



# 2035 LEGITIMACY

## POLICY BRIEF

---

### Tasapalautus parempi tapa kompensoida polttoainekulujen nousua kuin polttoaineveron keventäminen

Petteri Orpon hallitusohjelmassa on päätetty keventää polttoaineiden verotusta. Veronkevennyksellä halutaan kompensoida jakeluelvoitteen kiristämistä, jonka arvioidaan nostavan polttoaineiden hintoja. Polttoaineverotuksen keventäminen hyödyttää kuitenkin enemmän suurituloisia kuin pienituloisia. Polttoaineverotus on myös tutkimustiedon valossa yksi tehokkaimmista keinoista vähentää liikennesektorin päästöjä. Verojen alentaminen siten kasvattaisi liikenteen päästöjä. Polttoaineverotuksen keventämisen sijaan korkeampia polttoainehintoja voitaisiin kompensoida kotitalouksille suoraan jaettavilla tasapalautuksilla. Tasapalautukset kohdentuisivat paremmin pienituloisille eivätkä lisäisi liikenteen päästöjä, koska ne eivät tekisi ajamisesta halvempaa polttoaineverotuksen laskemisen tavoin.

## Johtopäätökset

1. Tasapalautukset tasoittavat tehokkaasti polttoaineverojen ja korkeiden polttoainehintojen aiheuttamia kustannuksia tuloluokkien välillä.
2. Tasapalautukset hyödyttävät enemmän pienituloisia, kun taas polttoaineveroalennukset hyödyttävät enemmän suurituloisia.
3. Toisin kuin polttoaineveron alentaminen tasapalautus ei luo ympäristölle haitallista kannustinta lisätä ajamista eikä siten heikennä jakeluelvoitteen kiristämisen tavoitetta vähentää päästöjä.

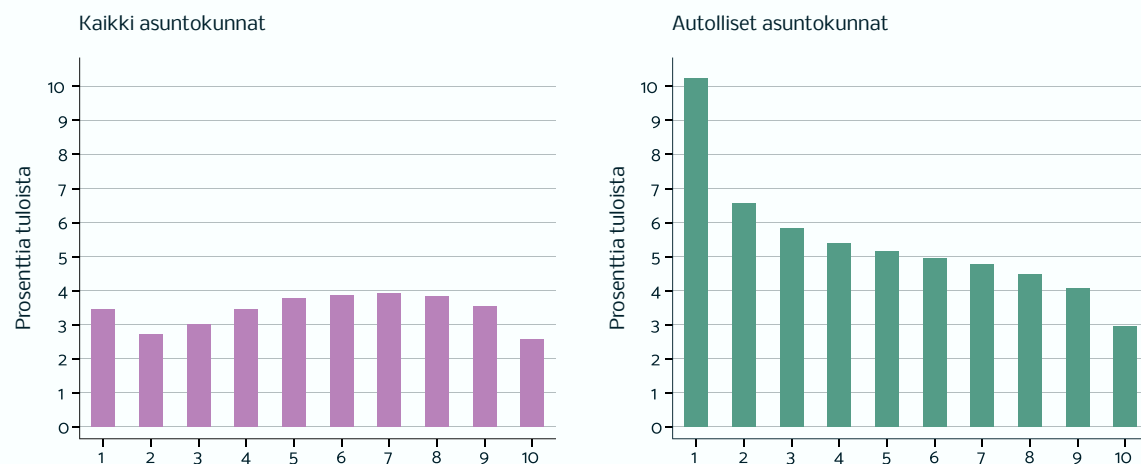
## Polttoaineverotuksen taakkojen jakautuminen

Polttoaineverotuksen taloudellista taakkaa voidaan arvioida laskemalla, kuinka suuren osan tuloistaan asuntokunnat käyttävät polttoaineiden ostamiseen. Mikäli suurituloiset maksavat enemmän polttoaineveroja suhteessa tuloihinsa kuin pienituloiset, polttoaineverot ovat progressiivisia. Jos taas maksettujen verojen osuus tuloista laskee tulojen myötä, verot ovat regressiivisiä. Tarkastelussamme olemme arvioineet asuntokuntien vuotuiset polttoainekulut käyttämällä Traficomien ajoneuvoaineistoja sekä Tilastokeskuksen aineistoja suomalaisista asuntokunnista vuodelta 2016.

Polttoaineveron regressiivisyys riippuu siitä, tarkastellaanko koko Suomen väestöä vai ainoastaan auton omistavia asuntokuntia. Kuviossa 1 esitetään polttoainekulujen keskimääräinen osuus tuloista tuloluokittain kaikille asuntokunnille sekä auton omistaville. Koko Suomen väestön tasolla polttoaineverotuksen suurin verotaakka ei ole alimmissa tuloluokissa (noin 3 %) vaan 6.–8. tuloluokassa (noin 4 %). Tämä johtuu siitä, että alimmissa tuloluokissa auton omistaminen on selvästi harvinaisempaa ja lisäksi pienituloiset ajavat keskimäärin vähemmän. Erot verotaakoissa tuloluokkien välillä ovat kuitenkin pieniä ja polttoainekuluihin käytetään keskimäärin alle neljä prosenttia tuloista kaikissa tuloluokissa.

