

Opinnäytetyö (AMK)

Liiketalous

Taloushallinto

2015

Joonas Söderlund

HENKILÖAUTOJEN AJONEUVOVEROTUS SUOMESSA

– Ongelmat ja kehittäminen



TURUN AMMATTIKORKEAKOULU
TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Joonas Söderlund

HENKILÖAUTOJEN AJONEUVOVEROTUS SUOMESSA – ONGELMAT JA KEHITTÄMINEN

Tämän opinnäytetyön tarkoitus oli selvittää 2010-luvun henkilöautojen ajoneuvoverotuksen ongelmia Suomessa ja pohtia miten ajoneuvoverotusta voisi kehittää tulevaisuudessa. Työssä keskitytään nykyiseen ajoneuvoverotukseen, joka on autoveron ja polttoaineveron ohella yksi tieliikenteen merkittävimmistä veroista. Autoilun verotusta on viime vuosina pyritty siirtämään ajoneuvon hankinnasta ajoneuvon käytön mukaan verotettavaksi. Tässä ajoneuvovero on yhdessä polttoaineveron kanssa keskeisessä roolissa, koska niiden määrä perustuu ajoneuvon käyttöön. Työssä käydään myös lyhyesti läpi ajoneuvoverotuksen historiaa ja muita autoiluun kohdistuvia veroja. Tarkastelen erityisesti vuoden 2010 ajoneuvoverouudistusta, ja miten se on vaikuttanut autoilun verotukseen.

Valitsin opinnäytetyöni aiheeksi ajoneuvoverotuksen, koska olen itsekin työskennellyt kuljetusalalla ja olen kiinnostunut autoiluun liittyvästä verotuksesta. Opinnäytetyössä käytettiin pääasiallisina lähteinä alan kirjallisuutta sekä ajoneuvoverotukseen liittyviä lakeja ja säädöksiä. Tämän lisäksi lähteinä käytettiin erinäisiä ajoneuvoalan artikkeleita, uutisia ja luotettavia verkkosivuja, kuten Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi:n sivuja.

ASIASANAT:

Ajoneuvovero, henkilöauto, tieliikenne, verotus, yksityisautoilu

BACHELOR'S THESIS | ABSTRACT

TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Business Administration | Financial Management

2015 | 33 pages

Markku Heikkilä

Joonas Söderlund

PASSENGER VEHICLE TAXATION IN FINLAND – ISSUES AND IMPROVEMENT

The objective of this thesis was to research the flaws of the 2010s passenger vehicle taxation in Finland and how the vehicle taxation could be developed in the future. The thesis focuses on the current vehicle taxation which is one of the main taxes collected from the road traffic. The thesis additionally goes through the history of vehicle taxation and how it has been reformed throughout the history. A closer focus is on the 2010 vehicle tax reformation, when the vehicle taxation's tax basis was changed to carbon dioxide emissions. In recent years, the vehicle taxation legislation has been shifting from taxing the acquisition of a vehicle to taxing the usage of a vehicle.

I chose vehicle taxation as the topic of this thesis due to having worked in the transportation industry myself and because of a general interest in the subject. The main sources used in this thesis were the literature of the field, the laws and statutes regarding vehicle taxation, as well as different articles and websites regarding transportation industry.

KEYWORDS:

Road traffic, passenger vehicle, vehicle taxation

SISÄLTÖ

KÄYTETYT LYHENTEET	6
1 JOHDANTO	7
2 AUTOILUN VEROTUKSEN HISTORIAA	9
2.1 Ajoneuvon käyttövaiheen verotuksen kehittyminen Suomessa	10
2.2 Vuoden 2010 ajoneuvoverotuksen uudistaminen	12
2.3 Viime vuosien kehitys	14
3 AJONEUVOVEROTUKSEN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS	16
3.1 Perusvero	16
3.2 Käyttövoimavero	18
3.3 Ajoneuvoverotuksen tulevaisuus	20
4 ONGELMAKOHDAT JA KEHITYS	22
4.1 Ajoneuvoverotuksen ongelmat	22
4.2 Ajoneuvoveron korvaaminen kilometriverolla	25
4.3 Ajoneuvoveron kehittäminen tulevaisuudessa	27
5 YHTEENVETO	29
LÄHTEET	31

KUVIOT

Kuvio 1. Henkilöauton käyttöönottovuoden ja painon vaikutus ajoneuvoveron perusosan kantoperusteeseen (Trafi 2015).	17
Kuvio 2. Ajoneuvoveron perusosan määräytyminen CO ₂ - päästöjen perusteella (AjoneuvoVL 1281/2003: Verotaulukko 1).	17
Kuvio 3. Ajoneuvoveron perusosan määräytyminen kokonaismassan perusteella (AjoneuvoVL 1281/2003: Verotaulukko 2).	18
Kuvio 4. Käyttövoimavero vuodessa eripainoisilla ajoneuvoilla eri käyttövoimien mukaan (AjoneuvoVL 1281/2003).	20

TAULUKOT

Taulukko 1. Ajoneuvojen perusveron määrän muutos ennen ja jälkeen verouudistuksen (HE 146/2007, 28).	13
Taulukko 2. Käyttövoimaveron määräytyminen ajoneuvon käyttövoiman mukaan (AjoneuvoVL 1281/2003).	19

KÄYTETYT LYHENTEET

AjoneuvoVL	Ajoneuvoverolaki
AKE	Ajoneuvohallintokeskus
CO2	Hiilidioksidi
EU	Euroopan Unioni
GPS	Global Positioning System
GPRS	General Packet Radio Service
GSM	Global System for Mobile Communications
HE	Hallituksen esitys
ICCT	International Council of Clean Transportation
LVM	Liikenne- ja viestintäministeriö
Trafi	Liikenteen turvallisuusvirasto
VaVM	Valtiovarainvaliokunnan mietintö
YmVL	Ympäristövaliokunnan lausunto

