Lausuja:

Lentovero-kansalaisaloitteen edustaja

Janne Kilpinen

Lausunto 30.5.2022:

Lausunto valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan hankkeena tehdystä selvityksestä Verotus lentoliikenteen päästöohjauksessa (Verotus lentoliikenteen päästöohjauksessa, Esiselvitys, Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2022:19)

Lausunto

Lausunnon kohteena olevassa selvityksessä tarkastellaan kolmea valittua lentoveromallia: lippuveroa, nousuveroa ja polttoaineveroa.

Näistä lippuveroksi nimetty malli muistuttaa eniten Lentovero-kansalaisaloitteessa ehdotettua lentoveron mallia. Selvityksen lippuveromallissa lentolippukohtainen vero porrastetaan lentomatkan pituuden mukaan, eivätkä matkustusluokka ja lennon päästötaso vaikuta perittävän veron määrään, vaikka myös näiden käyttäminen lisämääräytymisperusteina olisi mahdollista ja perusteltavissa.

Kolmesta tarkastellusta mallista juuri lippuveromalli todetaan selvityksessä kustannustehokkaimmaksi. Näin on siinäkin tapauksessa, että verotasoa nostettaisiin: ”Toteutusvaihtoehtojen keskinäinen paremmuus ei herkkyystarkasteluissa muutu; lippuvero on kustannustehokkain vaihtoehto kaikissa tapauksissa.”

Kansalaisaloitteen työryhmä kannattaa lippuveromallin mukaisen lentoveron mahdollisimman nopeaa käyttöönottoa, mahdollisin lisäyksin.

Muuttuva maailma ja terveysturvallisuuden hinta

Vaikka selvitys on laadittu koronapandemian aikana, siinä ei kiinnitetä huomiota lentomatkustuksen osuuteen pandemian syntymisessä ja jatkumisessa. Virukset ja niiden uudet variantit leviävät lentäen, ja kuten on nähty, maanlaajuinen epidemia horjuttaa kansantaloutta ja -terveyttä. Vastaisuudessa lentämisestä on syytä maksaa paitsi ympäristövaikutusten myös sen terveysturvallisuutta heikentävien vaikutusten mukainen hinta.

Vastaavasti selvityksessä ei myöskään ole riittävästi huomioitu pandemian ja muuttuvien maailmanpoliittisten tilanteiden vaikutusta lentomatkustukseen. On epätodennäköistä, että vaihtelevassa maailmantilanteessa esimerkiksi tuottavuuskasvuun ja lentomatkojen kysyntään liittyvät ennusteet ja mallinnukset olisivat luotettavia, riippumatta siitä, verotetaanko lentolippuja vai ei.

Tällä hetkellä näyttää siltä, että virukset eivät jatkossakaan jätä ihmiskuntaa rauhaan. Maailmanpolitiikka näyttää monista syistä entistä epävakaammalta, ja odotettavissa on, että etenevä ilmastonmuutos lisää levottomuuksia, ruokapulaa ja ilmastopakolaisuutta. Paras tapa tukea globaalia vakautta, rauhaa ja taloutta onkin torjua ilmastonmuutosta kaikin käytettävissä olevin keinoin.

Vaikutus asenneilmastoon ja lähimatkailun elpyminen

Kolmas tekijä, jota selvityksessä ei juurikaan huomioida, on lentoveron vaikutus ihmisten asenteisiin ja lähimatkailuun. Ruotsissa lentoveron käyttöönotto vähensi herätelentämisen ihannointia, mutta lisäsi samalla junamatkailun suosiota. Myös Suomessa tarvitaan investointeja raideliikenteeseen sen sijaan, että lentoalaa pönkitetään kriisistä toiseen.

Lentomatkustuksen väheneminen lisäisi vastaavasti junamatkojen kysyntää ja suosisi matkailua kotimaassa ja lähialueilla. Selvityksessäkin mainitaan, että kun lentovero (silloin nimillä matkustaja- ja tilauslentovero) oli ensimmäisen kerran käytössä Suomessa 1990-luvun alun lamavuosina, sen tarkoituksena oli nimenomaan elvyttää taloutta ja kotimaanmatkailua. Vanha lentoveromme vahvistaa osaltaan, että lentoveron tavoite voi olla myös fiskaalinen, vaikka ensisijainen päämäärä liittyisi päästöohjaukseen.

Lentovero teknisen kehityksen kannustimena

Neljänneksi liian vähälle huomiolle jää lippuveromallin joustavuus. Veron määräytymisperusteita voi olla käytössä useita samanaikaisesti. Selvityksessä on mm. Ruotsin mallin mukaisesti valittu lippuveron porrastamisperusteeksi ainoastaan matkan pituus. Osassa lentoveromaista tämän rinnalla on käytössä myös matkustusluokan mukainen porrastus, jolloin enemmän tilaa vieviä ja suuremman ympäristökuormituksen aiheuttavia istuinpaikkoja verotetaan enemmän. Myös muita porrastuksia ja lisämaksuja on käytössä.

