

# Liikenteen verotuksen työryhmä – Kuulemistilaisuus

Jarkko Harju<sup>1</sup>

7.5.2020

---

<sup>1</sup>Valtion taloudellinen tutkimuskeskus

- Liikenteen päästöt ovat iso osa kaikista hiilidioksidipäästöistä: n. 20%.
- Monilla mailla kovia tavoitteita näiden päästöjen rajoittamiseen.
  - Esim. Suomi puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon.
- Hyvin monenlaisia keinoja pyrkiä tavoitteisiin
  - Erilaiset verot liikenteen päästöille.
  - Erilaista sääntelyä esim. autonvalmistajille.

- Teoreettisesti polttoaineverot tehokkaimmat rajoittamaan liikenteen päästöjä (Anderson & Saltee, 2016)
  - Pääasiassa, koska osuvat suoraan ajamisen määrään, joka aiheuttaa ulkoisvaikutusta.
- Polttoaineverot voivat kuitenkin aiheuttaa monenlaisia vaikutuksia päästöihin:
  - Autojen ostaminen, minkälainen auto ostetaan, ajamisen määrä, 'rebound effect', autonvalmistajien tehokkuusvääristely, jne.
  - Tulonjakovaikutukset myös tärkeitä.
- Aika vähän tutkimustietoa näiden kaikkien kanavien vaikutuksista.
- Siksi on lopulta empiirinen kysymys, kuinka tehokas vero se on (vs. esim. muut liikenteen verot).
  - Lisäksi alueelliset haitat liikenteestä hyvin erilaisia, joka olisi otettava myös huomioon: esim. pk-seutu vs. Kajaani.

- Ajoneuvoihin ja ajamiseen kohdistuvat verot keräävät paljon verotuloja: polttoainevero, autovero, ajoneuvovero.
- Sidonnaisuus CO<sub>2</sub>-päästöihin, esim. autoverotuksessa, pyrkii *nimenomaan* vääristämään ihmisten päätöksiä kohti ympäristöystävällisempää autoilua.
- Vääristymiä voi olla monia:
  - Vaikutukset uusien autojen hintoihin ja hankintamääriin, minkälaisia autoja ostetaan (e. bensa vs. diesel), miten paljon niillä ajetaan, jne.
  - Miten autoverot vaikuttavat vanhojen autojen hintoihin, niiden myyntiin ja niiden poistumaan, minkälaisia autoja poistuu autokannasta, jne.
  - Ulkomailta tuodut autot ja niiden ominaisuudet.
- Eri vääristymien suuruudet määrittävät kuinka hyvin vero onnistuu vähentämään liikenteestä aiheutuvia päästöjä.

- Yleisesti liikenteen verot nostavat ajokilometrin hintaa.
- Polttoaineverot
  - Kohdistuvat tehokkaammin ajoneuvon käyttöön, suora vaikutus €/km.
  - Voi toki olla vaikutuksia myös autojen hankintaan, voi vaikuttaa erityisesti autojen ominaisuuksiin koska auton “elinkaarikulut” €/km muuttuu.
- Ajoneuvoverojen
  - Ympäristöparametrit vaikuttavat myös ajoneuvon ajatun kilometrin hintaan, mutta suhteellisen pieniä vaikutuksia verrattuna polttoaineveroihin.
- Autovero
  - Sidottu auton CO<sub>2</sub> päästöihin, joka korreloi kulutuksen kanssa, jolloin isompipääteisellä autolla isompi €/km.

- Tämän kevään aikana valmistumassa tutkimusta vuoden 2011 polttoaineerokorotuksen tulonjako- ja aluevaikutuksista (VATT WP).
  - Yhteistyötä VATTin ja PT:n kanssa: Tuomas Kosonen
  - Perustuu aiempaan VN teas-raporttiin vuodelta 2016.
- Polttoaineveroilla mahdollisesti isoja tulonjakovaikutuksia ja erityisesti alueellinen näkökulma tärkeä.
  - Tuloihin suhteutettujen polttoainekulujen arvellaan olevan suurempia alemmissa tuloluokissa.
  - Alueellinen jakauma erityisen tärkeä myös.
- Tutkimustulosten perusteella polttoaineveron korottaminen oli regressiivinen: Isompi hintavaikutus syrjäisillä ja köyhemmillä alueilla.

