olla hyvinkin iso. Sekä Suomessa että globaalisti lentämistä voi syystä pitää ylellisyystuotteena. Yli 70 prosenttia suomalaisten lennoista on vapaa-ajanlentoja, ja hyvätuloiset lentävät pienituloisia enemmän. On käsittämätöntä, että suurista päästöistään huolimatta lentämistä ei juuri veroteta. Ei voi olla niin, että yksi liikkumisen muoto on vapaamatkustaja samaan aikaan, kun kestäviä liikkumisen tapoja verotetaan. Siksi kansalaisaloite matkustajakohtaisesta lentoverosta on tervetullut keskustelunavaus.

Arvoisa puhemies! Tämän kansalaisaloitteen tavoitteena ei ole kieltää lentämistä vaan alkaa kohdella sitä tasavertaisemmin muihin liikkumisen muotoihin verrattuna. Matkustajakohtaisen lentoveron käyttöönotto tuottaisi valtiolle verotuloja, jotka voitaisiin käyttää esimerkiksi junaliikenteeseen, ja ennen kaikkea se voisi vähentää lentämistä. Lentämisen vähentäminen ei suinkaan tarkoita ihmisten elämänlaadun huonontumista tai edes matkustamisen vähentymistä, kun samaan aikaan panostamme raideliikenteeseen. Hallitus onkin tehnyt jo merkittäviä päätöksiä kotimaan ratahankkeista, jotka hyödyttävät kotimaanmatkailun lisäksi yhteyksiä ulkomaille. Esimerkiksi hallitus hakee nyt EU-rahoitusta Kemi—Haaparanta-radan sähköistämiselle. Toteutuessaan tämä hanke mahdollistaa junayhteyden Suomesta Tukholmaan, ja Tukholmasta matka voi jatkua muutamassa tunnissa Tanskaan ja siitä eteenpäin Keski- ja Etelä-Eurooppaan. Tällaista potentiaalia piilee liikennejärjestelmässämme paljon, ja se on nyt otettava hyötykäyttöön.

Lentämisen vähentämisellä on myös kansalaisten tuki. Kyselyjen mukaan yli puolet suomalaisista kannattaa lentoveroa. Junamatkailukin on lisääntynyt viime vuosina, ja esimerkiksi matkustajamäärä Oulun ja Helsingin välillä, joka on perinteisesti ollut Suomen suosituin lentoreitti, on kasvanut miltei neljänneksellä vuodesta 2008 vuoteen 2019. Ihmiset haluavat tehdä kestäviä valintoja. Samaan aikaan interrailmatkustaminen on kasvattanut suosiotaan erityisesti aikuisten keskuudessa.

Arvoisa puhemies! Lentovero on jo käytössä monissa maissa. Ruotsissa lentoverolla on saatu lentomatkojen määrän kasvu taittumaan. Se on merkittävää. Suomen on vauraana hyvinvointivaltiona kannettava globaali vastuunsa ja otettava käyttöön matkustajakohtainen lentovero viimeistään silloin, jos kansainvälisissä yhteyksissä EU:n laajuista lentoveron käyttöönottoa ei saada edistettyä.

18.20 **Tiina Elo vihr:** Arvoisa puhemies! Ihan alkuun kiitän edustaja Pitkoa varsin ansiokkaasta puheesta. Olen tämän todennut joskus aiemminkin täällä puhuttuani hänen jälkeensä. Sen jälkeen kiitän kansalaisaloitteen tekijöitä siitä tärkeästä työstä, mitä olette tehneet lentoliikenteen aiheuttamien ilmastopäästöjen vähentämiseksi. Kansalaisaloitteiden voima on siinä, että ne nostavat asioita vahvasti julkiseen keskusteluun ja ne tuovat asiat tänne eduskuntaan käsittelyyn.

Niin kuin täällä on aiemmin keskustelussa todettu, lentoliikenne tuottaa nykyisellään noin 2—3 prosenttia kaikista ihmisen aiheuttamista suorista hiilidioksidipäästöistä. Ala kuitenkin kasvaa siihen tahtiin, että päästöjen ennustetaan jopa kolminkertaistuvan lähivuosikymmeninä, ja lentoliikenne todellakin kasvaa muun muassa siksi, että lentoja tuetaan voimakkaasti. Kansainvälisten lentojen lipuista ei peritä arvonlisäveroja, ja lentoliikenteen polttoaine on verotonta, ja tähän vertailun vuoksi voi todeta, että esimerkiksi perusbensiinin hinnasta veroja on noin kaksi kolmasosaa.

Lentämisen päästöihin on pystyttävä puuttumaan nykyistä voimakkaammin osana ilmastopolitiikan kokonaisuutta. Se tarkoittaa niin lentämisen päästöjen vähentämistä kuin vaihtoehtoisten liikkumistapojen määrätietoista kehittämistä. Kannusteet ilmastoystävälli-

seen liikkumiseen eivät tällä hetkellä ole kohdallaan. On ilmaston kannalta kestämätön tilanne, niin kuin täällä on todettu, että junalippu maksaa enemmän kuin lentolippu. Yksi liikkumismuoto ei voi olla ilmastopäästöjä aiheuttava vapaamatkustaja.

Ensisijainen tavoite toki on se, että me pääsemme globaaleihin tai EU:n laajuisiin ratkaisuihin, saadaan aikaan EU:n tai globaali vero lentopolttoaineelle, tai vaihtoehtoisesti olisi parannettava EU:n päästökauppaa lentoliikenteen osalta. Mutta ennen kun nämä kansainväliset toimet etenevät, me voimme kansallisella lentoverolla osaltamme vauhdittaa tätä kehitystä ja kirittää globaaleja toimijoita.

Arvoisa puhemies! Kuten edustaja Pitko edellä totesi, lentoverolle on myös kansan tuki. Yli puolet suomalaisista kannattaa lentoveroa. Olennaista tämän veron hyväksyttävyyden kannalta on se, että sen tuotot korvamerkitään vähäpäästöisen liikenteen kehittämiseen. Esimerkiksi Ranskassa käyttöönotetusta lentoverosta kertyvät varat aiotaan käyttää ympäristöystävällisempien matkustusmuotojen, kuten raideliikenteen, kehittämiseen. Me tarvitsemme edelleen Suomessa määrätietoisia toimia liikenteen siirtämiseksi ilmasta raiteille, ja näihin toimiin hallitus onkin jo ryhtynyt. Me tarvitsemme koko maan kattavaa raideverkostoa ja nopeampia raideyhteyksiä, myös sinne pohjoiseen. Kansallinen lentovero voi olla yksi keino tämän siirtymän vauhdittamisessa.

Arvoisa puhemies! Samaan aikaan on tärkeää, että lentoala pyrkii aktiivisesti vähentämään päästöjä ja kompensoimaan niitä. Minäkin haluan kiittää Finnairia uusista avauksista ja ponnisteluista päästöjen vähentämiseksi. Päästöjen kompensoinnissa on tärkeää huolehtia siitä, että se kompensaatio on aitoa. Se tarkoittaa, että toisaalla rahoitettu päästövähennys on todellinen, pysyvä ja lisäinen, eli sitä ei olisi tapahtunut ilman päästöyksikön myyntiä. Näihin asioihin on tärkeätä kiinnittää huomiota, kun näitä kompensaatiomenetelmiä kehitetään, ja se toki on myös tarpeen ja välttämätöntä.

