

# Tieliikenteen verotus Suomessa ja EU:ssa - Haasteet ja ongelmat

Yritysjuridiikka

Maisterin tutkinnon tutkielma

Lauri Pajunen

2010

<b>Helsingin kauppakorkeakoulu – Laskentatoimen ja Rahoituksen laitos</b>		
<b>Yritysjuridiikka</b>		
<b>Tekijä</b> Lauri Pajunen		
<b>Työn nimi</b> Tieliikenteen verotus Suomessa ja EU:ssa – Haasteet ja ongelmat		
<b>Työn laji</b> Pro Gradu –tutkielma	<b>Aika</b> Kevät 2010	<b>Sivumäärä</b> 67
<b>Tiivistelmä</b>		
<p>Tutkimuksen kohteena ovat tieliikenteen verotuksen ongelmat ja tavoitteet Suomessa ja EU:ssa. Tieliikenteen verotus on yksi osa-alue, jonka yhtenäistämiseksi EU:n tasolla olisi järkeviä perusteita. Samalla tieliikenteen verotus on useissa maissa käymässä läpi historiansa suurinta muutosta. Lyhyen ajan sisällä useat EU-maat ovat muuttaneet valtaosan tieliikenteen veroista hiilidioksidipäästöön perustuviksi. Tieliikenteen verot koostuvat pääasiassa autoverosta, ajoneuvoverosta ja polttoaineiden valmisteverosta.</p> <p>Tutkimuksen toisessa luvussa selvitetään tieliikenteen verotuksen nykytilaa Suomessa. Erityisesti tarkastelun kohteena ovat vuoden 2008 autoverouudistus ja vuonna 2010 voimaantullut ajoneuvoverouudistus. Lisäksi tarkastellaan polttoaineiden valmisteveroon vireillä olevaa uudistusta.</p> <p>Tutkimuksen kolmas luku käsittelee EU-sääntelyä ja epäyhtenäisistä verotasoista aiheutuvia taloudellisia menetyksiä ja ympäristöhaittoja. Neljännessä ja viidennessä luvussa vertailen Ruotsin ja Saksan tieliikenteen verotuksen pääpiirteitä Suomen verotukseen. Kaikkien kolmen maan verotuksessa on paljon samoja elementtejä, mutta esimerkiksi autoveron osalta Suomi poikkeaa tästä joukosta. Ruotsissa ja Saksassa sitä ei peritä lainkaan.</p> <p>Tutkimuksen lopuissa luvuissa tarkastellaan verojen ympäristönäkökohtia ja veromuutosten todennäköisiä vaikutuksia. Lisäksi tulevaisuuden kehitystä ja haasteita pyritään arvioimaan. Lyhyesti voidaan todeta, että vanhan mallinen tieliikenteen verotus oli suunniteltu ainoastaan kahta fossiilista polttoainetta, bensiiniä ja dieseliä ja niitä käyttäviä autoja silmällä pitäen. Seuraavien 10 – 20 vuoden kuluessa useista eri lähteistä saatavat biopolttoaineet tulevat yleistymään. Myös autojen eri moottorityypit lisääntyvät. Näiden erilaisten polttoaineiden ja autojen tehokas ja oikeudenmukainen verotus aiheuttaa haasteita tulevaisuudessa.</p>		
<b>Avainsanat</b> Valmisteverotus, polttoaineverotus		

1	Johdanto .....	1
1.1	Tutkimuksen lähtökohta ja tavoite.....	1
1.2	Tutkimusalueen rajausta .....	2
1.3	Käsitteiden määrittely .....	3
1.3.1	Keskeiset käsitteet.....	3
1.3.2	Käytetyt lyhenteet .....	4
1.4	Rakenne.....	5
2	Verotuksen historia ja nykytila .....	6
2.1	Valmisteverot.....	6
2.2	Liikennepolttoaineet .....	7
2.2.1	Polttoaineiden verotuksen historia.....	7
2.2.2	Valmisteverojen korvaavuusperiaate .....	9
2.2.3	Polttoaineverotyöryhmän esittämät uudistukset .....	10
2.2.4	Myöhempi kehitys .....	14
2.3	Autovero .....	15
2.3.1	Historia.....	15
2.3.2	Autoverouudistus 2008 .....	17
2.3.3	Myöhempi kehitys .....	22
2.4	Ajoneuvovero.....	25
2.4.1	Historia.....	25
2.4.2	Ajoneuvoverouudistus 2010 .....	27
2.4.3	Muut uudistukset.....	33
2.5	Muut verot ja maksut (ALV) .....	34
3	EU-sääntely.....	35
4	Ruotsin tieliikenneverotus .....	42
4.1	Ajoneuvovero.....	42
4.2	Polttoaineverot .....	44
4.3	Päätelmät.....	45
5	Saksan tieliikenneverotus.....	45

5.1	Ajoneuvovero.....	45
5.2	Polttoaineverot .....	47
5.3	Päätelmät.....	48
6	Verotuksen taloudelliset perusteet ja ympäristönäkökohdat.....	48
6.1	Verojen fiskaalinen merkitys .....	50
6.2	Ympäristövero ja biopolttoaineiden verotus.....	51
6.3	Ympäristöverotus ja asenteet .....	54
7	Veromuutosten todennäköiset vaikutukset .....	55
7.1	Vaikutukset raskaalle ja julkiselle liikenteelle.....	55
7.2	Vaikutukset yksityisautoiluun.....	56
7.3	Verotulojen kertymä .....	57
8	Tulevaisuuden kehityssuuntia.....	57
8.1	Autokannan uusiutuminen .....	58
8.2	Biopolttoaineet.....	59
9	Johtopäätökset ja jatkotutkimusaiheita .....	60
9.1	Jatkotutkimusaiheita .....	61
10	Lähteet.....	62

# 1 Johdanto

## 1.1 Tutkimuksen lähtökohta ja tavoite

Tutkimuksessani tarkastelen tieliikenteen verotuksen ongelmia ja tavoitteita Suomessa ja EU:ssa. Autoilun verotus ja polttoaineiden hinnat ovat pitkään olleet kansan suosikkipuheenaiheita. Auto- ja polttoaineverotus on tällä hetkellä monivuotisen uudistuksen kohteena. Kyseessä on historian suurin muutos tieliikenteen verotuksen perusteissa. Ympäristöveroja lukuun ottamatta EU:n vaatimat verouudistukset on tehty passiivisesti ja vasta pakon edessä. Nykyistä useaan kertaan muutettua autoverolakia onkin vaadittu uudestaan kirjoitettavaksi selkeyden parantamiseksi.<sup>1</sup>

Valtion verotuloista noin 8 prosenttia kertyy polttoaineiden valmisteveroista<sup>2</sup>. Sillä on siis suuri taloudellinen merkitys valtiolle. Tässä lukemassa ei ole vielä edes mukana polttoaineista maksettava 22 prosentin arvonlisävero. Muita valtiolle tärkeitä valmisteveroja ovat tupakkavero ja alkoholivero. Polttoaineet ovat siis samassa ryhmässä muun muassa tupakan ja alkoholin kanssa, vaikka polttoaineiden käyttöä ei välttämättä haluta rajoittaa samoista syistä kuin muiden valmisteveronalaisten tuotteiden. Valmisteverot ovat valtion tulolähteenä kolmanneksi tärkein ryhmä tuloveron ja arvonlisäveron jälkeen. Edellä mainitun valmisteveron ohella auto- ja ajoneuvovero muodostavat liikenneverokokonaisuuden, jonka osuus valtion verotuloista on yhteensä 12 prosenttia<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Autoverotus 2009, s. 8.

<sup>2</sup> <http://tilastokeskus.fi/til/vermak/tau.html> / Suomen verot 1990-2007, 7.3.2009.

<sup>3</sup> Autoverotus 2009, s. 12.

Varsinkaan valmisteverotus ei ole tutkimusaiheena tähän mennessä ollut kovin suosittu. Ehkä verovelvollisten vähäisyyden vuoksi epäselvyyksiä ja ongelmia ei ole ilmennyt niin paljoa kuin muissa veroissa. Tähän mennessä valmisteverotuksesta on tehty laajempia tutkimuksia vuosina 1938 ja 1998 <sup>4</sup>.

Tarkastelen, miten hyvin nykyinen liikenneverotuskokonaisuus täyttää hyvän verojärjestelmän vaatimukset. Verotuksen oikeudenmukaisuuden arvioinnissa otetaan huomioon valtion verotulojen tarve, talouselämän tarpeet, yksilön oikeudet ja ympäristönäkökohdat. Lisäksi verotuksen ennustettavuus on tärkeää kuluttajille ja muille alan toimijoille, jotka tekevät pitkäaikaisia investointeja. Nämä tekijät vaikuttavat siihen, onko verojärjestelmällä kansan yleinen hyväksyntä. Ympäristönäkökulmasta tarkastelu ei kuitenkaan ole keskeisimmässä osassa tässä työssä, koska esimerkiksi tuoretta auto- ja ajoneuvoverouudistusta on vastikään tutkittu nimenomaan siitä näkökulmasta <sup>5</sup>.

## **1.2 Tutkimusalueen rajaus**

Rajaan tutkimuksen koskemaan maantieliikenteeseen liittyviä polttoaineita ja veroja. Valmisteveroihin liittyen tarkastelen tutkimuksessani ainoastaan liikennekäyttöön myytyjen polttoaineiden verotusta. Esimerkiksi lämmityksessä ja maatalouden työkoneissa käytettävä kevyt polttoöljy jää siten tarkastelun ulkopuolelle. Maantieteellisesti rajaan tutkimuksen koskemaan ensisijaisesti Suomen tilannetta ja lisäksi vertaan lyhyesti kotimaamme verotusta Ruotsin ja Saksan tieliikenteen verotukseen.

Pääosan tutkimuksesta keskitän bensiinin ja dieselöljyn, jota virallisissa teksteissä joskus kutsutaan kaasuöljyksi, valmisteverotukseen ja auto- ja ajoneuvoverouudistuksiin.

---

<sup>4</sup> Juanto 1998, s. 8.

<sup>5</sup> Ks. Lohikko 2008.

Kuitenkin erään mielenkiintoisen lisän näihin kahteen tuo bensiinin sekaan lisättävä etanoli ja sen verokohtelu. Arvonlisäverotusta ei tässä yhteydessä ole syytä käsitellä laajemmin, koska se peritään polttoaineista samoin kuin muistakin tuotteista. Toisaalta arvonlisävero lasketaan tuotteen loppuhinnasta, jossa on jo valmistevero. Valmisteveron muuttaminen vaikuttaa siis kuluttajahintaan kertautumisen kautta enemmän.

Autoverolaki (AutoveroL, 1482/1994) muuttui vuoden 2008 alusta alkaen siten, että autovero määräytyy hinnan lisäksi ajoneuvon polttoainekulutuksen perusteella. Samantyyppinen vaikutus saataisiin autoveron alennuksella ja polttoaineverotuksen kiristyksellä. Tosin nämä edellä mainitut toimenpiteet tehtiin tällä kertaa samaan aikaan eli verorasitus ei kokonaisuudessaan kasva, vaan ennemmin kohdistuu aiempaa enemmän saastuttamiseen. Toisaalta verotuksen painopiste siirtyi lakiuudistuksella auton käyttöön otosta käyttövaihetta kohti. Selvitän lakimuutosten vaikutuksia ja perusteita.

Ajoneuvoverolaissa (AjoneuvoveroL, 1281/2003) määrätään käyttövoimaverosta. Sitä peritään ajoneuvoista, joita käytetään muulla voimalla tai polttoaineella kuin moottoribensiinillä. Tämä vero liittyy erittäin läheisesti polttoaineiden välittömään verotukseen ja kuuluu siksi tämän tutkimuksen aihepiiriin sisäpuolelle. Myös normaalia ajoneuvoveron perusveroa käsitellään.

Polttoainekustannusten lopullinen jakautuminen veronmaksajien kesken riippuu osin myös oman ajoneuvon käytöstä saatavista kilometrikorvauksista ja verovähennyksistä. Autoilun kustannuksilla on myös yhteyksiä yritysten tuloverotukseen ja arvonlisäverotukseen. Nämä on hyvä tiedostaa verotuksen kohtuullisuutta ja ohjausvaikutusta ajateltaessa, mutta en käsittele niitä tämän enempää.

## **1.3 Käsitteiden määrittely**

### **1.3.1 Keskeiset käsitteet**

Tässä tutkimuksessa esiintyviä perinteisiä polttonesteitä ovat bensiini, dieselöljy ja polttoöljy. Verotuksen kannalta moottoribensiiniä on kahta laatua: reformuloitua rikitöntä ja muuta laatua. Reformulointi tapahtuu tislauksen jälkeen, ja siinä suoraketjuisista molekyyleistä muodostetaan rengasyhdisteitä, jotka nostavat bensiinin oktaanilukua <sup>6</sup>. Reformuloidussa bensiinissä on tietty määrä happea, ja se palaa normaalia saasteettomammin. Rikittömyydellä on myös raja-arvo, 10 mg/kg. Dieselöljyä on myös rikitöntä ja muuta laatua. Muut laadut ovat hieman korkeammin verotettuja, mutta harvinaisia.

Kevyellä polttoöljyllä tarkoitetaan käytännössä dieselöljyä, joka on värjätty käytön valvonnan helpottamiseksi. Sitä käytetään esimerkiksi maatalouden koneissa ja lämmityksessä. Näihin eri käyttötarkoituksiin myytävässä öljyssä voi olla pieniä eroja. Polttoöljy on dieselöljyä kevyemmin verotettua. Raskas polttoöljy puolestaan ei sovellu tieliikenteessä käytettäväksi, ja sitä käytetään enimmäkseen lämpövoimaloissa ja laivoissa.

Valmisteverolla tarkoitetaan tilavuuden, massan tai muun sellaisen perusteella määräytyvää veroa, joka suoritetaan kyseistä tuotetta valmistettaessa tai maahantuotaessa. Verovelvollinen on siis valmistaja tai maahantuojaja.

Biopolttoaineella tarkoitetaan kasvi- tai eläinperäistä eli uusiutuvista lähteistä tehtyä valmistetta, jolla voidaan korvata osittain tai kokonaan esimerkiksi bensiiniä tai dieseliä.

### **1.3.2 Käytetyt lyhenteet**

AKE	Ajoneuvohallintokeskus
AjoneuvoveroL	ajoneuvoverolaki (1281/2003)

---

<sup>6</sup> Neste Oil Oyj. Bensiiniopas 2009.



AutoveroL	autoverolaki (1482/1994)
CO <sub>2</sub> /km elv	(ajoneuvon) keskimääräinen hiilidioksidipäästö kilometriä kohden ei-arvonlisävero eli autoverosta maksettava arvonlisävero, josta on sitten luovuttu ja korvattu se autoveron korotuksella
HE	hallituksen esitys
KOM	Euroopan Unionin komission ehdotus (vastaa suunnilleen hallituksen esitystä)
LA	lakialoite
LiVL	liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto
PTK	eduskunnan täysistunnon pöytäkirja
TaVL	talousvaliokunnan lausunto
VaVM	valtiovarainvaliokunnan mietintö
vp	Valtiopäivät
YmVL	ympäristövaliokunnan lausunto

## 1.4 Rakenne

Aluksi käsittelen yleisesti tieliikenteen polttoaineisiin liittyvää verotusta, valmisteveroja, autoveroa ja ajoneuvoveroa. Verojen historiallinen kehitys käydään läpi vain pääpiirteissään. Käsittelen samalla veroihin liittyviä ongelmia sitä mukaa, kun niitä tulee esille. Verotukseen liittyvää EU-sääntelyä ei voi kokonaan irrottaa omaksi kokonaisuudekseen, koska se liittyy läheisesti vuoden 1995 jälkeen tapahtuneisiin verouudistuksiin. EU-sääntelyyn liittyviä haasteita käsittelen kuitenkin omassa luvussaan myöhemmin. Vertailen myös lyhyesti parin EU-maan verotusta Suomen tilanteeseen. Sitten käyn läpi verojen merkityksen valtiontaloudelle ja niiden käytön ympäristöohjauksessa. Arvioin myös lakimuutosten toteutuneita ja tulevia vaikutuksia. Lopuksi keskityn todennäköisiin tulevaisuuden kehityssuuntiin ja jatkotutkimusehdotuksiin.

## 2 Verotuksen historia ja nykytila

Suomessa bensiinin valmistevero on eurooppalaisittain varsin korkea. Dieselöljyn valmistevero puolestaan on korkeintaan keskitasoa.<sup>7</sup> Auto- ja ajoneuvoverotkin ovat keskitasoa korkeampia, mutta eivät kuitenkaan aivan Euroopan terävintä huippua. Eri EU-maissa autojen verotus on tähän asti ollut hyvin erilaista.

### 2.1 Valmisteverot

Valmisteverolla tarkoitetaan tietyistä erikseen luetelluista tuotteista kannettavaa veroa. Näitä ovat tupakka, alkoholi, nestemäiset polttoaineet, sähkö ja eräät muut polttoaineet. Lisäksi virvoitusjuomista kannetaan valmisteveroa.<sup>8</sup> Myös juomapakkauksien ympäristöohjaukseen liittyvä vero voitaisiin laskea valmisteveroksi. Vielä 1990-luvulla valmisteveroa on kerätty mm. makeisista. Valmistevero ei määräydy arvonlisäveron tavoin tuotteen myyntihinnan mukaan, vaan vero lasketaan tilavuuden, massan tai muun sellaisen ominaisuuden perusteella. Sitä peritään nimenomaisesti vain tuotteista eikä palveluista. Sähkö luetaan verotuksessa tuotteeksi. Verovelvollinen on tuotteen valmistaja tai maahantuoja. Verotuksen toimittaa ja sitä valvoo tullilaitos.

Valmisteverot ovat pääasialliselta luonteeltaan fiskaalisia, mutta niihin on sisältynyt myös terveys- ja ympäristöpoliittisia sivutavoitteita.<sup>9</sup> Alun perin valmisteverot ovat pohjautuneet ylellisyysveroajatteluun. Ylellisyyden verottaminen on aloitettu jo 1600-luvun lopulla. Verotetut hyödykkeet voidaan jakaa välttämättömyshyödykkeisiin ja

---

<sup>7</sup> Linnakangas 2007, s. 708.

<sup>8</sup> Juanto 1998, s. 92-93.

<sup>9</sup> Juanto 1998, s. 119.

muihin. Nykyisistä valmisteveron alaisista tuotteista esimerkiksi energia olisi välttämättömyyshyödyke, kun taas tupakka ja alkoholi eivät olisi sellaisia.<sup>10</sup>

Ensimmäisen kerran valmisteveron käsite esiintyi vuonna 1919, kun säädettiin laki tupakkavalmisteverosta (62/1919). Seuraavalla vuosikymmenellä säädettiin vielä tulitikkuvero (296/1921) ja makeisvalmistevero (354/1925).<sup>11</sup>

## **2.2 Liikennepolttoaineet**

### **2.2.1 Polttoaineiden verotuksen historia**

Liikennepolttoaineita verotettiin aluksi keräämällä tullia ulkomailta tuodusta polttoaineesta. Varsinainen laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta (235/1957) säädettiin ja tuli voimaan vuonna 1957. Syynä oli Suomessa aloitettu öljynjalostustoiminta. Näin verotuloja pystyttiin saamaan myös kotimaassa valmistetuista polttoaineista. Kotimaista tuotantoa suojeltiin siten, että valmistevero oli vain 95 prosenttia vastaavan tullin määrästä.<sup>12</sup>

1970-luvulla valmisteveron merkitys kasvoi entisestään, koska sillä korvattiin vapaakaupan seurauksena poistuvia tulleeja. Tulli korvattiin valmisteveron perusverolla (L 984/1973) vuoden 1974 alusta. Samana vuonna tehtiin muitakin mielenkiintoisia lakiuudistuksia. Raakaöljyn markkinahinnan voimakas nousu aiheutti polttoaineista kannetun liikevaihtoveron kanssa polttoaineiden kuluttajahinnan voimakkaan nousun.

