

Liikenteen verotuksen vaikutuksia

Tuomas Kosonen¹

Labour Institute for Economic Research, PT

VM Kuulemistilaisuus 7.5. 2020

¹Labour Institute for Economic Research

Liikenteen verotuksen ja ohjailun tavoitteet

- Liikenteen verotukset tavoite on ohjailta kulutuksesta ympäristöystävällisempää ja samalla kerätä verotuloja
- Toisaalta kyseessä on kulutusverona vääristävä vero, joka voi vääristää kulutus päätöksiä (myös muuhun kuin ympäristöystävälliseen suuntaan)
- Näiden tavoitteiden kanssa pitää tasapainoilla, ja optimaalinen politiikka edellyttää melko tarkkaa empiiristä tietoa eri vaikutuksista
- Seuraavassa summarisoidaan liikenteen verotuksen eri vaikutuksia, niitä on lukuisia eri suuntiin

Mitä tiedetään vaikutuksista teorian pohjalta 1?

- Liikenteen päästöt minimoituvat jos yhteenlasketut ajokilometrit vähäisempiä ja ne ajetaan vähempipäästöisillä autoilla, jolloin...
 - Yhteensä vähemmän autoja,
 - Autot vähäpäästöisiä: esim. uusia ja sähköautoja
 - Per auto ajettaisiin vähemmän
- Polttoainevero ohjaa kaikissa tähän suuntaan, muut verot johtavat osin erisuuntaisiin vaikutuksiin

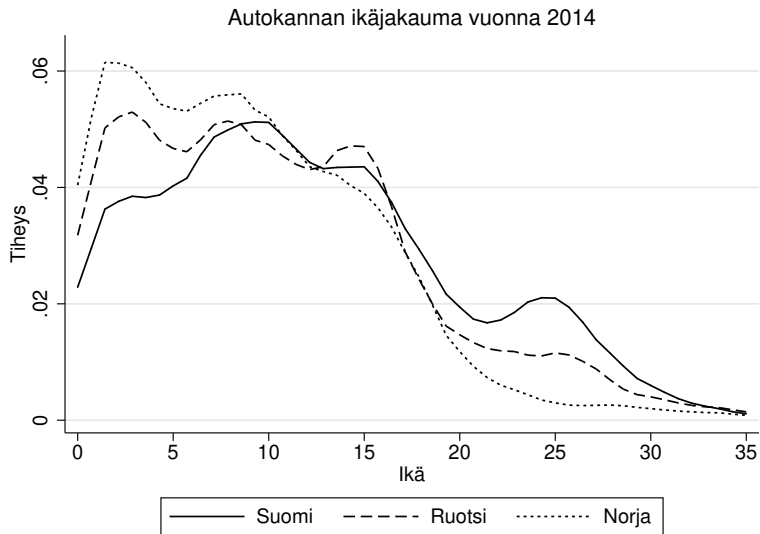
Mitä tiedetään vaikutuksista teorian pohjalta 2?

- Suora vaikutus ja substituutiovaikutus tärkeitä
 - Suora vaikutus esim
 - korkeamman autoveron johdosta ostetaan vähemmän autoja
 - korkeamman polttoaineveron johdosta ajetaan vähemmän kilometrejä
 - Substituutiovaikutus esim
 - jos tietty uusi auto on kalliimpi, ostetaan toisenlainen uusi auto tai käytetty auto
 - kaikkien käytettyjen autojen arvo pysyy korkeampana uusien autojen verojen johdosta ja siksi ei romuteta vanhaa käytettyä autoa