1 JOHDANTO

Autoilun verotus on vuodesta toiseen ajankohtainen keskustelun kohde niin mediassa kuin yleisenä puheenaiheenakin. Tämän selittää suurimmaksi osaksi se, että suurin osa suomalaisista aikuisista omistaa oman auton, ja tätä kautta heille on myös autoilun verotus tullut tutuksi. Kukapa ei olisi kironnut nousevia polttoaineiden hintoja, autoveron kiristystä tai uusien autojen kalliita hintoja? Toisaalta autoilun verotus on myös iso tulonlähde valtiolle. Vuonna 2013 valtio sai verotuloja autoilun verotuksesta 7,85 miljardia euroa, joka oli noin 15 % koko valtion verotuloista. Tästä autoveron osuus oli 932 miljoonaa euroa ja ajoneuvoveron osuus 866 miljoonaa euroa. (Autoalan tiedotuskeskus 2014) Autoilu on myös monelle suomalaiselle tärkeä liikkumismuoto, jota ilman monen arki ja töissä käyminen olisi huomattavasti hankalampaa. Myös monet yritykset ovat erikoistuneet kuljetusalalle, ja maantiekuljetusala työllistääkin liitännäisammattineen noin 150 000 suomalaista (Kuljetusala 2015).

Tässä opinnäytetyössä pyrin selvittämään nykyisen henkilöautojen ajoneuvoverotuksen ongelmia sekä kehittämistä Suomessa. Aluksi selvitän lukijalle autoilun verotuksen historiaa Suomessa, ja miten verotuksen nykytilanteeseen on päädytty. Tämän jälkeen kerron ajoneuvoverotuksen nykytilasta sekä lähitulevaisuuden suunnitelluista muutoksista. Lopuksi keskityn itse opinnäytetyön aiheeseen eli henkilöautojen ajoneuvoverotuksen ongelmiin Suomessa sekä pohdin, miten ajoneuvoverotusta tulisi kehittää tulevaisuudessa. Käytän pääasiallisina lähteinä alan kirjallisuutta, hallituksen esityksiä sekä verkkojulkaisuja.

Tieliikenteen verotus voidaan jakaa karkeasti kolmeen kategoriaan: ajoneuvon hankintavaiheen, käyttöönottovaiheen sekä käyttövaiheen verotukseen. Tässä opinnäytetyössä keskityn näistä ajoneuvon käyttövaiheen verotukseen, tarkemmin ajoneuvoverotukseen, joka polttoaineveron ohella muodostaa suurimmaksi osaksi ajoneuvon käytön verotuksen. Tämän lisäksi muita käyttövaiheen veroja ovat käytetyn polttoaineen tulli, valmistevero ja arvonlisävero. (Linnakangas 2007, 35–36.) Ajoneuvovero koostuu perusverosta tai käyttövoimaverosta eli niin sanotusta ”diesilverosta” tai näiden molempien yhdistelmästä. Käyttövoimaveron

maksetaan henkilö-, paketti-, ja kuorma-autoista, joissa käytetään muulla voimalla tai polttoaineella kuin bensiinillä toimivaa moottoria (Ajoneuvoverolaki 30.12.2003/1281, 11 §). Perusvero määräytyy ajoneuvon valmistajan ilmoittaman yhdistetyn kulutuksen ominaishiilidioksidipäästön perusteella. Mikäli päästötietoja ei ole saatavilla ajoneuvoliikennerekisteristä, lasketaan vero ajoneuvon kokonaismassan mukaan.

Autoilun verotusta on viime vuosina pyritty siirtämään ajoneuvon hankinnan verottamisesta sen käytön verottamiseen. Ajoneuvoverotusta muutettiin vuonna 2010 hiilidioksidipäästöihin perustuvaksi, jolla keinolla pyrittiin kannustamaan vähemmän saastuttavien ajoneuvojen käyttöönottoa. Tätä ennen ajoneuvovero määräytyi ajoneuvon kokonaismassan mukaan.

Suomessa oli vuoden 2014 lopussa hieman yli 5 miljoonaa liikennekäytössä olevaa ajoneuvoa, joista henkilöautojen osuus oli noin 2,6 miljoonaa. Näistä bensiinikäyttöisiä henkilöautoja oli 1 939 937 ja dieselkäyttöisiä 650 298. (Tilastokeskus 2015; Tilastotietokannat 2015) Dieselkäyttöisten henkilöautojen suosio on kasvanut vuosi vuodelta ja bensiinikäyttöisten taas laskenut. Myös uutta tekniikkaa edustavat hybridi- ja sähköautot ovat alkaneet yleistyä.

2 AUTOILUN VEROTUKSEN HISTORIAA

Suomessa autoilun historian voidaan katsoa alkaneeksi 1900-luvun alusta, jolloin ensimmäiset autot tuotiin Suomeen. Ensimmäisen auton toi Saksasta Suomeen vuonna 1900 turkulainen liikemies Viktor Forselius ja se oli merkiltään Benz Velo. (Parkko 1999) Suomen ensimmäisen auton rakensi puolestaan tehtailija Frans Lindström Korvensuon kylässä vuonna 1913 ja hän nimesi sen kylän mukaan Korvensuoksi. (Ikäheimonen 2015) Aluksi autoja pidettiin lähinnä yläluokan ja erityisesti miesten vapaa-ajan huvituksena mutta myöhemmin niitä alettiin käyttää myös työnteon apuna ja tavaroiden sekä ihmisten ammattimaisessa kuljettamisessa (Försti 2006, 17–18).

