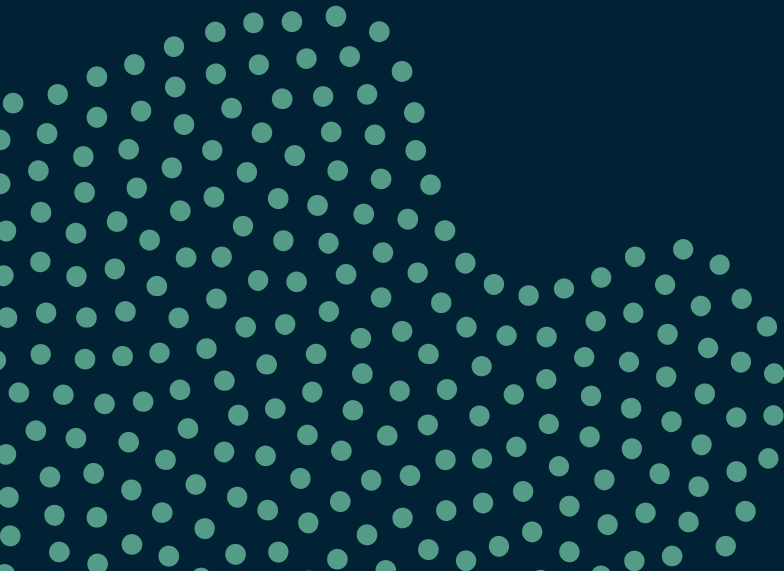




2035 LEGITIMACY

POLICY BRIEF

Tasapalautus parempi tapa
kompensoida polttoainekulujen
nousua kuin polttoaineveron
keventäminen



Tasapalautus on polttoaineveron keventämistä parempi tapa kompensoida polttoainekulujen nousua

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.

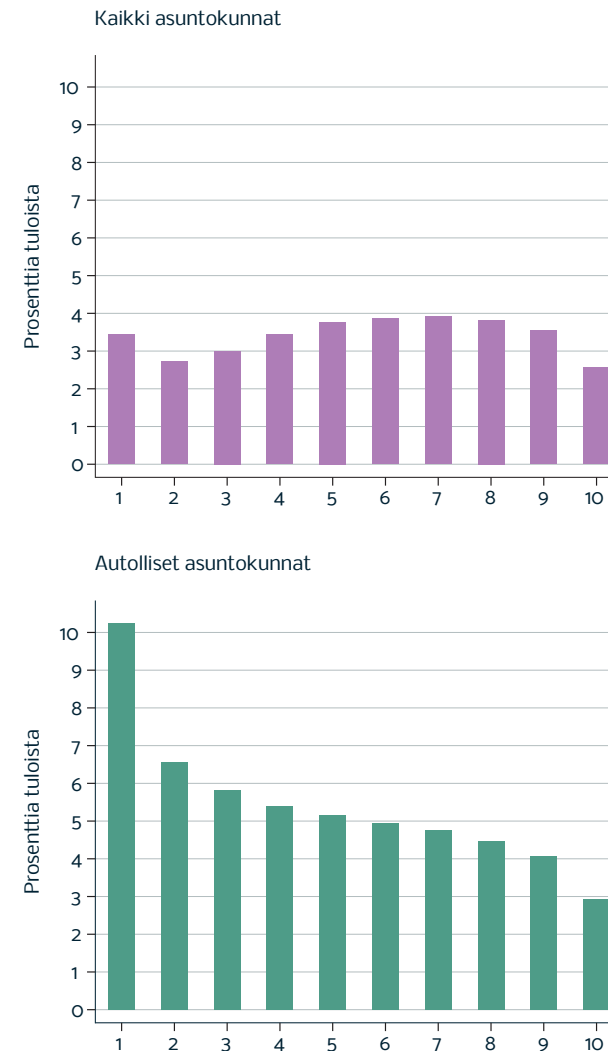
Polttoaineverotuksen taakkojen jakautuminen

Polttoaineverotuksen taloudellista taakkaa voidaan arvioida laskemalla, kuinka suuren osan tuloistaan asutokunnat 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 asutokuntien vuotuiset polttoainekulut käyttämällä Traficomien ajoneuvoaineistoja sekä Tilastokeskuksen aineistoja suomalaisista asutokunnista vuodelta 2016.