Lopuksi totean vielä, että on tärkeintä löytää tehokkaimmat keinot lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi. Ilmaston lämpenemisen pysäyttäminen 1,5 asteeseen edellyttää, että kaikki toimialat ja sektorit osallistuvat päästövähennyksiin. Siksi vihreät kannattavat ja siksi itsekin kannatan kansallista lentoveroa. On tärkeää, että tämä kansalaisaloite saa eduskunnassa perusteellisen käsittelyn, niin kuin täällä onkin jo todettu ja luvattu, mutta jo nyt voidaan nähdä, että sillä on todella ollut merkitystä lentoliikenteen ilmastopäästöistä käytävään keskusteluun ja se on osaltaan luonut painetta lentoliikenteen päästöjen vähentämiseen.

18.25 **Arto Pirttilahti kesk:** Arvoisa puhemies! Kiitoksia valtiovarainministeri Katri Kulmunille siitä, kun kävi läpi meidän hallituksen tavoitteet suhteessa tähän lentoveroon ja myös lentopäästöjen vähentämiseen. Ja kiitos vielä aloitteen tekijöille.

Todellakin näitä kansainvälisiä keinoja on useita. Oma näkemykseni on kanssa, että en kannata tätä lentoveroa, vaan yhtä lailla kuten hallitus on linjannut ja useammissa puheenvuoroissa on linjattu ja kuten ministeri Kulmunikin otti esille, kannattaa lähteä kansainvälisestä kehyksestä liikkeelle.

Todellakin ICAO eli kansainvälinen ilmailujärjestö on jo vuonna 2016 sopinut siitä, että lähdetään tämmöisen CORSIA-hankkeen eli Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation toteuttamiseen, ja nyt siellä on tehty lentopäästötutkimuksia, ja tästä nämä päästömaksut ja itse tämä toiminta lähtevät käyntiin vuoden 21 alusta. Eli tämä on vapaaehtoiselta pohjalta liikkeelle lähtenyt ilmailuliikenteen päästöjen hillintään oleva toimenpide, ja tässä yhdessä EU:n kanssa tehdään vahvasti toimintaa. Edustaja Löfström otti

hyvin esimerkiksi tämän IMOn, ja tässä on vähän sama pohja-ajatus, että ensin lähdetään vapaaehtoiselta toiminnalta liikkeelle ja pyritään siihen, että tämä tulisi lainsäädännön mukaisesti olemaan. OECD harkitsee kanssa lentoliikenteen $CO_2$-päästöjen hinnoittelua, ja siitä ei ole vielä aikataulua. Kolmas asia on sitten tämä EU:n Green Deal, joka tulee syksyllä, pohjustukset ja ehkä komission esitys ensi kesänä, kuten ministeri Kulmuni tässä kertoi.

Eli asian ympärillä on kansainvälisiä esityksiä useita, ja näihin itsekin katsoisin. Miksi näin? No, siksi että lentotoiminnan päästöt Suomessa ovat kaksi kolme prosenttia liikenteen päästöistä ja noin 0,4—0,6 prosenttia kokonaispäästöistä. Myös sitten kun katsomme tuonne taivaalle, niin kuinka paljon meillä nyt lentokoneita oikeasti siellä menee? Globaalisti meillä on ilmassa noin 22 000 lentokonetta, ja arvaatkaas, kuinka monta niistä on Suomen yllä? No, tusina, eli 0,5 promillea on tämä Suomen päällä olevien koneitten määrä, ja osa niistä on vielä menossa jonnekin muualle kuin Suomeen. Näitä tietoja löydätte äppseistä, mitä voitte ladata puhelimeen, vaikka Flightradar tai vastaava, ja näistä IMOn asioista nähdään myös laivaliikenteen kansainväliset liikkeet. Kannattaa suhteuttaa siihen liikennemäärään se. Jos lähdettäisiin kansallista veroa kehittämään tässä vaiheessa, niin se olisi matkailun, lentokenttien ja alueiden tasa-arvon puolesta huono asia, ja näenkin juuri tämän kansainvälisen kehittämisen parempana.

Toinen asia tähän lentoliikenteen päästöjen vähentämiseen on tosiaankin iloinen uutinen Finnairilta, joka tavoittelee sitä, että se olisi hiilineutraali 2045. Pitää kiittää myös tästä teknologisesta kehityksestä, ja uskonkin enemmän sen voimaan lentopäästöjen vähentämiseksi. Se, että Neste on tehnyt tämän biopolttoaineen, ja sitähän myydään jo tällä hetkellä Oslon lentokentällä, ja se, että Lappeenrannan yliopisto kumppaneineen kehittää edelleen Suomessa toisen asteen synteettisiä polttoaineita, ovat aivan mahtavia avauksia, jotta lentokoneilla kerosiinin korvaavilla biopolttoaineilla mennään. Hallituksen osalta myös tuetaan sekoitevelvoitteen lisäämistä, ja näen, että se on yksi hyvä tekijä. Toinen on tietenkin sähkölentokoneet, mitkä on mainittu. Toivotaan jo, että 30 henkilöä vetäviä lentokoneita olisi ilmassa ja markkinoilla 2030—2040, kuten on ennustettu.

Eli näistä lähtökohdista. Näen, että tässä menee ehkä hieman aikaa vielä, että saadaan nämä kansainväliset sopimukset käyntiin, ja olikin harmillista, että kompensaatiojärjestelyitä ei saatu nyt vielä tehtyä. Näkisin, että niin Finnair kuin kaikki muutkin kansainväliset lentoyhtiöt ottaisivat tämän kompensaation käyttöön, ja esittäisinkin, että käytetään ne rahat Suomen hiilinielujen vahvistamiseen ja tänne kotimaan toimintaan.

**Puhemies Matti Vanhanen:** Keskustelu ja asian käsittely keskeytetään. Asian käsittelyä jatketaan tässä istunnossa päiväjärjestyksen muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi.

Asian käsittely keskeytettiin kello 18.30.

---

Asian käsittelyä jatkettiin kello 19.34.

**Puhemies Matti Vanhanen:** Nyt jatketaan aiemmin tässä täysistunnossa keskeytetyn asiakohdan 4 käsittelyä.

19.34 **Matias Marttinen kok:** Arvoisa herra puhemies! Käsittelemme tänään kansalaisaloitetta lentoverosta. Kansalaisaloitteessa esitetään, että eduskunta ryhtyy lainvalmistelutoimenpiteisiin matkustajakohtaisen lentoveron ottamiseksi käyttöön Suomessa. Kansalaisaloitteessa tartutaan tärkeään asiaan. Yli 54 000 suomalaista on ilmaissut kantansa sen puolesta, että lentoliikenteen päästöjä on vähennettävä. Lentoliikenteen päästöt ovat noin 3 prosenttia EU-alueen kasvihuonekaasupäästöistä, mutta lentoliikenteen käytön arvioidaan kolminkertaistuvan vuoteen 2050 mennessä. On selvää, että lentoliikenteen päästöjen pienentämiseksi on tehtävä toimia, ja tästä olen myös täysin samaa mieltä kansalaisaloitteen tekijöiden kanssa.

Herra puhemies! Kansalaisaloite on tervetullut keskustelunavaus lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi. Useissa EU-maissa, kuten esimerkiksi Ruotsissa, on otettu käyttöön lentomatkustajavero. Veron ohjausvaikutukset ovat jääneet kuitenkin vaatimattomiksi. Ruotsissa lentomatkustajaveron ympäristövaikutukset ovat jääneet pieniksi veron matalan tason vuoksi, eivätkä Ruotsin lentoliikenteen päästöt ole laskeneet kuin aivan hieman tämän veron käyttöönoton myötä.