Autoilu toi ihmisille uudenlaista vapautta, kun paikasta toiseen pystyi liikkumaan nopeasti ja itsenäisesti. Autoilun suosio jatkoikin kasvuaan, ja autojen määrä alkoi 1920-luvulla lisääntymään siinä määrin, että toukokuussa 1922 valtioneuvosto päätti autojen ja moottoripyörien rekisteröimisestä sekä katsastuksesta. (Valtioneuvoston päätös 18.5.1922/117) Samana vuonna säädettiin ajoneuvon käyttöön kohdistuvasta verotuksesta leimaverolain nojalla, ja se säädettiin verotettavaksi ajoneuvon moottoritehon mukaan. Tätä perusteltiin moottoriajoneuvojen tiestöä kuluttavalla vaikutuksella, ja verotuloilla pyrittiin parantamaan sekä kunnostamaan yleisiä teitä. (Linnakangas 2007, 505–506.)

Auton käyttöönottoa alettiin verottaa vasta 1950-luvulla, kun vuodesta 1953 asti käytössä ollut hinnantasausmaksu korvattiin vuoden 1958 alusta lähtien auto- ja moottoripyöräverolla. Vero oli suoritettava ennen ajoneuvon rekisteröimistä, ja se oli aluksi 30 % ajoneuvon verotusarvosta. Ammattimaiseen liikenteeseen rekisteröidyt ajoneuvot saivat kuitenkin vapautuksen tästä. Veron piti alun perin olla vain väliaikainen, ja se säädettiin aluksi vain yksivuotiseksi. Myös lain hyväksyessään eduskunta ilmoitti, että *”vero on vain tilapäinen ja valtion senhetkisestä poikkeuksellisen kireästä rahatilanteesta johtuva, ja että verosta pyritään luopumaan etenkin halvemman hintaluokan ajoneuvojen osalta heti, kun valtiontalous antaa siihen mahdollisuuden”*. (Linnakangas 2007, 45–47.) Näin ei kuitenkaan koskaan tapahtunut, ja tammikuussa 2015 tulikin täyteen 57 vuotta ”väliaikaisen”

autoveron voimaantulosta. Tämä asia tuodaankin usein esille, kun arvostellaan nykyistä autoverotusta ja sen epäkohtia. Väliaikaisesta verotuksesta tulikin loppujen lopuksi pysyvä.

2.1 Ajoneuvon käyttövaiheen verotuksen kehittyminen Suomessa

Autoilun verottaminen tuli Suomessa ajankohtaiseksi ensimmäisen kerran vuonna 1922 johtuen autoilun suosion kasvusta 1900-luvun alussa ja ajoneuvojen määrän lisääntymisestä Suomen teillä. Veron tarkoituksena oli korvata autojen teille sekä silloille aiheuttamia lisääntyneitä ylläpitokustannuksia, ja sen määrätymisperusteissa pyrittiin huomioimaan eri ajoneuvojen teitä kuluttava vaikutus (Juanto & Saukko 2014, 300). Aluksi verotus säädettiin määräytyväksi progressiivisesti moottoritehon suhteen. Tätä perusteltiin sillä, että mitä tehokkaampi ja suurempi auto oli, niin sitä enemmän se kulutti tiestöä. Auton polttoaineen laadulla ei kuitenkaan vielä tässä vaiheessa ollut verotuksen kannalta merkitystä. 1920-luvun lopulla veroa uudistettiin siten, että muun muassa ilman kumisia renkaita kulkeville ja/tai perävaunulla varustetuille ajoneuvoille määrättiin normaalia korkeampi vero, koska näiden ajoneuvojen uskottiin kuluttuvan tiestöä enemmän. (Linnakangas 2007, 505–506.)

Ajoneuvojen käytön verotuksessa tuli jälleen tarve uudistukselle 1930-luvun lopulla, kun bensiiniä käyttävien autojen rinnalla alkoivat yleistyä dieselkäyttöiset ajoneuvot. Nämä ajoneuvot käyttivät alhaisen tulliverotuksen piirissä olevaa dieselöljyä, jota ei voitu kuitenkaan verottaa erikseen, koska dieselöljyä käytettiin myös muihin tarkoituksiin. Täten dieselautoja alettiin vuoden 1939 alusta verottaa ajettujen kilometrien mukaan, aluksi nimellä lisävero. Samaan aikaan bensiinillä kulkevien ajoneuvojen verotus muutettiin oman painon tai kokonaispainon perusteella verotettavaksi. Lisäveron määrääminen jäi kuitenkin vain ajopäiväkirjaan perustuvaksi, koska matkamittareiden tarkistusta ei voitu järjestää tarkoituksenmukaisesti. Veron periminen olisi näin vaatinut täysin tarkkaa matkamittaria ja oikein pidettyä ajopäiväkirjaa. Tästä syystä veron periminen jäikin usein harkinnanvaraiseksi. Tämän vuoksi 1940-luvun lopussa siirryttiin kiinteään lisäveroon,

joka määräytyi eri ajoneuvotyyppien keskimääraisten ajokilometrien mukaan. (Juanto & Saukko 2014, 301.) Tämä lisävero oli siis nykyisen käyttövoimaveron eli niin kutsutun dieserveron edeltäjä.