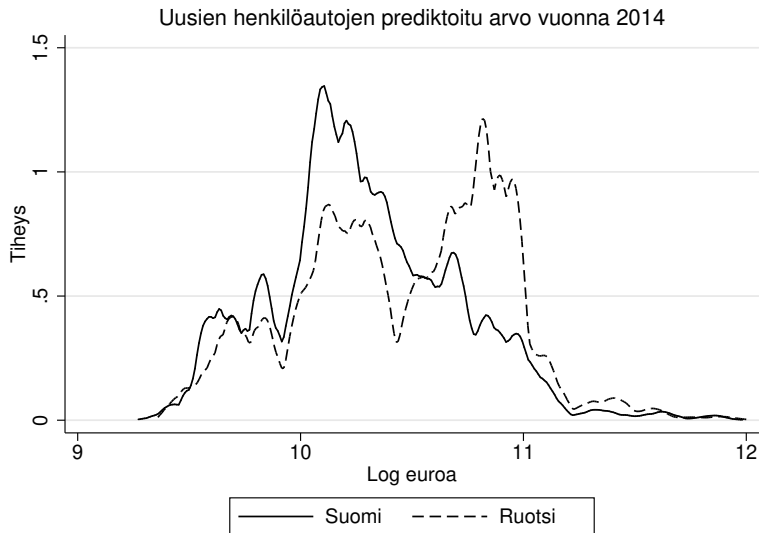
Empiirisiä havaintoja

- Aiemman kirjallisuuden perusteella laajasti ottaen liikenteen verotus ohjaa liikenteen käyttöä esim polttoaineverojen, ajoneuvoverojen ja uusien autojen verojen osalta
- Kuitenkin joustojen koko on epäselvempi ja osassa tutkimuksista hyvin pieni
 - Jos esim polttoaineveron ohjausvaikutus on pieni, olisi tarpeeksi ohjaava vero hyvin suuri, mikä voi olla poliittisesti mahdotonta
- Toisaalta substituutiovaikutukset merkittäviä, eli jos yhdenlaista autotyyppiä verotetaan paljon, ihmiset ostavat herkästi toisenlaisen
 - Myös löydetty vaikutuksia, että jos uudet autot kalliimpia, pidetään vanhoja autoja pidempään autokannassa
- Autoverot vaikuttavat myös vääristävän ostopäätöksiä Suomessa esim halvempien uusien autojen suuntaan ja pitämään autoja pidempään kannassa

