

# Sadasta nollaan - matkalla kohti fossiilitonta tieliikennettä

15.1.2021

Hyvä paha polttoaineveron korotus – hinnoittelun riskit

Pasi Holm

# Työmatkaliikenne ja autoilun verotus

- Noin puolet suomalaisista tekee työ- ja opiskelumatkansa pääsääntöisesti henkilöautolla (Taloustutkimus 2020)
  - Työ- tai opiskelumatkansa autolla tekevistä alle 15 % kannattaa autoilun verotukset kiristämistä
  - Joukkoliikenteellä, pyöräillen tai kävellen työ- tai opiskelumatkansa tekevistä yli 50 % kannattaa autoilun verotuksen kiristämistä.
- Autoilusta kerätään Suomessa verotuloja noin 8 miljardia euroa vuodessa.
  - Suomen kansantalouden kokoon suhteutettuna Ruotsissa kerätään autoilusta verotuloja 40 % vähemmän kuin Suomessa. Ruotsissa ei ole autoveroa.



# Polttoaineveron noston vaikutukset työssäkäynnin kannustimiin

- Marinin hallitusohjelman mukaan autoilun verotusta ollaan kiristämässä. Hallitus ei ole vielä päättänyt kaikista veromuutoksista. Syksyllä 2020 polttoaineverot nousivat noin 6 senttiä/litra.
- Virkamiesvalmistelun perusteella voidaan tehdä arviolaskelmia. Jos polttoaineveroja nostetaan hallituskaudella kokonaisuudessaan 30 senttiä/litra:
  - ⇒ Autolla työmatkansa kulkevien vuosikustannukset nousevat 250 – 500 euroa vuodessa (työmatkan pituudesta riippuen)
- Vastaa keskimäärin noin yhden prosenttiyksikön tuloveron kiristymistä.
- Puolet työ- tai opiskelumatkansa autolla pk-seudulla, Tampereella ja Turussa asuvista katsoo, ettei joukkoliikenne ole realistinen vaihtoehto (Taloustutkimus 2020).
- Muualla Suomessa 80 % katsoo, ettei joukkoliikenne ole realistinen vaihtoehto.