Tämä järjestelmä pysyi verrattain samanlaisena aina 1960-luvulle asti. Vuonna 1965 poistettiin moottoriajoneuvovero kokonaan bensiinikäyttöisiltä ajoneuvoilta, ja samalla bensiinin valmisteveroa korotettiin. Täten varsinainen ajoneuvovero jäi koskemaan kaikkia ajoneuvoja, joiden polttoaineena käytettiin muuta kuin bensiiniä eli käytännössä vain dieselautoja. (Linnakangas 2007, 507.) Tästä nimitys dieservero sai alkunsa. Vuonna 1967 tuli ensimmäistä kertaa voimaan pysyvä moottoriajoneuvolaki, kun sitä edeltäneet lait olivat olleet yksivuotisia. Samalla myös säädettiin ajoneuvoveron määräytymisestä kokonaispainon perusteella. (Laki moottoriajoneuvoverosta 30.12.1966/722) Vuonna 1976 kokeiltiin myös erityistä auton käyttömaksua, joka määräytyi auton kokonaispainon perusteella. Käyttömaksu säädettiin lähinnä valtiontaloudellisista syistä, ja se jäikin vain vuoden pituiseksi väliaikaiseksi veroksi. (Linnakangas 2007, 507.)

Tämän jälkeen moottoriajoneuvoverolaki pysyikin suurin piirtein samanlaisena aina 1990-luvulle asti, jolloin polttoaineiden verotuksesta säädettiin oma lakinsa vuonna 1993. (Laki polttoainemaksusta 13.4.1993/337) Seuraavana vuonna otettiin käyttöön moottoriajoneuvoveron lisäksi ajoneuvovero, joka oli nykyisen ajoneuvoveron tapaan vuotuisesta käyttömaksusta koostuva vero. Ajoneuvoveroa perittiin liikenteessä käytetyistä henkilö- ja pakettiautoista, ja se määräytyi ajoneuvon rekisteröintiajankohdan mukaan. Ennen 1.1.1994 ensi kerran rekisteriin merkityn auton ajoneuvoveron määrä oli 300 markkaa, ja 1.1.1994 tai sen jälkeen rekisteröidyn auton 500 markkaa. (Laki eräistä ajoneuvoista suoritettavasta ajoneuvoverosta 18.2.1994/135) Aluksi verovelvollisen piti ostaa veromerkki tuulilasinsisäpuolelle merkitsemään maksettua veroa mutta tämä koettiin työlääksi ja veromerkkien hankintatapaa kritisoitiin voimakkaasti. Tämän johdosta veroa alettiinkin kantaa vuodesta 1997 alkaen verolipuilla veromerkin sijaan. (Linnakangas 2007, 509.)

Seuraava merkittävä uudistus verotukseen tehtiin vuonna 2004, kun moottoriajoneuvovero sekä ajoneuvovero yhdistettiin yhdeksi ajoneuvoverolaiksi, ja lisäveroa vastaava sääntely siirrettiin uuteen polttoainemaksulakiin. Samalla siirryttiin vuosiperusteisesta verotuksesta päiväperusteiseen verotukseen. (AjoneuvoVL 1281/2003; Juanto & Saukko 2014, 302.)

2.2 Vuoden 2010 ajoneuvoverotuksen uudistaminen

Ehkä yksi ajoneuvoverotuksen suurimmista uudistuksista tehtiin 2010, kun ajoneuvoveron perusvero muutettiin ominaishiilidioksidipäästöihin perustuvaksi. Tämä noudatti hallituksen linjaa kehittää autoilusta verotuksen avulla ympäristöystävällisempää seuraten vuoden 2008 autoverouudistusta, joka myös perustui ajoneuvon hiilidioksidipäästöihin (Juanto & Saukko 2014, 284). Asiasta tehtiin hallituksen esitys jo vuonna 2007 (HE 146/2007) mutta itse laki tuli voimaan vasta 2010. Tämä johtui siitä, että uudistus edellytti AKE:n tietojärjestelmien muuttamista ja testaamista, johon arvioitiin kuluvan aikaa noin kaksi vuotta (HE 146/2007, 39).

Verotuksen tavoitteena oli vähentää henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä rankaisemalla paljon saastuttavia ajoneuvoja korkeammalla verotuksella ja suosimalla verotuksessa vähemmän saastuttavia ajoneuvoja. Tällä pyrittiin saamaan myös autonvalmistajat kiinnittämään enemmän huomiota autojen ympäristövaikutuksiin sekä motivoimaan ajoneuvojen tekniikan ja päästöjen kehittämistä ympäristöystävällisempään suuntaan. Verouudistus pyrittiin myös toteuttamaan valtiontaloudellisesti neutraalilla tavalla, eli valtion verotulot eivät vähenisi uudistuksen myötä mutta eivät toisaalta nousisikaan. Uudistetun ajoneuvoveron toivottiin vähentävän liikenteen hiilidioksidipäästöjä ohjaamalla verotuksen avulla kuluttajia hankkimaan vähemmän kuluttavia ja saastuttavia ajoneuvoja. (HE 146/2007)

Seuraavassa taulukossa on esimerkkejä hiilidioksidipäästöisen verotuksen vaikutuksista eri autojen veron määrään. Kuten taulukosta näkee, eniten verouudistuksesta hyötyivät moottorikooltaan ja päästöiltään pienet ajoneuvot. Isokokoiset

ja paljon saastuttavat ajoneuvot taas kokivat veronkorotuksen. Keskikokoisiin ja kohtuullisesti saastuttaviin ajoneuvoihin verouudistus ei juurikaan vaikuttanut.

Taulukko 1. Ajoneuvojen perusveron määrän muutos ennen ja jälkeen verouudistuksen (HE 146/2007, 28).