Polttoaineveron regressiivisyys riippuu siitä, tarkastellaanko koko Suomen väestöä vai ainoastaan auton omistavia asutokuntia. Kuviossa 1 esitetään polttoainekulujen keskimääräinen osuus tuloista tuloluokittain kaikille asutokunnille 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 asutokuntia, 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 polttoaineverotusjakautumista, koska sekä kulut että verot perustuvat suoraan kulutettuihin litroihin.

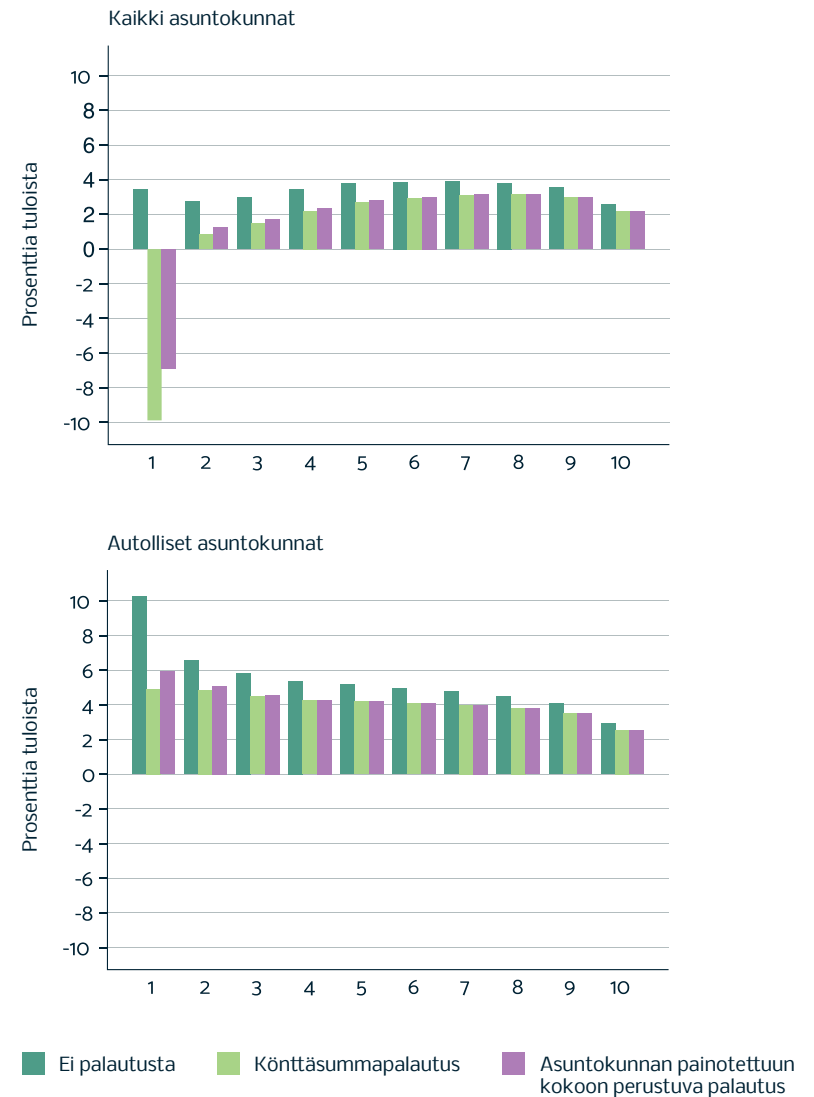
Kompensaatiomekanismit tuottavat erilaisia tulonjakovaikutuksia

Tarkastelemme tässä kahta polttoaineiden hiilidioksidiveron tuotolla rahoitettavaa kompensatiomekanismia ja niiden vaikutuksia verotaakkojen jakautumiseen. Ensimmäinen on könttäsumma- 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 kompensatioiden jälkeen.

