Roger Wessman
040-706 0002
roger.wessman@bastiatconsulting.com
Bastiat Consulting Oy
Tunturikatu 3 A 12, FI- 00100 Helsinki

11.3.2021

Asiantuntijalausunto koskien KAA 1/2020 vp Lentovero

Kiitän mahdollisuudesta esittää aiheesta lausuntoni.

Kansalaisaloitteen tavoitteita lentoliikenteen ilmastopäätösten hillitsemisestä ja lentoliikenteen edullisen verokohtelun korjaamisesta on monesta syystä perusteltua kannattaa. Oleellinen kysymys on kuitenkin kuinka tehokas matkustajavero olisi tavoitteen saavuttamiseksi, ja minkälaista veroa pitäisi laatia, jotta tavoite saavutettaisiin mahdollisimman hyvin.

Ideaalinen ratkaisu olisi globaalin lentoliikenteen saaminen riittävän tiukan päästökauppajärjestelmän piiriin. Kansallisena ratkaisuna päästöjen määrään kohdistuva vero olisi matkustajakohtaista veroa parempi. Matkustajavero, joka on prosentti matkalipun hinnasta olisi parempi kuin kiinteä euromäärä matkustajaa kohden.

Päästökauppa tehokkain tapa hillitä myös lentoliikenteen päästöjä

Euroopan talousalueen sisällä lentomatkat ovat jo vuodesta 2012 ollut päästökaupan piirissä. Tämä nakertaa suomalaisen matkustajakohtaisen lentoveron vaikutusta ilmastopäästöihin merkittävällä tavalla.

Päästökaupan piirissä olevien toimijoiden tapauksessa päästölupien määrä sanelee päästöjen määrän. Veron mahdollisesti aiheuttama väheneminen lentämisessä tarkoittaa, että lentoyhtiöiden tarvitsee hankkia vähemmän päästöoikeuksia. Tämä luo jollekulle toiselle päästökaupan piirissä olevalle toimijalle mahdollisuuden hankkia enemmän päästöoikeuksia ja tuottaa enemmän hiilidioksidipäästöjä. Vapautunut tarjonta alentaa päästöoikeuksien hintoja ja vähentää siis kannustimia rajoittaa päästöjä muilla toimialoilla.

Suomi on myös liittynyt mukaan kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n hiilidioksidipäästöjen kasvun hyvittämiseen velvoittavan järjestelmään. Myös ETA:n ulkopuolinen liikenne on tämän myötä pitkälti suomalaisten toimijoiden kohdalla päästökaupan piirissä.

Päästöhintojen lasku voi kuitenkin asettaa poliittista painetta päästölupien määrään vähentämiseen. EU:ssa on esimerkiksi alhaisien päästöoikeuksien hintojen takia luotu markkinavakausvaranto, jonka avulla päästöoikeuksien määrää pienennetään. Tätä kautta matkustajaverolla voi olla jotakin vaikutusta päästöjen kokonaismäärään.

Tehokkain vero kohdistuu suoraan päästöjen määrään

Tehokkain tapa alentaa kasvihuonekaasupäästöjä päästökaupan piirissä olevilla sektoreilla on supistaa myönnettyjen päästölupien määrää. Kansallinen vero voi olla

perusteltu täydennys, jos suomalaisten päättäjien mielestä päästölupia myönnetään liikaa. Kansallinen vero voi myös olla perusteltu, jos päästökauppajärjestelmässä ei riittävästi huomioida, että lentoliikenteen korkealla ilmakehässä aiheuttamat päästöt ovat erityisen haitallisia. Päästöjen siirtyminen lentoliikenteestä muuhun toimintaa voi silloin olla hyvä asia, vaikkei kokonaispäästöt vähene.

Ruotsin kaltainen lentomatkustajavero ei silloinkaan ole kovin tehokas vero. Se ei suoraan aseta päästöille hintaa, kun veroa kerätään matkustajaa kohden. Päästöjen määrän perusteella veloitettu vero olisi tehokkaampi. Matkustajaveron tapaan se tekisi lentomatkustamisen kalliimmaksi ja vähentäisi lentomatkustamisen määrää. Samalla se kannustaisi lentoyhtiöitä vähentämään päästöjä kaikilla muillakin mahdollisilla tavoilla.

Lentoyhtiöt voivat esimerkiksi vähentää päästöjä teknisillä ratkaisuilla, jotka kasvattavat lentokoneiden polttoainetehokkuutta. Tämä tietysti on jo nyt yhtiöiden intressissä, koska näin ne säästävät polttoainekuluja. Uuteen teknologiaan investoiminen on kuitenkin kustannus, eivätkä investoinnit välttämättä kannata. Päästövero vahvistaisi tätä kannattavuutta.

Päästöihin kohdistuva vero kannustaisi myös korvaamaan öljyä muilla energialähteillä, kuten biopolttoaineilla tai sähkömoottoreilla.

Matkustamisen aiheuttamia päästöjä voidaan myös vähentää nostamalla koneiden käyttöastetta. Puolityhjänä lentävät koneet aiheuttavat enemmän päästöjä kuin jos samat matkustajat kerättäisiin täysiin koneisiin.

Lentoyhtiöt ovat jo velvoitettuja seuraamaan ja raportoimaan päästöistään päästökaupan ja ICAO:n hyvittämisjärjestelmän puitteessa. Näin ollen päästöille asetettava vero pitäisi olla suhteellisen helppo toteuttaa.

Prosentti matkalipun hinnasta parempi kuin kiinteä eurosumma

Matkustajavero, joka on kiinteä euromäärä lipun hinnasta, voidaan olettaa ennen kaikkea vähentävän halvimpien lentomatkojen kysyntää. Normaalin reittilipun ostava matkustaja tuskin reagoi pieneen matkustajakohtaiseen veroon. Halpalipun ostajalle se voi sen sijaan olla jo merkittävä tekijä.

Halpamatkat kuitenkin todennäköisesti aiheuttavat keskimääräistä vähemmän päästöjä. Halpalennoissa matkustajat on ahdettu tiivisti täysiin koneisiin, jolloin polttoaineen kulutus ja päästöt matkustajaa kohden ovat alemmat.

Selkeä parannus matkustajakohtaiseen veroon olisi, että vero laskettaisiin prosenttina lipun hinnasta. Tällöin vero olisi todennäköisesti paljon paremmassa suhteessa matkan aiheuttamiin päästöihin. Tällainenkaan matkustajavero ei tosin kannustaisi lentoyhtiötä investoimaan esimerkiksi vähemmän päästöjä aiheuttavaan teknologiaan.