Ruotsin lentomatkustajavero on lisäksi ohjannut lentoyhtiöitä siirtämään lentojaan pois Ruotsista muihin Pohjoismaihin, joissa veroa ei vastaavasti ole käytössä. Kansallinen lentomatkustajavero ohjaa matkustajia lentämään kohteeseensa toisen maan kautta, jossa lentomatkustajaveroa ei ole otettu käyttöön. Silloin tämä yhtälö johtaa siihen, että lentomatkat kasvavat. Tiivistetysti yhden maan käyttöön ottama lentomatkustajavero johtaa siihen, että päästöt kasvavat, eivät pienene. Lentomatkustajavero ohjaa myös huonosti lentoyhtiöitä vähentämään tosiasiassa päästöjään, sillä vero ei ota huomioon sitä, mitkä ovat lentokoneen tosiasialliset päästöt.

Useat asiantuntijat ovat puheenvuoroissaan todenneet, että Suomessa lentomatkustajaverolla tuskin olisi suurta vaikutusta lentoliikenteen päästöihin, vaan lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi tulisi käyttää tehokkaampia keinoja. Jos lentämisen päästöjä halutaan tosiasiassa vähentää, kannattaa verottaa päästöjä, ei yksittäistä matkustajaa.

Suomi on ajanut ilmastopolitiikassaan hyvää periaatetta: se, joka saastuttaa, se myös maksaa. Siksi on perusteltua, että kansallisen lentomatkustajaveron sijasta edistämme koko EU:n laajuista ratkaisua, joka tehokkaasti ja markkinaehtoisesti kannustaa lentoliikenteen päästöjen vähentämiseen. Pistemäisten verojen sijaan on luotava hinta kaikelle saastuttamiselle.

Päästökaupassa lentoyhtiöt ostavat päästöoikeudet tuottamilleen päästöille. Tosiasiassa kuitenkaan päästökaupan ohjaus ei lentoliikenteen osalta ole toiminut, sillä lentoyhtiöt ovat saaneet paljon myös ilmaisia päästöoikeuksia. Päästökauppaa kiristämällä lentoyhtiöille tulee aito kannustin ensinnäkin investoida uuteen ja pienempipäästöisempään lentokalustoon ja taas toisaalta myös käyttää puhtaampia, uusimpia polttoaineita, josta muun muassa erinomainen esimerkki on Finnairin ja Nesteen yhteistyö, josta tältä päivältä viimeisimmät uutiset olemme lukeneet.

EU-komissio on parhaillaan arvioimassa nykyisen päästökauppajärjestelmän toimintaa. Nyt hallituksen on tämän yksittäisen pisteveron sijasta ryhdyttävä ajamaan lentoliikenteen päästökaupan kehittämistä, jotta lentoliikenteen päästöjen vähentämiseen syntyy aito kannustin.

Herra puhemies! Toivon todella, että tämä kansalaisaloite saa huolellisen käsittelyn eduskunnassa. Mutta toivon samalla, että tämä sali keskittyy omassa päätöksenteossaan käyttämään tutkittua tietoa ja keskittymään sellaisten toimien toteuttamiseen, jotka tehok-

kaasti ja markkinaehtoisesti johtavat siihen, että Suomen tuottamat päästöt pienenevät, eivätkä nämä toimet aiheuta sellaisia vaikutuksia, mitä esimerkiksi yksittäisen maan käyttöönottama lentomatkustajavero voi toteutuessaan aiheuttaa.

19.39 **Joonas Könttä kesk:** Arvoisa herra puhemies! Ilmaston saastuttamisen torjumisessa ei ole syytä epätoivoon. Keskusta uskoo, että teknologian kehittäminen ja uuden osaamisen ja innovaatioiden käyttöönottaminen ovat paitsi keinoja torjua ilmaston saastuttamista myös keinoja parantaa kilpailukykyämme ja lisätä vientiämme maailmalle. Ratkaisut esimerkiksi teknologian ja sääntelyn kautta vähentävät tehokkaasti lentoliikenteen päästöjä. Tällaisia konkreettisia ratkaisuja ovat muun muassa kehittyneet biopolttoaineet ja lentoliikenteen sähköistäminen sekä muut teknologiset ratkaisut. Sekoitevelvoite myös lentopetrolien osalta on yksi tehokkaimmista keinoista vähentää lentoliikenteen päästöjä. Tällaisia maalaisjärkisiä toimenpiteitä meidän on syytä suosia. Näillä mainitsemillani muilla ohjauskeinoilla päästään vaikuttavampiin tuloksiin ympäristönäkökulmasta ilman, että teemme hallaa kansalliselle edullemme.

Arvoisa herra puhemies! Kansallisen lentoveron käyttöönotto ei ole järkevää. Uusi veromuoto aiheuttaisi haittaa kotimaanmatkailulle, lentokentille ja alueiden väliselle tasa-arvolle. Vero ei vähennä päästöjä mutta haittaa erityisesti vähävaraisien ja suurempien perheiden matkailua. Matkailu ei saa olla vain rikkaiden influenssereiden etuoikeus. Kansallinen lentovero olisi isänmaan oman oksan sahaamista. Meidän tulee pikemminkin puuttua päästöjen juurisyihin. Lisää uusiutuvaa tankkiin, se pätee myös lentoliikenteessä.

Herra puhemies! Suomalainen lentoyhtiö Finnair on julkistanut useita toimenpiteitä, joilla se aikoo päästä omiin tavoitteisiinsa hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Finnair panostaa lentokoneteknologiaan investoimalla, lentämällä polttoainetehokkaasti, vähentämällä koneiden painoa ja lisäämällä uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttöä. Tästä kuulimme myös edellisessä, ansiokkaassa puheenvuorossa.

Mielestäni on tärkeää, että edistämme kansainvälistä ratkaisua ilmansaasteiden hillitsemiseksi ja ilmanlaadun parantamiseksi. On tärkeää, että katsomme verotusta kokonaisuutena ja vältämme pisteveroja. Kansallinen lentovero ei toimisi halutulla tavalla, ja se olisi vastoin isänmaamme kansallista etua. Näistä syistä en voi kansallista lentoveroa kannattaa.

19.41 **Jouni Ovaska kesk:** Arvoisa herra puhemies! Tässä kohtaa korostuu hyvin vahvasti valtionyhtiöiden rooli. Tänään on puhuttu Nesteestä ja Finnairista, ja kyllä ne toimet, mitä Finnair on kertonut, ja myöskin osaltaan Neste — sattumalta tänä päivänä tämän keskustelun ehkä arvatenkin — ovat erittäin merkittäviä siinä, millä tavalla päästään kohti vähähiilisempää Suomea.

Edustaja Vestman puhui aikaisemmin anekaupasta liittyen juuri tähän verotukseen, mutta ehkä jos yritys itse haluaa tällaisia toimia ohjata, kuten Finnair, joka esimerkiksi tuo syksyllä lippuvalikoimaansa tällaisen lipun, jolla sitten saa mahdollisuuden pienentää lennon hiilijalanjälkeä, niin se on heidän toimiaan, ja meidän ei pidä lähteä myöskään sitä sitten arvostelemaan.

On selvää, että muutos päästöihin on välttämätöntä ja meidän pitää kaikin toimin pystyä niitä vähentämään, mutta kuten edustaja Könttäkin täällä on todennut, meidän ei pidä lähteä kansallisin toimin omaa tilannettamme heikentämään.

Hallituksen linja ja hallitusohjelman tavoitteet sinänsä ovatkin oikeat, ja meidän pitää katsoa rohkeasti tuohon Green Dealiin nyt ja arvioida, mitä sieltä olisi saatavissa ja minkä-

laisia kirjauksia osaltaan, jotta pystymme vaikuttamaan ilmailun tulevaisuuteen myös sitä kautta ja hakemaan entistä laajempaa selkänojaa siihen, että pääsemme niihin tavoitteisiin, mitä olemme asettaneet.

