***Lausunto** eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaostolle lentoveroa koskevaan kansalaisaloitteeseen KAA 1/2020 vp liittyvästä valtioneuvoston hankkeena tehdystä selvityksestä 2022:19*

Olen 27.2.2021 antanut kyseisestä kansalaisaloitteesta verojaostolle lausunnon, jossa totesin mm. seuraavaa:

> *Verojaosto on pyytänyt lausunnonantajilta erityisesti näkemystä siitä, mikä olisi tehokkain keino hallita ja vähentää lentoliikenteen päästöjä ja muita haitallisia vaikutuksia.* Lentovero, jollaista kansalaisaloitteessa ehdotetaan, ei ole periaatteessa ainoa eikä tehokkain keino. Toinen verotuksellinen keino on periaatteessa lentopolttoaineen saattaminen veronalaiseksi. Mutta Suomi ei voi kansainvälisten sopimusten vuoksi tuollaista veroa säätää, ja kansainvälisten sopimusten muuttaminen on vaikeaa jo EU:ssa vaadittavan yksimielisyydenkin takia.
>
> Lentämiseen liittyviä ympäristöhaittoja voidaan pyrkiä vähentämään muillakin kuin verotuksellisilla keinoilla, esimerkiksi lentokielloilla tai -rajoituksilla taikka vaatimalla biopolttoaineiden käyttämistä. Keinovalikoimassa ovat myös vapaaehtoiset kompensaatiomaksut, joiden asema rahankeräyslainsäädännön kannalta on parhaillaan erikseen selvitettävänä ja tullee aikanaan hallituksen esityksenä eduskunnan käsiteltäväksi. Olen tarkastellut tällaisten maksujen epäselviä verotuskysymyksiä Verotus-lehdessä 4/2000 (s. 426 ss.) julkaistussa artikkelissani "Vapaaehtoisista päästökompensaatiomaksuista ja niiden verotuksesta" sekä myös vuoden 2000 lopussa ilmestyneessä kirjassani "Synti- ja haittaverokirja – Anekaupasta paheveroihin ja kompensaatiomaksuihin" (s. 239 ss.).
>
> Yhteenvetona voidaan todeta, että kansalaisaloitteessa esitettyä lentoveroa puoltavat ainakin seuraavat näkökohdat:
>
> 1. Lentoliikenne on aliverotettua verrattuna muihin liikennemuotoihin, joten lentovero lisää kansalaisten yhdenvertaisuutta ja verojärjestelmän neutraaliutta.
> 2. Lentoveron säätäminen edistää ilmastopoliittisia tavoitteita.
> 3. Lentovero kasvattaa valtion verotuloja.
> 4. Lentoliikenteen aliverotusta voitaisiin kritisoida myös ajankohtaisilla terveyspoliittisilla syillä, koronavirushan saapui Eurooppaan ja Suomeen pääasiassa lentomatkustajien mukana.
> 5. Matkustajakohtaisen lentoveron säätäminen on kansainvälisten sopimusten mukaan jo nyt kansallisesti mahdollista, toisin kuin esimerkiksi lentopolttoaineen verottaminen.
> 6. Lentovero on EU-oikeudellisesti testattu, ja se on jo käytössä monessa maassa.
> 7. Lentoveron säätäminen toimii esimerkkinä niille valtioille, joissa tällaista veroa ei vielä ole.
> 8. Lentovero on lakiteknisesti helppo säätää ja hallinnollisesti helppo toteuttaa.
>
> Matkustajaperusteisen lentoveron säätäminen ei estä muiden keinojen tutkimista ja käyttöönottoa. Muita keinoja voidaan käyttää mahdollisuuksien mukaan sekä lentoveron ohella että sen sijasta.
>
> Vaikka lentovero on teknisesti mahdollista säätää melko nopeastikin, lain voimaantulolla ei ole nyt kiire, koska erityisesti ulkomaanlentomatkat ovat koronaviruksen vuoksi voimakkaasti vähentyneet ja lentoyhtiötkin ovat erittäin suurissa taloudellisissa vaikeuksissa. Nykyisen hallituksen ohjelman mukaan Suomi tukee päästökaupan laajentamista kaikkiin ilmastoon vaikuttaviin lentoliikenteen päästöihin; vaihtoehtoisesti

voidaan selvittää lentopolttoaineen veron tai lentomaksun käyttöön ottaminen EU:n laajuisesti tai globaalisti. Tämä tarkoittanee sitä, että lentoveroa ei Suomeen säädetä ainakaan nykyisen hallituksen aikana.

Olen tutustunut esiselvitykseen Verotus lentoliikenteen päästöohjauksessa (Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2022:19).

Selvityksessä ei ole lainkaan tutkittu *lentoliikennealan verotusta suhteessa muiden liikennemuotojen verotukseen*. Tämä on suuri puute, mutta toimeksianto on rajattu siten, että selvityksessä ei ole ollut tarpeen verrata lentoliikenteen verotusta muiden liikennemuotojen verotukseen. Verrattuna muihin liikennemuotoihin lentoliikenne on aliverotettua, mikä on ympäristökysymysten lisäksi keskeinen peruste lentoveron säätämiselle.

Selvityksessä katsotaan, että lippuvero on tutkituista malleista kustannustehokkain. Kustannustehokkuuden lisäksi tietysti olisi tarkasteltava sitä, millaiset verotusmallit ovat *oikeudellisesti mahdollisia*. Lippuvero on oikeudellisesti mahdollinen myös ilman EU-säännösten muuttamista, mikä puoltaa ainakin tässä vaiheessa lippuveromallin valintaa Suomessa.

Helsingissä 1.6.2022

Esko Linnakangas
finanssioikeuden emeritusprofessori, Helsingin yliopisto
esko.linnakangas@professori.fi
puh. 040 545 1202