Auton merkki, malli ja moottorin tilavuus	CO2-päästöt	Veron määrä ennen 2010 verouudistusta (12kk) (€)	Veron määrä 2010 verouudistuksen jälkeen (12kk) (€)	Veron määrän muutos (€)
Toyota Aygo Hatchback 1.0	109	127,75	49,27	-78,48
Smart Forfour STW 1.5	140	127,75	79,20	-48,55
Nissan Primera Wagon 1.6	173	127,75	118,62	-9,13
Citroën C4 Hatchback VTS 2.01	200	127,75	156,95	+29,20
Subaru Forester Wagon 2.5	250	127,75	241,99	+114,24
Chrysler Voyager MPV 3.3	319	127,75	388,72	+260,97

Verouudistuksessa oli kuitenkin ongelma, sillä kaikista ajoneuvoista ei ollut saatavilla hiilidioksidipäästötietoja. Kaikkien vanhempien ajoneuvojen päästötietojen kokoaminen koettiin liian työlääksi urakaksi, joten laki säädettiin siten, että ajoneuvot, joista ei ollut saatavilla päästötietoja tai jotka oli otettu ensimmäistä kertaa käyttöön ennen 1.1.2001, verotettiin auton kokonaismassan mukaan. Hallituksen esityksessä kuitenkin tiedostettiin, että kahdella saman painoisella ajoneuvolla voi olla paljonkin toisistaan poikkeava polttoaineen kulutus ja hiilidioksi-

dipäästöt. Tätä mahdollista virhettä ajoneuvon veroperusteen ja todellisen päästötason välillä pidettiin kuitenkin hyväksyttävänä johtuen painoperusteisen verotuksen kohtuullisesta tasosta. (HE 146/2007, 30–31, 37.)

Verouudistusta puolsi myös Ympäristövaliokunnan lausunto, jossa muistutettiin EU:n sitoutumisesta vähentää kasvihuonepäästöjä vähintään 20 % vuoteen 2020 mennessä sekä kannatettiin hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Ympäristövaliokunnan mielestä myös autokannan uusiutumisesta tulisi kannustaa entistä voimakkaammin ja vanhojen autojen käyttöä pyrkiä verotuksella vähentämään, jotta päästömäärät saataisiin laskuun. Valiokunta kuitenkin piti tulevaisuudessa joukkoliikenteen kehittämistä ja sen houkuttelevuuden lisäämistä parhaimpana tapana torjua autokannan ja päästöjen kasvua. (YmVL 13/2007, 2-4.)

2.3 Viime vuosien kehitys

Vuoden 2010 ajoneuvoverouudistuksen jälkeen ei lakiin ole enää tehty merkittäviä muutoksia. Vuoden 2012 alussa ajoneuvoverolakia muutettiin hieman. Tällöin henkilöautojen käyttövoimaveroa eli niin sanottua dieselpero alennettiin 18 %. Tämä ei kuitenkaan autoilijoiden lompakossa juuri näkynyt, sillä vuoden alusta voimaan tulleella lailla korotettiin samalla myös dieselöljyn verotusta (YLE 2012). Tällä lakimuutoksella tosin muutettiin autoilun verotusta hieman enemmän käytön mukaan perustuvaksi, kun polttoaineen hinta nousi verouudistuksen myötä. Dieselin hinnankorotusta ei tietenkään katsottu hyvällä kansan keskuudessa, ja keskustelupalstat kävivätkin kuumana asiasta, varsinkin kun dieselin hinta oli hetimitäin jopa bensiiniä korkeammalla (Keskisuomalainen 2012).

Myös sähköautojen verokohtelua uudistettiin. Vuoden 2012 lain mukaan sähkö- ja hybridautoja verotettaisiin jatkossa hiilidioksidipäästöjen mukaan, kun tätä ennen niitä oli verotettu muiden dieselautojen tapaan kokonaismassaan perustuen (HE 147/2010). Tätä olikin kritisoitu voimakkaasti, sillä pidettiin naurettavana, että sähköllä kulkevan ajoneuvon piti maksaa dieselautoille suunnattua käyttövoima-

veroa. Tämä verohelpotus olikin toivottu, ja se vähensi sähköauton ajoneuvoveron määrää keskimäärin 300–400 eurolla vuodessa. Tämä oli linjassa huhtikuun 2012 autoverouudistuksen kanssa, kun autoverotus muuttui päästöperusteiseksi ja sähköautot luokiteltiin täten matalapäästöisiksi ajoneuvoiksi (HE 57/2011). Näin sähkö- ja hybridautot saivat verohyödyn sekä autoverotuksessa että ajoneuvoverotuksessa.

Vuoden 2013 alussa ajoneuvoveron perusveroa korotettiin valtion verontulojen lisäämiseksi ja veron ohjausvaikutuksen parantamiseksi. Myös käyttövoimavero luokiteltiin tarkemmin eri käyttövoimien mukaan, jolloin alettiin verottaa ympäristöä rasittavia polttoaineita käyttäviä ajoneuvoja enemmän ja vastaavasti lievennettiin vähemmän ympäristöä rasittavien ajoneuvojen verotusta (HE 147/2010). Lain tarkoituksena oli kannustaa kuluttajia ostamaan mahdollisimman vähän kuluttavia ja saastuttavia ajoneuvoja. (HE 56/2011) Veronkorotus oli kuitenkin hie-
man epäonnistunut, sillä vähäpäästöisten ajoneuvojen perusvero nousi enemmän suhteessa paljon saastuttaviin ajoneuvoihin.

3 AJONEUVOVEROTUKSEN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS

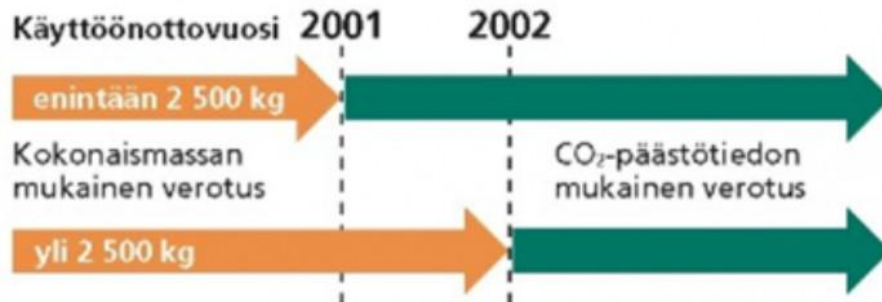
Ajoneuvoverotus kuuluu kulutusverotukseen, jonka pääasiallinen tavoite on fisikaalinen eli sen tuomalla verotuotolla pyritään keräämään varoja julkiselle sektorille. Verolla pyritään myös yhteiskunnalliseen ohjailuun ottamalla verotuksessa huomioon ajoneuvojen päästöjen ympäristövaikutukset. (Juanto & Saukko 2014, 2.)