Jos tarkastellaan ainoastaan autollisia asuntokuntia, polttoainevero on selvästi regressiivinen. Alimmissa tuloluokassa yli kymmenen prosenttia tuloista käytetään polttoainekuluihin, kun taas ylimmässä tuloluokassa vastaava luku on enää kolme prosenttia.

### Keskimääräiset polttoainekulut suhteessa tuloihin tuloluokittain



**Kuvio 1 Polttoainekulujen osuus tuloista tuloluokittain**

Polttoainekulujen jakautumisella voidaan kuvata polttoaineverotaakkojen jakautumista, koska sekä kulut että verot perustuvat suoraan kulutettuihin litroihin.

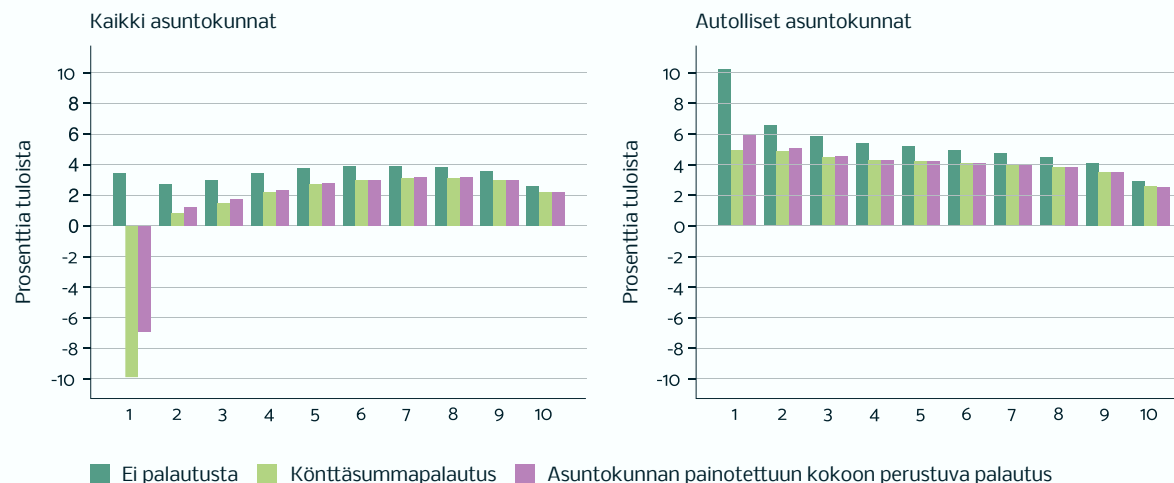
## Kompensaatiomekanismit tuottavat erilaisia tulonjakovaikutuksia

Tarkastelemme tässä kahta polttoaineiden hiilidioksidiveron tuotolla rahoitettavaa kompensaatiomekanismia ja niiden vaikutuksia verotaakkojen jakautumiseen. Ensimmäinen on könttäsomma- eli tasapalautus, jossa verotuotto jaetaan tasan kaikkien asuntokuntien kesken, mikä johtaisi 305 euron vuosittaiseen palautukseen. Toinen on asuntokunnan kokoon perustuva palautus, jossa suuremmat asuntokunnat saisivat suuremman palautuksen. Palautusten vaikutuksia arvioidaan vertailemalla polttoainekulujen netto-osuuksia tuloista kompensaatioiden jälkeen.

Molemmat palautukset tasoittavat verotaakkoja tuloluokkien välillä tehokkaasti, mutta tasapalautus kohdistuu vielä paremmin pienituloisille kuin asuntokunnan koolla painotettu palautus. Kuviosta 2 nähdään, että tasapalautus vähentää verotaakkaa kaikissa tuloluokissa riippumatta auton omistamisesta. Tasapalautus hyödyttää kuitenkin selvästi eniten pienituloisimpia: autollisten asuntokuntien verotaakka alimmassa tuloluokassa puolittuu tasapalautuksen seurauksena.

Asuntokunnan kokoon perustuva palautus lieventää polttoaineverotuksen regressiivisyyttä lähes yhtä hyvin kuin tasapalautus. Pienituloiset asuntokunnat ovat kuitenkin keskimäärin pienempiä ja hyötyvät siksi enemmän tasapalautuksesta kuin asuntokunnan kokoon perustuvasta palautuksesta.