---

<sup>10</sup> Juanto 1998, s. 89-91.

<sup>11</sup> Juanto 1998, s. 100.

<sup>12</sup> Juanto 1998, s. 173.

Tämän hinnan nousun kertautumisen estämiseksi nestemäiset polttoaineet vapautettiin prosentuaalisesta liikevaihtoverosta ja määrättiin vastaavalta osalta tilavuuden perusteella määräytyvän valmisteveron alaisiksi.<sup>13</sup> Entisen kaltaiseen järjestelmään palattiin vasta vuonna 1986. Energiaverotuksen muuttaminen liikevaihtoveropohjaiseksi oli tärkeää varsinkin teollisuuden käyttämien polttoaineiden osalta. Näin vero ei jäisi rasittamaan lopputuotteen hintaa, vaan se voitaisiin vähentää.<sup>14</sup>

Ympäristönäkökulma valmisteverotukseen tuli ensimmäistä kertaa 1986, kun lyijyttömän moottoribensiinin vero asetettiin lyijyllistä alemmaksi. Suomi liittyi EU:n jäseneksi vuonna 1995. Se aiheutti muutoksia verotusmahdollisuuksiin. Valmisteverotus kuuluu EU:ssa harmonisoituihin veromuotoihin, ja veroille on asetettu vähimmäistasot.<sup>15</sup> Myös rikkipitoisuuden perusteella porrastettiin veroa. Nykyisinkin rikittömällä bensiinillä ja dieselillä on periaatteessa verohuojennus, mutta rikillisen ja rikittömän polttoaineen erottelu verotuksessa on käynyt turhaksi, kun rikillisen käyttö on kielletty.<sup>16</sup>

Vähimmäisvalmisteverotason säätävä direktiivi 92/82/ETY tuli voimaan jo vuoden 1993 alusta pari vuotta ennen Suomen EU-jäsenyyttä. Verojen harmonisointi perustuu EU:n sisämarkkinoiden toimivuuden takaamiseen. Aiempi direktiivi on jo korvattu uudella vuonna 2003 voimaan tulleella direktiivillä 2003/96/EY. Vuoden 2004 alusta alkaen lyijyttömän bensiinin minimivero on ollut 35,9 senttiä litralta ja dieselin 30,2 senttiä. 2010 alkaen dieselin minimivalmistevero nousisi direktiivin mukaan 33 senttiin litralta. Suomessa dieselin perusvero on hyvin lähellä minimiarvoa.

---

<sup>13</sup> Juanto 1998, s. 185-186.

<sup>14</sup> Juanto 1998, s. 196-197.

<sup>15</sup> Linnakangas 2007, s. 653-654.

<sup>16</sup> Polttoaineiden laatuporrastuksen kehittäminen - selvitys VTT TUTKIMUSRAPORTTI VTT-R-4076-09, s. 79.

Jäsenmaille on sallittu määrääjäksi useita poikkeuksia, joista kuitenkin ajan mittaan luovutaan. Esimerkiksi Suomelle myönnetty lupa käyttää huviveneissä polttoöljyä dieselöljyn sijaan lakkasi, ja vuoden 2008 alusta voimaantulleessa verouudistuksessa<sup>17</sup> se oli kiellettävä. Suomi on siis osittain joutunut luopumaan verotusta koskevasta itsemääräämisoikeudestaan EU-jäsenyyden myötä. Yleensä verotus kuitenkin kuuluu kansallisen itsemääräämisoikeuden piiriin.

Polttoaineiden liikkuminenkaan EU:n alueella ei ole yhtä vapaata kuin muilla tuotteilla. Yksityiseen käyttöön tuotava polttoaine verotetaan, jos sitä tuodaan ajoneuvon tavanomaisen polttoainesäiliön ulkopuolella yli 10 litraa. Näin polttoaine voi joutua kaksinkertaisen verotuksen kohteeksi.<sup>18</sup>

Ympäristönäkökulma tuli energiaverotuksessa esille 1990-luvulla. Vuonna 1990 polttoaineverolakia muutettiin siten, että hiilisisällön perusteella alettiin kantaa lisäveroa. Tämä lisävero koski muun muassa kiinteitä polttoaineita, kuten turvetta ja kivihiiltä. Lisäveron tarkoituksena oli vähentää energian kulutusta ja siitä aiheutuvia ympäristöhaittoja. Lisäveron perusteena olivat siis hiilidioksidipäästöt. Vuonna 1993 polttoaineveroa porrastettiin siten, että puhtaammista ns. reformuloiduista polttoaineista perittiin alemmaa veroa.<sup>19</sup> Useimmat tänä aikana tehdyt verouudistukset olivat kuitenkin pohjimmiltaan valtiontaloudellisia.

## **2.2.2 Valmisteverojen korvaavuusperiaate**

Valmisteveroa ja huoltovarmuusmaksua kannetaan moottoribensiinistä, dieselöljystä sekä raskaasta ja kevyestä polttoöljystä. Veroa maksetaan myös näihin polttoaineisiin lisätyistä

---

<sup>17</sup> HE 61/2007 vp.

<sup>18</sup> Linnakangas 2007, s. 657.

<sup>19</sup> Juanto 1998, s. 211.

apuaineista. Niin sanotun korvaavuusperiaatteen mukaan kaikki nesteet, jotka luovutetaan käytettäväksi bensiini- tai dieselmootoreissa katsotaan verotuksessa bensiiniksi tai dieselöljyksi. Kaikki nestemäiset polttoaineet verotetaan siis käyttötarkoituksensa mukaisesti, ellei niitä muuten veroteta korkeammin. Verotuksen lähtökohta on, että tällaisia nesteitä käsittelevät toimijat ovat rekisteröityneet ja saaneet luvan toimia valmisteverovelvollisina. Yleensä verovelvollinen on valtuutettu varastonpitäjä, jolla on oikeus valmistaa ja varastoida polttoaineita väliaikaisesti verottomina. Vero tulee suoritettavaksi, kun polttoaine siirretään varastosta kulutukseen eli käytännössä huoltoasemalle myyntiin. Vähittäismyyjät ja kuluttajat eivät siten ole valmisteveron kanssa tekemisissä, koska se sisältyy jo hintaan.<sup>20</sup>

Korvaavuusperiaate on suunniteltu valtion verotulojen turvaamiseksi ja veronkierron vaikeuttamiseksi. Se ei selvästikään ole suunniteltu silmälläpitäen useista eri lähteistä saatavia biopolttoaineita, eikä sitä sen vuoksi voitane soveltaa kovin pitkään.

Esimerkiksi kiinteän puun käyttö polttoaineena lämmityksessä on verotonta. Kuitenkin puusta tai muusta kiinteästä verottomasta polttoaineesta valmistettu nestemäinen polttoaine tulisi verotettavaksi joko liikenne- tai lämmityspolttoaineena korvaavuusperiaatteen mukaisesti. Eli moottoribensiinin sekaan lisättävästä alkoholista on suoritettava bensiinin valmistevero ja dieselöljyn sekaan lisättävästä kasviöljystä dieselöljyn vero. Bioperäisestä polttoaineesta ei voi tällä hetkellä periä alempaa veroa siltäkään perusteella, että niiden energiasisältö on pienempi kuin fossiilisilla polttoaineilla.<sup>21</sup>

### **2.2.3 Polttoaineverotyöryhmän esittämät uudistukset**

---

<sup>20</sup> HE 61/2007 vp. s. 5.

<sup>21</sup> HE 61/2007 vp. s. 11.

Valtiovarainministeri asetti vuonna 2008 epävirallisen polttoainevero-työryhmän selvittämään mahdollisuuksia kehittää polttoaineverotusta ympäristöystävällisemmäksi. Ajatuksena oli porrastaa eri polttoaineiden verotusta päästöjen mukaan. Työryhmän esittämien muutosten olisi tarkoitus tulla voimaan vuonna 2011.<sup>22</sup> Edellä mainittuun korvaavuusperiaatteen aiheuttamaan ongelmaan on tulossa EU:n tasollakin korjausmahdollisuuksia, ja niitä hyödynnetään annettavassa uudistusesityksessä.

Polttoainevero-työryhmä tilasi 2008 VTT:ltä selvityksen tieliikenteen polttoaineverotuksen laatuporrastuksen kehittämismahdollisuuksista selvittääkseen, voitaisiinko ympäristöystävällisten polttoaineiden käyttöä edistää esimerkiksi porrastamalla polttoaineiden energiaverot hiilidioksidi- tai muihin päästöihin perustuviksi.

Selvityksen lähtökohtana on, että biopolttoaineiden määrälle asetetut tavoitteet täytetään jakeluvaiheella kuten aiemminkin. Selvityksessä arvioitiin myös, että energiaverodirektiiviä (2003/96/EY) muutettaisiin lähiaikoina siten, että veron peruste määräytyisi energia- ja hiilisisällön perusteella. Tämä olisi reilua etanolin verokohtelun kannalta.<sup>23</sup>

Selkeästi nopeimpana tapana siirtyä biopolttoaineisiin raportissa pidetään nykyisiin autoihin sopivia biopolttoaineita. Sen mainitaan olevan Suomen talouden kannalta myös paras tapa tukea kotimaista tuotantoa. Ylivoimaisesti kustannustehokkaimmaksi tavaksi sanotaan autojen koosta ja suorituskyvystä tinkimistä. Raportissa huomioidaan voimakkaasti tarve muuttaa verotus perustumaan polttoaineen energiasisältöön.<sup>24</sup>

---

<sup>22</sup> Saatavilla [http://www.vm.fi/vm/fi/05\\_hankkeet/013\\_polttoaineverotus/index.jsp](http://www.vm.fi/vm/fi/05_hankkeet/013_polttoaineverotus/index.jsp) 31.3.2010.

<sup>23</sup> Polttoaineiden laatuporrastuksen kehittäminen - selvitys VTT TUTKIMUSRAPORTTI VTT-R-4076-09, s. 16 ja 82.

<sup>24</sup> Polttoaineiden laatuporrastuksen kehittäminen - selvitys VTT TUTKIMUSRAPORTTI VTT-R-4076-09, s. 75-78.

Raportin tuloksena kehitettiin ympäristömalli, jonka peruseriaatteet ovat seuraavat. Kaikilla polttoaineilla olisi energiasisältöön perustuva verokomponentti. Se olisi siten suhteessa käyttäjän polttoaineesta saamaan hyötyyn. Toinen verokomponentti olisi polttoaineen todellisiin hiilidioksidipäästöihin perustuva. Eräät uusiutuvat biopolttoaineet saisivat siis vapautuksen hiilidioksidiverosta. Lisäksi otettaisiin käyttöön joitain laatuporrastuksia biopolttoaineille, jolloin parempilaatuisten polttoaineiden veroa voitaisiin hieman laskea. Sähköltä perittäisiin myös energiasisältöön perustuva vero, mutta ei hiilidioksidiveroa, koska sähkön tuotanto on päästökaupan piirissä. Tässä mallissa hiilidioksidille annettaisiin kiinteä haitta-arvo 50 euroa/tonni. Ympäristömallin vuoksi käyttövoimaveron periminen tulisi tarpeettomaksi.<sup>25</sup>

Tällaisen mallin toteuttaminen tulisi hyvin hankalaksi. Ensinnäkin dieselin hinnan nousu lähelle bensiinin tasoa vaikuttaisi kuljetusalaan voimakkaasti. Lisäksi esimerkiksi sähkön verotuksen pitäisi olla sama käyttötarkoituksesta riippumatta, koska on hankala valvoa, mikä osa sähköstä käytetään autoon tai muuhun tarkoitukseen.

Raportissa todetaankin, että ongelmia tulisi ehkä liikaa, jos nykytilanteesta siirryttäisiin suoraan ympäristömallin mukaiseen verotukseen. Siksi ympäristömallista kehitettiin sovellettu versio, jossa kaasua, sähköä ja dieseliä käyttävien autojen verotus toteutettaisiin osittain käyttövoimaverona. Kaikilla olisi oma käyttövoimaveronsa. Tällöin dieselin vero nousisi bensiiniin verrattuna 8 senttiä litralta. Näin raskaan liikenteen ongelmia pystyttäisiin rajoittamaan.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> Polttoaineiden laatuporrastuksen kehittäminen - selvitys VTT TUTKIMUSRAPORTTI VTT-R-4076-09, s. 78-80.

<sup>26</sup> Polttoaineiden laatuporrastuksen kehittäminen - selvitys VTT TUTKIMUSRAPORTTI VTT-R-4076-09, s. 81-82.



Valtiovarainministeri ja polttoainevero-työryhmän vetäjä vakuuttivat 2009, ettei valtion verokertymä ainakaan nouse. Tarkoitus on siis säilyttää verokertymä, mutta muuttaa verorasituksen jakautumista. Lyhyesti sanottuna bensiiniin nähden etanoli halpenisi ja diesel, maakaasu ja biokaasu kallistuisivat. Vaikka VTT:n raportin laskelmat ovatkin monimutkaisia ja ottavat huomioon hyvin paljon eri tekijöitä, arvostelee Greenpeace niitä esimerkiksi siitä, ettei palmuöljyplantaasien istuttamista sademetsien tilalle huomioida kunnolla. Uusiutuvien polttoaineiden määrästä on tavoitteet, mutta keinoja, joilla tavoitteet saavutetaan, ei ole tarkemmin määritelty. EU edellyttää, että bioperäistä polttoainetta on liikennekäytössä 10 prosenttia vuoteen 2020 mennessä. Elinkeinoministerin mielestä tavoite voitaisiin nostaa sinne jo vuosina 2015 - 2016. Myös ruoaksi kelpaavan raaka-aineen käytön edellytetään loppuvan asteittain.<sup>27</sup>

Taloussanomien mukaan suurin uhka uudistukselle on sen tekninen monimutkaisuus. Pahimmillaan siitä on tulossa hinnoittelu- ja kirjanpito-painajainen polttoainejalostajille. Työryhmä aikoo jättää seuraavan osaraporttinsa toukokuussa 2010. Joka tapauksessa perinteisten polttoaineiden arvellaan kallistuvan uudistuksen myötä.<sup>28</sup>

Turun Sanomat puolestaan tulkitsi raportista, että dieselin hinta nousee jopa 30 senttiä litralta ja bensiiniautolla ajaville ei tule minkäänlaista lisälaskua. Dieselautoilijalle korotus toisi noin satasen lisäkulun ja tukkiauton omistajalle 10 000 euron lisäkulut.<sup>29</sup>

Öljy- ja kaasualan toimijat sekä ympäristöjärjestöt ovat lausunnoissaan toivoneet useita muutoksia raportin ehdotuksiin. Ympäristöjärjestöt toivovat lähinnä elinkaaren tarkempaa huomioimista ja lisää kannustimia ja velvoitteita. Polttoainejakelijat ja valmistajat

---

<sup>27</sup> SBL Tiedote 2009-07 saatavilla <http://www.bensiinkauppiaat.fi/?file=255> 19.4.2010.

<sup>28</sup> Korhonen, Petri: Uudesta polttoaineverosta tulee sotkuinen. Saatavilla [www.taloussanomat.fi](http://www.taloussanomat.fi) 2.2.2010.

<sup>29</sup> Turun Sanomat: Verouudistus nostaa dieselin hinnan bensiinin tasolle. Saatavilla [www.ts.fi/online/kotimaa](http://www.ts.fi/online/kotimaa) 29.3.2010.

puolestaan ovat huolissaan polttoaineiden laadusta ja pelisääntöjen yhtenäisyydestä ja ennustettavuudesta. Myös eri käyttövoimalla on oma kannattajakuntansa.<sup>30</sup>

VTT:n laskelmat näyttävät monimutkaisilta, ja toteuttaminen edellyttää lisäselvityksiä. Raportissa ei ole varmuudella siis lyöty lukkoon yhtä vaihtoehtoa, vaan useampi vaihtoehto on avoinna. Tällä hetkellä tärkeinä pidettyjen tavoitteiden saavuttamiseen tämä uudistus on pidemmällä aikavälillä tehokkaalta vaikuttava. Uudistus saattaa olla reilusti aikaansa edellä, mikä saattaa aiheuttaa hankaluuksia. Idea on siis hyvä, mutta toteuttaminen on varmasti vaikeaa.

## 2.2.4 Myöhempi kehitys

Vuoden 2008 alusta nostettiin bensiinin perusveroa ja lisäveroa yhteensä 3,94 sentillä litralta. Valmisteverot yhteensä ovat nyt bensiinille 62,7 senttiä litralta. Dieselin veroja nostettiin 4,46 senttiä litraa kohti ja se on nyt 36,4 senttiä litralta. EU:n tasolla on sovittu tavoitteeksi, että dieselin minimivalmistevero nostetaan bensiinin kanssa samalle tasolle.<sup>31</sup> Itse asiassa nestemäisten polttoaineiden verottaminen tilavuuden perusteella yhtä ankarasti ei ole oikeudenmukaisin ratkaisu. Tämä tulee esille varsinkin tapauksissa, joissa polttoaineiden energiasisällöissä on eroa. Bensiini- ja dieselautoja ei voi erilaisten ominaisuuksiensa vuoksi suoraan verrata toisiinsa, mutta yleisesti dieselautoissa on jonkin verran pienempi ominaiskulutus. Dieselin veron pitäisi siis olla jopa bensiinin veroa korkeampi, jos saman kilometrimäärän mahdollistavaa polttoainemäärää verotettaisiin tasapuolisesti.

---

<sup>30</sup> Polttoaineiden verotuksen laatuporrastuksen kehittäminen – yhteenveto lausunnoista, saatavilla [http://www.vm.fi/vm/fi/04\\_julkaisut\\_ja\\_asiakirjat/03\\_muut\\_asiakirjat/20100211Poltto/Pover\\_080210\\_lausunnot.pdf](http://www.vm.fi/vm/fi/04_julkaisut_ja_asiakirjat/03_muut_asiakirjat/20100211Poltto/Pover_080210_lausunnot.pdf) 12.5.2010.

<sup>31</sup> HE 61/2007 vp, s. 16.

Dieselin vähimmäisverotaso nostettaisiin parin vuoden välein, ja vuonna 2014 sekä bensiinin että dieselin vähimmäisverot olisivat 38 senttiä litralta. Yhtenä merkittävimmistä syistä tälle yhtenäistämiselle on verokilpailu ja polttoaineturismi, joka on Keski-Euroopassa katsottu suureksi ongelmaksi korkean polttoaineverotuksen maissa verotulojen menetyksen vuoksi. Polttoaineturismiin liittyy useimmiten ylimääräistä ajoa, joka lisää muun muassa ympäristöhaittoja.<sup>32</sup> Edellä mainitun suuruisilla korotuksilla kestää erittäin pitkään, ennen kuin bensiini ja diesel ovat yhtä kovasti tai kevyesti verotettuja. Dieselin hinta oli muun muassa kysynnän vuoksi muutenkin korkealla verouudistuksen aikaan, ja sen valmisteveron suuremmasta korotuksesta nuristiin jonkin verran. Polttoaineturismia ei Suomessa ilmeisesti ole pidetty kovin suurena ongelmana. Suomella ei ole suurimpien kaupunkien lähellä maarajaa, joten polttoaineen hintaeroilla naapurimaihin ei liene suurta merkitystä. 1990-luvun puolessa välissä Pohjois-Suomesta haettiin polttoöljyä Ruotsiin, koska sen hinta oli Suomessa alhaisempi<sup>33</sup>. Kyseessä oli laiton toiminta, jonka estäminen oli rajavalvonnan puutteessa hankalaa. Ongelma oli nimenomaan Ruotsin valtion, joka menetti verotuloja.