3.1 Perusvero

Ajoneuvovero on päiväkohtainen vero, ja se maksetaan verokaudelta, jonka pituus on 12 kuukautta. Ajoneuvovero koostuu perusverosta tai käyttövoimaverosta tai näiden molempien yhdistelmästä. Ajoneuvoveroa ei tarvitse joissakin erityistapauksissa maksaa, esimerkiksi jos ajoneuvo on ilmoitettu anastetuksi tai jos ajoneuvo on osoitettu tuhoutuneeksi. Myös jotkut ajoneuvot ovat vapaita ajoneuvoverosta. Näihin ajoneuvoihin kuuluvat muun muassa museoajoneuvot, linja-autot sekä puolustusvoimien omistamat ja hallitsevat sotilasajoneuvot. Tämän lisäksi vapautuksen ajoneuvoveron perusosasta voi saada henkilö, *”jolle on myönnetty tieliikennelain 28 b § mukainen vammaisen pysäköintilupa”* tai tätä henkilöä kuljettavalle. (AjoneuvoVL 1281/2003)

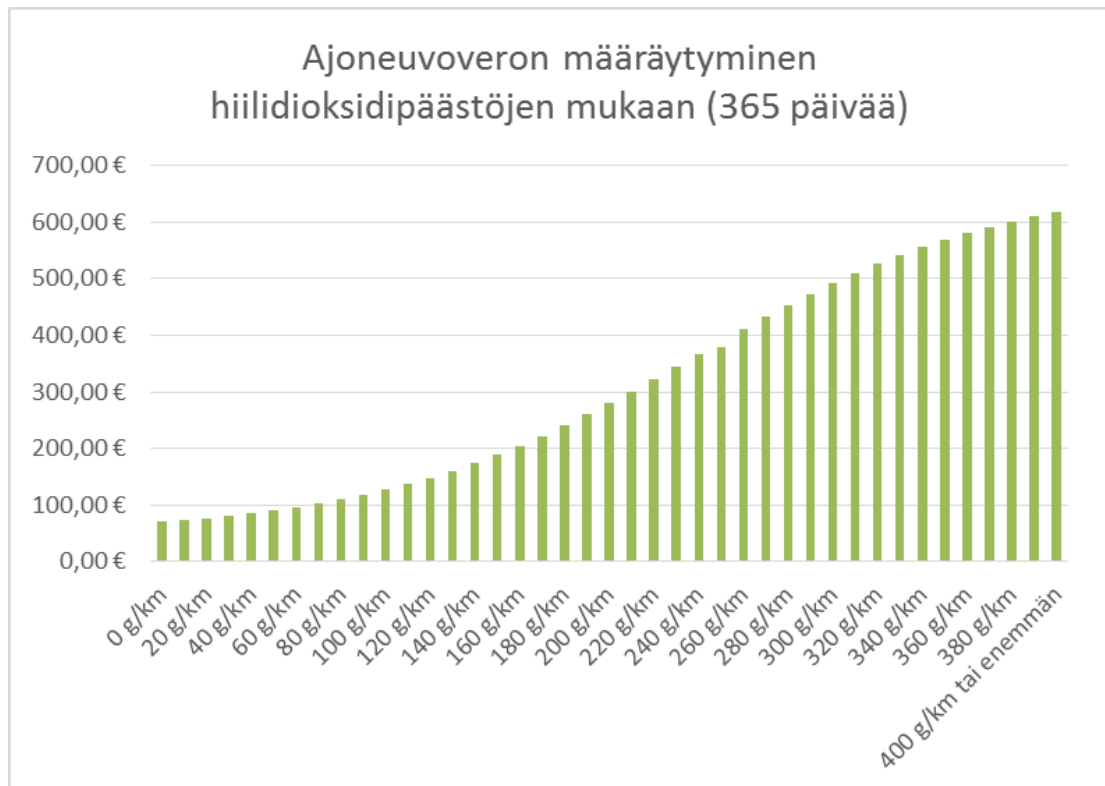
Nykyinen ajoneuvoverotus perustuu pitkälti vuoden 2010 verouudistukseen, jossa muutettiin perusvero määräytymään auton valmistajan ilmoittamiin yhdistettyä polttoainekulutusta vastaaviin CO₂-päästötietoihin. Ajoneuvot, joista ei ole saatavilla valmistajan ilmoittamia päästötietoja, verotetaan kokonaismassan mukaan. Myös ajoneuvon käyttöönottovuosi sekä kokonaispaino vaikuttavat verotukseen. Hallitus ymmärsi, ettei kokonaismassaan perustuva verotus välttämättä korreloi suoraan ajoneuvon hiilidioksidipäästöjen kanssa mutta sitä pidettiin kuitenkin parhaimpana käytettävissä olevana veroperusteena ajoneuvoille, joista ei päästötietoja löytynyt. Tämä perusteltiin sillä, että ajoneuvon massan kasvaessa

kasvaa myös auton liikuttamiseen tarvittava energia ja täten myös auton kulutus ja päästöt. (HE 146/2007)



Kuvio 1. Henkilöauton käyttöönottovuoden ja painon vaikutus ajoneuvoveron perusosan kantoperusteeseen (Trafli 2015).