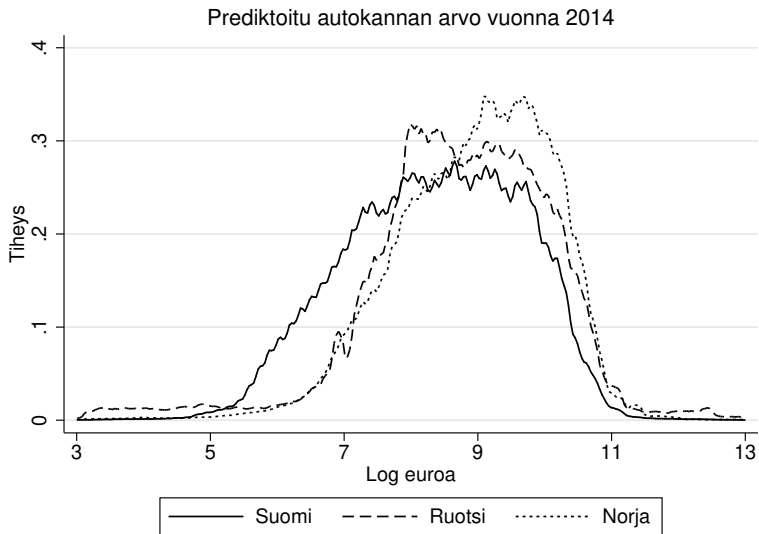
Autokannan ikäjakauma maittain



Uusien autojen estimoitu arvo maittain

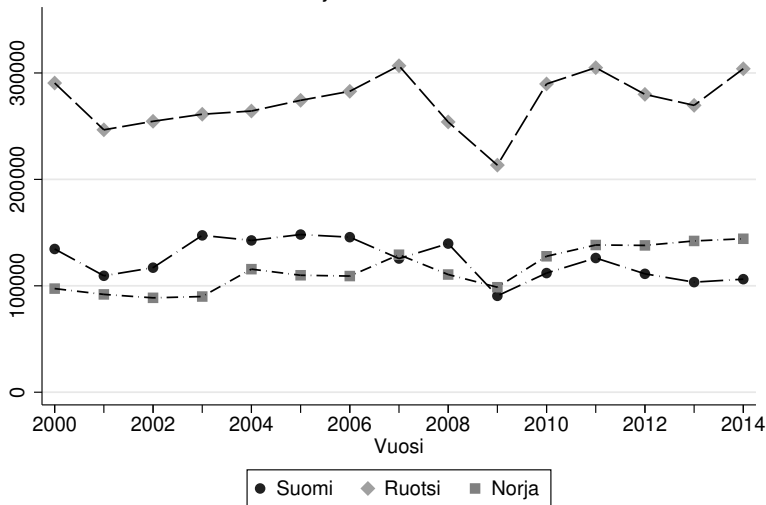


Autokannan estimoitu arvo maittain

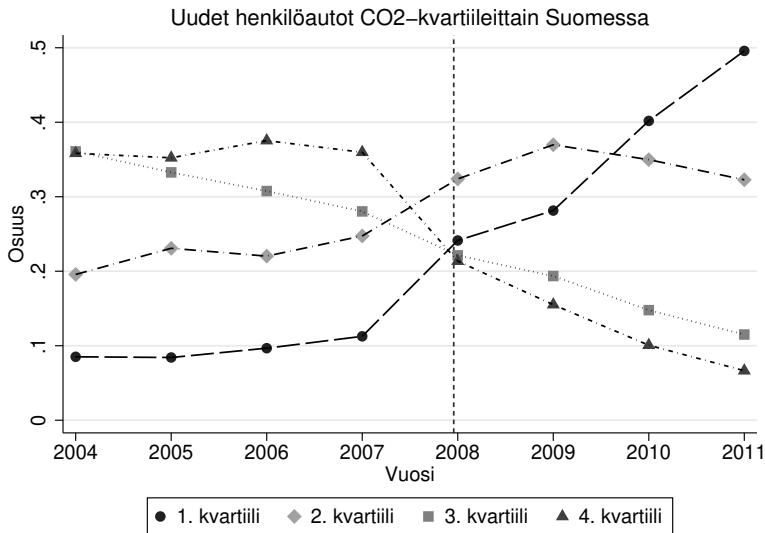


Uusien autojen määrä maittain

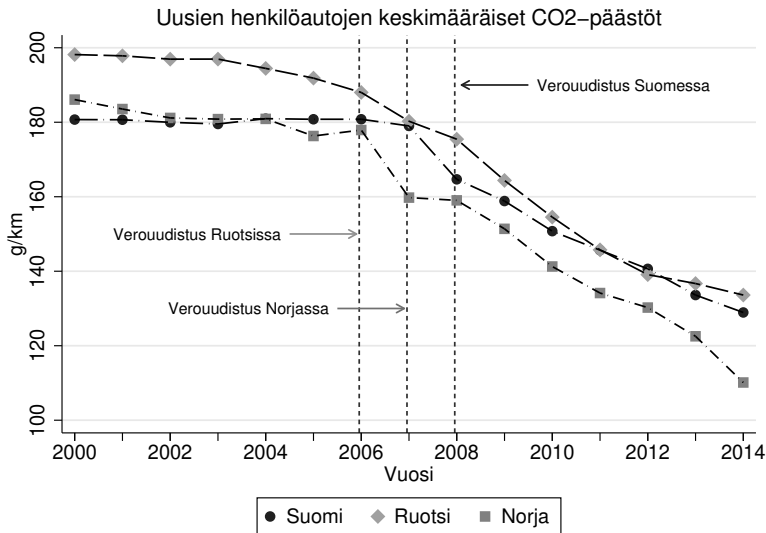
Uusien henkilöautojen vuosittainen määrä 2000–2014



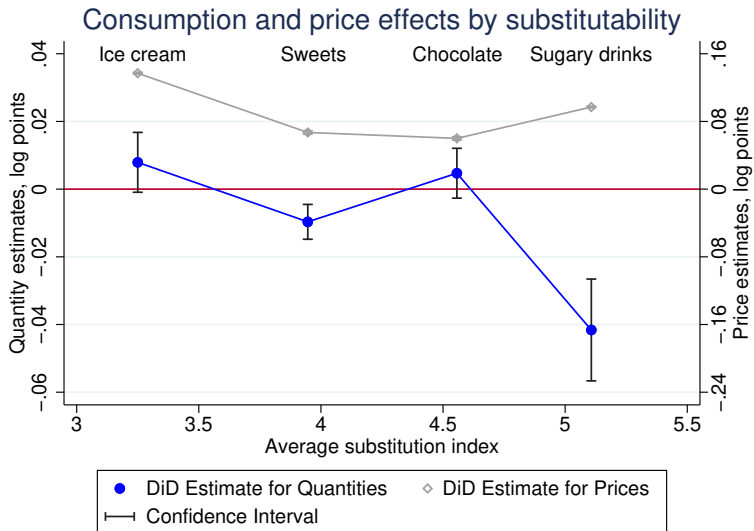
Uusien autojen määrä CO2 arvon mukaan 2008 reformissa



Uusien autojen CO2 keskiarvo maittain



Makeisvero ja substitutio



Koonti tuloksista

- Yllä olevan nojalla esimerkiksi autoverotuksella on paljonkin vaikutusta autoiluun
 - Tosin suurimmat vaikutukset ilmenevät substituutiona
 - Läheisin substituutti: bensa-autolle diesel auto on lähin korvaava
 - Sen sijaan siihen omistaako auton vai ei tai ostaako uuden auton verotuksella on vähemmän merkitystä
- Osin yllä oleva viittaa siihen, että liikenteen verotus on vähentänyt päästöjä uusien autojen osalta
- Samalla vanhempia autoja kannassa ja ostetaan vähemmän arvokkaita autoja eli muita vääristymiä myös

Ajatuksia liikenteen verotuksesta

- Polttoaineverot teoriassa paras, mutta pienen jouston takia ei ole mahdollista korottaa tasolle jossa ne poistaisivat kaikki ympäristöhaitat
- Valmistajien rajoitukset ja CO2 pohjainen autovero hyvä jatkossakin
- Sen sijaan auton arvoon perustuva vero ei ole ihanteellinen, koska se aiheuttaa muutakin vääristymää
- Jos halutaan vain kerätä verotuloja, kannattaa korottaa yleistä kulutusverotusta mieluummin, se ei vääristä niin paljoa kun veroa ei voi paeta korvaaviin tuotteisiin