19.43 **Heli Järvinen vihr:** Arvoisa puhemies! Täällä on käytetty tänään monia hyviä puheenvuoroja lentoverosta. Me olemme ottaneet tässä hallituksessa maailman kunnianhimoisimmat ilmastotavoitteet käyttöön, ja se tarkoittaa sitä, että me olemme siinä tilanteessa, jossa meidän on aivan välttämätöntä ja kiireellistä ensinnäkin vähentää päästöjä. Meidän on vähennettävä päästöjä kaikilla mahdollisilla aloilla. Jos emme leikkaa lentoliikenteestä, jos emme ole valmiita leikkaamaan siitä, se tarkoittaa sitä, että liikenteen saralla muissa kulkutavoissa on tehtävä suurempia leikkauksia. Meidän on tehtävä kaikkemme, jotta myös lentojen päästöjä vähennetään. Keinoja on hyvin monia, kuten tänään on keskustelussa tullut esiin: biopolttoaineet, ympäristöystävällisempi kalusto, myynnin vähentäminen ja niin edelleen. Ja on todella hienoa, että meidän oma kansallinen lentoyhtiömme Finnair on tarttunut ripeästi toimeen ja tavoittelee neutraaliutta päästöjen suhteen jo vuoteen 45 mennessä.

Toinen asia, jota meidän on pakko tehdä saavuttaaksemme tämän ilmastotavoitteen, on se, että meidän on lisättävä nieluja. Meidän on pakko pystyä lisäämään nieluja, jotta voisimme päästä niihin kunnianhimoisiin tavoitteisiin.

Mutta se kolmas asia, jota meidän on välttämätöntä tehdä ja josta valitettavan vähän on puhuttu tänään tässä keskustelussa, on päästöjen kompensointi. Siinä meidän tulisi pystyä paljon nykyistä parempaan. Ongelma on se, että Suomessa Poliisihallitus on tulkinnut siten, että kompensaatioiden tarjoaminen on vastikkeetonta ja siksi laitonta ilman rahankeräyslupaa. Tämä tulkinta on aiheuttanut todella ongelmallisen tilanteen. Se tarkoittaa sitä, että moni suomalaisyritys, joka on tarjonnut kompensaatiomahdollisuutta, on joutunut todella tukalaan tilanteeseen. Yksi yritys on otettu erityisesti tikun nokkaan ja on jopa rikossyytteen kohteena, mutta jopa kansallinen lentoyhtiömme Finnair on joutunut lopettamaan oman kompensaatio-ohjelmansa. Siis Finnairille on soitettu Poliisihallituksesta ja kielletty tämä nykyinen kompensaatio-ohjelma, kun taas sitten samaan aikaan on sellaisia yrityksiä, joissa kompensaatio-ohjelma on käynnissä mutta joihin ei reagoida yhtään millään tavalla. Minusta tämä on omituista ja kestämätöntä toimintaa suomalaisilta viranomaisilta. Tässä pitäisi pystyä parempaan linjakkuuteen.

Tätä tilannetta harmillisesti tekee ongelmallisemmaksi vielä se, että viikko sitten tuli voimaan uusi rahankeräyslaki, joka kuitenkin vain jatkaa tätä ongelmallista tulkintaa. Se ei siis tarjoa siihen ratkaisua. Sen takia hallituksen täytyy lähteä ratkomaan tätä ongelmaa nopeasti, jotta me saamme ihmiset tekemään vapaaehtoisia kompensaatioita, joita he haluavat tehdä.

Olen iloinen kuultuani tänään sisäministeriltä, että hallitus on tarttunut tähän asiaan ja aikoo käsitellä sen kiireellisessä järjestyksessä, jotta pääsisimme tästä eteenpäin. Tämä on aivan oleellista jo siksi, että kompensointi tulee pakolliseksi jo reilun viiden vuoden kuluttua ja USA ja EU-maat aikovat pilotoida tätä kompensointia jo ensi vuonna. Siksi meidän täytyy saada oma kompensaatiojärjestelmämme kuntoon.

Sekään ei siitä huolimatta ole ihan yksinkertaista eikä helppoa. Helsingin Sanomat on kunniakkaasti koonnut niitä ongelmia, joita myös tästä kompensaatiojärjestelmästä on tullut. Se on saattanut esimerkiksi jollakin alueella tai jossakin maassa lisätä kaasuntuotantoa, metsitystäkin on käytetty vähän viherpesuna — toisaalla on metsitetty, toisaalla taas

poltettu metsää — ja niin edelleen. Mutta on selvää, että maailman ongelmat ovat vaikeita ja monimutkaisia, ja me emme saa niiden monimutkaisten ongelmien edessä hyytyä, vaan meidän täytyy pystyä parempaan, ja meillä myös on siihen keinoja.

Päästövähennysyksiköiden on oltava todellisia, eli kaikkien päästövähennysten tapahtuminen on todistettava vapaaehtoisten hiilidioksidiyksikköjen saamiseksi. Päästövähennysyksiköiden on oltava mitattavia, eli kaikissa vapaaehtoisiksi hiilidioksidiyksiköiksi esitetyissä päästövähennyksissä on käytettävä tunnustettuja menetelmiä. Päästövähennysyksiköiden on oltava pysyviä, eli muualle laskettujen päästöjen hyvittämiseksi on tärkeää, että vapaaehtoiset hiilidioksidiyksiköt edustavat kansainvälisten standardien vaatimusten mukaisia päästövähennyksiä eikä kehityssuunta todennäköisesti muutu. Päästövähennysyksiköiden on oltava lisäisiä, eli projektikohtaisten päästövähennysten tärkein tekijä on, että vähennykset ovat ylimääräisiä eli että niiden tuloksena syntyy vähemmän päästöjä kuin ilman niitä. Ja niiden täytyy olla myöskin puolueettomasti todennettavia, eli puolueettoman kolmannen osapuolen todennuslaitoksen on todennettava kaikki vapaaehtoisiksi hiilidioksidiyksiköiksi sertifioitavat päästövähennykset. Tässä asiassa on siis tarpeellista edetä hyvin monipuolisin keinovalikoimin.

Oikeastaan kollegani edustaja Ronkainen, tosin ehkä tahtomattaan, kiteytti hyvin sen, miksi meidän suomalaisten pitää tässä edetä. Hän sanoi omassa puheenvuorossaan, että Suomi on pieni maa ja aiheutamme maailman lentopäästöistä vain 0,1 prosenttia — 0,1 prosenttia. Mutta ajatelkaapa, kollegat, kun meitä suomalaisia on maailmassa ja maailman väestöstä vain 0,0007 prosenttia — ainakin mikäli kollegani Kivirannan laskelmiin on luottamista, ja hänet tunnetaan talousihmisenä tässä talossa — niin se tarkoittaa sitä, että meidän pienen maamme päästöt ovat tuhatkertaisesti liian suuria. Näitä päästöjä meidän on pakko pystyä tekemään entistä vähemmän. Siksi kaikki keinot on otettava käyttöön.

**Puhemies Matti Vanhanen:** En mene tähän prosentti- ja promillelaskuun, mutta siinä oli liian monta nollaa. [Heli Järvinen: Kolme!]

19.51 **Ano Turtiainen ps:** Arvoisa puhemies! Kansalaisaloitteet ovat hyvä asia, ja kaikkien kansalaisaloitteiden tulee saada tasapuolinen kohtelu, joten kiitos tästä lentoveroaloitteesta.