Ajoneuvoveron perusosan veromäärä kasvaa, mitä suurempi ajoneuvon ominaishiilidioksidipäästö on kilometriä kohden. Verotuksessa päädyttiin muuttuvan kertoimen malliin lineaarisen mallin sijasta. (HE 146/2007)



Kuvio 2. Ajoneuvoveron perusosan määräytyminen CO₂- päästöjen perusteella (AjoneuvoVL 1281/2003: Verotaulukko 1).

Muuttuvan kertoimen mallissa ajoneuvovero määräytyy progressiivisesti ajoneuvon päästöjen mukaan yllä olevan kuvion mukaisesti.

Moottoribensiinillä toimivat ajoneuvot, joista ei ole saatavilla päästötietoja tai jotka on otettu käyttöön ennen 1.1.2001, verotetaan kokonaismassan mukaan alla olevan kuvion mukaisesti.



Kuvio 3. Ajoneuvoveron perusosan määräytyminen kokonaismassan perusteella (AjoneuvoVL 1281/2003: Verotaulukko 2).

Myös kokonaismassan veroperuste määräytyy progressiivisesti ajoneuvon kokonaismassan mukaan, vaikkakin veron porrastus on lähellä lineaarista mallia.

3.2 Käyttövoimavero

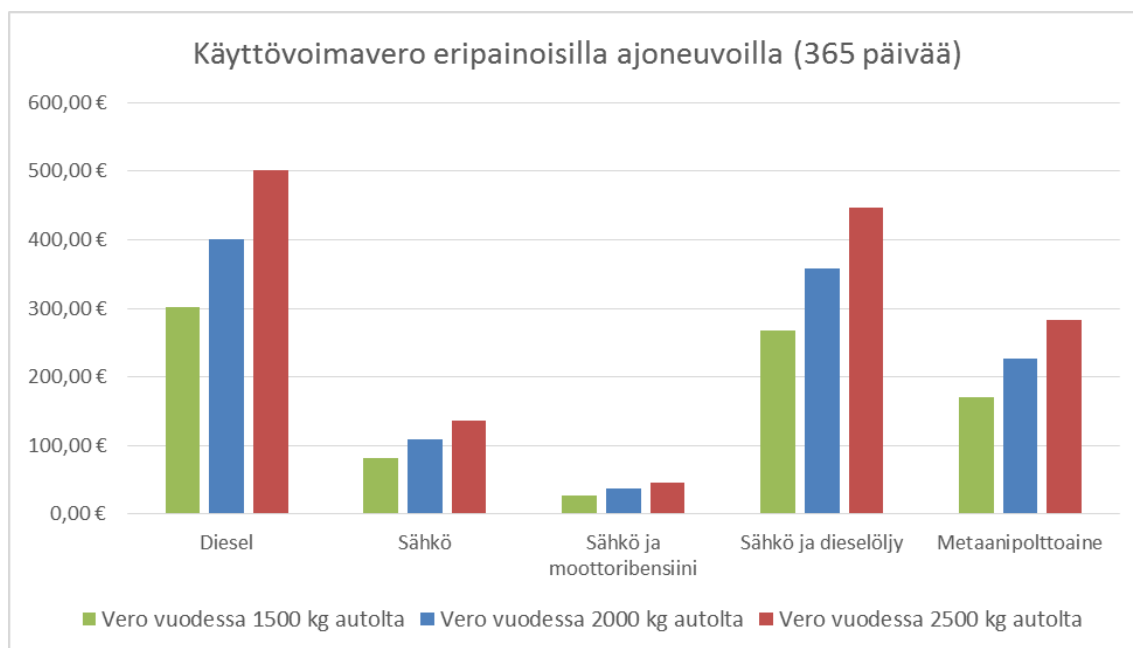
Käyttövoimavero on ajoneuvon käyttövoimaan ja kokonaismassaan perustuva lisävero ja sitä kantavat ajoneuvot, joiden käyttövoima on muu kuin moottoribensiini. Käyttövoimavero siis koskee lähinnä diesel-, hybridi- ja sähköautoja. Näiden

ajoneuvojen vero siis muodostuu perusverosta, joka pohjautuu hiilidioksidipäästöihin tai kokonaismassaan sekä käyttövoimaverosta, joka määräytyy ajoneuvon kokonaismassan mukaan. Käyttövoimaveron tarkoituksena on tasata eri polttoaineilla toimivien ajoneuvojen käyttökustannuksia. Esimerkiksi dieselin korkeampi energiasisältö tuo sitä käyttävälle ajoneuvolle edun polttoaineen kulutuksessa verrattuna bensiinikäyttöiseen ajoneuvoon. Henkilöautojen käyttövoimavero on porrastettu eri käyttövoimien mukaan alla olevan taulukon mukaisesti.

Taulukko 2. Käyttövoimaveron määräytyminen ajoneuvon käyttövoiman mukaan (AjoneuvoVL 1281/2003).

Käyttövoima	Senttiä/Päivä/Alkava 100 kg
Diesel	5,5
Sähkö	1,5
Sähkö ja moottoribensiini	0,5
Sähkö ja dieselöljy	4,9
Metaanipolttoaine	3,1

Käyttövoimaveron määrä kasvaa sen mukaan, mitä painavampi ajoneuvo on. Eri käyttövoimien verotuksessa on kuitenkin huomattavia eroja, joita havainnollistetaan alla olevassa kuviossa.



Kuvio 4. Käyttövoimavero vuodessa eripainoisilla ajoneuvoilla eri käyttövoimien mukaan (AjoneuvoVL 1281/2003).

Kuviosta nähdään, että esimerkiksi täysin sähköllä toimivia ajoneuvoja verotetaan rankemmin kuin bensiini-hybridiautoja. Lisäksi ajoneuvon painon merkitys korostuu raskaammin verotetuilla käyttövoimilla.