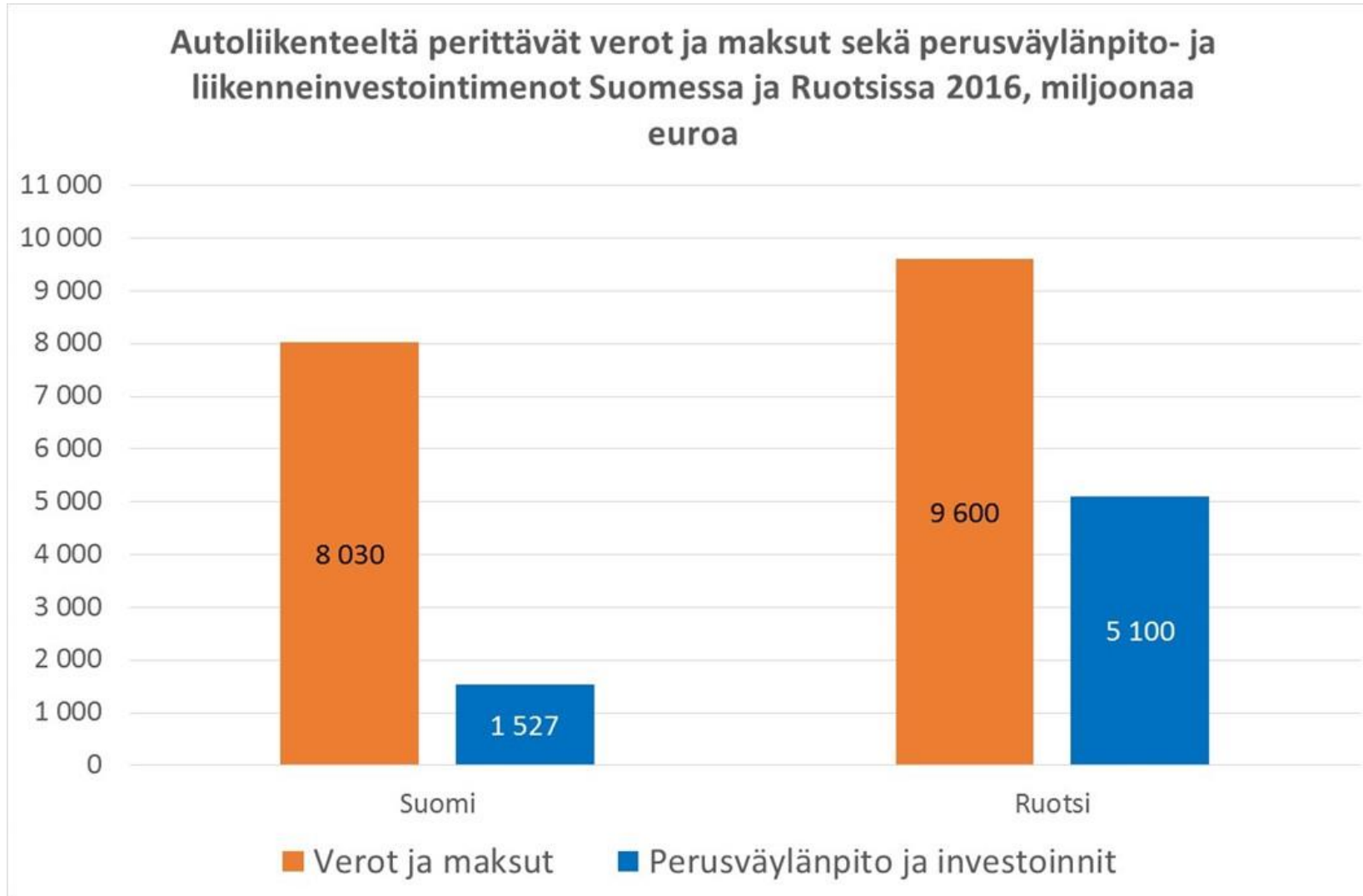


# Elinkeinoelämän kuljetukset

- Rahti- ja logistiikkakustannukset ovat noin 10 prosenttia vientiyritysten kustannuksista.
- Suomessa on enemmän rahtiliikennettä kansantalouden kokoon suhteutettuna kuin Ruotsissa.
- Suomen rahtikuljetuksissa painottuu maatieliikenne.
- Ruotsissa on suhteellisesti enemmän tavaraliikenteen rautatiekuljetuksia.
- Polttoaineverot rasittavat Suomen vientiteollisuutta enemmän kuin Ruotsin vientiteollisuutta.
- Jos Suomi ja Ruotsi nostavat polttoaineveroja saman verran, Suomen vientiteollisuuden kilpailukyky heikkenee Ruotsiin verrattuna.