Erno Paasilinna sanoi jo 70-luvulla: ”Kun hallintokoneisto paisuu, se muodostaa yhteiskuntaluokan. Se ei enää palvele kansaa eikä siihen pyrikään. Virkakoneisto elää omaa elämäänsä, ja kansan on palveltava sitä.” Arvoisa puhemies, noista ajoista, jolloin Paasilinna lausui edellä mainitut sanat, virkakoneisto on paisunut ja moninkertaistunut. Me emme tarvitse ainuttakaan veroa lisää tähän maahan. Tämä aloite lentoverosta on hyvä esimerkki siitä, kuinka liian isoksi pöhöttynyt virkakoneisto huutaa lisää rahaa kansalta. Trafi ja ympäristöministeriö ovat täydellisiä esimerkkejä instansseista, joiden ensisijaisena tehtävänä on omien palkkojensa nettomaksajien kaikenlainen kiusaaminen, simputtaminen ja kyykyttäminen. Esimerkkinä: miksi me elätämme Trafin kovilla palkoilla sellaista virkamiestä tai -naista, joka suunnittelee meille veneajokortteja, ruohonleikkureiden ja takkojen vuosikatsastuksia tai puhallettavien kumiveneiden pelastusliivipakkoja? Toisena esimerkkinä: työttömätkin tulevat yhteiskunnallemme paljon halvemmaksi kuin vaikka Tampereen pormestarit tai Suomen ympäristökeskuksen tyhjäntutkijat.

Ilmastoteko tässä lentoveroaloitteessa on pelkkää silmänlumetta, sillä lentämisen päästöt ovat vain noin 3 prosenttia EU:n kokonaispäästöistä. Toteutuneena lentovero kerää vain lisää rahaa kansalaisilta raskaan virkakoneiston elättämiseksi.

Jos ihmisiä kuitenkin halutaan ohjailla verotuksen kautta esimerkiksi elämään terveellisemmin tai ympäristöystävällisemmin, voisi olla hyvä säätää laki, joka mahdollistaisi uuden veron käyttöönottamisen vain, jos kaksi jo olemassa olevaa veroa puretaan samalla.

Arvoisa puhemies! En kannata minkäänlaisia veroja, enkä sen vuoksi myöskään tätä aloitetta. — Kiitos.

19.54 **Mikko Ollikainen r:** Ärade talman, arvoisa puhemies! On todella hienoa, että olemme tänään keskustelleet tästä asiasta täällä salissa. Kiitos kansalaisaloitteen allekirjoittaneille.

Globaalisti katsottuna lentojen hiilidioksidipäästöt ovat liian korkeat. Olisi ensiarvoisen tärkeää, että ilmailuala maailmanlaajuisesti kokoaisi voimavaransa yhteen ja ottaisi tässä mallia merenkulusta, jossa on myös suuret päästöt. Merenkulun puolella luodaan IMOn kautta parhaillaan yhteisesti maailmanlaajuisesti pelisäännöt — ennen kaikkea tärkeää koskien tervettä kilpailua.

Olemme täällä viimeisimmissä puheenvuoroissa myös puhuneet Finnairista, ja mielestäni ei ole hyvä asia ilmastolle, jos siirrämme Suomen kautta nyt menevät kaukolennot muihin maihin, esimerkiksi Lähi-idän maihin, joissa mahdollisesti ei olisi silloin lentoveroa. Jos Aasian liikenne Euroopasta menee Lähi-idän kautta, niin lentomatkat pitenevät, ja se ei välttämättä ole mielestäni hyvä ilmastoteko.

Mainitsin tuossa aikaisemmin merenkulun, ja Suomen meriklusteri on jo nyt edelläkävijä vähäpäästöisen merenkulun ratkaisuissa. Suomi voi olla kokoaan suurempi ilmastonmuutoksen hillinnässä tarjoamalla innovatiivisia ratkaisuja sekä tulevaisuuden merenkulkuun että ilmaliikenteeseen.

Täällä on muun muassa puhuttu tänään biopolttoaineista mutta myös sähkölentokoneista. Hallitusohjelmassahan myös todetaan, että voidaan selvittää lentopolttoaineen veron tai lentomaksun käyttöönottamista EU:n laajuisesti tai globaalisesti, ja tämä on mielestäni hyvä linja, ei kansallisesti.

Tulee myös muistaa, että Suomi elää viennistä ja maantieteellisesti olemme aika kaukana markkinoista. Toimivat lennot ovat tärkeitä monelle alalle, muun muassa matkailulle, ja toki myös koko elinvoimallemme.

Det är väldigt viktigt för Finland att vi fortsätter det aktiva arbetet för att minska utsläppen i flygtrafiken, men med tanke på vårt läge och att vi lever på export är det otroligt viktigt att vi har internationella överenskommelser. Det måste finnas en sund konkurrens. En eventuell flygskatt får inte snedvrida konkurrensen. Finland kan och ska vara en föregångare i att utveckla lösningar som gör att utsläppen från flygen minskar. Elflygen kan i nuläget kännas ganska avlägsna, men här finns en mycket stor möjlighet inför framtiden att skapa nya innovationer som vi kan förtjäna på i Finland.

19.58 **Sari Multala kok:** Arvoisa puhemies! Lentoverokansalaisaloite sinällään kiinnittää huomiota erittäin tärkeään asiaan eli siihen, kuinka lentoliikenteen päästöjä saataisiin alennettua. Valitettavasti kuitenkin siinä ehdotettu keino ei ole paras mahdollinen tai edes välttämättä laske päästöjä lainkaan. Täällä salissa on useaan kertaan tänään viitattu siihen,

että Ruotsissa tämä vero on jo käytössä, mutta samanaikaisesti toisissa puheenvuoroissa taas hyvin tuotu esiin sitä, kuinka se siellä on johtanut ainakin osittain siihen, että lentomatkoista vain tulee pidempiä eli päästöt kasvavat.

Sen sijaan että lähtisimme Suomessa valmistelemaan tämänkaltaista pisteveroa, olisi ensimmäisessä vaiheessa hyvä mahdollistaa se, mihin täällä esimerkiksi edustaja Järvinen viittasi, eli että edelleenkin lentoyhtiöillä olisi mahdollisuus kerätä vapaaehtoisen päästökompensaation kautta varoja. Tällä hetkellä tämä ei ole Finnairin osalta mahdollista. Toivottavasti tähän lakiin tulee sellainen tulkinta, joka mahdollistaisi uudestaan päästökompensaation käyttöönoton.

Toinen asia, jota tietysti tulee edistää, on se, että puhtaat käyttövoimat edistyisivät ja yleistyisivät lentoliikenteessä. Meillä meidän kansallinen yhtiömme Neste on tehnyt uraauurtavaa työtä päästöjen vähentämiseksi henkilöautoliikenteessä ja nyt on juuri tehnyt uuden yhteistyösopimuksen kansallisen lentoyhtiömme Finnairin kanssa, ja tätä myötä Finnair toteaakin tavoittelevansa hiilineutraalisuutta vuoteen 2045 mennessä. Tälle yhteistyölle toivoo totta kai todella paljon myötätuulta ja sitä, että hiilineutraalisuus todella saavutetaan.

Jotta nämä puhtaat käyttövoimat voisivat kuitenkin yleistyä myös muualla kuin Suomessa, tulee tietysti puuttua siihen, mikä on oleellista, eli päästöihin eikä siihen liikkumismuotoon. Tämä pätee niin autoiluun kuin lentoliikenteeseenkin. Siksi tehokkaampia keinoja olisi esimerkiksi päästökaupan kehittäminen lentoliikenteen osalta siten, että se olisi mieluiten tietysti globaalilla tasolla päästöihin puuttuvaa, ja jos globaalisti tähän ei päästä, niin EU:ssa voidaan pohtia päästökaupan kehittämistä lentoliikenteen osalta. Toinen vaihtoehto EU-tasoisesti olisi lentokerosiiniin puuttuminen. Ei sielläkään lentovero sinällään ole järkevä keino.