## Keskimääräiset polttoainekulut suhteessa tuloihin tuloluokittain



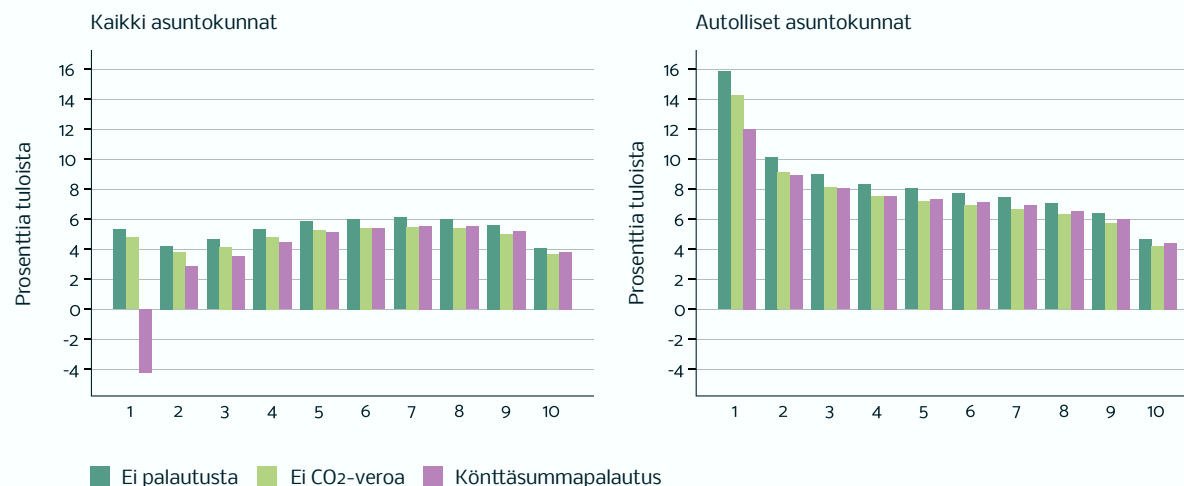
Kuvio 2 Kompensaatioiden vaikutus verotaakkojen jakautumiseen

## Polttoaineverotuksen keventäminen kannustaa ajamaan enemmän

Julkisessa keskustelussa vaaditaan usein polttoaineiden hintojen nousun kompensoimista alentamalla polttoaineverotusta. Petteri Orpon hallituksen ohjelmassa onkin päätetty alentaa polttoaineveron hiilidioksidiverokomponenttia. Tällä kevennyksellä kompensoidaan osittain jakeluvelvoitteen kiristämistä, joka todennäköisesti nostaa polttoaineiden hintoja. Arvioimme polttoaineveron keventämisen vaikutuksia verotaakkojen jakautumiseen tarkastelemalla tilannetta, jossa CO<sub>2</sub>-vero poistettaisiin kokonaan. Vertaamme CO<sub>2</sub>-veron poistamista tilanteeseen, jossa menetetyt verotulot jaettaisiin asuntokunnille tasapalautuksina. Tarkastelussa olemme käyttäneet vuoden 2022 hintoja ja veroja.

Sekä CO<sub>2</sub>-veron poistaminen että tasapalautus alentavat verotaakkaa kaikissa tuloluokissa, mutta CO<sub>2</sub>-veron poistaminen hyödyttää enemmän suurituloisia ja tasapalautus puolestaan pienituloisia. Tämä johtuu siitä, että suurempituloiset ajavat enemmän ja hyötyvät siten enemmän polttoaineverojen vähentämisestä suhteessa pienituloisiin. Tasapalautus on myös ilmastotoimien näkökulmasta tehokkaampi vaihtoehto. CO<sub>2</sub>-veron alentaminen tekee ajamisesta suoraan halvempaa ja luo siten kannustimen lisätä ajamista, mikä kasvattaa liikenteen päästöjä. Tasapalautus puolestaan ei luo tällaista kannustinta, koska se ei tee ajamisesta halvempaa suhteessa muuhun kulutukseen.

### Keskimääräiset polttoainekulut suhteessa tuloihin tuloluokittain



Kuvio 3 Tasapalautuksen ja polttoaineveron alentamisen vertailu



# 2035 LEGITIMACY

Ilmastonmuutoksen hillitseminen edellyttää isoja muutoksia. Demokraattisessa yhteiskunnassa ihmisten ja yritysten toimintaa kuitenkin ei voida rajoittaa ylhäältä käsin ottamatta huomioon politiikkatoimien hyväksyttävyyttä. Poikkitieteellinen 2035Legitimacy-hanke tutkii esimerkiksi ilmastopolitiikan oikeudenmukaisuutta ja legitimizeettiä, ilmastopolitiikan työllisyys-, tulonjako- ja terveysvaikutuksia, ilmastokansalaisuuden käsitettä sekä kansalaisten mahdollisuuksia vaikuttaa ilmastopolitiikkaan.

## **Yhteys:**

Kimmo Palanne / Tutkija  
VATT  
kimmo.palanne@vatt.fi

Selina Clarke / Väitöskirjatutkija  
Helsingin yliopisto  
selina.clarke@helsinki.fi

## **Lue lisää**

Clarke, S. 2023. Background Report for the Economic Policy Council on Carbon Pricing in Finland.

Palanne, K. & Clarke, S. 2023. Tasapalautus tehokkain tapa hyvittää polttoainekuluja pienituloisille. Talouspolitiikan arviointineuvosto, Policy brief 2/2023.