Selvityksen mukaan lippuveromalli ei kannustaisi lentoyhtiöitä vähentämään päästöjä, ”koska vero on riippumaton lentämisen päästöistä.” Kyseessä on kuitenkin selvityksessä valittuun mallin määrittelyyn liittyvä kehäpäätelmä. Lippuveron määräytymisessä voidaan ottaa huomioon myös lennon päästötaso / merkittävät päästötasoon vaikuttavat tekijät, kuten käyttövoima (esim. lentopolttoaineen koostumus). Vähäpäästöisemmistä lennoista perittäisiin pienempi lippuvero. Tosin esimerkiksi biopolttoaineiden päästövähennyksiin ei ole tällä hetkellä kiistatonta laskutapaa.

Kansainvälistenkin lentojen päästöt on ilman muuta otettava huomioon myös hiilineutraaliustavoitteissa, jotta lähtötilanteen data vastaa todellisuutta. Tämä vaikuttaa myös lentoveron vaikutuksen arvioimiseen.

Päästöohjauksen keinona lentovero kannustaa lentoalan yrityksiä panostamaan päästöttömän teknologian kehittämiseen. Vaikutus voimistuu, mikäli erilaisia päästöt huomioivia verotason porrastuksia käytetään.

Teknologia kehittyy myös lentämisen osalta vähäpäästöisemmäksi, mutta kehitys on liian hidasta. Lentovero on aiheellista ottaa käyttöön viipymättä ja poistaa käytöstä sitten, kun lentäminen ei enää kuormita ilmastoa.

Kilpailukyky

Kun vastustetaan uusia haittaveroja ja ilmastotoimia, puheissa toistuu usein kilpailukyky. Oletus usein on, että maan kilpailukyky kärsii, jos haitasta joutuu maksamaan. Kuitenkin kilpailukyvyn rakentaminen vaatii joko vakautta tai kykyä katsoa tarpeeksi kauas tulevaisuuteen. Juuri tästä syystä Suomen ilmastotoimet eivät heikennä kilpailukykyämme vaan vahvistavat sitä.

Myös käsillä olevassa selvityksessä kilpailukykyyn palataan johtopäätösten viime virkkeissä. ”[Suomen kilpailuaseman] näkökulmasta lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä tulisi ensisijaisesti hakea globaaleja ratkaisuja.”

Olemme yhtä mieltä siitä, että globaaleja ratkaisuja on haettava kiivaasti. Niitä odotellessa on kuitenkin kaikkien edun, ja ennen kaikkea oman etumme, mukaista ottaa viipymättä käyttöön kansalliset ilmastotoimet. Näin on moni muukin EU-maa päätellyt.

Ilmastomuutos on kallein mullistus, jonka ihmiskunta on kohdannut. Sen torjuminen on kaikkien aikojen suurin ponnistus, jossa tarvitaan kaikkien panosta, niin valtioiden, kansalaisten kuin yritysmaailman.

Lentopolttoaineen verotus on tulossa, mutta liian hitaasti. Teknologia kehittyy, mutta liian hitaasti. Päästökauppajärjestelmiä on, mutta ne ovat liian halpoja ja tehottomia, kohdistuvat liian pieneen osaan päästöistä ja laajenevat liian hitaasti. Ilmastonmuutos ei odota – on toimittava nyt. Ilmastotoimet tukevat myös Suomen kilpailukykyä, sillä muutosten keskellä päämäärätietoiset ja toiminnassaan joustavat pärjäävät.

Lentämisen verottomuus ei ole linjassa muun verotuksen kanssa

Ainoa Suomessa perittävä lentämisen vero on kotimaanlentojen ALV, joka on sekin pieni suhteessa yleiseen ALV-tasoon. Maksamme mm. ruoasta suurempaa arvonlisäveroa kuin lentämisestä kotimaassa. Ulkomaanlennot ovat verottomia, ja lentopolttoaine on verotonta.

On hyvä, että selvityksessä nostetaan esiin lentämisen verottomuus historiallisena jäänteenä. Lentämisen verovapaus ei ole linjassa muun liikenteen verotuksen kanssa eikä

myöskään yleisen verotasomme kanssa. Tämä asettaa eri matkustusmuodot eriarvoiseen asemaan, eikä kaikista saastuttavimman ja nopeimmin päästöjään kasvattavan liikkumismuodon suosimiselle ole pitäviä perusteita. Lentämisen verottomuus sotii yleistä oikeustajua vastaan.