Kun puhutaan päästöjen vähentämisestä, johon tietysti Suomikin kovasti pyrkii hiilineutraalisuustavoitteemme myötä, niin kannattaa aina keskittyä niihin päästöihin eikä liikkumismuotojen rajoittamiseen. Suomessa syrjäisenä maana on erittäin tärkeää jatkossakin päästä liikkumaan paikasta toiseen lentäen ja toivottavasti tulevaisuudessa entistä paremmin myös raiteita pitkin. Tähän kuitenkin menee vielä pitkä aika, ennen kuin meillä mahdollisesti on esimerkiksi raidetunneli tästä Eurooppaan, joten sillä välillä on ehdottoman tärkeää, että lentoliikennekin on edelleen vaihtoehto.

Siksi toivonkin, että tähän kansalaisaloitteeseen suhtaudutaan vakavasti mutta että eduskunta toteaisi, että lentoveroa ei Suomessa lähdetä kansallisesti valmistelemaan.

20.02 **Marko Kilpi kok:** Arvoisa herra puhemies! Täällä käydyissä runsaissa keskusteluissa on jo moneen kertaan todettu, että tällaisissa asioissa niin kuin esimerkiksi lentovero ja lentoliikenteen päästöt konkreettista merkitystä alkaa syntyä vasta silloin, kun päätöksiä tehdään kansainvälisellä tasolla, ei kansallisella tasolla, varsinkin Suomen kohdalla. Kun näitä päätöksiä tehdään vähintäänkin EU-tasolla mutta mieluusti globaalisti, niin alkaa tulostakin syntyä, joten otan tässä puheessa nyt itse tulokulmaksi kehityksen.

Ilmastonmuutoksen moottoroimana meidän on keksittävä liikkuminen monella tapaa uusiksi, olkoon sitten kyse tieliikenteestä tai vesiliikenteestä, junaliikenteestä tai lentoliikenteestä. Haastehan on kovasti suuri, sillä näin mittavat muutokset vaativat valtavasti resursseja. Tällainen kehitystyö kysyy myös melkoista taiteilua, jotta se voitaisiin toteuttaa kestävällä tavalla.

Kuten muun muassa edustaja Honkasalo totesi puheessaan, lentäminen lisääntyy, hänen mukaansa vielä huimasti, ja suuntauksen pitäisi olla ilmeisesti täysin päinvastainen. Ymmärrän tämän asian sillä tavalla, että edustaja Honkasalon mielestä lentämisen pitäisi vähentyä merkittävästi. Tässähän ei ole mitään järkeä. Lentämistä ei pidä vähentää, vaan sitä pitää kehittää. Lentokoneiden teknisessä kehittämisessä on vielä runsaasti tekemistä. Sähkökoneet ovat vasta tulossa, ja on selvää, että jos tavoite on vähentää lentämistä, ei se palvele millään tavalla lentämisen kehittämistä.

Itse asiassa liikenteen yksi merkittävimmistä kehityssuunnista tulevaisuudessa löytyy nimenomaan lentämisestä. Me kamppailemme täällä eduskunnassa istuntokaudesta toiseen teiden kunnossapitorahoista, uusien teiden ja siltojen määrärahoista, ja kestoaihe näissä kamppailuissa on tietenkin nopeat junaradat, joiden kustannukset ovat jokaisessa hankkeessa miljardiluokkaa. Lentäminen tarvitsee varsin vaatimattomia panostuksia infraan, ja kaiken lisäksi tuo infra on huokeaa ja helppoa ylläpitää. Suomessa on noin 700 kilometriä lentokenttien kiitorataa. Nastat eivät niitä ratoja jyrsi eikä routa runtele. Ilmakaan ei lentämisestä kulu. Päästöt ovat käytännössä ainoa vaikeus.

Ihminenhän on kovasti kekseliäs otus. Kun on pakko, ihminen tekee mielettömiä innovaatioita. Esimerkiksi toisen maailmansodan alussa lentokoneet olivat kaksitasoisia kangaspäällysteisiä potkurikoneita, mutta sodan loppuvaiheessa lennettiin jo suihkuhävittäjillä ja laukaistiin miehittämättömiä ohjuksia maasta toiseen, ja tämä kaikki tapahtui vain muutamissa vuosissa. Kehityshän on valtavaa, kun on kyse tappamisesta ja tuhoamisesta. [Puhemies koputtaa] Samanlaista kehitystä peräänkuulutan, kun kyse on elämisestä ja suojelemisesta.

Arvoisa puhemies! Ihmiskuntana meidän on kehityttävä, ei taannuttava. Jos pyrimme vähentämään lentämistä, vähennämme silloin toimeentuloamme, mahdollisuuksiamme selvitä tulevaisuuden haasteista, ja kaikki tämä vaikuttaa siihen, millainen hyvinvointivaltio meillä tulevaisuudessa on. Korostan sitä, että meidän on löydettävä kestäviä keinoja ja ratkaisuja, joilla voimme kamppailla menestyksellä ilmastonmuutosta vastaan. Meidän on tehtävä kaikkemme taistelussa ilmastonmuutosta vastaan, mutta me emme voi tehdä kaikkea. Meidän ei pidä vähentää itseämme joka asiassa olemattomiin. Meitä on muutenkin niin vähän. — Kiitoksia, puhemies.

20.06 **Ville Kaunisto kok:** Arvoisa puhemies! Ensinnäkin kiitos tästä kansalaisaloitteesta tekijöilleen. Se on aina tärkeää kansalaisaktiivisuutta.

On kuitenkin nyt olennaista ymmärtää, onko tämä kansalaisaloite lentoverosta erittäin hieno keskustelunavaus vai oikeasti tehoiltaan kannattava asia. Jälleen kerran katseen pitäisi siirtyä Suomessa tehtävästä päätöksestä laajempaan ja EU-asiaksi.

Täällä on tehty myös salissa tänään vertailuja Ruotsin tehottomaan lentomatkustajaveroon, ja ennen kuin vertaillaan maita keskenään, niin toivoisin, että keskityttäisiin niihin olennaisiin asioihin täällä Suomessa, eli jonkinnäköiseen kyvyttömyyteen hallituksella muistaa, että itä- ja kaakkoissuomalaisilla ei ole edes hyvää vaihtoehtoa, kun on tarve matkustaa ja liikkua. Siksi itäradan edistäminen olisikin se ensimmäinen askel, minkä itse toivoisin, että tässä salissa saataisiin eteenpäin.

20.07 **Heli Järvinen vihr:** Arvoisa puhemies! Täällä on monessa puheenvuorossa muistutettu, että me tarvitsemme globaaleja ratkaisuja lentopäästöjen vähentämiseen, ja siksi on oikeastaan hämmästyttävää, että täällä ei juurikaan kukaan ole maininnut CORSIAa eli

lentoalan omaa vastausta vaatimuksiin hillitä näitä päästöjä ja niiden kasvua. CORSIA on siis kansainvälinen sopimus, joka syntyi YK:n alaisessa Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä jo neljä vuotta sitten, ja tarkoitus on vakuuttaa meidät kaikki, niin kuluttajat kuin lainsäätäjätkin siitä, että ala itsekin huolehtii ilmasto-ongelmastaan. Lentoala itse pysähtyi tähän johtuen siitä, että vaikka lentoliikenne nykyisellään aiheuttaa noin kaksi kolme prosenttia globaaleista hiilidioksidipäästöistä, matkustajamäärät kasvavat sellaista vauhtia, että päästöjen ennustetaan jopa kolminkertaistuvan lähivuosikymmeninä. Eli näin tilanteessa, jossa samaan aikaan raskas teollisuuskin tekee erilaisia suunnitelmia päästöjen vähentämiseksi.

