Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaosto

Keskuskauppakamarin asiantuntijalausunto kansalaisaloitteesta: KAA 1/2020 vp Lentovero

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaosto on pyytänyt Keskuskauppakamarilta lausuntoa kansalaisaloitteesta lentoveroa koskevaan lainvalmisteluun ryhtymisestä. Lisäksi pyydetään näkemystä siitä, mikä olisi tehokkain keino hallita ja vähentää lentoliikenteen päästöjä ja muita haitallisia vaikutuksia.

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta antaa asiantuntijalausunto ja esittää lausuntonaan kunnioittaen seuraavaa.

Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan liikenteen päästöjen vähentäminen koskee kaikkia liikennemuotoja. Kansalaisaloitteen tavoin Keskuskauppakamari yhtyy näkemykseen siitä, että myös lentoliikenteen aiheuttamia päästöjä on vähennettävä. Keskuskauppakamari korostaa, että erityisesti tiettyjen liikennemuotojen päästövähennystoimien osalta, kuten lentoliikenne ja merenkulku, on huomioitava niiden toiminnan rajat ylittävä luonne ja tasapuolisten kilpailuolosuhteiden takaaminen. Keskuskauppakamari ei näe kansallisen lentoveron asettamista tehokkaana keinona lentoliikenteen aiheuttamien päästöjen vähentämiseksi.

Lentovero

Kansalaisaloitteella pyritään ohjaamaan toimijoita muuttamaan käyttäytymistään, eli vähentämään lentämistä. Kansalaisaloitteessa ei ole mainittu lentoverolle fiskaalisia tavoitteita. Siinä kuitenkin kysytään, voitaisiinko aloitteen mukaisen lentoveron tuottoja ohjata ympäristöpoliittisesti. Mahdollinen lentoveron tuottojen korvamerkitseminen ympäristöpoliittisiin toimiin olisi Suomen nykyiseen verojärjestelmään nähden poikkeava piirre.

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa on todettu lentoliikenteen veroista seuraavasti: ”…suuntaa antavien arvioiden perusteella veron avulla saavutettavat päästövähennykset olisivat vaatimattomia suhteessa veron lentoliikennetoimialaan ja Suomen saavutettavuuteen kohdistuviin kielteisiin vaikutuksiin. Laajemmilla alueellisilla tai erityisesti globaaleilla veroilla olisi mahdollista saavuttaa kansallisia veroja suurempi ilmastovaikuttavuus ja vääristää vähemmän toimialan kansainvälistä kilpailua”.

Keskuskauppamari ilmaisee huolensa siitä, että mahdollinen lentovero vähentäisi halua käyttää biopolttoaineita ja ettei lentoverosta saatua tuottoa välttämättä kohdennettaisi hiilidioksipäästöjä pienentäviin hankkeisiin. Keskuskauppakamari haluaa tuoda esille, että Suomen kansallisen lentoveron vaikutus muiden maiden vastaaviin käytänteisiin jäisi tosiallisesti hyvin vaatimattomaksi, koska unionin laajuisen lentoveron aikaansaaminen vaatisi kaikkien jäsenmaiden hyväksynnän.

Ympäristölle haitallista kulutusta verotetaan Suomessa valmisteveroilla, joiden ensisijainen tavoite on fiskaalinen, eli verotuottojen kerääminen veronsaajille. Valmisteverojen tuottoa ei korvamerkitä tiettyyn tarkoitukseen, vaan verotuottojen käytöstä päätetään poliittisessa pää-

töksenteossa. Lentovero olisi valmisteveroista poikkeava uudentyyppinen vero, jolla pyrittäisiin ensisijaisesti käyttäytymisvaikutuksiin, eikä fiskaalisiin tavoitteisiin, ja joka kohdistuisi valmisteen sijaan tiettyyn toimintaan, eli lentämiseen.

