HELSINKI
GRADUATE SCHOOL
OF ECONOMICS

Lausunto koskien: HE 92/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kuljetusyritysten määräaikaisesta polttoainetuesta

Matti Liski
professori
Aalto-yliopisto ja Helsinki GSE

sekä

Otto Toivanen
professori
Aalto-yliopisto ja Helsinki GSE

8.6.2022

1. Suhtautuminen ehdotukseen

Suhtaudumme kokonaisuutena kielteisesti ehdotukseen määräaikaisesta polttoainetuesta. Perustelemme näkemystämme alla lyhyesti.

2. Perustelut

Koronakriisin myötä taloustieteilijöiden keskeiset argumentit yritysten tukemisen suhteen ovat jo tulleet tutuksi. Keskeinen kysymys liittyy tuen kohteena olevan toiminnan ulkoisvaikutuksiin. Koronakriisin alkuvaiheessa oli perusteltua myös myöntää tukea, jotta tehokkaiden yritysten likviditeettikonkurssit saatiin estettyä.

Nyt ehdotetun tuen osalta tilanne on kuitenkin toinen:

I. Tuelle ei ole tehokkuusperusteluita, toisin koronakriisin aikaisille tuille. Koronakriisissä oli kokonaistalouden kannalta hyödyllistä pitää yritykset toimintakykyisinä tukitoimin kuin ajautua systeemiseen kriisiin. Nyt ei ole näköpiirissä, että polttoainekustannukset johtaisivat konkurssiaaltoon, joka laajenisi edes sektorin sisällä, saati koko talouteen. Hallituksen esityksessä esiin tuotu vertaus koronakriisin alkuun siis ontuu.
II. Tuelle ei ole tehokkuusperusteita myöskään siksi, että markkinoilta puuttuisivat riittävät sopeutumismekanismit ottaa vastaan kustannusshokki. Palvelun tuottamisen hintoja voidaan sopeuttaa, vaikkakin sopimuksista aiheutuvilla viiveillä. Jos sopimukset eivät jousta riittävästi, siirtyy riski yrityksen rahoittajille. Viime kädessä konkurssi on tapa irtautua sopimuksista. On epätodennäköistä, että konkurssit tuhoisivat kuljetuskapasiteettia – ne tuhoavat vain sopimuksia. On myös pidettävä mielessä, että kuljetusyritysten asiakkaiden tarve kuljetuspalveluille ei ole kadonnut. On siis syytä olettaa, että kuljetusyritykset pystyvät siirtämään kohonneet muuttuvat kustannuksensa hintoihin. Itse asiassa taloustiede osoittaa, että yritykset pystyvät varsin tehokkaasti siirtämään muutoksia muuttuvissa kustannuksissa hintoihin. Tästä on erillistä tutkimusnäyttöä polttoaineiden osalta (kts alla).
III. Tuelle ei ole tehokkuusperusteita sitäkään kautta, että se vähentäisi hintojen nousua. Polttoaineen hinta maksetaan per kilometri, mikä tulee näkymään asiakkaan maksamassa hinnassa ennemmin tai myöhemmin. Todennäköisin lopputulos on se, että tuella ei ole

vaikutusta esimerkiksi vientiteollisuuden kotimaan kuljetuskustannuksiin, mutta tuki näkyy liikenneyrittäjien kassassa. Lisäksi vientiteollisuus tulee mahdollisesti vaatimaan tukea erikseen, koska liikenneyrittäjien tuki ei ollut ”riittävä”, vaikka todellisuudessa liikenteen tuki ei edes periaatteessa vaikuta vientiteollisuuden kustannuksiin. Näin on erityisesti siitä syystä, että tuki myönnetään jälkikäteen jo toteutuneiden kustannusten funktiona – tuella ei siis ole vaikutusta tämänhetkisiin tai tulevaisuuden muuttuviin kuljetusyritysten kustannuksiin.

IV. On lukuisia syitä, miksi valtion on perusteltua puuttua markkinoiden toimintaa. Polttoainekustannusten nousu ei ole yksi näistä, koska markkinat tehokkaasti reagoivat juuri tämäntapaisiin shokkeihin. Tieteellisestä kirjallisuudesta ei löydy tutkimuksia siitä, miten nopeasti ja missä määrin muutokset polttoainekustannuksissa siirtyvät kuljetusyritysten hintoihin (kts. Office of Fair Tradingin teettämä kirjallisuuskatsaus: Cost pass-through: theory, measurement and potential policy implications. 2014. https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/320912/Cost_Pass-Through_Report.pdf). Sen sijaan on paljon näyttöä siitä, että muutokset öljyn hinnassa siirtyvät nopeasti ja suurelta osin polttoaineiden hintoihin (esim. sama kirjallisuuskatsaus, taulukot 8 ja 9). Koska polttoainekustannukset ovat niin suuri osa kuljetusyritysten muuttuvista kustannuksista, on luultavaa, että muutokset varsin kilpailulla alalla siirtyvät suhteellisen nopeasti hintoihin; ainoana hidasteena ovat mahdolliset sopimustekniset seikat. Empiirisen tutkimuksen pohjalta ei voi päätellä, missä määrin kustannukset siirtyvät hintoihin, mutta samasta syystä kuin on oletettavaa, että kustannusmuutokset siirtyvät nopeasti hintoihin, on luultavaa, että ne siirtyvät myös varsin suuressa määrin.

V. Lisäsyy olla myöntämättä tukea on se, että se on taaksepäin katsova (tukea on mahdollista saada helmi-huhtikuulta 2022). Tuki ei siis vaikuta sen enempään nykyisiin kuin tuleviinkaan kuljetuskustannuksiin. Se ei tästä syystä myöskään pelasta konkurssilta sellaisia yrityksiä, jotka eivät vielä ole konkurssiin menneet.

VI. Toisin kuin hallituksen esityksessä todetaan, on epätodennäköistä, että tuki parantaisi yritysten mahdollisuuksia saada vieraan pääoman (tai oman pääoman) muotoista rahoitusta. Ulkoinen rahoitus perustuu yrityksen tulevaisuuden odotettuun kassavirtaan, ei sen kassassa olevaan rahan määrään. Tuki saattaisi vähentää yritysten tarvetta ulkoiselle rahoitukselle, mutta tämä vaikutus on todennäköisesti hyvin rajallinen.

VII. Lopuksi on vielä syytä tehdä toistaa se yleishuomio, jonka taloustieteilijät tekivät koronakriisin alussa: suuri vaara erilaisiin erityistukiin liittyen on se, että niiden käyttö jatkuu ja laajenee. Tämä hallituksen esitys on esimerkki tästä ilmiöstä.