Tulevaisuudessa ongelma saattaa kuitenkin kääntyä päinvastaiseksi, jos Suomen ja Ruotsin tieliikenteen verojärjestelmät poikkeavat toisistaan huomattavasti. Odotettavissa on, että varsinkin uusien biopolttoaineiden hinnat eroavat toisistaan rajan eri puolilla.

## **2.3 Autovero**

### **2.3.1 Historia**

---

<sup>32</sup> KOM (2007) 52 s. 3-4.

<sup>33</sup> Juanto 1998, s. 441-448.

Autovero on peräisin 1950-luvulta. Autoverolaki hyväksyttiin yksivuotisena vuoden 1958 alussa. Vero säädettiin valtion poikkeuksellisen kireästä taloustilanteesta johtuen. Eduskunta kuitenkin edellytti, että vero on vain tilapäinen ja siitä pyritään luopumaan ainakin halvempien autojen kohdalla heti, kun valtiontalous antaa mahdollisuuden. Viimeisen 51 vuoden aikana tällaista mahdollisuutta ei ole vielä ilmaantunut.<sup>34</sup>

Vero ei ole historiansa aikana 1900-luvulla liittynyt oikeastaan millään tavalla auton päästöihin tai polttoaineenkulutukseen. Joistakin varusteista kuten katalysaattorista tosin on myönnetty vähennyksiä. Lisäksi moottoripyörien autovero on porrastettu enimmäkseen liikenneturvallisuussyistä moottorin koon mukaan.<sup>35</sup> Onnettomuustilastot eivät kuitenkaan selvästi tue moottoripyörien veron porrastusperustetta, joten sana ”enimmäkseen” on vähintään paikallaan. Auton hinta ja polttoaineen kulutus korreloivat jonkin verran, koska suuremmat ja varustellut autot yleensä tarvitsevat enemmän polttoainetta, mutta suoraa yhteyttä näiden välillä ei ole ollut. Korkea autovero on hidastanut autokannan liiallista kasvua, mutta toisaalta samalla estänyt sen uusiutumista. Nykyinen autovero perustuu vuonna 1995 EU-jäsenyyden myötä säädettyyn lakiin.

Autovero on suoritettava ennen ajoneuvon rekisteröintiä tai käyttöönottoa Suomessa. Vuonna 2003 (laki 266/2003) siirryttiin yleiseen vähittäismyyntihintaan perustuvaan verotukseen. Aiemmin verotus perustui ajoneuvon tuontiarvoon. Yleisellä vähittäismyyntihinnalla tarkoitetaan hintaa, joka yhdestä samanlaisesta ajoneuvosta olisi yleisesti saatavissa myydessä se kuluttajalle silloin, kun se pitäisi verottaa. Verotusarvo on siis ajoneuvon yleinen kuluttajahinta verotushetkellä. Autosta tosiasiallisesti maksettua hintaa ei käytetä verotusarvon perustana. Uudet ja käytettynä maahantuodut ajoneuvot verotetaan saman menetelmän mukaisesti. Ennen HE 147/2007 voimaantuloa autoveron määrä on 28 prosenttia verotusarvosta vähennettynä 450 eurolla dieselautoilta

---

<sup>34</sup> Autoverotus, Valtiontalouden tarkastusviraston tuloksellisuustarkastuskertomukset 195/2009 saatavilla [http://www.vtv.fi/files/1843/1952009\\_Autoverotus\\_NETTI.pdf](http://www.vtv.fi/files/1843/1952009_Autoverotus_NETTI.pdf) 29.4.2010. s. 13.

<sup>35</sup> Linnakangas 2007, s. 43-54.

ja 650 euroa muilta autoilta. Moottoripyörien veroprosentti on ollut 8 - 20 prosenttia riippuen moottorin iskutilavuudesta.<sup>36</sup>

### **2.3.2 Autoverouudistus 2008**

Vuonna 2007 hallitus esitti, että seuraavan vuoden alusta autoveroa alennettaisiin keskimäärin kuudenneksella ja autovero olisi noin 10 - 40 prosenttia auton vähittäismyyntihinnasta. Veron prosentuaalinen määrä vähittäismyyntihinnasta porrastettaisiin lineaarisesti auton hiilidioksidipäästöjen mukaan. Esityksen taustalla ovat EU:n tasolla sovitut ilmastotavoitteet.<sup>37</sup>

Moottoripyörien verotukseen ei tässä vaiheessa esitetä päästöperusteisia muutoksia, mitä voidaan pitää oikeana päätöksenä.

Vuosittain autoverotetaan noin 145 000 uutta autoa. Autojen polttoaineen kulutus on laskenut tekniikan kehittymisen myötä. Osan tästä laskusta kuitenkin syövät rakenteiden vahvistuminen, keskimääräisen koon kasvu ja varustelutason lisääntyminen. Bensiiniautoista lukumääräisesti eniten sijoittuu päästövälille 151 - 200 grammaa ja dieselautoista välille 131 - 180 grammaa kilometriä kohden. Näitä päästöjä vastaavat kulutukset 6,4 - 8,5 litraa bensiiniä ja 4,9 - 6,9 litraa dieseliä.<sup>38</sup>

Esityksen keskeiset tavoitteet ovat ohjata kuluttajia valitsemaan vähemmän polttoainetta kuluttavia ajoneuvoja ja vähentää hiilidioksidipäästöjä ja säästää energiaa. Lisäksi

---

<sup>36</sup> HE 147/2007 vp. s. 3-4.

<sup>37</sup> HE 147/2007 vp. s. 1.

<sup>38</sup> HE 147/2007 vp. s. 5.

ajoneuvokannan uusiutumista pyritään edistämään siten, ettei se kuitenkaan kasva kohtuuttoman paljon. Auton hankintavaiheessa kannattavan autoveron odotetaan täydentävän ja tehostavan autojen käytönaikaisen verotuksen ympäristötavoitteita ilmastomuutoksen hillitsemiseksi. Mielestäni tämä on aika laimeasti sanottu. Autoveron vaikutus ulottuu koko auton elinkaaren ajalle, kun valitaan vähäpäästöisempi tai pienempi auto. Varsinkin ajoneuvovero on sellainen, että se maksetaan joka tapauksessa. Sitten jos varsinkin suuri ajoneuvovero on maksettu, ajetaan autolla mielellään paljon, jotta saadaan enemmän ”hyötyä” verosta. Autoveron pitäisi mielestäni olla heti toissijainen vaikuttamisen väline autojen päästöihin heti polttoaineveron jälkeen. Ajoneuvovero saisi olla ehkä viimeisenä tehostamassa näitä edellä mainittuja.

Toteuttamisvaihtoehtona uudelle autoverolle pidettiin pelkästään auton hiilidioksidipäästöön perustuvaa veroa. Tässä vaihtoehdossa auton arvoa ei siis huomioitaisi. Tämä aiheuttaisi esityksen mukaan ongelmia käytettyjen autojen verotukseen. Todellisuudessa malli olisi kuitenkin täysin kestävä jo senkin vuoksi, että kalliit autot halpenisivat reilusti aiemmasta ja halvat autot taas suhteellisesti kallistuisivat. Verotulojen saanti vaikeutuisi merkittävästi, kun kalliikkoja autoja ei voisikaan verottaa suhteellisen veron mukaan. Toisena vaihtoehtona on pidetty auton arvoon ja hiilidioksidipäästöön perustuvaa mallia. Siinä on lähinnä mietitty, pitäisikö päästötasot porrastaa kuten eräissä muissa maissa vai tulisiko veroprosentin olla suoraan suhteessa päästöihin. Porrastuksesta luovuttiin, jotta se ei kannustaisi ihmisiä hankkimaan päästöluokan saastuttavimpia autoja. Veromallista haluttiin ehdottomasti tekniikkariippumaton ja yksinkertainen.<sup>39</sup>

Lisäksi veromalliin haluttiin alaraja valtiontaloudellisista syistä ja yläraja kohtuuttomien verotasojen välttämiseksi. Alaraja on 60 g/km ja siinä veroprosentti on 10. Yläraja on 360 g/km ja veroprosentti on 40. Vastaavat polttoaineen kulutukset ovat 3,4 litraa bensiiniä tai

---

<sup>39</sup> HE 147/2007 vp. s. 9-12.

3,1 litraa dieseliä ja 15 litraa bensiiniä tai 13,5 litraa dieseliä sadalla kilometrillä. Ylärajalla veroprosentti on huomattavasti aiempaa korkeampi. Alarajalla vero puolestaan on selkeästi aiempaa alhaisempi, mutta alarajan päästöjä ei moni auto pysty saavuttamaan.

Periaatteessa tässä voisi kysyä, miksei myös tässä veroteta progressiivisesti, kun ajoneuvoverokin on progressiivinen. Ohjausvaikutus olisi tällöin vieläkin tehokkaampi. Ajoneuvoveron uudistuksessa progressiivisuuden etuja puolustettiin kovasti. Logiikka ei ole siis aivan sama näissä veroperusteissa.

Moottoripyörien päästötietojen saaminen on hankalampaa ja on myös todella paljon esimerkiksi vanhoja pyöriä, joiden päästötietoja ei ole saatavilla. Vanhojen autojen päästöjä voidaan arvioida massan perusteella, mutta moottoripyörissä se ei toimisi yhtä hyvin. Nykyisellään moottoripyörien vero on jo riippuvainen moottorin tilavuudesta, joten se on varmasti yksinkertaisin ja toteuttamiskelpoisin menetelmä myös päästöihin perustuvaksi verotukseksi. Moottoripyörien vuotuinen ajosuorite lienee autojen ajosuoritetta paljon pienempi. Tämän vuoksi niiden päästöillä ei ole kovin suurta vaikutusta liikenteen kokonaispäästöihin.

Esityksen taloudelliset vaikutukset ovat lähinnä verotulojen laskua. Lyhyellä aikavälillä autoveron tuoton arvellaan laskevan 18 prosenttia eli 216 miljoonaa euroa. Tämän lisäksi autoverosta maksettavan arvonlisäveron tuotto vähenee samalla 47 miljoonaa euroa. Pitkällä aikavälillä veron tuotto ehdotetuilla tasoilla putoaisi enemmänkin kuluttajien valintojen ja teknisen kehityksen vuoksi. Verotasoa tullaan tällöin nostamaan, jotta tulot eivät putoa liikaa. Autoveron yleisen tason laskeminen kuitenkin vaikuttaa autojen myyntiin, joten se hieman vähentää verotulojen laskua. Pidemmällä aikavälillä polttoaineveron tuotto myös laskee autojen kulutuksen laskiessa. Myös siirtyminen entistä enemmän dieselautoihin muuttaa käyttövoimaveron tuottoa.

Veron määrä laskisi 90 prosentilla vuosina 2006 - 2007 myytyjä autoja vastaavista autoista. Lopuilla 10 prosentilla autoista vero nousisi. Tämä takaa sen, että lähes kaikki automerkit hyötyvät muutoksesta. Erot tulevat lähinnä eri mallien välille.<sup>40</sup>

Ympäristövaikutuksia on vaikea arvioida määrällisesti. Hiilidioksidipäästöjen vähentymistä arvioitaessa pitäisi tasapainoilla autokannan uusiutumisen, autokannan kasvun ja vähän kuluttavien autojen yleistymisen välillä. Jos käyttöä verotetaan reilusti, ei autoveron alentaminen pitkällä aikavälillä lisää autojen määrää, koska autoja tällöinkään tuskin ostetaan ”turhaan”. Liian edulliset ja vähällä käytöllä olevat autot eivät ole ympäristön kannalta järkeviä. Uudempien autojen yleistyminen vähentää kovasti muita haitallisia päästöjä. Katalyysattorittomia autoja on rekisterissä vielä puolisen miljoonaa.<sup>41</sup>

Yhteiskunnalliset vaikutukset ovat enimmäkseen positiivisia kuluttajille. Kuluttajilla olisi paremmat mahdollisuudet valita haluamansa autoveron taso. Järkeviä valintoja tekevät kuluttajat pystyvät paremmin suuntaamaan kulutustaan uudella tavalla. Sellaiset kotitaloudet, joiden kulutusrakenteessa autoilu on suuressa osassa, hyötyisivät eniten. Merkittävä hinnannousu koskee lähinnä urheiluautoja tai erityisen kookkaita paljon kuluttavia autoja. Suurissa autoissakin on vähän kuluttavia vaihtoehtoja. Välillisesti veromuutos vaikuttaa käytettyjenkin autojen hintoihin.<sup>42</sup>

Hiilidioksidipäästöjen vähentäminen on jaettu useisiin alatavoitteisiin. Yksi niistä on uusien autojen keskimääräisten päästöjen taso 120 g CO<sub>2</sub>/km vuoteen 2012 mennessä. Toimenpiteet on jaettu kolmeen osioon. Autoteollisuus (eurooppalaiset, japanilaiset ja korealaiset) on suostunut vapaaehtoiseen sitoumuksiin päästötason vähentämiseksi.

---

<sup>40</sup> HE 147/2007 vp. s.12.

<sup>41</sup> HE 147/2007 vp. s.15.

<sup>42</sup> HE 147/2007 vp. s.16.



Lisäksi kuluttajavalistuksen avulla lisätään tietoisuutta autojen polttoaineen kulutuksesta. Kolmanneksi energiatehokkaiden autojen käyttöönottoa edistettäisiin verotuksen avulla.<sup>43</sup>

Aiempi tavoite 120 gramman hiilidioksidipäästötason saavuttamiselle oli vuoteen 2010 mennessä. Euroopan Komissio ehdotti jo vuonna 2005, että hiilidioksidipäästöihin pohjautuvat veroperusteet olisi sisällytettävä autoveron veroperustaan 2008 – 2012.<sup>44</sup> Autoveron yhtenäistämisestä ja autojen vapaasta liikkuvuudesta ollaan tällä hetkellä vielä kaukana, vaikka veroihin tuleekin nyt samoja elementtejä.

Uuden autoveron valmistelussa on huomioitu, että on muitakin ympäristönäkökohtia kuin hiilidioksidipäästöt. Ongelmallisimpana näistä nähdään vanhojen ilman katalysaattoria olevien autojen suuri määrä. Uusien autojen muista kuin hiilidioksidipäästöistä pitävät huolen jatkuvasti kiristyvät EURO-normit, joista säädetään direktiivissä 70/220/EEC.<sup>45</sup>

Uusi autoverolaki vaikuttanee tehokkaasti uusien henkilöauton ostajien päätöksiin, ja jos ei vaikuta, on asteikkoa helppo kiristää ohjaavampaan suuntaan. Varmasti asteikkoa kiristetään päästötavoitteiden mukaan lähivuosina. Välttämättömänä haittavaikutuksena laki teki ennen sen voimaantuloa ostetuista suuripäästöisistä autoista arvokkaampia; vähäpäästöisten käytettyjen autojen arvo laski. Toisaalta jo rekisteröityihin autoihin lailla ei ole edes tarkoitus puuttua. Valtiovarainvaliokunta onkin mietinnössään maininnut, että autokannan uusiutumisen edistämisen lisäksi olisi kannustettava luopumaan vanhoista paljon kuluttavista autoista. Elinkaarianalyysien perusteella ympäristön kannalta olisi syytä luopua autosta paljon aiemmin, kuin se olisi nykyisin taloudellisesti tai teknisesti tarpeen.<sup>46</sup> Vanhoista autoista luopumiseen kannustaminen pitäisikin olla

---

<sup>43</sup> KOM (2007)19.

<sup>44</sup> KOM (2005) 261.

<sup>45</sup> HE 147/2007 vp. s. 6-7.

<sup>46</sup> VaVM 23/2007 vp – HE 147/2007 vp.

vapaaehtoisuuteen perustuvaa eikä puolittaista pakottamista. Muuten sen voidaan katsoa sortavan pienituloisia, jotka tarvitsevat välttämättä autoaan.

Ympäristön kannalta uutta autoveroa on kritisoitu muun muassa siksi, että siihen on säädetty veron minimi- ja maksimitasot.<sup>47</sup> Kritiikki on kyllä osin aiheellista. Esimerkiksi juuri sähköautojen vero ei ole sen alhaisempi kuin muidenkaan veroasteikon alareunassa olevien, vaikka sähköautoilla ei ole niin sanottuja lähipäästöjä lainkaan. 10 prosentin vero ei kuitenkaan ole kovin suuri, kun otetaan huomioon, että pelkän saastuttamisen perusteella toisista autoista maksetaan nelinkertaista veroa. Kritisointi on yksipuolista, kun samalla unohdetaan, että ympäristönsuojelu on vain yksi veron tavoitteista. Veron maksimitaso puolestaan on jo pelkän kohtuullisuusperiaatteen vuoksi paikallaan. Paljon kuluttavilla urheiluautoilla sitä paitsi ajetaan niiden elinkaaren aikana niin vähän kilometrejä, etteivät ne kokonaisuudessaan edes saastuta kovin merkittävästi.

### **2.3.3 Myöhempi kehitys**

Pakettiautojenkin autovero on tarkoitus muuttaa samanlaiseksi kuin henkilöautoilla. Veroprosentti porrastettaisiin siis samalla tavalla hiilidioksidipäästöjen mukaan. Lisäksi pakettiauton kokonaismassan perusteella tehtäisiin vähennys verosta. Tämä tehtäisiin sen vuoksi, etteivät suuremmat pakettiautot tulisi kuorma-autoihin verrattuna epäedullisiksi.<sup>48</sup> Autoverolaki muuttuisi lisäksi siten, että pakettiautojen autovero muutettaisiin perustuvaksi yleiseen kuluttajahintaan kuten henkilöautoilla ja moottoripyörillä. Kookkaampien pakettiautojen kuljetuskyky kuitenkin otettaisiin huomioon päästöperusteisen veron määrää vähentävänä tekijänä. Kuljetuskyvyn alentavaa vaikutusta arvioitaessa on otettava huomioon, että kuorma-autot (yli 3500 kilogrammaa) eivät ole autoveron alaisia lainkaan. Aiemmin pakettiauton verotusarvo on perustunut

---

<sup>47</sup> Lohikko 2008, s. 40-41.