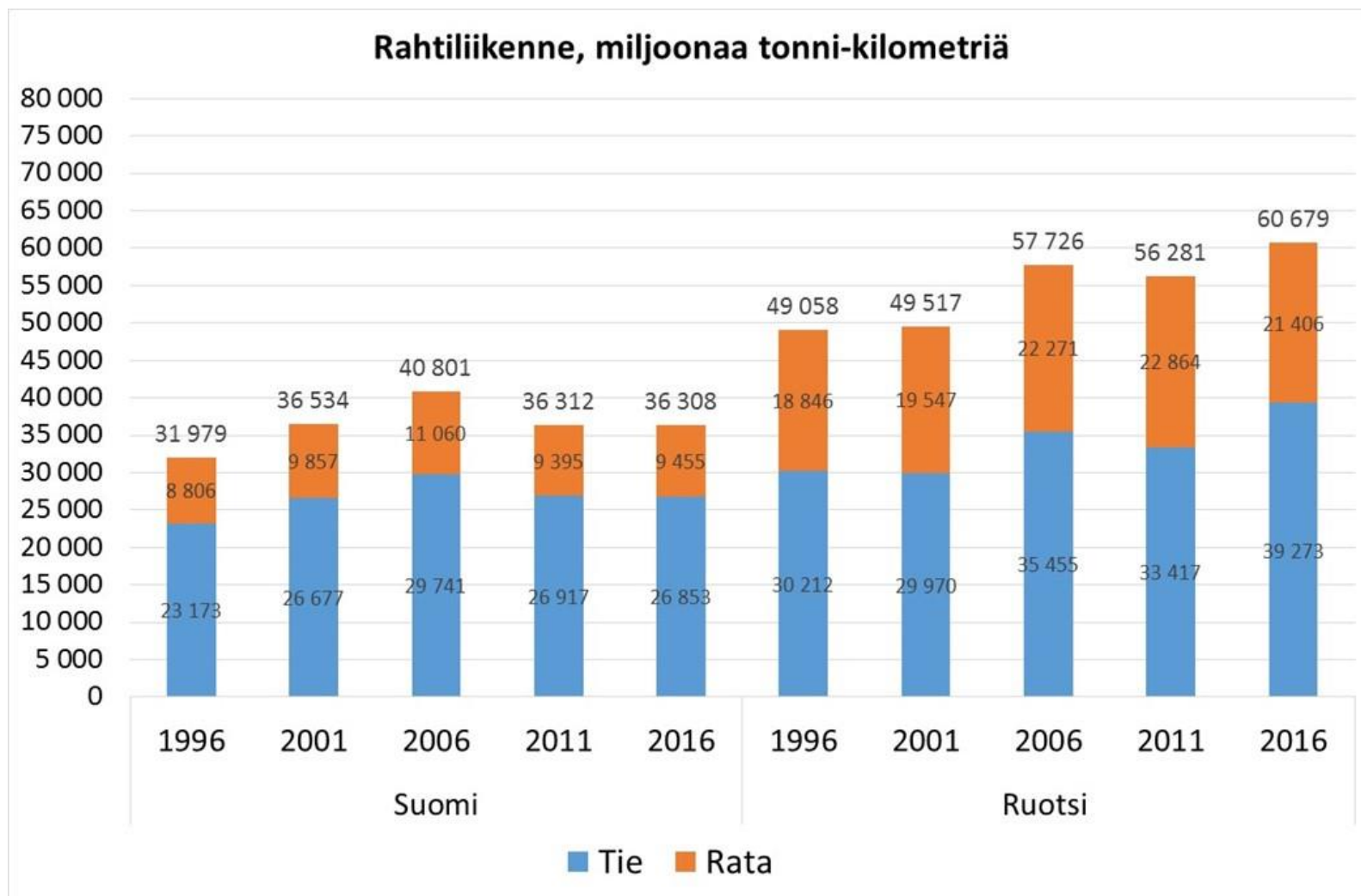


## Ruotsi satsaa elinkeinoelämän kannalta tärkeään perusväylänpitoon



- Autoilusta kerätään **Suomessa** verotuloja noin **8** miljardia euroa vuodessa.
- **Ruotsissa** autoilusta kerätään verotuloja vajaat **10** miljardia euroa vuodessa.
- **Suomen kansantalouden kokoon suhteutettuna** autoilusta kerätään **Ruotsissa** verotuloja alle **5** miljardia euroa vuodessa

Suomessa on enemmän rahtiliikennettä kansantalouden kokoon suhteutettuna kuin Ruotsissa. Rahtiliikenteessä painottuu maantiekuljetukset.