No CORSIAn lupaus on, että kansainvälisen lentoliikenteen nettopäästöt saavuttavat lakipisteensä jo tänä vuonna, ja se on hurja lupaus, koska matkustajamäärät ja hiilidioksidipäästöt jatkavat kasvuaan, mutta CORSIA lähtee siitä, että päästöjen kasvu hyvitetään. Aluksi tämä kompensointi on vapaaehtoista. Ensi vuonna mukana on lähes 80 maata, muun muassa kaikki EU-maat ja USA, ei vielä Kiina. Pakollista kompensoinnista tulee vuonna 27, jolloin se koskee lähes kaikkia maailman maita.

Kyseessä on kahdellakin tapaa historiallinen sopimus: ensimmäistä kertaa kokonainen toimiala on onnistunut sopimaan globaalisti päästöjen hillinnästä, ja toisaalta kompensoinnista tehtiin ilmastotoimien kulmakivi. Tältä sopimukselta on lupa odottaa suuria, mutta toki tämäkin päätös ja sopimus tarvitsee vahtikoiraa onnistuakseen ja saavuttaakseen tavoitteet.

20.10 **Juha Mäenpää ps:** Arvoisa puhemies! Ensinnäkin, mielestäni niin kauan kuin meidän verovaroja käytetään sellaisiin kohteisiin, jotka tuntuvat kovin tuottamattomilta, mitään veroja ei pidä lisätä. Liikennettä verotetaan huomattavasti rajummin kuin mitä liikenteen palveluihin ja tienhoitoon käytetään.

Sitten tässä edustaja Ronkainen ja edustaja Järvinen kikkailivat näillä prosenteilla. Mielestäni he puhuivat aika lailla eri asioista. Mielestäni tämä Ronkaisen mainitsema 0,1 prosenttia koski muutakin kuin lentämisen verotusta, ja edustaja Järvinen sitten laski sen muistaakseni 0,0007 prosenttia. Kun me puhumme näistä prosenteista, niin meidän pitäisi oikeasti tietää, mikä on suomalaisten lentomatkustajien aiheuttama määrä ja onko tähän suomalaisten lukuun laskettu myös ulkomailta tänne lentävien turistien ja mahdollisesti tätä kautta lentävien määrä. Näistä luvuista on aika ristiriitaista tietoa.

Keskustelussa ovat nousseet esiin nämä biopolttoaineet ja muut. Itselläni on semmoinen jonkinlainen käsitys, että biopolttoaineet ovat erittäin nopeasti kehittymässä, ja uskon, että Suomessa pystytään pian tekemään muovijätteestä esimerkiksi kerosiinia lentokoneisiin. Näihin meidän pitää satsata ja sitä kautta etsiä sitä ekologisuutta lentomatkustamiseen.

Samanaikaisesti me puhumme täällä kansainvälisyydestä ja viennistä, ja valitettavasti kansainvälisyyteen kuuluu lentäminen, ja ei meidän sitä tarvitse ruveta rajoittamaan. Lentoja on se, mitä on. Mitä ehkä voitaisiin tehdä, niin voitaisiin miettiä, kuinka paljon kansanedustajien ja virkamiesten matkoja voitaisiin vähentää digitalisaation avulla, koska meillä on hyvät yhteydet, että tarvitseeko kaikkien aina lentää sinne Brysseliin tai johonkin muuhun maahan. Näistä me voisimme etsiä hyötyä tähän ja vähentää lentomatkustamista.

Totean tähän lopuksi, että päästöt eivät lentoja verottamalla vähene.

**Toinen varapuhemies Juho Eerola:** Edustaja Järvinen, minuutti.

20.13 **Heli Järvinen vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Haluan korjata tämän edustaja Mäenpään väärän sitaatin. Edustaja Ronkainen sanoi omassa puheenvuorossaan, että Suomen ei tarvitse tehdä mitään toimenpiteitä, koska Suomi aiheuttaa lentopäästöistä vain 0,1 prosenttia — 0,1 prosenttia. Kun suomalaisten osuus maailman väestöstä on 0,0007 prosenttia, se tarkoittaa sitä, että tämä pikkuruinen kansa aiheuttaa yli tuhatkertaisesti päästöt suhteutettuna siihen omaan väkilukuunsa, ja nämä luvut osoittavat siis juuri sen, miksi juuri ja nimenomaisesti meidän suomalaisten pitäisi tehdä kaikkemme, jotta me saisimme lentopäästömme kuriin.

20.14 **Arto Pirttilahti kesk:** Arvoisa puhemies! Kiitokset tästä edellisestä keskustelusta ja prosenteista. Ajattelen jatkaa tästä. Kiitokset edustaja Järviselle siitä, että otit esille kompensaation ja myös CORSIAn, josta pidin aikaisemminkin puheenvuoron. Todellakin tällaisen vapaaehtoisen toiminnan kautta me voimme tehdä isoja vaikutuksia, kuten CORSIA tai sitten toisaalta laivaliikenteen puolelta IMO on tehnyt.

Eli jos suhteutetaan tätä asiaa, niin Suomessa lentopäästöt ovat liikenteestä 2—3 prosenttia ja Suomen kokonaispäästöistä 0,4—0,6 prosenttia. Sitten yksi prosenttiluku, tai promilleluku, vielä lisää: taivaalla on tällä hetkellä 22 000 lentokonetta eri puolilla maailmaa, Suomen yllä niistä on vajaa tusina, ja kun tästä tehdään laskuoppirakenne, niin silloin pääsemme puoleen promilleen, mikä on Suomen taivaalla olevien lentokoneitten määrä, ja nekin osastaan ovat niitä, mitkä lentävät meidän alueen ylitse.

En tällä halua vähätellä sitä, että tosiaan ICAO eli kansainvälinen lentoliikenteen yhteisjärjestö on pohtinut sitä, että 2040 todellakin lentopäästöt voivat olla kolminkertaiset, jos ei tehdä mitään uudistuksia.

Mutta niitä uudistuksia todellakin tehdään. Tässä on teknisiä uudistuksia, esimerkiksi koneitten tekninen uudistus, sähkön käyttö. Otan tästä nyt esimerkin: Täällä on salissa sanottu monesti, että lentokoneella on suhteessa junaan tai johonkin moninkertaiset päästöt, mutta onko kukaan sanonut, paljonko se lentokoneen kulutus oikeastaan on? Sitä ei ole tainnut tulla esille. Eli otetaan ATR, missä on 72 istuinta. Se lähtee Oulusta ja tulee Helsinkiin 550 kilometriä — se kuluttaa siinä istuinta kohti 9 kiloa polttoainetta, eli yhteensä 630 kiloa kerosiinia, kun se istumapaikkojen mukaan jaetaan. Kun lähdetään Oulusta Helsinkiin henkilöautolla, se kuluttaa 30 kiloa polttoainetta, jos on 7 litran kulutus. Eli kun kaksi henkilöä yleensä on kyydissä keskimäärin näinkin pitkällä matkalla, niin kulutus on silloin 15 kiloa — ja lentokoneella 9 kiloa. Eli ainakin henkilöauton kulutuksen alle mennään. Ja tämä ATR 72 on vielä vanhaa teknologiaa. On odotettavissakin, että nämä kulutukset uusilla koneilla tulevat putoamaan, varsinkin potkuriturbiinikoneilla, saatikka sitten kun päästään biopolttoaineisiin tai saatikka sitten vielä kun 2030-luvulla me saamme vähintään 30-paikkaisia sähkölentokoneita.