<sup>48</sup> HE 192/2008 vp. s. 1.

hankinta-arvoon verovelvolliselle maahantuojalle. Pakettiautojen vero vaihtelee nyt 16 ja 25 prosentin välillä yleisestä vähittäismyyntiarvosta, josta sitä tosin ei lasketa. On olemassa alennetun veron ja täyden veron pakettiautoja; alennetun veron autot ovat suurempia. Pakettiautoja on rekisterissä noin 284 000, joista suurin osa on dieselläkäyttöisiä. Aiemmin on pystytty rekisteröimään auto joko paketti- tai henkilöautoksi ilman muutoksia tai vähäisillä muutoksilla. Tämän vuoksi täyden veron pakettiautojen vero oli aiemmin noin 26 prosenttia. Kun henkilöautojen verotus muutettiin päästöperusteiseksi, muuttui tämä menettely yhdenvertaisuusperiaatteen vastaiseksi. Tämä väliaikainen tilanne on vähentänyt pienten pakettiautojen kysyntää, eli niitä on rekisteröity henkilöautoiksi, ja lisännyt suurten, mahdollisesti tarpeettoman kookkaiden pakettiautojen kysyntää.<sup>49</sup>

Pakettiautojen autoveromuutoksella tuskin saavutetaan yhtä suurta etua autoa kohden kuin henkilöautojen tapauksessa. Pakettiautoissa on harvemmin selkeästi tarpeettoman suuria moottoreita. Yritysten käyttöön tulevissa hyötyautoissa kulutus on harvemmin ostopäätöksen ratkaiseva tekijä. Sen merkitys tuskin paljoo nousee veromuutoksen jälkeenkään.

Ajoneuvojen luokittelu henkilö- ja pakettiautoihin menettäisi merkityksensä autoverotuksessa. Hiilidioksidiperusteista verotusta kohtuullistettaisiin siten, että alennettuun veroon aiemmin oikeutetuille pakettiautoille ei tulisi suurta verotason nousua. Liikaa hiilidioksidipäästön mukaan muuttuva verotus kannustaisi hankkimaan turhan pieniä autoja ja kuorma-autoluokkaan kuuluvia autoja. Kuljetuskykyä arvioidaan kokonaismassan perusteella. Hiilidioksidipäästön perusteella lasketusta verosta tehdään tiettyjen ehtojen täytyessä kokonaismassaan perustuva vähennys, joka suurenisi massan kasvaessa. Vähennys vaihtelisi 6,8 ja 18,7 prosentin välillä. Vähimmäisvero olisi 10 prosenttia lisätynä elv:llä. Vähennyksen ehtona on 2500 kilogramman kokonaismassa,

---

<sup>49</sup> HE 192/2008 vp. s. 14-20.

yksi penkkirivi ja pieni teho/paino-suhde. Esityksen vaikutuksia arvioidaan seuraavasti. Taloudelliset vaikutukset jäisivät vähäisiksi. Myös ympäristövaikutukset lienevät vähäiset, mutta esitys täydentää autoveron ympäristöohjaavuutta. Lisäksi uudistus helpottaa hallinnollisia töitä.<sup>50</sup>

Valtiovarainvaliokunta pitää esitystä tarpeellisena, ja nyt ympäristöohjaus kattaa moottoripyöriä ja kevyitä linja-autoja lukuun ottamatta kaikki autoveron piirissä olevat ajoneuvot. Moottoripyörät eivät ole CO<sub>2</sub>-perusteisen ympäristöohjauksen piirissä, koska niille ei ole yhteismitallista päästöjen mittaumenetelmää. Osin tästä syystä käytössä on paljon vanhoja päästöiltään epäedullisia moottoripyöriä. Valiokunnan asiantuntijakuulemisissa on ehdotettu moottoripyörien verotason laskemista kuudenneksella moottoripyöräkannan uudistamiseksi. Valiokunta ei kuitenkaan puolla veron laskemista, koska sama alennus pitäisi antaa käytettyinä maahantuoduille pyörille.

<sup>51</sup> Mielestäni tämä on täysin epärelevantti peruste, koska rekisteröitävät ajoneuvot ovat useimmiten kuitenkin uusia. Autojenkaan kohdalla tällaista perustetta ei ajateltu, vaikka verotus toteutetaan samalla tavalla ja autoille annettiin kuudenneksen keskimääräinen alennus autoverosta.

Eräs autoverotuksen ongelmakohta onkin käytettyinä maahantuotujen autojen verotuksen hankaluus. Se aiheuttaa runsaasti valituksia ja tyytymättömyyttä. Autoverolaki olisi syytä kirjoittaa uudelleen selkeämpään muotoon ja poistaa sieltä joitain menneiden aikojen jäänteitä.<sup>52</sup>

---

<sup>50</sup> HE 192/2008 vp. s. 21-25.

<sup>51</sup> VaVM 26/2008 - HE 192/2008

<sup>52</sup> Autoverotus - Valtiontalouden tarkastusviraston tuloksellisuustarkastuskertomukset 195/2009

## 2.4 Ajoneuvovero

### 2.4.1 Historia

Ensimmäisenä auton hallintaan perustuvaa veroa alettiin periä leimaverona vuonna 1922. Vero oli progressiivinen moottoritehon suhteen. Perusteluna tälle oli se, että tehokkaammat autot vahingoittavat tiestöä enemmän. Polttoaineen laadulla ei ollut tässä vaiheessa vaikutusta veron määrään.<sup>53</sup>

1930-luvulla dieselautot alkoivat yleistyä siinä määrin, että dieselin alhaisemman tulliverotuksen etu oli liian suuri. Vuodesta 1939 alkaen määrättiin lisävero autoille, jotka käyttävät muuta käyttövoimaa kuin bensiiniä. Myöhemmin koko ajoneuvovero poistettiin bensiinikäyttöisiltä ajoneuvoilta ja taas lama-aikaan palautettiin vuonna 1993. Palauttamisen perusteena oli nimenomaan verotulojen lisäys poikkeuksellisen huonona aikana.<sup>54</sup> Autoveroa oli juuri alennettu noin viidenneksellä, eikä autojen myynti ollut lähelläkään pitkän aikavälin keskiarvoa. Autoveron alennuksesta tullut 400 - 500 miljoonan markan verotulojen vähennys korvattiin 650 miljoonaa markkaa tuottavalla ajoneuvoverolla.<sup>55</sup>

Kuitenkaan vuotuista ajoneuvoveroa ei ole vielä poistettu, vaikka autojen myynti ja autoveron tuotto on noista ajoista kasvanut ja ajat ovat parantuneet. Eräs veron hyvistä puolista on huomaamattomuus. Uusien verojen säätäminen aiheuttaa enemmän vastustusta kuin vanhojen säilyttäminen. Kuitenkin, jos verolla halutaan ohjata käyttäytymistä, huomaamattomuus ei ole pelkästään hyvä asia. Vuoden 2008 verouudistuksien valmisteluasiakirjoissa mainittiin, että tiedotusta veron perusteena olevista hiilidioksidipäästöistä tulee lisätä.

---

<sup>53</sup> Linnakangas 2007, s. 505.

<sup>54</sup> Linnakangas 2007, s. 506-508.

<sup>55</sup> HE 218/1993 vp.

Fiskaaliselta merkitykseltään lähes yhtä suuri on käyttövoiman perusteella määrättävä lisävero. Lisävero määrätään nykyään autolle, jota käytetään muulla voimalla tai polttoaineella kuin moottoribensiinillä. Käytännössä se ilmeisesti koskee myös autoja, joissa pystytään käyttämään muuta polttoainetta kuin moottoribensiiniä. Tulevaisuudessa on mielenkiintoista katsoa, miten niin sanottujen bifuel-autojen ja sähköautojen verotus tulee muuttumaan. Kannustaminen ympäristöystävällisen bifuel-auton käyttöön tuskin voi tapahtua ajoneuvo- tai autoveroa alentamalla. Alennuksen tulisi näkyä ympäristöystävällisen polttoaineen hinnassa. Muuten veroedut menisivät hukkaan, bifuel-autoilla kun voi ajaa pelkkää bensiiniäkin käyttäen, jos sitä on helpommin ja halvemmalla saatavissa.

Nykytilanne ei voi jatkua kovin pitkään, koska lisävero on edullinen vaihtoehto juuri paljon ajaville. Sähköauton dieselvero tosin säästyisi melko nopeasti halvemman käyttövoiman vuoksi, eli suurta vuotuista ajokilometrimäärää ei tarvittaisi tilanteen tasaamiseksi.

Epäkohtia huomataan eduskunnassa hiljalleen, ja lakialoite sähköautojen vapauttamiseksi ajoneuvoverosta määrääjäksi on tehty.<sup>56</sup> Yksittäiset lakialoitteet eivät kuitenkaan etene mihinkään, vaan autojen verotusta katsotaan kokonaisuutena ja yhteistyössä EU:n kanssa.

Ajoneuvoveron taloudellinen merkitys on pienempi kuin autoveron tai polttoaineiden valmisteveron. Yhdessä polttoaineiden valmisteveron kanssa ajoneuvoverolla on kuitenkin suuri elinkeinopoliittinen merkitys.<sup>57</sup> Paketti- ja kuorma-autoja kohdellaan verotuksessa kevyemmin kuin henkilöautoja. Dieselautojen yleistyessä voisi miettiä vaihtoehtoisia keinoja elinkeinoelämän tukemiseen. Kertamaksuna suoritettava

---

<sup>56</sup> LA 116/2008 vp

<sup>57</sup> Linnakangas 2007, s. 517.

ajoneuvovero kannustaa dieselauton ostanutta ajamaan paljon tarpeesta riippumatta. Kiinteät kustannukset on jo maksettu vuoden alussa, ja usein autolla liikkeelle lähdetessä mietitään vain muuttuvia kustannuksia, jos niitäkään. Tämä on ristiriidassa esimerkiksi autoveron ympäristötavoitteiden kanssa. Sama pätee myös bensiiniautoihin, muttei yhtä voimakkaasti.

## **2.4.2 Ajoneuvoverouudistus 2010**

Verotuksen painopistettä muutettiin auto- ja ajoneuvoverouudistuksessa 2008 hankkimisesta käytön suuntaan. Molempien hallituksen esitykset 146/2007 ja 147/2007 tehtiin samaan aikaan, mutta lait tulevat voimaan eri aikaan. Ajoneuvoverouudistus vaatii valmistelua muun muassa AKE:n tietojärjestelmissä pidemmän aikaa, eikä se vaikuta juurikaan autokauppaan, eli sillä ei ole sen vuoksi kiire. Uusi ajoneuvovero tulee voimaan vuoden 2010 alusta valtioneuvoston asetuksella. Hallitus on siis ehkä tunnistanut ongelman ja toiminut jo sen mukaisesti. Samansuuntaisia uudistuksia tulisi jatkaa myöhemminkin.

HE 146/2007 koskee ainoastaan kaikista autoista kannettavaa perusveroa. Perusveron alin määrä olisi 20 euroa vuodessa ja enimmillään se olisi reilut 600 euroa. Veron määrä lasketaan auton hiilidioksidipäästön tai, jos sitä ei ole saatavissa, auton massan perusteella. Vero ilmoitetaan erillisissä taulukoissa. Lakia valmisteltaessa pohdittiin lineaarista ja progressiivista mallia. Lopulta päädyttiin progressiiviseen veroon.<sup>58</sup>

Tärkeää on myös huomata, että päästöperusteinen ajoneuvoveron perusvero koskee ainoastaan vuoden 2001 ja sitä uudempia autoja. Siitä lähtien päästötietojen merkitseminen auton tietoihin on ollut pakollista. Tätä vanhempien autojen verotus

---

<sup>58</sup> HE 146/2007 vp.

suoritetaan massan perusteella. Massan perusteella suoritettavassa verotuksessa verotasojen erot ovat pienemmät. Samalla päästään eroon aiemmasta kritisoidusta<sup>59</sup> käytännöstä, jossa vuotta 1994 vanhempien autojen perusvero oli kiinteä ja alhaisempi kuin uudempien autojen. Tähän ei ollut mitään ilmeistä syytä, ja vanhempien autojen suuremman ympäristökuorman perusteella tämä oli ristiriidassa päästöjen vähentämistavoitteen kanssa.

Esityksessä yleisperusteluissa mainitaan, että käyttövoimaveroa kannetaan valtiontaloudellisen tarkoituksensa lisäksi siksi, että sillä tasoitetaan eri tasoin verotettujen polttoaineiden käyttökustannuksia. Perusteluissa pidetään siis ehkä itsestään selvänä, että verotuksella tulisi pitää bensiini- ja dieselautot jokseenkin samanhintaisina. Taustalla lienee kuitenkin tarkoitus verottaa henkilöautoja raskaasti ja raskasta liikennettä kevyemmin. Dieselhenkilöautolla ajavan henkilön verokulujen vähyttä pyritään hillitsemään käyttövoimaveron avulla.

Bensiinikäyttöisten henkilöautojen vuotuinen ajosuorite on ollut 18 000 kilometriä vuodessa. Vastaava lukema dieselhenkilöautoilla on ollut 28 000 kilometriä. Uusilla autoilla ajetaan enemmän kuin vanhoilla autoilla, joten liikennesuoritteesta suhteellisesti suurempi osuus kertyy uusilla autoilla.<sup>60</sup> Tässä on siis yksi syy, miksi uusien autojen hankintaan on tärkeää puuttua.

EU on sitoutunut vähentämään päästöjä 20 prosenttia vuoden 1990 tasosta riippumatta siitä, syntyykö kansainvälinen sitova sopimus asiasta.

---

59

Ks.

<http://www.ake.fi/AKE/Vuosikertomus+2006/Ymp%C3%A4rist%C3%B6/Ajoneuvoverotuksen+vertailu/>

13.5.2010.

<sup>60</sup> HE 146/2007 vp. s. 8.



Nykytilaa arvioitaessa mainitaan muun muassa, että tällä hetkellä työsuhdeautojen vapaan autoedun arvostus ei riipu kulutuksesta eikä siten kannusta vähentämään päästöjä. Tähän ei kuitenkaan puututa tarkemmin eikä esitetä mitään uudistuksia, koska se olisi monimutkaista ja yritykset ovat oma-aloitteisesti jo siirtyneet ympäristöystävällisempiin autoihin.

Esityksen tavoitteena on vähentää henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä ympäristöperusteisen verotuksen avulla. Eri vaihtoehtoja ovat ajoneuvojen hankinnan tai käytön verottaminen. Lisäksi voidaan verottaa päästöperusteisesti vain uusia autoja tai sitten kaikkia. Polttoaineveroa voidaan myös säätää tarpeen mukaan. Lopuksi tuloverotuksessa voidaan vaikuttaa kustannusten jakautumiseen. Ajoneuvoveron perusvero on varsinaisesti tämän esityksen aiheena. Hiilidioksidipäästöön perustuva vero voidaan säätää joko suhteelliseksi tai progressiiviseksi. Verolle voidaan myös säätää vähimmäistaso verotulojen turvaamiseksi. Ohjauskeinona ajoneuvovero kohdistuu suoraan autoilijaan, mutta sitä ei välttämättä osata ottaa hyvin huomioon ostopäätöstä tehtäessä. Toteutettavan mallin tulisi olla sopeutettavissa muuttuviin olosuhteisiin tekniikan kehittymisen ja lisäohjauksen tarpeen kasvaessa. Esityksessä päädyttiin kahteen vaihtoehtoiseen malliin.

Ensimmäinen on vakiokerroinmalli. Tässä mallissa vero saataisiin kertomalla hiilidioksidipäästö tietyllä kertoimella. Tällöin jokainen hiilidioksidigramma vaikuttaisi veron määrään euroissa yhtä paljon. Tällainen vero olisi talousteorian mukaan perusteltu, koska ulkoishaitta sisäistettäisiin hintoihin ja jokainen hiilidioksidigramma on ympäristön kannalta yhtä haitallinen. Ohjausvaikutusta voitaisiin lisätä kasvattamalla kerrointa, jolloin hiilidioksidigramman hinta autoilijalle nousisi. Tälle verolle säädettäisiin vähimmäistaso, joka perittäisiin myös päästöttömistä autoista. Mallin etuja olisivat helppo ymmärrettävyys ja helppo veron määrän laskeminen.

Toinen harkittu malli on muuttuvan kertoimen malli. Tässä on kyse siitä, että ohjausvaikutusta halutaan tehostaa alueella, jolla on suurin osa suosituista automalleista. Mallia voidaan sanoa myös progressiiviseksi. Mallin laskentakaava on vaikeampi

ymmärtää, mutta veron määrät voidaan toisaalta ilmoittaa taulukossa jokaiselle hiilidioksidigrammalle erikseen.

Esityksen mukaan on siis olennaista keskittää ohjausvaikutus tavanomaisiin perheautoihin. Myös esityksen mukaan vakiokertoimen mallilla olisi mahdotonta saada merkittäviä eroja näiden suosittujen autojen välille ilman, että veron kokonaistuotto muuttuisi. Tästä asiasta voidaan olla kahta eri mieltä. Vertailussa<sup>61</sup> on verrattu toisiinsa loivaa vakiokertoimen mallia jyrkkään progressiiviseen malliin. Vertailun perusteella on tultu tulokseen, että progressiivisella saadaan paremmin ohjausvaikutusta. On kuitenkin selvää, että aivan yhtä tehokas ohjausvaikutus saataisiin myös vakiokertoimen mallilla, jos suoraa jyrkennettäisiin ja korotettaisiin siten, että verotuotto pysyisi samana. Enimmäistason asettaminen on myös perusteltua, koska sen ylittävien autojen määrä on vähäinen ja siten niillä ei ole suurta vaikutusta verojen tai päästöjen kertymään. Lisäksi verotasot eivät saisi nousta kohtuuttomuuksiin pelkästään päästöjen vuoksi.

Ehdotettu veromalli ei aiheuttaisi merkittäviä muutoksia vuotuisen tuottoon näillä veroperusteilla. Keskimääräinen verorasitus säilyy siis ennallaan. Päästöperusteisen veron määrä vaihtelisi 20 euron ja 605,90 euron välillä. Aiempaan verrattuna verotaso nousisi yli 180 gramman kohdalla ja laskisi sen alapuolella. Tavoitteena on vaikuttaa kuluttajien käyttäytymiseen näiden tehdessä auton hankintapäätöstä. Vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävät ajoneuvot verotettaisiin myös ominaispäästön perusteella. Verotasoja luvataan esityksessä tarkistaa tuottojen säilyttämiseksi ja ohjausvaikutuksen ylläpitämiseksi. Selvitysten mukaan kokonaispäästöjen kannalta ei ole oleellista, kuinka suuri ero ääripäiden välillä on. Tärkeämpää on se, että pienillä päästöjen muutoksilla tulee tuntuva ero veron määrään. Asteikon eri päissä olevat autot harvoin ovat toistensa vaihtoehtoja auton hankintaa valmisteltaessa. Verouudistuksella oletetaan olevan 3 - 5

---

<sup>61</sup> HE146/2007 vp. s. 27

prosentin vaikutus uusien autojen ominaishiilipäästöjen alenemiseen teknisen kehityksen lisäksi.<sup>62</sup>

Tuoton arviointi vaikeutuu vain hieman, kun veron vaikutus kasvaa. Tuottoon vaikuttaa luonnollisesti myös ihmisten asenne ja tiedottaminen. Ajoneuvokanta vaihtuu Suomessa kovin hitaasti. Siksi ajoneuvoveron tuotto pystytään arvioimaan annetulla verotasolla aika tarkkaan.

Progressiivinen vero kohtelee suhteessa kaikkein ankarimmin juuri eniten saastuttavia autoja. Tämän voidaan jossakin määrin ajatella olevan oikeudenmukaista. Jos todella olisi tarkoitus saada perheautojen kulutus laskemaan, voitaisiin käyrästä tehdä hyvin jyrkkä juuri perheautojen alueella ja loivempi muualla. Tällöin käyrä työntäisi valtaosaa uusista autoista pienempikulutuksisiksi. Ajoneuvoverokäyrän ei mielestäni tarvitse noudattaa yhtään yksinkertaista funktiota, vaan ne voidaan määrätä erikseen vaikka joka grammalle ja ilmoittaa sitten taulukossa. Tällaisen mallin oikeudenmukaisuudesta tulisi varmasti enemmän keskustelua. Viestinnässä tulisi siis kertoa selkeästi, että on tarkoitus vaikuttaa tavanomaisen perheauton päästöihin.