- **Suomen rahtiliikenteen kasvu 1996–2016:**
  - Tie: 16 %
  - Rautatie: 7 %
  
- **Ruotsin rahtiliikenteen kasvu 1996–2016:**
  - Tie: 30 %
  - Rautatie: 14 %

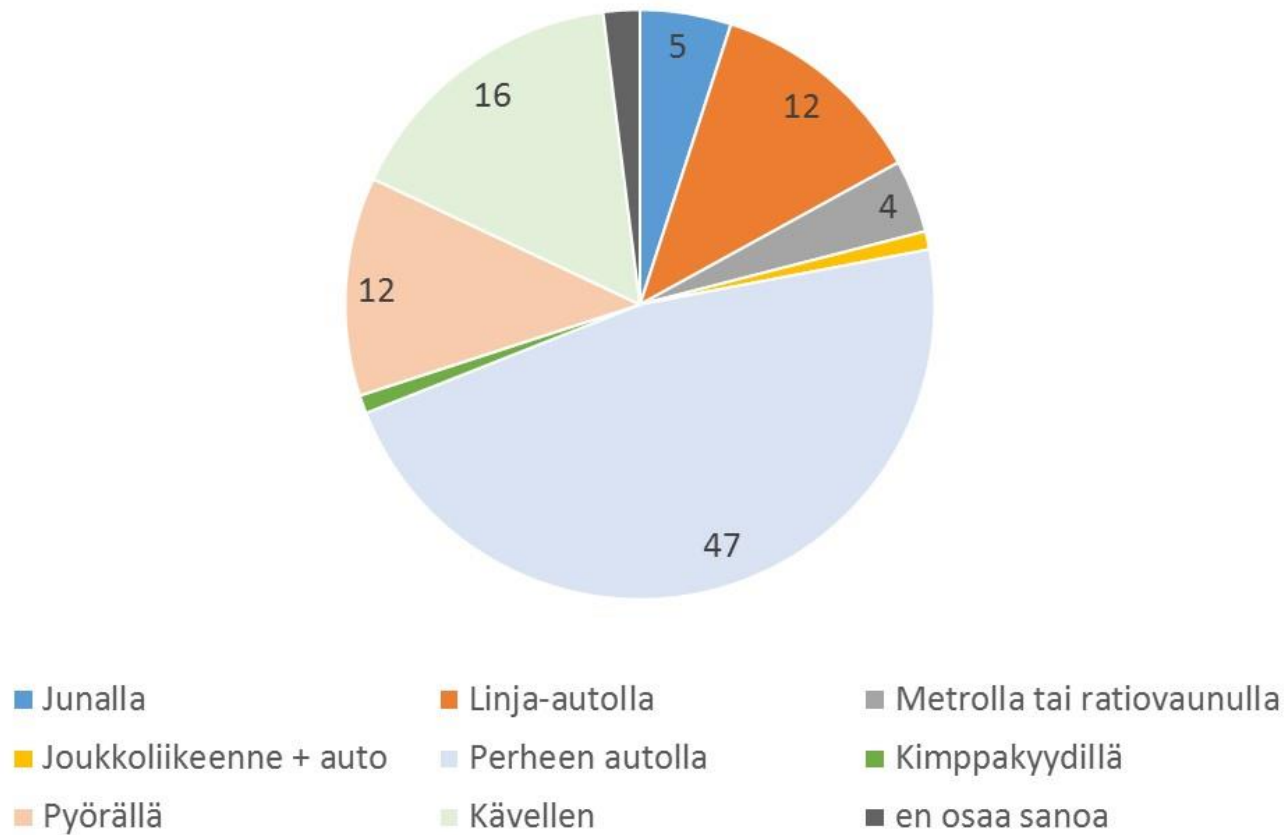
”Ilmastopolitiikkaa, työllisyyttä ja tulonjakoa pitäisi tarkastella kokonaisuutena”

Pasi Holm  
050 377 8762  
pasi.holm@taloustutkimus.fi

[www.taloustutkimus.fi](http://www.taloustutkimus.fi)