Yleisesti ottaen ohjaavan veron vaikuttavuutta on vaikeaa arvioida etukäteen. Ohjaavaan vaikutukseen pyrkivässä ympäristöverotuksessa on lisäksi tärkeää, että vero kohdistuu oikein. Muutoin ympäristöhyötyjä ei saavuteta. Ohjaavissa veroissa tulee myös kiinnittää erityistä huomiota kustannustehokkuuteen, jotta oikean suuruisen veron maksaminen ei muodostu raskaaksi veroviranomaisille, verovelvolliselle ja veron mahdollisesti tilittävälle yritykselle. Esimerkiksi lentojen ilmastovaikutuksiin perustuva lentoverotus voisi olla hyvin monimutkaista.

Keskuskauppakamari ei pidä realistisena vertailukohtana lentoveron osalta kansalaisaloitteessa esille nostettuja toimia Ruotsissa. Ruotsi on panostanut hyvin voimakkaasti raideliikenteen kehittämiseen ja raideliikenne on maan sisäisille lentoyhteyksille todellinen vaihtoehto. Keskuskauppakamari toteaakin, että lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä uudet vähäpäästöiset lentokoneet, biopolttoaineet ja reittien suoruus ovat avainasemassa päästöjen tosiasiallisessa vähentämisessä.

Meneillään olevat toimet lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi

Kansallisella tasolla on valmisteltu useita eri toimia liikennejärjestelmän ja liikennevälineiden viherryttämiseksi. Luonnoksessa valtioneuvoston periaatepäätökseksi lentoliikenteen päästöjen vähentämisestä tuotiin esille vaihtoehtoisten käyttövoimien edistäminen, liikennejärjestelmän ja liikennevälineiden energiatehokkuuden edistäminen ja hinnoittelu.

Kansallisen tason lisäksi toimia tehdään EU- ja kansainvälisellä tasoilla. Osana EU:n Vihreän Kasvun -ohjelmaa (Green Deal) eurooppalainen lentoliikennetoimiala on sitoutunut tekemään toimia nettonollahiilipäästöjen saavuttamiseksi vuoteen 2050 mennessä. EU-komissio on julkaissut vuoden 2020 joulukuussa älykkään ja kestävän liikenteen strategian, joka pitää sisällään yli 80 lainsäädäntöaloitetta liikennesektorin viherryttämiseksi. Lentoliikenteen viherryttämiseksi komissio aikoo antaa lainsäädäntöehdotukset vielä tämän vuoden aikana mm. lentoliikenteen päästökaupan kiristämisestä, lentopolttoaineiden verovapautta koskevan poikkeuksen poistamisesta ja kestävien lentopolttoaineiden käyttöönotosta.

Keskuskauppakamari toteaakin, että tehokkain keino vaikuttaa lentoliikenteen päästöjen tosialliseen vähentämiseen on Suomen tehokas vaikuttaminen EU- ja kansainvälisen tason lainsäädäntöön. Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan lentoliikennetoimialalla on tehty ja valmistaudutaan tekemään lisää investointeja päästöjä vähentävään teknologiaan, mutta investointien tekeminen vaatii kannattavuutta. Lisäksi lentoliikenne kuuluu EU:n päästökauppaan, jonka kautta päästövähennystoimia tehdään tasapuolisessa kilpailuasetelmassa muiden EU-jäsenmaiden kanssa.

Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan tämän kaltaisissa kansallisissa toimissa, jotka koskevat globaalilla toimialalla toimivia yrityksiä, pitää myös huomioida Suomen kilpailukyky

ja Suomen maantieteellinen sijainti. Ilmastonäkökulmasta katsottuna Suomen sijainti Aasiaan nähden lyhentää matkaa, lyhyemmän matkan ansiosta polttoaineen kulutus ja sitä kautta päästöt ovat pienempiä. Näin ollen tulisi huomioida, että pahimmillaan kansallinen lentovero ei olisi ainoastaan haitallista Suomen kilpailukyvylle vaan myös ilmastolle. Lentoveron vaikutukset yritysten halukkuudelle sijoittautua Suomeen tulisi myös arvioida hyvin tarkasti.

Kunnioittavasti,
Päivi Wood, johtava asiantuntija, liikenne- ja elinkeinopolitiikka
Emmiliina Kujanpää, johtava asiantuntija, verotus