Ajoneuvoveron vaikutus hiilidioksidipäästöihin saattaa jäädä lyhyellä aikavälillä melko pieneksi. Jokaisella ostetulla autolla kuitenkin ajetaan niin kauan, kuin se on taloudellisesti järkevää. Jos käytetty auto myydään eteenpäin vaikka toiseen maahan, siirtyy ongelma vain muualle, eikä ympäristön kannalta tapahdu edistystä. Joidenkin autojen romutus päätöstä korkea ajoneuvovero saattaa toki aikaistaa. Ajoneuvoveron vaikutusta voisi parantaa esimerkiksi tiedottamalla. Uusien autojen myynnin yhteydessä voitaisiin merkitä tietoihin näkyvästi auton vuotuinen ajoneuvovero. Tämä auttaisi vertailemaan erikokoisilla moottoreilla varustettujen mallien käyttökustannusten eroja. Ympäristönsuojelu uuden ajoneuvoveron perusteena saattaa näyttää tässä valossa hieman

---

<sup>62</sup> HE146/2007 vp.

näennäiseltä. Rekisteröityjen ajoneuvojen määrä tuskin paljon muuttuu nykyisellään kohtuullisen pienen veron muuttuessa. Verolla on siis helppo kerätä rahaa autoilijoilta. Ympäristönäkökohtiin perustuva verotus tosin saattaa saada sen näyttämään hyväksyttävämmältä tai oikeudenmukaisemmalta.

Ympäristövaliokunnan mielestä esityksessä ei olisi ollut tarkoitus ottaa kantaa verotuksen painopisteen siirtämisestä hankinnan verotuksesta käytön verotukseen eikä liikenteen verotuksen kokonaistason. Autokannan uusiutumista pidetään keskeisessä asemassa päästöjen hillitsemiseksi, koska elinkaarianalyysien perusteella vanhat autot tulisi poistaa liikenteestä selvästi teknisen eliniän päättymistä aiemmin. Vanhojen autojen poistamista liikenteestä tulisi kannustaa ja samalla uusien autojen ostamiseen ei pitäisi kannustaa näin suurilla veronalennuksilla. Nykyinen esitys yhdessä alenevan autoveron kanssa saattaa johtaa liikennesuoritteiden kasvuun ja joukkoliikenteen suhteellisen aseman heikentymiseen. Lisäksi vaaditaan viestinnän tehokasta käyttöä asenteiden muokkaamiseksi ja joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämistä.<sup>63</sup>

Liikennevaliokunta puolestaan toteaa, että uudistus johtaisi epäkohtiin matkailuautojen verotuksen osalta. Koska niistä ei ole usein saatavissa päästötietoa, määräytyisi niiden vero painon perusteella. Tämä johtaisi useissa tapauksissa veron huomattavaan kiristymiseen.<sup>64</sup> Tilanteen oikeudenmukaisuudesta voi olla monta eri mieltä. Matkailuvaunut tulisivat ilmeisesti suhteessa edullisemmiksi. Mielestäni vanhojen matkailuautojen, joista ei ole saatavissa päästötietoa, verotuksen voisi jättää ennalleen kuten moottoripyörienkin. Toisaalta huviveneidenkin veroetuja leikattiin juuri. Matkailuautot ovat melko turhia, mutta niiden vaikutus kokonaispäästöihin on melko pieni. Ajoneuvoveron määrään voi vaikuttaa esimerkiksi poistamalla auto liikennekäytöstä osaksi vuotta. Näin ongelma ei muodostu kovin suureksi.

---

<sup>63</sup> YmVL 13/2007 – HE 146/2007 vp.

<sup>64</sup> LiVL 15/2007 – HE 146/2007 vp.

Valtiovarainvaliokunnan mukaan aiempaan autoveron alennukseen on suhtauduttu varauksella. Se kuitenkin on todennäköisesti ollut välttämätön, jotta näin suurelle verouudistukselle saataisiin kansan tuki. Pieniä korotuksia on helpompi hyväksyä myöhemmin, kun uusi veromalli on saatu käyttöön. Liikennesuoritteen määrän kasvuun ei juuri valtiovarainvaliokunnassa uskota. Sen uskotaan riippuvan lähinnä yleisestä taloudellisesta tilanteesta. Valtiovarainministeriön arvion mukaan liikennesuorite on saavuttamassa kyllästymispistettä, jossa ihmisillä ei ole aikaa eikä varaa lisätä keskimääräistä liikennesuoritetta. Samaa näkemystä tukee myös VTT:n ja liikenne- ja viestintäministeriön tutkimus. Matkailuautojen osalta todetaan, ettei niillä ole esimerkiksi autoveroa ollenkaan ja käyttövoimavero määräytyy pakettiautojen perusteella. Valiokunnan ehdotuksen perusteella muutettiin kuitenkin matkailuautojen verotus perusveron osalta samaksi kuin pakettiautojen, eli 35 senttiä päivää kohden.<sup>65</sup>

### **2.4.3 Muut uudistukset**

Hallituksen esityksessä 135/2009 ehdotetaan, että pakettiautojen ajoneuvoveron perusvero muutetaan hiilidioksidiperusteiseksi samalla tavalla kuin henkilöautoillakin. Matkailuautot verotetaan myös samojen perusteiden mukaan. Lailla 1311/2007 muutettiin pakettiautojen veroksi 35 senttiä päivässä riippumatta auton iästä. Aiemmin vanhempien autojen vero oli alempi. Samalla lailla muutettiin henkilöautojen perusvero hiilidioksidipohjaiseksi. Nyt ehdotettavaan muutokseen pätevät samat perustelut kuin henkilöautojenkin kohdalla. Pakettiautojen päästöt vastaavat noin kymmentä prosenttia tieliikenteen päästöistä. Matkailuautojen vero nousisi noin 300 - 485 euroon vuodessa, mutta ne voidaan poistaa liikennekäytöstä osaksi vuotta, jolloin veroa ei tuolta ajalta tarvitse maksaa. Myös pakettiautojen verotaso nousisi hieman, mutta sillä ei ole

---

<sup>65</sup> VaVM 24/2007 – HE 146/2007 vp.

käytännön vaikutusta yritysten toimintaedellytyksiin. Noin 90 prosenttia pakettiautoista tulee yritysten käyttöön.<sup>66</sup>

Edellä mainittua esitystä valtiovarainvaliokunta pitää oikeana, eikä siihen ehdoteta muutoksia. Matkailuautojen veronalennukseen ei nähdä perusteita.<sup>67</sup>

## 2.5 Muut verot ja maksut (ALV)

Ammattiliikenteen tukemista esimerkiksi arvonlisäverotusta alentamalla kannattaisi selvittää. Nytkin tosin arvonlisäverolain (AVL, 1501/1993 8a§) mukaan henkilökuljetuksia tuetaan alemmalla arvonlisäverolla. Arvonlisäveron alentamisella saadaan lisää pelivaraa liikenteen kustannuksien hillitsemiseksi, jos EU:n minimivalmisteverot tulevat vastaan.

Verotulojen alenemisen vuoksi tällainen menettely tuntuu kuitenkin mahdottomalta. Ammattiliikenteelle voisi olla päinvastoin edullista alentaa valmisteveroa ja korottaa vähennyskelpoista arvonlisäveroa vastaavalla määrällä. Yksityisautoilijoille tämä ei näkyisi kustannuksissa mitenkään, ja kuljetusyrittäjät hyötyisivät hieman.

Polttoaineista peritään myös pientä huoltovarmuusmaksua. Sen perusteena on nimensä mukaisesti kattaa öljyn varastoinnin kustannuksia huoltovarmuuden takaamiseksi. Huoltovarmuusmaksun osuus polttoaineiden verosta on niin pieni, että sitä ei tämän enempää käsitellä tässä tutkimuksessa.

---

<sup>66</sup> HE 135/2009 vp.

<sup>67</sup> VaVM 21/2009 - HE 135/2009 vp.

### 3 EU-säätely

Euroopan tieliikenneverotus vaihtelee runsaasti. Autoveron tyyppistä veroa kannetaan osassa Euroopan unionin jäsenvaltioita. Veron suuruus vaihtelee paljon. Myös veron määräytymisperusteet ovat epäyhtenäiset. Suomen kaltainen arvoon perustuva vero on esimerkiksi Tanskassa, Irlannissa ja Hollannissa. Tanskassa ja Hollannissa verotukseen on hiljattain lisätty hiilidioksiditekijä. Auton kulutus vaikuttaa veron määrään myös Itävallassa, Portugalissa ja Kyproksella. Espanjakin on ilmoittanut muuttavansa veron päästöperusteiseksi. Näiden lisäksi Norjassa on päästöperusteinen verotus.<sup>68</sup>

Tieliikenteen erityisverotus on lähtökohtaisesti kansallisen säätelyn varassa. Pisimmälle harmonisointi on mennyt polttoaineiden valmisteverotuksessa. Se perustuu lähinnä vähimmäistasojen määrittelyyn. EU:n ulkopuolella niinkin lähellä kuin Islannissa on dieselillä valmisteverovapaus, ja ajoneuvovero dieselautoille on sitten sitäkin korkeampi.<sup>69</sup>

Energiaverodirektiivi 2003/96/EY rajoittaa ja yhtenäistää jäsenmaiden energiaverotusta. Aiemmin kivennäisöljyjen valmisteverotusta on säännelty direktiiveillä 92/81/ETY ja 92/82/ETY. Sisämarkkinoiden moitteeton toiminta halutaan taata määräämällä tietyt vähimmäistasot energiatuotteiden veroille. Merkittävät erot verotasoissa haittaisivat markkinoiden toimintaa. Hint erot ovat kuitenkin luonnollisia ja hyväksyttäviä, kun ne johtuvat muusta kuin verotuksesta. Direktiivissä 2003/96/EY todetaan, että verotuksen tason tulisi kuvastaa energiatuotteiden ja sähkön kilpailuasemaa eli niitä tulisi mahdollisuuksien mukaan verottaa energiasisällön perusteella. Jostain syystä tätä ei kuitenkaan katsota tarpeelliseksi liikennepolttoaineiden kohdalla. Direktiivissä annetaan mahdollisuus normaalia alempaan verokantaan tai verovapauteen tietyille biotuotteille

---

<sup>68</sup> HE 146/2007 vp. s. 8.

<sup>69</sup> Linnakangas 2007, s. 708.

enintään kuudeksi vuodeksi kerrallaan. Tällaisten monivuotisten verovapausohjelmien myöntäminen lopetetaan direktiivin mukaan vuoden 2012 lopussa.

18. artiklan mukaan Suomella oli vuoden 2006 loppuun asti vapaus käyttää maakaasua polttoaineena verotta ja myös metaanin ja nestekaasun verovapaus valmisteverosta. Dieselin ja bensiinin veroa olisi saanut alentaa edellyttäen, että se olisi pysynyt vähintään säädetyllä vähimmäistasolla. Muuhun kuin huvi-ilmailuun käytettävät polttoaineet olivat myös sallittuja verottomiksi. Huvialusten yksityiskäyttö oli myös sallittu alemmin verotetuksi polttoaineiden osalta.

**Taulukko 1. Moottoripolttoaineisiin sovellettavat verotuksen vähimmäistasot<sup>70</sup>**

---

<sup>70</sup> Euroopan unionin virallinen lehti 31.10.2003 L283/63 Taulukko A



	1 päivä tammikuuta 2004	1 päivä tammikuuta 2010
Lyijypitoinen bensiini (euroa 1 000 litralta) CN-koodit 2710 11 31, 2710 11 51 ja 2710 11 59	421	421
Lyijytön bensiini (euroa 1 000 litralta) CN-koodit 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 ja 2710 11 49	359	359
Kaasuöljy (euroa 1 000 litralta) CN-koodit 2710 19 41—2710 19 49	302	330
Lentopetroli (euroa 1 000 litralta) CN-koodit 2710 19 21 ja 2710 19 25	302	330
Nestekaasu (euroa 1 000 kilolta) CN-koodit 2711 12 11—2711 19 00	125	125
Maakaasu (euroa gigajoulelta, bruttolämpöarvo) CN-koodit 2711 11 00 ja 2711 21 00	2,6	2,6

Komission ajatuksena on muuttaa direktiivissä 2003/96/EY mainittuja ammattiliikenteen dieselin käytön erityisiä verojärjestelyjä ja koordinoida bensiinin ja dieselin verotusta.

Maantiiliikenteen avauduttua kilpailulle kokonaan epäyhtenäiset polttoaineverot haittaavat sisämarkkinoiden toimintaa. Ehdotus bensiinin ja dieselin valmisteverojen lähentämiseksi tehtiin jo 2002, mutta asia jäi pohdittavaksi ja selvitettäväksi joksikin aikaa. Ehdotuksen tavoitteena on vähentää kilpailun vääristymiä, jotka perustuvat valmisteverotuksen eroihin.<sup>71</sup>

Polttoainekustannukset ovat veroineen 20 - 30 prosenttia maantiekuljetusyritysten toimintakustannuksista. Valmisteverojen osuus on toimintakustannuksista 6 - 18

<sup>71</sup> KOM(2007) 52

prosenttia. Kansainvälistä kuljetustoimintaa harjoittavat yritykset pystyvät hyödyntämään verotasojen erot tankkaamalla halvan verotason maissa. Yhdellä tankkauksella suuret kuorma- ja rekka-autot pystyvät ajamaan 1500 - 3000 kilometriä. Verosuunnittelun mahdollisuus riippuu siis toiminta-alueesta, kevyen verotuksen maan rajan läheisyydestä ja yrityksen päätoimipaikasta. Dieselin verotuserot selittävät 40 prosenttia vuosina 1997 - 2001 tapahtuneista markkinaosuuksien muutoksista Euroopan alueella. Polttoaineturismi aiheuttaa myös ylimääräisiä ajomatkoja, joista seuraa ylimääräisiä ympäristöhaittoja. Vuonna 2003 saksalaiset kuljettajat olivat valmiita ajamaan 2 - 4 ylimääräistä kilometriä jokaista eurosenttiä kohden, jonka verran naapurimaan diesel on halvempaa. Vuoden 2003 hinnoilla tämä tarkoitti 30 - 35 kilometrin ylimääräisiä matkoja naapurimaihin. Saksassa myös arvioitiin vuonna 2004 menetetyt valmisteverotuloja ammattimaisen polttoaineturismin vuoksi lähes 2 miljardia euroa. Polttoaineturismi siis vähentää budjettivaroja korkean verotuksen maissa verrattuna tilanteeseen, jossa verot olisivat samat lähialueilla.<sup>72</sup>

Komissio harkitsi kolmea eri vaihtoehtoa. Ensimmäisessä ei tehtäisi mitään muutoksia ja ylimääräisiin ajoihin kuluisi vuosina 2007 - 2030 arviolta 42 500 miljoonaa litraa dieseliä. Hiilidioksidipäästöjä kertyisi 2,2 miljoonaa tonnia. Jo näiden syiden takia tämä vaihtoehto suljettiin pois.

Toisessa vaihtoehdossa ammatiliikenteessä käytettävän dieselin valmisteverot yhtenäistetään kokonaan 400 euroon kuutiolta vuonna 2018. 22 jäsenmaan pitäisi nostaa verojaan, ja 5 jäsenmaan alentaa niitä. Tämä vaihtoehto rasittaisi talousarvioita yli 70 miljardilla eurolla vuosina 2007 - 2030. Polttoaineturismin väheneminen huomioonottaen rasitus olisi silti lähes 60 miljardia. Tämän vuoksi vaihtoehto on poliittisesti epärealistinen.

Kolmannessa vaihtoehdossa kavennettaisiin dieselin valmisteverojen vaihteluväliä siirtymäaikaisten puitteissa. Vähimmäisverotaso nostetaan 359 euroon kuutiolta vuonna

---

<sup>72</sup> KOM(2007) 52

2012 ja sen jälkeen 380 euroon vuonna 2014. Varsinaista ylärajaa verotasolle ei anneta ja verotasojen lähentyminen riippuu korkean verotuksen jäsenmaista. Komissio päätyi tähän vaihtoehtoon. Se vaikuttaisi talousarvioihin positiivisesti 40 miljardia euroa vuosina 2007 - 2030.<sup>73</sup>

**Taulukko 2. Ehdotetut verojen vähimmäistasot**<sup>74</sup>

<b>Polttoainetyyppi</b>	<b>2010</b>	<b>2012</b>	<b>2014</b>
Ammattitarkoitukseen käytettävä kaasuöljy	340	359	380
Muuhun kuin ammattitarkoitukseen käytettävä kaasuöljy	350	≥ 359	≥ 380
Lyijytön bensiini	370	370	≥ 380

Ehdotuksen perusteella dieselin valmisteverot muuttuisivat nykyisestä (kaksi jäsenmaata pois lukien) 302 - 420 euroa välille 380 - 420 euroa vuoteen 2014 mennessä.<sup>75</sup>

Vuonna 2007 Suomessa oli bensiinin ja dieselin valmisteverojen välillä EU:n toiseksi suurin kansallinen ero. EU antaa mahdollisuuden verottaa ammattidieseliä ja yksityisdieseliä eri tavoin, mutta Suomessa tämä ei ollut vallinneesta verotasosta johtuen mahdollista, paitsi nostamalla yksityisdieselin veroa huomattavasti. Dieselin vero oli jo alarajalla, eikä sitä voinut alentaa. Polttoaineturismi on enimmäkseen Keski-Euroopan ongelma, ja Suomen ongelma puolestaan on lähialueille myönnetty määräaikaisten poikkeusluvat soveltaa alemmaa verokantaa.

<sup>73</sup> KOM(2007) 52

<sup>74</sup> Euroopan unionin virallinen lehti 31.10.2003 L283/63

<sup>75</sup> KOM(2007) 52

Perusteluissa myös mainitaan, että dieselin ja bensiinin verotuksen yhtenäistäminen on perusteltua siksi, että dieselhenkilöautojen määrä on kasvanut voimakkaasti. Diesel on ollut perinteisesti pääasiassa hyötyliikenteessä käytettävä polttoaine. Silloin lievempi verotus oli perusteltua elinkeinopoliittisista syistä. Nykyinen järjestelmä ohjaisi lisäämään dieselin tuotantoa ja ympäristönäkökulmasta diesel ei ole tuotantoprosessi mukaan luettuna bensiiniä parempi polttoaine. Energiankulutus tuotantoprosessissa kasvaa varsinkin, jos pyritään saamaan epänormaalin paljon joko bensiiniä tai dieseliä lopputuotteena.

Taloudellisilta vaikutuksiltaan esityksen tavoitteet tukevat Suomen etua. Kilpailun vääristymät eivät ole Suomelle aivan keskeisimpiä kysymyksiä, koska Suomen sijainti on syrjäinen ja ainoastaan 10 prosenttia Suomessa hankitusta dieselistä kulutetaan ulkomaanliikenteessä. Polttoaineveroihin esitys toisi 100 miljoonan euron lisäyksen.

