Marita Laukkanen
Johtava tutkija
Valtion taloudellinen tutkimuskeskus (VATT)
Arkadiankatu 7, 00100 Helsinki
marita.laukkanen@vatt.fi

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaosto

Lausunto lentoveroa koskevasta kansalaisaloitteesta

Kansalaisaloite esittää matkustajakohtaisen lentoveron säätämistä. Ympäristötaloustieteellisen tutkimuksen perusteella tehokkain ohjausvaikutus saavutetaan kuitenkin siten, että päästöjen hinnoittelu kohdennetaan mahdollisimman suoraan päästön aiheuttajaan, joka lentämisen tapauksessa on lentämiseen käytettävä fossiilinen polttoaine. Päästöt voidaan hinnoitella yhtä lailla päästökaupan kuin päästöveron avulla.

EU:n sisäiset lennot kuuluvat jo päästökaupan piiriin. Lentoihin käytettävistä fossiilista polttoaineista joutuu siis maksamaan päästömaksun ainakin osittain. Lentoliikenteen päästökaupan ohjausvaikutusta voi kuitenkin vähentää osittainen ilmaisten päästöoikeuksien myöntäminen. Ohjauskeino sinällään on kuitenkin jo olemassa. Siksi on hyvä pohtia, onko uusi kansallinen ohjauskeino EU-tason sääntelyn lisäksi tarpeen vai olisiko Suomen ennemmin pyrittävä vaikuttamaan EU-sääntelyn kiristämiseen.

Kun arvioidaan ilmastopolitiikan tehokkuutta kokonaisuudessaan, on tärkeää ottaa huomioon myös toimien kustannustehokkuus. Kun toimet suunnitellaan niin, että päästötavoitteet toteutetaan mahdollisimman pienin yhteiskunnallisin kustannuksin, pystytään paremmin lisäämään hyvinvointia myös muilla kuin ilmastoon liittyvillä osa-alueilla. Kustannustehokkuus ei toteudu niin, että jokaisesta päästölähteestä pyritään leikkaamaan sama prosenttiosuus. Kustannustehokas ilmastopolitiikka kohdentaa toimia sinne, missä samalla panostuksella saadaan eniten aikaiseksi. Siksi lentämisen kasvava osuus hiilibudjetista ei ole tehokkuuden näkökulmasta kestävä perustelu juuri lentämistä koskevan sääntelyn kiristämiseksi.

Matkustajakohtaisen lentoveron päästövaikutuksen näkökulmasta tärkeä kysymys on, missä määrin vero vähentää matkustamista. Lentoveron vaikutusta päästöihin tai edes lentojen hintoihin on kuitenkin vaikea tutkia luotettavasti. Lennot ovat differentioituja tuotteita ja lentojen hintoihin vaikuttavat hyvin monet muutkin tekijät kuin lennon lentoyhtiölle tuottamat kustannukset. Lentoja voidaan myös lentää monia eri reittejä. Esimerkiksi Ruotsin tapauksessa herää kysymys, onko lentoliikenteen kasvun pysähtymisen taustalla osittain myös lentoliikenteen siirtyminen reiteille, joilla voidaan välttää lentovero.

Ilmastopolitiikan hyväksyttävyyttä toisaalta voi lisätä se, että yhteiskunnan jäsenet kokevat toimien kohdentuvan oikeudenmukaisesti. Kansalaisaloite nostaa esiin sen, että suurituloiset lentävät eniten. Teoriassa vero saattaisi kuitenkin ohjata suurituloisten käyttäytymistä heikommin kuin pienituloisten käyttäytymistä. Suurituloisten osuus lentomatkoista ei myöskään vielä kerro paljon siitä, kuinka lentoveron hyvinvointivaikutukset jakaantuisivat. Eriarvoisuutta voidaan mitata eri tavoin, mutta usein veron määrää suhteutetaan tuloihin. Ei tiedetä, miten lentovero tuloihin suhteutettuna jakaantuisi tuloluokittain. Varsinaisten hyvinvointivaikutusten jakaantumiseen vaikuttaa lisäksi se, miten vero vaikuttaa lentämisen määrään eri ryhmissä.

Toisaalta matkustajakohtaisen lentoveron vaikuttavuus ei välttämättä perustuisi pelkästään hintavaikutukseen, vaan teoriassa lentovero saattaisi osaltaan tuoda esiin lentämisen päästövaikutukset ja siten ”tuupata” kuluttajia vähentämään lentämistä ja valitsemaan muita kulkutapoja. Veron voisi kuvitella

saavan myös mediahuomiota, mikä teoriassa saattaisi vahvistaa tuuppausvaikutusta. Esimerkiksi polttoaineveroista tiedetään, että veromuutokset vaikuttavat kulutuskäyttäytymiseen enemmän kuin samansuuruiset polttoainehintojen muutokset, jotka aiheutuvat muista tekijöistä (esimerkiksi öljyn maailmanmarkkinahintojen muutoksista).

Helsingissä 23. maaliskuuta 2021

Marita Laukkanen