Ei vaikutusta kauttakulkuliikenteeseen

Kuten selvityksessä todetaan, kansallinen lentovero ei todennäköisesti vaikuttaisi Suomen asemaan kansainvälisenä kauttakulkumaana, sillä kauttakulkumatkustajat on tyypillisessä lentoveromallissa yleensä vapautettu lentoverosta. Selvityksessä käytetyssä lippuveromallissa kauttakulkuliikenne pidetään edelleen verottomana. Tämä on lainvalmistelussa päätettävä asia.

Suomen sijainti välilaskupaikkana saattaa lyhentää joitakin pitkiä mannertenvälisiä reittejä. Tällöin Helsinki-Vantaan käyttäminen kauttakulkukenttänä saattaa olla perusteltua myös ympäristösyistä. Tämä mahdollisesti tukisi kauttakulkuliikenteen verottomaksi jättämistä.

Lentorahti

Selvityksessä sivutaan ilahduttavasti myös lentorahdin verottamista, joskin siinä todetaan myös, että Suomen lentorahdin jakautumisesta matkustajalentokoneiden ruumassa kulkevaan rahtiin ja rahtilentoihin ei ole tarkkaa tietoa.

Selvityksessä taustoitetaan, että esimerkiksi Alankomaissa on harkittu lentoveron rinnalle rahtiveroa, joka ei koskisi matkustajakoneiden ruumassa kuljetettavaa rahtia vaan ainoastaan erillisiä rahtilentoja.

Aikanaan lentorahtia koskeva pohdinta tulee varmasti ajankohtaiseksi myös Suomessa. Jo nyt olisi ilmastosyistä ja omavaraisuuden tukemiseksi kannattavaa käyttää vero-ohjauksen keinoja siihen, että suosisimme vastuullisesti lähellä tuotettua.

Johtopäätökset

Kaikkiaan tarkasteltavana oleva selvitys on varsin kattava, joskin sen lähtöoletukset keskittyvät osin toissijaisiin asioihin.

Lentoverovaihtoehtojen laskennallisilla malleilla saatujen oletuskustannusten vertaaminen esimerkiksi kansainvälisen päästökaupan kustannuksiin ei palvele tarkoitustaan. Päästökauppaahan on kritisoitu juuri tehottomuudesta ja siitä, että päästöoikeuksia myydään liian halvalla.

On pohjimmiltaan hyödytöntä vertailla lentoveroa muihin päästövähennystoimiin. Tällaisen aika on ohitse. Ilmastonmuutos etenee ennakoitua nopeammin ja vaikuttaa meihin kaikkiin. Nyt on otettava laajin mahdollinen keinovalikoima käyttöön viipymättä.

Lentovero on yksi keinoista. Se ei sulje pois muita keinoja, eikä korvaa niitä. Lentovero on vahva signaali, että planeettamme elinkelpoisuus asetetaan etusijalle.

Selvityksessä on toteutuksellisista syistä valittu tietyt mallit ja verotustasot, jotka joiltain osin ovat yksinkertaistettuja. Niiden pohjalta on saatu tulokset, jotka puoltavat lentoveron ja erityisesti lippuveron käyttöönottoa. Lippuvero on kustannustehokkain lentoveron malli siitäkin huolimatta, että tarkastelussa on käytetty veron porrastamista ainoastaan matkan pituuden mukaan, eivätkä matkustusluokka ja lennon päästötaso vaikuta perittävän veron määrään.

Lippuvero on selvityksen mukaan yleisin Euroopan maissa käytössä oleva lentoverotyyppi, ja sen etuna on suhteellisen helppo toteutettavuus. Selvityksessä tarkastelluista lentoveromalleista lippuvero on kustannustehokkain. Lippuveron vahvuudeksi katsotaan ”mahdollisuus varioida sen suuruutta eripituisilla lennoilla vaikutusten optimoimiseksi.”

Me Lentovero-kansalaisaloitteen edustajat kannatamme lippuveromallin mukaisen lentoveron käyttöönottoa mahdollisimman nopealla aikataululla. Lisäyksenä ehdotamme lippuveron porrastamista paitsi lentomatkan pituuden myös matkustusluokan mukaan. Päästöohjausvaikutusta voi tehostaa ottamalla käyttöön muitakin, lennon päästötasoon perustuvia lisäporrastuksia. Lippuveromalli on joustava, ja sitä voi käyttöönoton jälkeen päivittää vastaamaan kulloiseenkin tilanteeseen, niin kuin eri maissa on tehty.

Helsingissä 31.5.2022

Lentovero-kansalaisaloitteen edustaja Janne Kilpinen
Puhelin: 0500 151 252