Molemmat palautukset tasoittavat verotaakkoja tuloluokkien välillä tehokkaasti, mutta tasapalautus kohdistuu vielä paremmin pienituloisille kuin asuntokunnan koolla painotettu palautus. Kuvioista 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



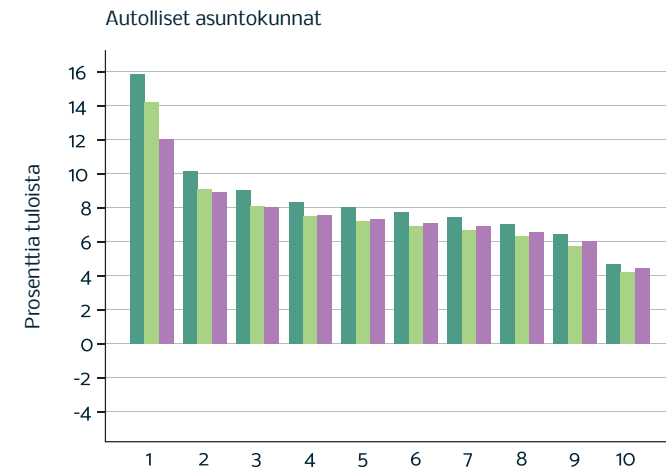
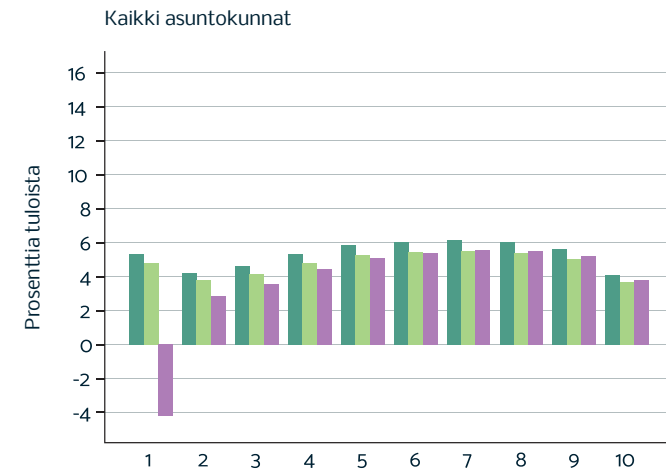
Kuvio 2 Kompensaatioiden vaikutus verotaakkojen jakautumiseen

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 jakeluvuorokiristämistä, joka todennäköisesti nostaa polttoaineiden hintoja. Arvioimme polttoaineveron keventämisen vaikutuksia verotaakkojen jakautumiseen tarkastelemalla tilannetta, jossa CO₂-vero poistettaisiin kokonaan. Vertaamme CO₂-veron poistamista tilanteeseen, jossa menetetyt verotulot jaettaisiin asuntokunnille tasapalautuksina. Tarkastelussa olemme käyttäneet vuoden 2022 hintoja ja veroja.

Sekä CO₂-veron poistaminen että tasapalautus alentavat verotaakkaa kaikissa tuloluokissa, mutta CO₂-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. CO₂-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



■ Ei palautusta ■ Ei CO₂-veroa ■ Könttäsummapalautus

Kuvio 3 Tasapalautuksen ja polttoaineveron alentamisen vertailu

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 ilmastopoliitiikan oikeudenmukaisuutta ja legitimizeettia, ilmastopoliitiikan työllisyys-, tulonjako- ja terveysvaikutuksia, ilmastokansalaisuuden käsitettä sekä kansalaisten mahdollisuuksia vaikuttaa ilmastopoliittikkaan.

Yhteystiedot

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.



2035 **LEGITIMACY**

kimmo.palanne@vatt.fi | selina.clarke@helsinki.fi