Ympäristöhyödyt olisivat Suomen kannalta vähäisiä. Valtioneuvosto pitää esityksen voimaantuloajankohtaa liian aikaisena.<sup>76</sup>

Valtiovarainvaliokunta ei ottanut erilaista kantaa kirjelmään, kuin että joukkoliikenteen polttoaineille tulisi sallia erillinen alempi verokanta ja Suomen tulisi tehdä tästä asiasta ehdotus.<sup>77</sup> Liikenne- ja viestintävaliokunta ei puolestaan löytänyt mitään kommentoitavaa asiaan.<sup>78</sup>

Inflaatiovaikutukset tulisi huomioida verokantojen yhtenäistämisessä. Valiokunta huomauttaa, ettei yhtenäisten verokantojen tulisi johtaa suhteettoman koviin vaatimuksiin niille jäsenmaille, joilla on jo muuten tiukka veropolitiikka ja hyvä sitoutuminen inflaation torjuntaan. Myös siirtymäkausia hyödyntävistä valtioista todetaan, että ne harvemmin tekevät mitään saavuttaakseen yleisen vaadittavan minimitason. Niiden edistymistä tulisi seurata. Ammattikäytön rajaa pudotettiin 7,5 tonnin painoisista autoista

---

<sup>76</sup> U 34/2007

<sup>77</sup> VaVL 6/2007 vp - U 34/2007 vp

<sup>78</sup> LiVL 19/2007 vp - U 34/2007 vp

3,5 tonnin painoisiin autoihin, mikä oli myös Suomen kanta asiassa. Vanhojen jäsenmaiden siirtymäajat poistettaisiin ja uusimpien jäsenmaiden siirtymäaikoja pidennettäisiin hieman, jos ne ovat vastikään nostaneet veroaan huomattavasti. Valiokunta loiventaisi esitettyjä vähimmäisverokantojen nousua ja lähentymistä huomattavasti, mutta samalla määräisi, etteivät tietyn rajan ylittävät verotasot saa nousta tänä aikana.

Perusteluina tälle löysemmälle veropolitiikalle on se, että jäsenmaille halutaan sallia verotukselliset toimet muiden kuin maaöljyyn perustuvien polttoaineiden käytön edistämiseksi. Komission ehdotus ei valmistelijan mielestä salli riittävää joustavuutta biopolttoaineiden käytön edistämiseen. Lisäksi mainitaan, ettei siirtymäkauden ohjelmia pitäisi jatkaa eikä uusia siirtymäjärjestelyjä ottaa käyttöön.<sup>79</sup>

Myös myytävien autojen päästöistä on säädetty sitova tavoiteohjelma. Se kiristyy ajan mittaan. Ohjelma velvoittaa autonvalmistajat myymään tietyn, kasvavan osan autoista vähäpäästöisinä. Jos tavoitteeseen ei päästä, maksaa autonvalmistaja sakkoa 95 euroa päästörajan ylittävältä grammalta jokaista myytyä autoa kohden. Tämä ohjelma vastaa ajatukseltaan biopolttoaineiden jakeluvuorotusta, jota käsitellään myöhemmin.<sup>80</sup> Ajatus tässä on periaatteessa hyvä ja toteutuskin saattaa toimia. Käytettyjen autojen käsittely kuitenkin on tässä epäselvää. Maksettaisiinko esimerkiksi Turkista tuodusta uudehkosta autosta vastaava sakko tullissa? Tulisi myös välttää useaa samankaltaista päällekkäistä systeemiä.

Eurooppavero-oikeudellinen yhteensopivuus on toisille veroille suurempi haaste kuin toisille. Käyttövaiheen verot on helppo sovittaa yhteen, kun ajoneuvon alkuperämaalla tai maahantuojalla ei ole mitään merkitystä. Vapaata liikkuvuutta tai syrjintää koskevat

---

<sup>79</sup> EU Parlamentin Talous- ja raha-asioiden valiokunnan mietintö ehdotuksesta KOM(2007)52

<sup>80</sup> Polttoaineiden laatuporrastuksen kehittäminen - selvitys VTT TUTKIMUSRAPORTTI VTT-R-4076-09, s. 22.

kysymykset eivät tule kovin helposti esille. Komissio onkin suosittanut jäsenvaltioita siirtämään hankinnan verotuksesta käytön verotukseen.<sup>81</sup>

Autoveroa ei ole yhdenmukaistettu Euroopan unionissa, vaikka komissio sitä on eräiltä osin ehdottanut. Verotus on jäsenvaltioiden päätettävissä. Syrjivien verojen kieltäminen on kuitenkin voimassa perustamissopimuksen artiklan 90 perusteella. Tuontitavaroita ei saa kohdella verotuksessa ankarammin kuin samanlaisia kotimaisia tuotteita. Kuitenkin esimerkiksi vahva autoteollisuusmaa varmasti suosii uusia autoja verotuksessa.

## **4 Ruotsin tieliikennevero**

### **4.1 Ajoneuvovero**

Autoveroa Ruotsissa ei ole lainkaan. 2006 alkaen osasta autokantaa on kannettu uudistettua ajoneuvoveroa ympäristöohjauksen lisäämiseksi. Vuoden 2006 ja sitä uudempien henkilöautojen ajoneuvovero määräytyy hiilidioksidipäästöjen mukaan. Samoin lasketaan myös vanhempien ympäristöluokan 2005 (Miljöklass 2005) vaatimukset täyttävien sähkö- ja hybridautojen vero. Muiden vanhempien autojen vero lasketaan painon mukaan. Veron määrä riippuu siis joko ajoneuvotyypistä, polttoaineesta ja hiilidioksidipäästöstä tai ajoneuvotyypistä, polttoaineesta ja massasta. Eräissä tapauksissa kotikunta, akselien lukumäärä, käyttötapa ja kytkentäjärjestys vaikuttavat veron suuruuteen. Painon mukaan vero lasketaan muille kuin henkilöautoille. Päästöperusteinen vero koostuu noin 40 euron suuruisesta perusverosta ja hiilidioksidiverosta, joka on 15 kruunua eli noin 1,6 euroa jokaista 100 g/km ylittävältä hiilidioksidigrammalta. Pääosin alkoholilla tai maakaasulla toimiville autoille on hieman

---

<sup>81</sup> Lindfors, 2007. s. 171-172.

pienempi vero 100 g/km ylittävälle osalle. Dieselautoilla koko perus ja hiilidioksidikomponenttien summa kerrotaan 3,3:lla. Vaihtoehtoista polttoainetta käyttäville autoille hiilidioksidikomponentti on 10 kruunua 100 g ylittäviltä grammoilta. 2008 ja sitä uudemmille dieselautoille kerroin on 3,15. Ruotsissa dieselpolttoaineesta peritään polttoaineveroa vähemmän kuten Suomessakin. Tältä osin järjestelmä muistuttaa läheisesti Suomen verojärjestelmää.<sup>82</sup> Vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien autojen hiilidioksidiperusteinen vero-osuus on siis alhaisin. Jos dieselkäyttöinen auto on varustettu partikkelisuodattimella, myönnetään autolle tilapäinen verohelpotus.<sup>83</sup> Ruotsissa päästöjen alaraja onkin siis vähän korkeampi kuin Suomessa, mutta minimivero on korkeampi myös.

Miljöklass 2005 autoille on tietyt arvot, jotka niiden pitää alittaa. Esimerkiksi bensiini tai diesel saa päästää maksimissaan 120 g/km. Näitä autoja kohdellaan myös työsuhdeauton verotuksessa lievemmin. Tukholmassa nämä autot ovat myös vapautettuja ruuhkamaksuista ja tietulleista. Näiden autojen hankintaa edistetään silläkin, että valtion laitokset velvoitetaan ostamaan vähintään 75 prosenttia tämän määritelmän mukaisia autoja.<sup>84</sup>

Ajoneuvoveroa peritään suunnilleen samoin kuin Suomessa, mutta moottoripyörille on lisäksi vero. Yli 30-vuotiaat autot ja moottoripyörät ovat verovapaita yksityiskäytössä. Verohelpotuksia on esimerkiksi sähköhybridibusseille, joiden veroa laskettiin vuoden 2010 alusta 984 kruunuun. Ympäristöystävälliset "miljöbilar" eli esimerkiksi sähkö- ja

---

<sup>82</sup> HE 146/2007 vp.

<sup>83</sup> AKE:n vuosikertomus 2006, saatavilla <http://www.ake.fi/AKE/Vuosikertomus+2006/Ymp%C3%A4rist%C3%B6/Ajoneuvoverotuksen+vertailu/> 13.5.2010.

<sup>84</sup> Linnakangas, 2007. s. 746.

hybridautot ovat viiden ensimmäisen käyttövuoden aikana verovapaita takautuvasti heinäkuusta 2009 alkaen.<sup>85</sup>

## 4.2 Polttoaineverot

Ruotsissa valmisteveroa maksetaan kahdessa osassa, energian ja hiilidioksidin perusteella. Näistä säädetään laissa *Lagen om skatt på energi* (1994:1776). Bensiiniä ja dieseliä on Ruotsissa kolmea laatua, ympäristöluokka ykköstä ja kakkosta ja muuta laatua. Näiden verotasojen ero on kuitenkin lähes merkityksetön. Energiaveron osuus ykkösluokan bensiinille on 3,05 kruunua litralta ja hiilidioksidiveron osuus 2,42 kruunua litralta. Nykyisillä valuuttakursseilla tämä tekee yhteensä 57 senttiä litralta. Dieselin vastaavat verot ovat 1,322 kruunua ja 2,985 kruunua eli yhteensä 45 senttiä litralta.<sup>86</sup> Näistä luvuista nähdään, että dieselin ja bensiinin verotasojen ero (12c/l) on Ruotsissa paljon pienempi kuin Suomessa (26,3c/l). Ruotsi on useassa suhteessa Suomea edellä. Dieselin ja bensiinin hintaero on pienempi, kuten EU:n tavoite tulevaisuudessa on. Lisäksi Ruotsissa on jo polttoaineista erikseen maksettava energia- ja hiilidioksidikomponentti, jollaisia Suomeen ollaan vasta suunnittelemassa. Toisaalta Suomeen suunnitteilla oleva järjestelmä on biopolttoaineiden osalta paljon monimutkaisempi.

Ruotsi on eräs aktiivisimpia biopolttoaineiden käytön tukijoista. Erityisesti siellä panostetaan etanoliin ja biokaasuun. Uusiutuvilla biopolttoaineilla oli verovapaus 2003 - 2008. Ruotsin ratkaisut ovat tekniikkasidonnaisia, eli etanolin suosimisesta esimerkiksi

---

<sup>85</sup>

Fordonskattetabeller,

saatavilla

<http://www.skatteverket.se/privat/skatter/biltrafik/fordonsskatt/fordonsskattetabeller.4.18e1b10334ebe8bc80002921.html> 14.5.2010.

<sup>86</sup> SFS 2009:1466



hyötyvät vain FFV-autot, joita sekä Volvo että Saab valmistavat. Suurin osa etanolista tuodaan Ruotsiin ulkomailta. Vuonna 2005 tuontietanolin osuus oli 85 prosenttia. Myös biodieselistä vastaava osuus tuodaan ulkomailta. Vuodesta 2006 alkaen tietyn myyntimäärän ylittävillä huoltoasemilla on pitänyt olla saatavilla jotain biopolttoainetta.

87

### **4.3 Päätelmät**

Ruotsin tieliikenneverotus keskittyy voimakkaasti etanolin tukemiseen ja ympäristöluokan määritelmän täyttävien autojen suosimiseen. Järjestelmä on autoveroa lukuun ottamatta melko lähellä suomalaista järjestelmää. Autoveron puuttuminen heikentää mahdollisuuksia vaikuttaa uusien autojen päästöihin verotuksen kautta. Ympäristöluokan määritelmä ohjaa Ruotsin autoteollisuutta kehittämään vähäpäästöisiä ja etanoliautoja. Näitä onkin saatavilla hyvin.

Verojärjestelmä saisi olla selkeämmin tekniikasta riippumatonta. Nyt erilaisista teknisistä ratkaisuista palkitaan eri tavalla.

## **5 Saksan tieliikenneverotus**

### **5.1 Ajoneuvovero**

Ruotsin tapaan Saksassakaan ei ole autoveroa, mutta polttoaine- ja ajoneuvoverot ovat eurooppalaisittain korkeat.<sup>88</sup> Ajoneuvoverolle on Saksassa kuusi luokkaa, joiden

---

<sup>87</sup> Linnakangas 2007. s. 746-747.

<sup>88</sup> Linnakangas, 2007. s. 706-710.

määräytymisperusteet ovat auton käyttövoima, Euro-luokitus ja moottoritulavuus. Euro-luokitus perustuu auton pakokaasupäästöihin hiilidioksidipäästöjä lukuun ottamatta. Euro-luokkia on viisi, joista Euro 1 on saastuttavin ja Euro 5 on vähäpäästöisin.<sup>89</sup>

Seuraava Euro 5 luokka tuli voimaan uusille henkilöautotyypeille 1.9.2009 ja Euro 6 tulee voimaan uusille henkilöautotyypeille 1.1.2011.<sup>90</sup>

Dieselautoille ajoneuvovero vaihtelee päästöluokan mukaan 13,80 ja 37,58 euron välillä moottorin desilitran iskuvaluutta kohden vuodessa. Kahden litran moottorin kohdalla mainittu summa tulee siis kertoa kahdellakymmenellä. Bensiiniautoille vastaava vaihteluväli on 5,11 ja 25,36 euroa.<sup>91</sup> Veron määrä lasketaan siis suoraan suhteessa moottorin iskuvaluuteen.

Uusissa autoissa on yleensä uuden tekniikan johdosta pienemmät pakokaasupäästöt polttoaineen puhtaamman palamisen sekä pakokaasujen puhdistamisen takia. Uusien autojen pakokaasupäästöt ovat siis yleensä pienemmät kuin vanhempien autojen, vaikka polttoaineen kulutus olisi sama. Halvemman ja pienemmän luokan autoissa uusinta tekniikkaa ei kuitenkaan heti oteta käyttöön kustannussyistä. Hiilidioksidipäästöjen määrä sen sijaan on verrannollinen kulutettuun polttoaineen määrään. Euro-luokituksessa uusimmat nykYTEKNIKALLA varustetut autot saavat korkean vähäpäästöisen Euro-luokituksen ja vanhemmat autot saavat alhaisen luokituksen.

Saksan ajoneuvoveromallissa vähäpäästöisillä Euro 4 luokan autoilla on pienempi verotus kuin saastuttavammilla alemman Euro luokan autoilla. Asentamalla vanhaan

---

<sup>89</sup> AKE:n vuosikertomus 2006, saatavilla <http://www.ake.fi/AKE/Vuosikertomus+2006/Ymp%C3%A4rist%C3%B6/Ajoneuvoverotuksen+vertailu/> 13.5.2010.

<sup>90</sup> Polttoaineiden laatuporttatuksen kehittäminen - selvitys VTT TUTKIMUSRAPORTTI VTT-R-4076-09, s. 21

<sup>91</sup> Kfz Steuer, saatavilla <http://www.pkw-steuer.de/> 14.5.2010.

autoon katalysaattori saadaan auto nostettua ylempään ja ajoneuvoveron suhteen edullisempaan luokkaan.<sup>92</sup>

Saksan ajoneuvoveromallin ympäristöllinen ohjaavuusvaikutus perustuu siis auton pakokaasupäästöihin hiilidioksidipäästöjä lukuun ottamatta. Malli kannustaa hankkimaan uusimmalla tekniikalla varustettuja autoja, jotka täyttävät uudet Euro-luokitukset. Uusimmat Euro-luokitukset täyttävät autot eivät välttämättä ole pienimmän ja halvimmän luokan autoja, joiden polttoaineen kulutus on pientä. Saksan veromalli saattaa suosia maan vahvaa isompien kokoluokkien autoteollisuutta, kun se kannustaa myymään vanhemmat autot ja hankkimaan uusimmalla tekniikalla varustetun auton.<sup>93</sup> Tämä puolestaan johtaa siihen, että vanhojen käytettyjen autojen hinnat Saksassa laskevat ja niistä tulee houkuttelevia ostoksia muiden maiden kansalaisille, varsinkin jos verotus poikkeaa selvästi saksalaisesta verotuksesta.

## 5.2 Polttoaineverot

Saksan polttoaineverot ovat erittäin korkeat. Bensiinin vero on 65,5 senttiä litralta ja dieselin 47 senttiä litralta.<sup>94</sup> Molempia verotetaan siis rajummin kuin Suomessa.

Saksassa on biodiesel ja etanoli vapautettu kokonaan polttoaineveroista. Käyttövelvoitteen käyttöönotosta on kuitenkin ollut jo puhetta. Saksa panostaa

---

<sup>92</sup> AKE:n vuosikertomus 2006, saatavilla <http://www.ake.fi/AKE/Vuosikertomus+2006/Ymp%C3%A4rist%C3%B6/Ajoneuvoverotuksen+vertailu/> 13.5.2010.

<sup>93</sup> AKE:n vuosikertomus 2006, saatavilla <http://www.ake.fi/AKE/Vuosikertomus+2006/Ymp%C3%A4rist%C3%B6/Ajoneuvoverotuksen+vertailu/> 13.5.2010.

<sup>94</sup> Fuel Taxes – Increasing Fuel Taxes And Fees, Saatavilla <http://www.vtpi.org/tdm/tdm17.htm> 14.5.2010.

ensisijaisesti biodieselin seoskäyttöön. Maakaasulla on pitkäaikainen verottomuus vuoteen 2020 asti. Maakaasuautoja onkin jo noin 30 000.<sup>95</sup>

### **5.3 Päätelmät**

Saksassa verotus painottuu vielä Ruotsiakin enemmän käytön verottamiseen. Lisäksi verotasojen erot uusien ja vanhojen autojen välillä ovat huomattavat. Tällainen järjestelmä pitää autokannan uutena ja hienona. Verojärjestelmä ehkä pienentää päästöjä Saksassa, mutta lopulta vanhemmat autot kuitenkin jäävät käyttöön, kun ne myydään ulkomaille. Verotusta tulisikin yhtenäistää paitsi EU-maiden välillä myös muiden lähialueiden verotus huomioiden.

## **6 Verotuksen taloudelliset perusteet ja ympäristönäkökohdat**

Suomessa ei ole öljyä eikä juuri autoteollisuuttakaan. Verottamalla näitä tuontihyödykkeitä on ehkä haluttu estää niiden liiallista ostamista. Alun perin autot olivat rikkaiden ylellisyustuotteita, ja maksukykyensä perusteella rikkaat autonomistajat olivat hyvä verotulon lähde. Eräänä perusteena on alkuaikoina ollut myös niukkojen ulkomaan valuuttojen kuluminen näihin ostoksiin.

Vuoden 1997 alussa Suomessa oli useita polttoaineisiin liittyviä ympäristöveroja. Lyijyttömän ja lyijyllisen bensiinin verot olivat erisuuruiset, reformuloidun bensiinin vero erilainen ja lisäksi dieselöljyn vero oli ympäristösyistä muutettu.<sup>96</sup> Ympäristöajattelu polttoaineverotuksessa on aiemmin ollut vain sivuosassa.

---

<sup>95</sup> Linnakangas 2007, s. 747.

<sup>96</sup> Määttä 1997, s. 58.