- Miten polttoaineverot tai ylipäättään polttoaineiden hinnat vaikuttavat ajettujen kilometrien määrään?
- Ei juurikaan tutkimustietoa, mutta käynnissä oleva hanke, jossa yritetään selvittää tätä.
- Kuten sanottua, polttoaineveroilla voi olla myös muita vaikutuksia, jotka voivat dominoida vaikutuksia ajokilometreihin.
  - Näistä ei tiedetä paljoa.

- Autovero, joka riippuu CO<sub>2</sub>:sta → kannustimet hankkia uusi alemman CO<sub>2</sub>:n ajoneuvo.
- Miten tämä vaikuttaa uusien ajoneuvojen kuluttajahintoihin ja hankintamääriin?
  - Tutkimus on VNK 2018 -raportin jatkoa, jossa vertaillaan kolmea pohjoismaata ja niiden eri uudistuksia.
- Autoverotuksen vaikutukset melko pieniä uusien autojen määriin ja uusien autojen päästöintensiteettiin.
- Alustavien tulosten mukaan autoveroilla ei myöskään ole suuria vaikutuksia ajoneuvokannasta poistuvien autojen määrään.
- Yleisesti havaitaan, että CO<sub>2</sub>-perusteisten liikenneverojen jälkeen dieselautojen osuus lisääntyy.



- Tavoitteena tarkastella tarkemmin vaikutuksia käytettyihin autoihin.
  - Jos veron takia hankitaan vähemmän uusia autoja, voi käytetyt autot pysyä pidempään autokannassa ja yleensä juuri ne saastuttavat enemmän – Ei toivottu vaikutus ympäristömielessä
  - Tutkitaan miten paljon ja minkälaisia autoja autokannasta poistuu.
- Tulonjakokysymykset tärkeitä myös autoverotuksessa: Kuka maksaa eniten?
- Tavoitteena on myös tarkastella vaikutuksia ajokilometrien määrään:
  - Jos autokanta uusiutuu ja uudet autot ovat vähäpäästöisempiä, se voi lisätä ajokilometrejä, koska €/km uudella autolla halvempi.

- Ympäristöystävällisyys vs. teho & auton muut ominaisuudet
  - Tehokkaampi/hienompi/isompi auto päästää enemmän CO<sub>2</sub>:ta.
  - Tutkimuksessa pyritään erittelemään minkälaisia vaikutuksia autoverotuksella on autokannan laatuun.
    - Miten lisävarusteet tai paremmaksi nähty malli, jolla samat päästöt liittyvät ympäristöpääsöihin?
    - Päätökset liittyen uusi vähemmän varusteltu auto vs. vanha auto hyvillä varusteluilla?
- Verojen välttely voi myös pienentää ympäristövaikutusta
  - Erityisesti jos ulkomailta tuodaan erityisen päästäviä autoja.
  - Tarkastellaan tutkimuksessa myös ulkomailta tuotujen autojen roolia ja autoverotuksen vaikutuksia siihen.

# Liikenteen verotuksen tutkimushankkeet

- Aiempaa tutkimusta liikenteen verotuksen vaikutuksista PT:n ja VATTin yhteistyönä:
  - VN teas 2016: Vuoden 2011 energiaverouudistuksen arviointia. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja, 61/2016.
  - VN teas 2018: Studying fuel and car tax policies using microdata: evidence from Finland, Sweden and Norway. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja, 70/2018.
  - Palanne 2018: Fuel tax incidence and the role of heterogeneous pass-through : evidence from Finland, Jyväskylän yliopisto, pro gradu -työ.
  - Harju, Kosonen ja Slemrod (2020): Missing miles: Evasion responses to car taxes, Journal of Public Economics 181.
- Jos on tarpeen löytää lähteitä liikenteen verojen vaikutuksista, kannattaa katsoa tekemämme VN teas 2018 -raportin lähdeluettelo.
  - Sinne kokosimme kirjallisuuskatsausta tärkeimmistä viittauksista. Tässä linkki: <https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/165208/70-2018-Studying%20fuel%20and%20car%20tax%20policies%20using%20microdata>

- Aiemmin kuvatut hankkeet tehdään yhteistyössä useiden tutkijoiden kanssa eri kokoonpanoin.
- Mukana on tutkijoita VATTista, PT:stä ja muualta: Marita Laukkanen, Anna Sahari, Kimmo Palanne, Tuomas Kosonen (PT) ja James Sallee (UC Berkeley)