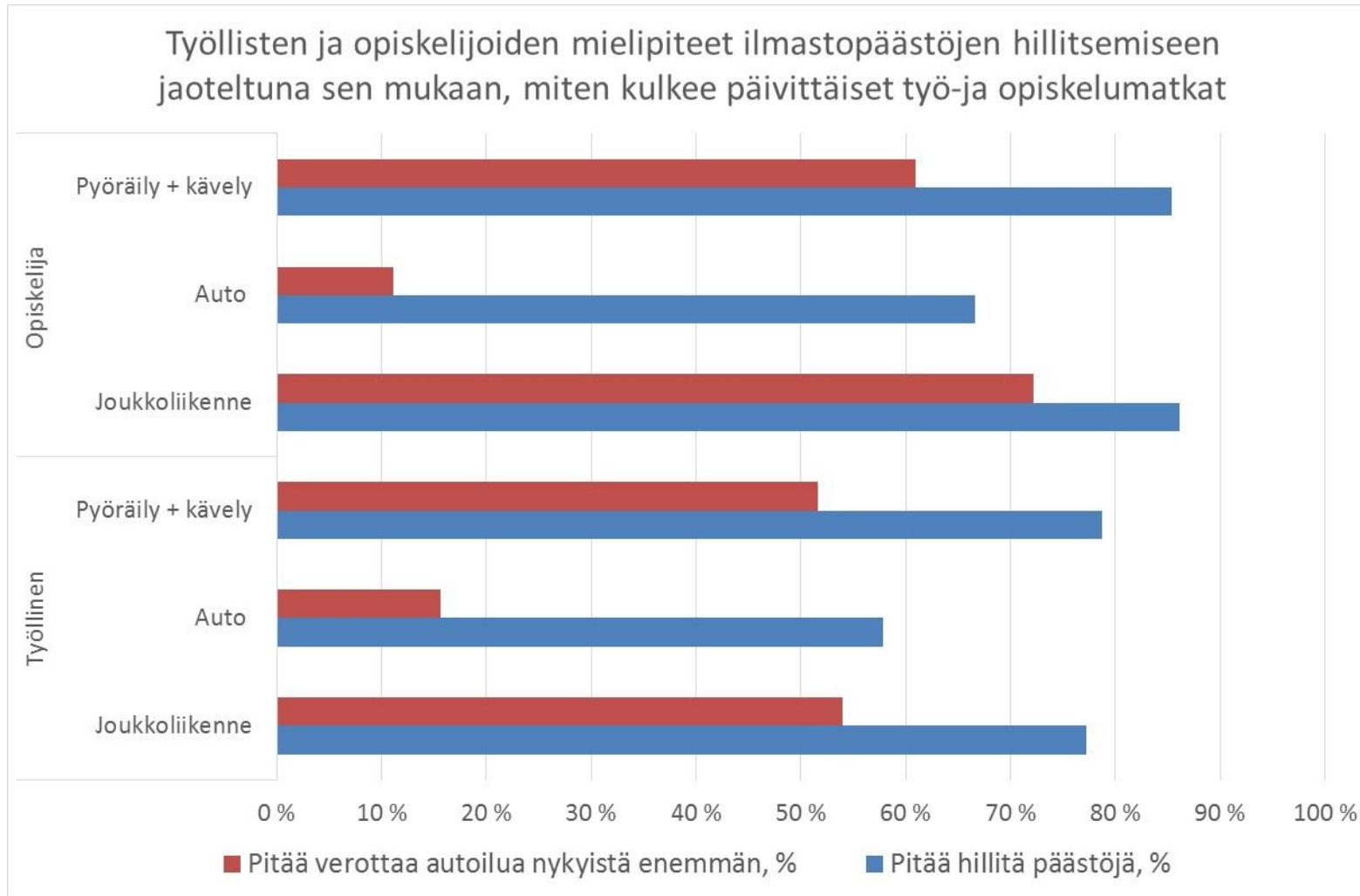
**Pääasiallinen liikennemuoto työ- tai opiskelumatkalla,  
osuus (%) työllisistä ja opiskelijoista**  
Taloustutkimus, 2020 (n 1 200)



**Pääasiallinen liikkumismuoto  
työ- ja opiskelumatkoilla:**

- **Joukkoliikenne: 21 %**
- **Auto: 47 %**
- **Pyöräily tai kävely: 28 %**





- Kun taloudelliset tekijät otetaan mukaan tarkasteluun - eli korostetaan autoilun kustannusten nousua – ilmastomuutosten hillitsijöiden osuus puolittuu.
- Joukkoliikenteellä työ- ja opiskelumatkansa tekevien keskuudessa autoilun verotuksen kiristämisen kannatus on lähes viisi kertaa yleisempää kuin autolla tekevien keskuudessa.
- Lompakko puhuu. ”Kaverin lompakosta” ei olla niin kiinnostuneita kuin ”omasta”.