Määttä kuvailee kirjassaan ekologisen ja fiskaalisen ympäristöverostrategian. Ensimmäinen näistä tarkoittaa sitä, että ympäristöarvot ovat etusijalla ja fiskaaliset toissijaisia. Jälkimmäisessä strategiassa fiskaaliset tavoitteet menevät ympäristöarvojen edelle. Tällaisiksi päätyvät usein varmaa ja vakaata tuottoa tuovat verot. Sanotaan, että on tyhmää sitoa valtion tulot sellaiseen toimintaan, jota se haluaa vähentää. Valtiolla olisi siis samalla intressi antaa haitallisen toiminnan jatkua verotulojen takaamiseksi.<sup>97</sup>

Tieliikenteen päästöistä (2005) syntyy 19 prosenttia ostos- tai asiointimatkoilla, 37 prosenttia työ- tai koulumatkoilla ja 44 prosenttia vapaa-ajan matkoilla. Ottaen huomioon tekniset realiteetit ja Suomen pitkät välimatkat ja pieniä kaupunkiautoja suurempi kuljetustarve on henkilöliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämispotentiaali melko vähäinen. Henkilöautoliikenne edustaa noin 10 % kaikista Suomen hiilidioksidipäästöistä. Merkittävien muutosten aikaansaaminen edellyttää ajosuoritteen vähentämistä esimerkiksi joukkoliikenteen suosiota parantamalla. Verotuksen ympäristöohjaavuuden lisääminen vaikuttaa vallitsevissa oloissa lähinnä fiskaaliselta ympäristöverostrategialta.<sup>98</sup>

Ihmisten veronmaksuhalukkuus kasvaa, kun heille tulee tunne siitä, että he tekevät sen hyvän asian puolesta, ja he tuntevat voivansa vaikuttaa. Lisäksi, pian kun järjestelmä on saatu kuntoon myös polttoaineiden osalta, voisi antaa olla tällaisena jonkun aikaa, että jonkinlainen ennustettavuus ja pitkäjänteisyys säilyisivät verotuksessa.

Verojärjestelmän oikeudenmukaisuutta voidaan arvioida esimerkiksi ympäristönäkökulmasta siten, että aiheuttaja maksaa korvauksen saastuttamisesta. Polttoainevero on tästä näkökulmasta paras ja auto- ja ajoneuvoverot hieman huonoja, kun ne eivät kerro mitään todellisista päästöistä. Aiheuttamisperiaatteen näkökulmasta

---

<sup>97</sup> Määttä 1997, s. 21-22.

<sup>98</sup> Lindfors 2007. s. 178-179.

esimerkiksi autoilua verotetaan teollisuuden päästökauppaan verrattuna monikymmenkertaisesti.<sup>99</sup> Tämä kertoo fiskaalisten tavoitteiden tärkeydestä, ja toisaalta on tällä hetkellä selkeä epäkohta. Näiden edellä mainittujen tavoitteiden sovittaminen yhteen on vaikeaa. Fiskaalinen tavoite olisi nolla euroa, jos pyrittäisiin pelkkään ympäristöohjaavuuteen. Tämä yhdistettynä kuljetustarpeiden pieneen joustoon aiheuttaa Lindforsin mukaan jopa sen, ettei ympäristöpoliittisille tavoitteille ole syytä antaa kovin suurta painoarvoa verojärjestelmää kehitettäessä.<sup>100</sup>

Lindforsin mielipide on hyvin perusteltu, mutta siitä huolimatta julkisuuteen harvoin pääsee vastaavia mielipiteitä. Hallitus ja eduskunta päättivät ottaa kuitenkin aivan päinvastaisen kannan ja lisätä ympäristöpoliittisien tavoitteiden painoarvoa runsaasti. Edellä mainittuun hiilidioksidin hintaongelmaan on tulossa jonkinlainen ratkaisu, kun uudessa polttoaineverotuksessa hiilidioksidikomponentti lasketaan tietyn hiilidioksiditonnin hinnan mukaan. Tällöin polttoaineverotus ja päästökauppa lähenisivät toisiaan.

Mielestäni käyttövoimaverosta tulisi pyrkiä pääsemään eroon pian. Muuten hallituksen ja eduskunnan kovia puheita päästöjen vähentämisestä ei voi ottaa tosissaan. Ensinnäkin ympäristönäkökulmasta sitä voidaan pitää saastuttamisen tukkualennuksena eli sitä halvemmaksi tulee, mitä enemmän ajaa. Toisekseen yksityisautoilijan kannalta koko hommassa ei ole mitään järkeä. Auton käyttövoiman valinnan ei tarvitsisi olla sellainen tapahtuma, jossa pitää laskea ja ennustaa tulevat ajonsa. Kuljetusyrittäjien toimintamahdollisuuksien takaamiseen tulisi keksiä muita keinoja.

## 6.1 Verojen fiskaalinen merkitys

---

<sup>99</sup> Lindfors 2007. s. 181.

<sup>100</sup> Lindfors 2007

Tieliikenteen verotus on merkittävä tulonlähde valtiolle. Yhteensä bensiinin ja dieselin valmisteveroista, autoverosta, ajoneuvoverosta, näiden arvonlisäveroista ja vakuutusmaksuverosta kertyi vuonna 2007 lähes 7 miljardia euroa. Lamavuosina verokertymä näistä kävi alimmillaan alle 3 miljardissa.<sup>101</sup> Näiden verojen alentaminen tai niistä luopuminen olisi valtiolle vaikeaa.

## 6.2 Ympäristövero ja biopolttoaineiden verotus

Valtiovarainvaliokunta on aikoinaan mietinnössään selvittänyt ehdotusta nostaa lyijyllisen polttoaineen veroa 15 penniä enemmän kuin lyijyttömän.<sup>102</sup> Mietinnön mukaan bensiinin hintajousto on suuri Liiketaloustieteellisen tutkimuslaitoksen 1980-lukua käsittelevän selvityksen perusteella. Näin on perusteltu pienenkin ympäristövero-osuuden merkitystä.

Toisaalta saman selvityksen mukaan dieselin hintajousto oli lähes olematon. Hintajousto voidaan varmasti ajatella olevan eri vaihtoehtoisten bensiinilaatujen välillä. Bensiinin hintajouston suuruuteen on syytä kuitenkin suhtautua varauksella. Taloudellisen aktiviteetin määrä varmasti vaikuttaa bensiinin kysyntään. Dieselin olematon hintajousto 1980-luvulla voi selittyä sillä, että dieselautojen osuus uusista henkilöautoista on kasvanut vuoden 1990 5 prosentista lähes 30 prosenttiin vasta vuonna 2007. Vuoden 2008 alkupuolella rekisteröidyistä henkilöautoista jo puolet oli dieselaita.<sup>103</sup> Raskas liikenne on siis selvityksen teko aikaan kuluttanut suurimman osan dieselistä. Dieselin yksityiskäytön lisääminen varmasti suurentaa sen hintajousto, kun kuluttajien matkat eivät ole aina yhtä tärkeitä kuin ammattiliikenteen.

---

<sup>101</sup> [http://www.oil-gas.fi/files/263\\_Liikenne.pdf](http://www.oil-gas.fi/files/263_Liikenne.pdf) 19.4.2009

<sup>102</sup> VaVM 44/1991 vp – HE 71/1991 vp

<sup>103</sup> [http://www.oil-gas.fi/files/263\\_Liikenne.pdf](http://www.oil-gas.fi/files/263_Liikenne.pdf) 9.3.2009.

Ympäristöveron osuus koko polttoaineen verosta on ollut niin pieni, että sillä on lähinnä symbolista merkitystä. Sitä paitsi korkeammin verotettuja muita laatuja ei edes käytetä juuri ollenkaan. Lyijyllisen bensiinin käyttökin lopetettiin Suomessa 1993.

Biopolttoaineiden käyttöä liikenteessä tuetaan hiilidioksidipäästöjen ja öljyriippuvuuden vähentämiseksi. EU:n direktiivi 2003/30/EY liikenteen biopolttoaineiden ja muiden uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä määrittelee jäsenmaille ohjeet, joiden mukaan biopolttoaineiden käyttöä on lisättävä. Tämän perusteella annettiin hallituksen esitys *laista biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä* (446/2007). Laki tuli voimaan vuoden 2008 alusta.

Liikennepolttoaineiden jakelijoille säädettiin velvollisuus toimittaa tietty prosenttiosuus polttoaineiden energiasisällöstä biopolttoaineina. Velvollisuuden täyttämättä jättämisestä seuraisi seuraamusmaksu. Prosenttiosuudet ovat 4 prosenttia vuonna 2009 ja 5,75 prosenttia vuonna 2010 ja siitä eteenpäin. Vuoden 2010 *jakeluvuorituksen* kustannuksen arvioidaan olevan 2 - 3 senttiä myytyä polttoainelitraa kohden. Polttoaineet voidaan toimittaa kulutukseen sellaisenaan tai sekoitettuna muuhun polttoaineeseen. Esimerkiksi etanolia pystytään lisäämään tavallisessa autossa käytettävän bensiinin sekaan noin 5 prosenttia. Nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1472/1994) perusteella valmisteveroa kannetaan myös bioperäisistä tai muista polttoaineista, joilla korvataan moottoripolttoaineita. Moottoribensiinin sekaan lisättävästä etanolista siis peritään bensiinin valmistevero.<sup>104</sup>

Edellä mainitun jakeluvuorituksen prosenttiosuuksia lievennettiin vuoden 2010 alusta voimaan tulleella lailla (1056/2009). Biopolttoaineiden osuus säilyi vuonna 2009 ja siitä eteenpäin neljässä prosentissa. Suurempien jakeluvuoritteiden toimeenpano lykkääntyy, koska polttoaineiden kansalliset laatuvaatimukset eivät ehdi muuttua ajoissa. Nykyisin

---

<sup>104</sup> HE 231/2006 vp.



benziinin seassa saa olla maksimissaan 5 tilavuusprosenttia etanolia. Tämä vastaa energiasisällön perusteella laskettuna vain 3 prosenttia. Tarkoituksena on saada tämä asia kuntoon vuoden 2010 aikana. Silloin päätetään myös jakeluelvoitteista vuosille 2011 - 2020. Samalla voidaan saattaa voimaan direktiivin 2009/28/EY eli *uusiutuvan energian direktiivin* vaatimukset.<sup>105</sup> Jakeluelvoitteen muuttuminen tuli melko myöhään alan toimijoiden tietoon. Talousvaliokunta muistuttaa, että jakeluelvoitteen muutosten tulee olla alan toimijoiden tiedossa mahdollisimman varhain suurten investointien valmistelun helpottamiseksi.<sup>106</sup>

Benziinin korvaavan bioetanolin valmisteverotukseen liittyy toistaiseksi eräs merkittävä epäoikeudenmukaisuus. Yhden benziinilitran korvaamiseksi tarvitaan 1,5 litraa bioetanolia, mutta valmisteveroa joudutaan maksamaan litroitain eikä energiasisällön perusteella.<sup>107</sup>

Biopolttoaineiden käyttöön ei siis kannusteta esimerkiksi verohelpoituksilla pieniä määräaikaista kokeiluja lukuun ottamatta, vaan rankaisemalla käyttämättömyydestä. Todennäköisesti polttoainejakelijat lisäävät benziinin ja dieselin sekaan biopolttoainetta, jos sitä on saatavilla hintaan, joka on alhaisempi kuin laissa määrätty rangaistusmaksu.

Ensimmäisenä polttoainejakelijana St1 toi markkinoille 1.4.2009 biojätteestä osin valmistetun E85 polttoaineseoksen. Sen hinnan luvataan olevan vähintään 30 senttiä 95-oktaanista benziiniä halvempi, eli autoilijan ei tarvitse maksaa ainakaan paljoa ylimääräistä ympäristöystävällisemmästä polttoaineestaan alemman energiasisällön vuoksi.<sup>108</sup>

---

<sup>105</sup> HE 213/2009 vp.

<sup>106</sup> TaVm 20/2009 vp - HE 213/2009 vp.

<sup>107</sup> Öljy- ja kaasualan vuosikirja 2008, s. 27.

<sup>108</sup> St1 lehdistötiedote 2009.

### 6.3 Ympäristöverotus ja asenteet

AKE on selvittänyt autoilevien suomalaisten autoiluun ja ympäristöystävällisyyteen liittyviä asenteita. Tutkimus on seurantatutkimus vuosina 2007 ja 2008 tehdyille vastaaville tutkimuksille. Merkittäviä eroja tutkimusten välillä ei ollut. Tutkimuksessa selviää esimerkiksi, että polttoaineen tulisi maksaa 2,29 euroa litralta, ennen kuin autoilijat alkaisivat vähentää autoilua. Vastaavasti autoilua lisäävä alhainen hinta olisi 1,028 euroa litralta. Yli joka kolmas vastaaja oli valmis maksamaan ajoneuvoveroa yli 500 euroa vuodessa, ennen kuin harkitsee autoilusta luopumista. Miehillä autoilu näyttää olevan suhteellisen tärkeää, kun miehistä jopa neljännes on valmis maksamaan ajoneuvoveroa vähintään 1000 euroa vuodessa. 29 prosenttia vastaajista ei myöskään siirtyisi julkisen liikenteen käyttäjiksi mistään hinnasta. Kolmanneksella autonostajista ympäristöystävällisyys ei vaikuttanut lainkaan ostopäätökseen, mutta erikseen kysyty polttoaineenkulutus jäi vaikuttamatta viidenneksen ostopäätökseen. Polttoaineenkulutusta tärkeämpiä ominaisuuksia useimmille olivat hinta, merkki, tilavuus, ajo-ominaisuudet ja turvallisuus.<sup>109</sup>

Tuloksista näkyy selvästi, että polttoainekulujen kasvu ollaan valmiita hyväksymään helpommin kuin esimerkiksi verojen kasvu. Tämä voi johtua esimerkiksi siitä, että polttoaineveroa maksaessaan saa kuitenkin vähän polttoainetta vastineeksi. Muiden verojen vastine ei ole yhtä konkreettinen. Veron maksuhalukkuus ja ymmärrettävyys tulisi mielestäni jollain tavalla huomioida veroja suunniteltaessa. Autoilijoiden tiedot hiilidioksidipäästöihin liittyvistä asioista ovat vielä korkeintaan tyydyttävällä tasolla. Autoverouudistuksen perusteet eli veron määrän riippuvuus ominaishiilidioksidipäästöistä olivat vielä yli joka toiselle hämärän peitossa. Asenteissa lienee myös parantamisen varaa, koska ympäristöystävällisyyden lisäämiseksi ei olla kovin valmiita maksamaan yhtään enempää. Nuoret ovat tutkimuksen mukaan muita

---

<sup>109</sup> Karetie 2009.

valmiimpia joustamaan ympäristösyistä. Toisaalta vähäiset tiedot ympäristöystävällisestä autoilusta kertovat valtavasta kehityspotentialista asenteiden muuttamisessa. Suurin osa ihmisistä on valmis joustamaan, kun tietoa on enemmän.<sup>110</sup>

Osalle vastaajista auton käyttö on varmasti työn luonteen vuoksi välttämätöntä. Tällaisia ovat paljon työnsä vuoksi matkustavat ja yrittäjät. Varsinkin nuorten arvot ja asenteet ovat muuttuneet nopeasti ympäristömyönteisemmiksi. Mielestäni tätä ympäristömyönteisyyttä ei kuitenkaan kannattaisi rahastaa aivan loppuun asti korottamalla veroja kohtuuttomasti.

## **7 Veromuutosten todennäköiset vaikutukset**

### **7.1 Vaikutukset raskaalle ja julkiselle liikenteelle**

Vuoden 2008 verouudistuksessa ei muutettu raskaan liikenteen verotusta, eikä sellaista ole vielä tekeillä. Kuorma-autoistahan autoveroa ei edes peritä.

Kesällä 2008 polttoaineiden hinnat nousivat äkillisesti korkealle, ja useat kuljetusyrittäjät joutuivat ahdinkoon, koska polttoaineiden hinnannousua ei huomioitu aiemmin tehdyissä kuljetussopimuksissa. Pienten yritysten kohdalla tämä saattaisi neuvotteluvoiman puuttumisen vuoksi olla muutenkin hankalaa. Erityisesti dieselin hinta nousi, ja sen hintaero bensiiniin kapeni. Kuljetusyrittäjille vaadittiin eduskunnassakin verohelpotuksia tämän vuoksi. Dieselin valmisteveroa ei EU:n omien elinkeinojen tukemisen kieltävien

---

<sup>110</sup> Karetie 2009.

säädösten vuoksi olisi voitu juurikaan palauttaa yrittäjille.<sup>111</sup> Samaan aikaan tapahtunutta dieselin valmisteveron korotusta kritisoitiin.

Nykyään ympäristöystävällisempiä polttoaineita suositaan eniten julkisessa liikenteessä. Yksi tavoitteista on parantaa kaupunkien ilmanlaatua. Kuljetusyrittäjät yrittävät jatkossa varmasti huomioida polttoaineiden hintakehityksen sopimuksissaan. Kuten liikennepoliittisessa selonteossakin mainitaan, tullaan tulevaisuudessa tieliikenteen ja varsinkin tavarakuljetusten kilpailukyvyistä pitämään huolta. Vaihtoehtoisia menetelmiä pitää kuitenkin löytyä, koska dieselin hinta tulee nousemaan entisestään kysynnän kasvaessa ja verotasojen lähentyessä.

## **7.2 Vaikutukset yksityisautoiluun**

Auto- ja ajoneuvoverojen muutoksella tuskin on suurta vaikutusta ajettujen kilometrien määrään. Uusien autojen moottorikoot varmasti pienenevät nopeasti. Autojen määrän vähentäminen on helpompi toteuttaa poistamalla vanhoja autoja liikenteestä eikä estää verotuksella uusien ostamista. Julkisen liikenteen kehittäminen siten, että mahdollisimman moni selviäisi ilman autoa, on yksi liikennepolitiikan tärkeimpiä haasteita. Ruuhkamaksujen perimistäkin on selvitelty. Ne liittyvät oleellisesti suurempien kaupunkien liikennepolitiikkaan. Sellaisen käyttöönotto edellyttää hyvin toimivaa vaihtoehtoa omalle autolle. Tehokkain tapa vähentää päästöjä ja liikenteen kuluja on vähentää ajosuoritetta. Käytännössä tämä tarkoittaisi ajomatkojen lyhentämistä ja kuluttajien määrän kasvun hidastamista. Tällöin kaupungeissa asuminen lisääntyisi ja talouskasvusta tulisi tinkiä.

---

<sup>111</sup> PTK 64/2008 N:o 116) vp.

### 7.3 Verotulojen kertymä

Autoveron alennuksen arvioitiin aiheuttavan lyhyellä aikavälillä parin sadan miljoonan verotulojen menetyksen. Pidemmällä aikavälillä vaikutus voi olla vielä suurempi, kun polttoaineiden kulutus pienenee.<sup>112</sup> Alennus olikin jo tarpeen, koska tieliikenteen verot ovat kasvaneet yli kaksinkertaisiksi vajaan 20 vuoden aikana. Lisäksi jo nyt on tiedossa, että dieselin veroa tullaan jälleen nostamaan lähivuosina.

## 8 Tulevaisuuden kehityssuuntia

Polttoaineiden verotusta on tarkoitus yhtenäistää EU:n tasolla tulevaisuudessa. Tavoitteet on asetettu ainakin vuoteen 2014 asti. Tavoite bensiinin ja dieselin samansuuruisesta verosta on kuitenkin ristiriidassa elinkeinopolitiikan kanssa. Dieselin veroa tuskin tullaan juurikaan nostamaan EU:n määräämän minimin yläpuolelle. Täydelliseen neutraalisuuteen pyrittäessä bensiinin ja dieselin valmisteveron täytyisi määräytyä energiasisällön perusteella. Saman tulisi luonnollisesti koskea myös muita liikennepolttoaineita.