Eli haluan sanoa tässä sen, että pitäisi suhteuttaa ensin asioita ja sitten ottaa nämä teknologiset kehityskulut, mitä Suomessa osataan tehdä, myös mukaan. Olen hyvin tyytyväinen ja iloinen siitä, että Finnair ja Nestekin ovat päässeet nyt sopimukseen biopolttoaineen käytössä. Neste on aikaisemminkin jo myynyt Oslossa biokerosiinia. Ja varsinkin odotan vielä itsekin, että päästään toisen sukupolven synteettisiin polttoaineisiin ja niitä voidaan myös lentäen käyttää. Toki on niin, että lentäminen varmaan maailmalla lisääntyy, mutta näen, että näillä teknisillä ratkaisuilla voidaan kehitystä edistää.

Itse tähän esitykseen:

Tuossa otinkin Järvisenkin innoittamana vielä toiseen kertaan esille tämän CORSIAn eli Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, eli yhteisen vapaaehtoisen järjestelmän siitä, millä hiilipäästöjä pudotetaan lentoliikenteessä. Näen itse, että se on tärkeätä tehdä vapaaehtoisesti. Toinen on todellakin EU:n omat toimenpiteet, mitä on Green Dealiin liittyen, ja lisäksi OECD:kin on tekemässä omia laskelmiaan. Vastustan kyllä tällä hetkellä ihan tätä kansallista lentoveroa. En näe siinä niin sanotusti järkeä tässä vaiheessa, vaan meidän täytyy tehdä se kansainvälisen kautta.

Tässä on verrattu Ruotsin tuloksiin, ja olen ainakin itse saanut informaation siitä, että todellakin lentäminen on Ruotsissakin vähän laskenut, mutta se on sitten kotimaan lentojen osalla. Ymmärrän sen, että jos lennot tapahtuvat alle 200 kilometrin etäisyyksien siirtymisissä, niin silloin lentämiseen ei oikeastaan kannata ryhtyä vaan käyttää maaliikennemuotoja, mutta sitten esimerkiksi siitä ylöspäin, niin kuin meilläkin Oulut, Rovaniemet... Nämä ovat erittäin tärkeitä. Näen myös tässä sen, että kyllä meidän pitää kehittää paikallisia lentokenttiä juuri yritystoiminnan, matkailun kautta. Pitää sanoa, että meilläkin on Mänttä-Vilppulassa tämmöinen lentopuistohanke, ja itse näen hyvänkin tulevaisuuden siinä juurikin sähkölentokoneitten ja biopolttoaineitten osalta.

20.19 **Joonas Könttä kesk:** Arvoisa herra puhemies! Tuossa edeltävä puhuja todisti kyllä väkevästi. Sieltä tuli tieteellistä faktaa, sieltä tuli käytännön tietotaitoa, ja siinä paalutettiin vahvasti kyllä myös tätä keskustan linjaa. Me emme kannata kansallista lentoveroa.

Aiemmin keskustelussa edustaja Kaunisto ehkä hieman viittasi siihen, että hallitus ei ehkä täysin tiedostaisi, että maa on aika laaja ja yhteydet ovat monin paikoin vaikeita ja pitkiä ja siitäkin syystä lentämistä tarvitaan. No minusta tässä ei ole kysymys kyllä siinä mielessä hallitus—oppositio-asetelmasta, vaan kyseessä on kansalaisaloite, ja tähän on selvästi useampia näkemyksiä edustajilla, mutta hallitus lähtee siitä, että me noudatamme hallitusohjelmaa ja sen kirjauksia.

On selvää, että kun esimerkiksi Jyväskylään tai Keski-Suomeen, mistä itse olen, juna kestää kolme ja puoli tuntia ja autollakin kolme tuntia 15 minuuttia, niin silloin kun on kysymys kansainvälisistä yhteyksistä — yhteydet vaikkapa sanotaan nyt Brysseliin tai muualle maailmalle — niin oma lentokenttä ja se, että on mahdollista lentää vaikkapa sieltä Jyvässeudulta Helsinkiin ja jatkaa edelleen Brysseliin, on keskeistä. Tällaisissa alueiden tasa-arvokysymyksissä ja myös alueiden elinvoimakysymyksissä tällaiset kansalliset lentoverot eivät missään nimessä edistäisi elinvoimaa, eivät vaikuttaisi toisaalta myöskään merkittävissä määrin ilmastopäästöihin, mutta haittaisivat alueiden tasa-arvoisuutta, ja sellaista ei voi kannattaa.

Uusi tekniikka: Nojaan itse aika vahvasti siihen, että me saamme sieltä suuria päästövähennyksiä. Esimerkiksi Finnairin uuden laivaston koneet säästävät arviolta noin 20 prosenttia lentopetrolia verrattuna vanhaan kalustoon, ja tämä pelkästään on jo hyvä merkki siitä, kuinka suuria harppauksia ilmailutekniikassa saadaan aikaan, puhumattakaan sitten vaikkapa sekoitevelvollisuuden lisäämisestä tai ottamisesta käyttöön myös lentopetroleissa. Siellä näen todella paljon mahdollisuuksia.

Sitten täytyy myös muistaa tässä keskustelussa se, minkälainen tämä meidän isänmaa on: hyvin laaja, meillä on hyvin erilaisia tarpeita, hyvin eripituisia etäisyyksiä kaupunkien ja seutujen ja myös pääkaupungin ja muun maan kesken. Tämä monesti unohtuu. Minusta ei ole oikein mielekästä verrata pelkästään väkilukuun, vaan pitäisi ymmärtää myös, minkälainen meidän maantiede tässä rakkaassa isänmaassa on.

Edelleen yhteydet maakunnista vaikkapa Helsinki-Vantaalle ja sieltä edelleen maailmalle ovat tässä maassa erittäin tärkeitä myös jos katsotaan meidän vientiä, kuinka tärkeitä ne ovat kansainväliselle kaupalle, ja minusta on selvää, että meidän tulee edetä kohti kansainvälisiä mahdollisia lentoveroja, [Puhemies koputtaa] jos siinä on järkeä ilmastonmuutoksen kannalta. Mutta kansallinen lentovero — sitä ei kyllä voi kannattaa.

20.23 **Ville Kaunisto kok:** Arvoisa puhemies! En halua halveerata arvon salikeskustelua, mutta kun puhutaan etenkin itä- ja kaakkoissuomalaisten ihmisten liikkumisesta ja liikkumisen lisäverotuksesta, on puheenvuoroni poikkeuksellisen lyhyt: Arvoisa hallitus, itärata kuntoon!

**Toinen varapuhemies Juho Eerola:** Kyllä, ja rantaa pitkin.

20.23 **Petri Huru ps:** Arvoisa puhemies! Aluksi kiitokset aloitteen tekijöille. — Nyt käsittelyyn tulevassa kansalaisaloitteessa esitetään, että eduskunta ryhtyy lainvalmistelutoimenpiteisiin matkustajakohtaisen lentoveron säätämiseksi Suomessa. Aloitteen käsittelyn yhteydessä tulee huomioida, että Suomessa on tehty maakunnissa paikallisia sopimuksia säännöllisten reittilentojen säilymiseksi. Näillä sopimuksilla on tarkoitus lisätä saavutettavuutta ja näin tukea vientimaakuntien elinkeinoelämän sekä teollisuuden toimintaedellytyksiä. Erillinen vero vesittäisikin vientimaakuntien tekemiä panostuksia lisääntyvien kustannusten myötä. Paikallisten verojen sijaan tulee keskittyä globaaleihin toimiin päästöjen vähentämiseksi. Nyt käsittelyyn tuleva kansalaisaloite ei ole kannatettava.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin valtiovarainvaliokuntaan.