Autojen verotuksen yhtenäistäminen ja niiden vapaa liikkuvuus kuuluisivat EU:n peruseriaatteisiin, mutta siitä sopuun pääseminen näyttää epävarmalta. Väistämättömästä polttoaineiden hinnannoususta huolimatta niiden verotusta tuskin kevennetään pitkään aikaan. Autoilun verotus tulee painottumaan vielä nykyistä enemmän ostamisen sijasta käyttöön. Saksan tyyppinen vanhojen autojen korkea verotus ei välttämättä sopisi Suomeen kovin hyvin, koska se saattaisi pienituloiset hankalaan asemaan. Uusia autoja ostaville käytön verotuksen painottaminen varmasti sopisi hyvin.

---

<sup>112</sup> VaVM 23/2007 - HE 147/2007 vp

Jos päästöt todella vähenisivät merkittävästi, tulisi ajoneuvoveroa taas nostaa tuntuvasti. Varsinkin sähköautot yleistyessään muodostaisivat ongelman verotulojen vähenemisen vuoksi. Tämä tukee oletusta, että esimerkiksi sähköautoista tullaan tulevaisuudessakin maksamaan ajoneuvoveroa ja autoveroa.

Liikenne- ja viestintäministeriön liikennepoliittisessa selonteossa on linjattu tulevaisuuden toimintaa vuoteen 2020 asti. Siinä arvioidaan, että Suomen logistisia kustannuksia on kyettävä alentamaan kilpailijamaihimme nähden.<sup>113</sup> Merkittäviä osatekijöitä tässä tavoitteessa ovat polttoaineiden kohtuulliset hinnat ja julkisen ja raideliikenteen kehittäminen. Ilmastotavoitteiden kanssa logististen kustannusten alentaminen ja kohtuulliset polttoainehinnat ovat osittain ristiriidassa.

## **8.1 Autokannan uusiutuminen**

Pelkkä auton omistaminen ei maksa mitään, jos auto on poistettu tilapäisesti rekisteristä ja sitä ei ole vakuutettu. Tällainen mahdollisuus auton säilyttämiseen on ymmärrettävästi aivan kohtuullinen. Vanhoista autoista luopumiseen tulisi kannustaa taloudellisesti. Kuitenkin jokin toistaiseksi maksettava kiinteä romutusmaksu vain nostaisi romuautojen hintaa eikä välttämättä edistäisi autojen romuttamista paljoakaan. Lisäksi se aiheuttaisi valtiolle kustannuksia. Yksi vaihtoehto olisi toteuttaa autojen romuttamista määräaikaisilla kampanjoilla, joista on hyviä kokemuksia jo.

Joistakin tuotteista peritään oston yhteydessä kierrätysmaksua, joka kattaa kyseisen tuotteen kierrätyksestä aiheutuvia kuluja, kun se poistetaan käytöstä. Uusien autojen vero voisi ehkä myös sisältää tällaisen kierrätysmaksun tai pantin, jonka saisi takaisin, kun auto romutetaan. Tämäkin vaihtoehto nostaisi romuautojen hintoja, mutta maksajana olisi

---

<sup>113</sup> Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 27.3.2008

valtion sijaan uuden auton ostaja. Lisäksi ajoneuvon viimeistä rekisteriin merkittyä omistajaa voitaisiin kannustaa jonkinlaisella pienemmällä ajoneuvoverolla, jota perittäisiin romuttamiseen asti. Jos auton pitäminen veisi jatkuvasti edes vähän rahaa, se varmasti edistäisi huonokuntoisten autojen lopullista liikenteestä poistumista. Samalla huolehdittaisiin kaikkien autojen asianmukaisesta hävittämisestä.

Autokanta uusiutuu hitaasti, mutta muutokset uusien autojen myynnissä voivat olla todella nopeita. Dieselautojen myynti on viimevuosina kasvanut huimasti. Ruotsissa bifuel-autojen myynti on jo ylittänyt tavallisten bensiinimallien myynnin<sup>114</sup>. Nyt tehdyt ratkaisut vaikuttavat pitkään, ja ratkaisujen takana on pystyttävä seisomaan ehkä hankalissakin tilanteissa. Tällaiset muutokset autokannassa aiheuttavat polttoaineiden kysyntään sellaisia heilahteluja, joihin ei välttämättä pystytä vastaamaan riittävän nopeasti.

## 8.2 Biopolttoaineet

Biopolttoaineiden käyttöä on pakko todennäköisesti tulevaisuudessa alkaa suosia verohelpotuksilla. Nyt Suomi ei ole vielä lähtenyt eturintamassa tukemaan biopolttoaineiden käyttöä. Pienessä määräaikaisessa kokeilussa biodieselille on kuitenkin myönnetty verovapaus<sup>115</sup>. Biopolttoaineiden hyödyllisyydestä on kiistelty pitkään. Lopputulos riippunee valmistuksen aikaisesta energiataseesta. Lisäksi on otettava huomioon, ettei ole eettisesti yksiselitteisesti oikein tehdä ruuasta polttoainetta. Saattaakin olla viisasta katsoa vielä hetki muiden maiden kehitystä ja välttää niiden virheet. Esimerkiksi valtaosa Ruotsin käyttämästä etanolista tulee Brasiliasta, jossa sitä valmistetaan muun muassa sokeriruo'osta. Yhdysvalloissa taas käytetään maissia. Ruotsi joutunee lähiaikoina etsimään uusia lähteitä bioetanolilleen, kun ruuaksi kelpaavista

---

<sup>114</sup> Koneviesti 19.4.2009

<sup>115</sup> [http://www.vm.fi/vm/fi/03\\_tiedotteet\\_ja\\_puheet/01\\_tiedotteet/20071003NesteO/name.jsp](http://www.vm.fi/vm/fi/03_tiedotteet_ja_puheet/01_tiedotteet/20071003NesteO/name.jsp) 19.4.2009.

raaka-aineista valmistetun etanolin käyttö lopetetaan EU:ssa. Näiden eri lähteistä peräisin olevien biopolttoaineiden hinnat saattavat vaihdella hyvinkin arvaamattomasti.

## **9 Johtopäätökset ja jatkotutkimusaiheita**

Monien aikoinaan säädettyjen verojen perusteet eivät ole enää samat. Autot ja niissä käytettävät polttoaineet ovat muuttuneet näiden verotuksen historian aikana ylellisyshyödykkeistä lähes jokaisen perusoikeudeksi. Ympäristötietoisuuden kasvaessa ja lisättäessä veroon ympäristöohjausta saadaan korkeat verot tuntumaan ehkä hieman oikeudenmukaisemmilta, mikä on eräs tärkeä hyvän veron ominaisuus. Tähän asti tehdyt muutokset ovat olleet odotettuja ja verotuksen muutoksiin on ollut hyvin aikaa varautua. Johdonmukaiseen linjaan tulee pystyä sitoutumaan myös yli kymmenen vuoden aikavälillä.

Yksityisautoilijat ovat suurimman maksajan roolissa tieliikenteen ja polttoaineiden verotuksessa. Kotimaisen teollisuuden kilpailukyky vaatii edullisia tavarakuljetuksia. Varsinkin sisämaassa sijaitseville metsäalan yrityksille maakuljetusten hinta on suuri rasite.

Joiltakin osin elinkeinoelämän tukeminen vaikuttaa kuitenkin menneen aika pitkälle. Esimerkiksi kasvihuoneviljelijät saavat palautusta käyttämänsä kevyen tai raskaan polttoöljyn valmisteverosta. Kotimaiseen kulutukseen tulevien tuotteiden valmistuksen hiilidioksidipäästöjen hillitseminen olisi siis paikallaan joka toimialalla. Maantieliikenteeseen verrattuna lentoliikenteen verottaminen olisi sopivaa. Se kuitenkin vaatisi laajaa kansainvälistä sopimusta. Veronmaksuhalukkuus ja motivaatio osallistua talkoisiin vähenevät, jos huomataan toisten alojen pääsevän helpolla.

Kokonaisuudessaan tähän mennessä tehdyt muutokset ovat perusteltuja, ja kehitys on mennyt oikeaan suuntaan eli käytön verottamiseen. Tällaisten kulutusverojen nostaminen siirtäisi koko verojärjestelmän painopistettä progressiivisesta tuloverosta enemmän



tasaveron suuntaan. Käytön verottamisen painottaminen takaisi myös valtiolle entistä tasaisemman tulovirran.

## **9.1 Jatkotutkimusaiheita**

Jatkossa voisi olla mielenkiintoista tutkia, millaista liikkumavaraa Suomella ylipäättään on polttoaineiden ja tieliikenteen verotuksessa. Nyt näyttää siltä, että kaikki verouudistukset ovat perustuneet EU:n tasolla yhteisesti sovittuihin linjauksiin. Polttoaineiden ja ajoneuvojen verotuksen muuttamiselle toki on vaihtoehtoja kuten arvonlisäveron muuttaminen. Arvonlisäverotustakin on varmasti EU:n tasolla yhtenäistetty, mutta jotain liikkumavaraa siinä kuitenkin on.

Myös biopolttoaineet ja sähköautot saattavat tulevaisuudessa olla merkittävässä roolissa liikenteen kehityksessä. Näihin ongelmiin ei kuitenkaan ole pakko reagoida kovin nopeasti, koska autokannan uusiutuminen kestää kauan. Toisaalta nyt tehdyt virheet tai oikeat ratkaisut vaikuttavat koko autojen elinkaaren ajan. Suomen suhtautumista uusiutuviin polttoaineisiin voisi vertailla myöhemmin muutaman muun erilaisen linjan valinneen maan kanssa. Esimerkiksi Ruotsin tilannetta olisi mielenkiintoista seurata kymmenen tai kahdenkymmenen vuoden päästä. Silloin nähtäisiin, olivatko nyt tehdyt ratkaisut oikeita.

Useampaa kuin yhtä voimanlähdetä käyttävien autojen verokohteluun liittyy useita ongelmia. Päästöjen perusteella määräytyvästä auto- tai ajoneuvoverosta ei pystytä antamaan alennusta sillä perusteella, että autossa joskus tai yleensä käytettäisiin esimerkiksi etanolia. Vaihtoehtoisen polttoaineen valmisteveron alentaminen jäänee siis ainoaksi vaihtoehdoksi kannustaa tällaisten autojen hankintaan. Tällaisten autojen hintaero bensiiniä käyttäviin ei ole monissa tapauksissa merkittävä, eli sitäkään tukemalla ei ehkä saataisi kannustettua niiden hankintaan.

Tällä hetkellä öljyn edullinen hinta tekee uusiutuvista polttoaineista suhteellisesti kalliimpia. Tulevaisuudessa esimerkiksi etanolin ja bensiinin hinnat eivät seuraa toisiaan kovinkaan tarkasti. Tämä saattaa aiheuttaa ongelmia vero-ohjauksessa ja kysynnän suuntautumisessa. Nykyinen polttoainejakelijoiden ohjaaminen biopolttoaineiden tarjoamiseen on hyvin lähellä pakottamista. Jos seuraamusmaksua ja biopolttoaineiden osuutta nostettaisiin vielä lisää, saisivat bensiinin ja dieselin ostajat maksaa kalliimpina hintoina myös muiden biopolttoaineet. Sekään ei välttämättä olisi kovin oikeudenmukaista, mutta tavoitteet varmasti saavutettaisiin.

## 10 Lähteet

Autoverotus Valtiontalouden tarkastusviraston  
tuloksellisuustarkastuskertomukset 195/2009 saatavilla  
[http://www.vtv.fi/files/1843/1952009\\_Autoverotus\\_NETTI.pdf](http://www.vtv.fi/files/1843/1952009_Autoverotus_NETTI.pdf) 29.4.2010.

EU-parlamentin Talous- ja raha-asioiden valiokunnan mietintö ehdotuksesta KOM  
(2007) 52

Euroopan unionin virallinen lehti 31.10.2003 L283/63

Fordonskattetabeller saatavilla  
<http://www.skatteverket.se/privat/skatter/biltrafik/fordonsskatt/fordonsskattetabeller.4.18e1b10334ebe8bc80002921.html> 14.5.2010.

Fuel Taxes – Increasing Fuel Taxes And Fees, saatavilla  
<http://www.vtpi.org/tdm/tdm17.htm> 14.5.2010.

HE 61/2007 vp Hallituksen esitys laeiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta sekä sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta annettujen lakien muuttamisesta sekä laiksi yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta

- HE 146/2007 vp Hallituksen esitys laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta
- HE 147/2007 vp Hallituksen esitys laiksi autoverolain muuttamisesta
- HE 192/2008 vp Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi autoverolain, arvonlisäverolain ja ajoneuvolain 60 §:n muuttamisesta
- HE 218/1993 vp Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi eräistä ajoneuvoista suoritettavasta ajoneuvoverosta
- HE 213/2009 vp Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi biopolttoaineiden edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta
- HE 231/2006 vp Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä

<http://tilastokeskus.fi/til/vermak/tau.html> / Suomen verot 1990-2007, 7.3.2009.

[http://www.oil-gas.fi/files/263\\_Liikenne.pdf](http://www.oil-gas.fi/files/263_Liikenne.pdf) 9.3.2009.

Juanto, Leila: Valmisteverotus. Kauppakaari 1998.

Karetie, Janne: Ympäristöystävällinen autoilu - Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä nro 5/2009, saatavilla <http://www.ake.fi/NR/rdonlyres/5918A25C-EA25-434B-A404-53DD68B65146/0/AKE52009Ymp%C3%A4rist%C3%B6yst%C3%A4v%C3%A4llinen%20autoilu.pdf> 14.5.2010.

KOM (2005)261 Komission ehdotus Neuvoston direktiivi henkilöautojen verotuksesta

KOM (2007)19 Komission tiedonanto Neuvostolle ja Euroopan parlamentille – Yhteisön strategia henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi: uudelleentarkastelun tulokset

KOM (2007)52 Komission ehdotus Neuvoston direktiivin 2003/96/EY muuttamisesta moottoripolttoaineena ammattitarkoitukseen käytettävään kaasuöljyyn sovellettavien erityisten verojärjestelyjen tarkistamiseksi sekä lyijyttömän bensiinin ja moottoripolttoaineena käytettävän kaasuöljyn verotuksen koordinoimiseksi

Koneviesti.fi. St1 aloitti E85-etanoliseoksen myynnin. Saatavilla [http://www.koneviesti.fi/uutiset\\_ja\\_tapahtumat/2009\\_uutiset/fi\\_FI/st1e85/](http://www.koneviesti.fi/uutiset_ja_tapahtumat/2009_uutiset/fi_FI/st1e85/) 19.4.2009.

Korhonen, Petri: Uudesta polttoaineverosta tulee sotkuinen. Saatavilla [www.taloussanomat.fi](http://www.taloussanomat.fi) 2.2.2010.

LA 116/2008 vp Lakialoite ajoneuvoverolain 12 §:n muuttamiseksi

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisu 27.3.2008. *Liikennepolitiikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020 – Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja, 2008.

Lindfors, Teemu S: Veropolitiikan tavoitteet henkilöautoliikenteen verotuksessa. Teoksessa Andersson, Edward - Kalima, Kai - Viherkenttä, Timo - Vihervuori, Pekka (toim.): In Memoriam Kari S. Tikka 1944-2006. Gummerus 2007, s. 168-183.

Linnakangas, Esko: Autojen verotus – Auto-, ajoneuvo- ja polttoaineerotus sekä tieliikenneverotuksen kehittäminen. Talentum 2007.

LiVL 15/2007 – HE 146/2007 vp Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto

LiVL 19/2007 - U 34/2007 vp

Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto

Lohikko, Tobias: Ympäristöverot ympäristöpolitiikan välineenä. Pro Gradu -tutkielma, Helsingin Kauppakorkeakoulu 2008.

Määttä, Kalle: Environmental taxes – From an economic idea to a legal institution. Kauppakaari 1997.

Määttä, Kalle: Taloudellinen ohjaus ympäristönsuojelussa. Yliopistopaino 1999.

Neste Oil Oyj. Bensiiniopas. Saatavilla  
<http://www.neste.fi/artikkeli.aspx?path=2589%2c2655%2c2698%2c2707%2c2708>  
19.4.2009.

Polttoaineiden laatuporttujen kehittäminen - selvitys TUTKIMUSRAPORTTI VTT-R-4076-09

Polttoaineiden verotuksen laatuporttujen kehittäminen – yhteenveto lausunnoista, saatavilla  
[http://www.vm.fi/vm/fi/04\\_julkaisut\\_ja\\_asiakirjat/03\\_muut\\_asiakirjat/20100211Poltto/Poltover\\_080210\\_lausunnot.pdf](http://www.vm.fi/vm/fi/04_julkaisut_ja_asiakirjat/03_muut_asiakirjat/20100211Poltto/Poltover_080210_lausunnot.pdf) 12.5.2010.

Polttoaineverotyöryhmä. Saatavilla  
[http://www.vm.fi/vm/fi/05\\_hankkeet/013\\_polttoaineverotus/index.jsp](http://www.vm.fi/vm/fi/05_hankkeet/013_polttoaineverotus/index.jsp)

PTK 64/2008 vp

Täysistunnon pöytäkirja

SFS 2009:1466

Ruotsin säädöskokoelman teksti

St1 lehdistötiedote. St1:n Refuel-korkeaseosetanoli RE85 markkinoille. Saatavilla <http://www.st1.fi/index.php?id=2817> 13.4.2009.

TaVL 17/2007 – HE 61/2007 vp Talousvaliokunnan lausunto

TaVM 20/2009 vp - HE 213/2009 vp Talousvaliokunnan mietintö

U 34/2007 vp Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi (moottoribensiinin ja dieselöljyn vähimmäistasot)

Valtiovarainministeriö. Neste Oil Oyj:n biodieselille verovapaus [http://www.vm.fi/vm/fi/03\\_tiedotteet\\_ja\\_puheet/01\\_tiedotteet/20071003NesteO/name.jsp](http://www.vm.fi/vm/fi/03_tiedotteet_ja_puheet/01_tiedotteet/20071003NesteO/name.jsp) 19.4.2009.

VaVL 6/2007 - U 34/2007 vp Valtiovarainvaliokunnan lausunto

VaVM 44/1991 – HE 71/1991 vp Valtiovarainvaliokunnan mietintö

VaVM 17/2007 – HE 61/2007 vp Valtiovarainvaliokunnan mietintö

VaVM 21/2009 - HE 135/2009 vp Valtiovarainvaliokunnan mietintö

VaVM 23/2007 – HE 147/2007 vp Valtiovarainvaliokunnan mietintö

VaVM 24/2007 – HE 146/2007 vp Valtiovarainvaliokunnan mietintö

YmVL 10/2007 – HE 61/2007 vp Ympäristövaliokunnan lausunto

YmVL 13/2007 – HE 146/2007 vp Ympäristövaliokunnan lausunto

Öljy- ja kaasualan keskusliitto: *Öljy- ja kaasualan vuosikirja 2008*. Saatavilla  
[http://www.oil-gas.fi/files/531\\_OKKL08.pdf](http://www.oil-gas.fi/files/531_OKKL08.pdf) 13.4.2009.