3.3 Ajoneuvoverotuksen tulevaisuus

Viime vuosien verouudistukset ovat jo osaltaan vaikuttaneet autoiluun ja autokantaan. Autoista on tullut vähemmän polttoainetta kuluttavia ja samalla myös vähemmän saastuttavia. Autonvalmistajien on pitänyt sopeutua EU:n ilmastopoliittikkaan, jossa vähän kuluttavia ja saastuttavia autoja suositaan. Paljon saastuttavista ja kuluttavista ajoneuvoista on tullut verouudistusten myötä entistä kalliimpia ostaa, käyttää ja omistaa, joten kuluttajat ovat alkaneet suosia ympäristöystävällisiä ajoneuvoja.

Syyskuussa 2014 hallitus esitti, että ajoneuvoveron perusveroa korotettaisiin verotuottojen lisäämiseksi sekä veron ohjausvaikutuksen tehostamiseksi. Veronkorotus painottuisi lievästi keski- ja suuripäästöisiin ajoneuvoihin. Ehdotuksen katsottiin olevan lievästi regressiivinen eli tuloeroja lisäävä. Lain on tarkoitus tulla

voimaan vuoden 2016 alusta. Valtiovarainministeriö pyysi lausuntoa esitysluonnoksesta muun muassa Liikenne – ja viestintäministeriöltä, ympäristöministeriöltä ja Suomen luonnonsuojeluliitolta. (HE 124/2014) Liikenne- ja viestintäministeriö puolsi veron korotuksia ja ehdotuksen hyväksymistä muuttumattomana. Valtiovarainministeriö myös totesi ehdotuksen olevan hyvin linjassa yleisten ympäristötavoitteiden kanssa ja auttavan tavoitteessa siirtää verotuksen painopistettä auton hankkimisesta sen käytön verotukseen (VaVM 22/2014).

Suomen luonnonsuojeluliitto taas piti lausunnossaan ajoneuvoveron korotusta ympäristönäkökulmasta katsottuna huonona ohjauskeinona ja piti liikennepolttoaineiden valmisteveron korottamista parempana vaihtoehtona. Luonnonsuojeluliitto myös kritisoi lausunnossaan nykyistä käyttövoimaveroa, joka rankaisee uusiutuvilla käyttövoimilla toimivia autoja, ja ehdottikin näiden ajoneuvojen vapauttamista kokonaan käyttövoimaverosta. (Suomen luonnonsuojeluliitto 2014)

Nykyistä ajoneuvoverotusta kritisoidaan paljon. Monet tahot arvostelevat sitä huonoksi tavaksi verottaa ajoneuvon käyttöä, sillä ajoneuvovero ei käytännössä verota auton käyttöä vaan sen omistamista. Tämän epäkohdan johdosta liikenne- ja viestintäministeriö asetti helmikuussa 2012 työryhmän selvittämään mahdollisuutta korvata autovero ja ajoneuvovero jollain muulla verotuksella, esimerkiksi kilometriverolla, jossa veroa maksettaisiin ajetuista kilometreistä. Kilometriverolla voitaisiin verottaa auton käyttöä entistä tehokkaammin, kun veron määrä riippuisi ajetusta matkasta ja täten syntyneistä päästöistä. (LVM julkaisu 37/2013)

4 ONGELMAKOHDAT JA KEHITYS

Suomessa autoilun verotus on siinä mielessä ongelmallinen asia, että verotus on valtiontaloudellisesti tärkeä tulonlähde eikä valtiolla ole juuri varaa vähentää siitä saamiaan verotuloja. Tämä on yksi suurimmista ongelmista, kun pyritään kehittämään ajoneuvoverotusta tulevaisuudessa. Toisaalta liikenteen päästöjä pitäisi saada vähennettyä mutta samalla verotulojen pitäisi pysyä suurin piirtein ennallaan. Esimerkiksi vuonna 2013 valtio sai autoilun verotuksesta lähes 8 miljardin euron verotulot, joka on peräti noin 15 % koko valtion verotuloista, ja tästä summasta vain alle 800 miljoonaa käytetään itse tieverkon ylläpitoon ja kunnostamiseen (Autoalan tiedotuskeskus 2014; Valtion talousarvioesitys 2014). Tieliikenne siis tuottaa valtiolle paljon enemmän verotuloja, kuin mitä se aiheuttaa menoja. Näin isoa verotulojen lähdettä valtiolle on erittäin vaikea lähteä leikkaamaan ilman, että muita veroja pitäisi nostaa rajusti. Tämän takia onkin realistisempaa miettiä autoilun verotuksen muuttamista sen sijaan, että sitä vähennettäisiin reilusti tai että se poistettaisiin kokonaan.

4.1 Ajoneuvoverotuksen ongelmat

Nykyinen ajoneuvoverotus on epäoikeudenmukainen tapa verottaa autoilua, koska se verottaa ajoneuvon omistamista eikä käyttöä. Ajoneuvovero on päivittäinen vero, jota kannetaan aina siltä ajalta, kun ajoneuvo on tai olisi voinut olla käytössä. Veroa siis maksetaan myös päiviltä, jolloin sillä ei välttämättä ajeta metriäkään. Veroa peritään myös yhtä paljon 50 000 kilometriä sekä 10 000 kilometriä vuodessa ajavalta henkilöltä, mikäli molemmat ajavat samanlaisella autolla. Tämä on selvä epäkohta, koska vuosittain ajettu matka ja näin tuotetut hiilidioksidipäästöt eivät vaikuta mitenkään kannetun veron määrään. Ajoneuvon käytön verotukseen vaikuttaakin huomattavasti enemmän polttoainevero, joka kohdistuu suoraan ajoneuvon polttoaineen kulutukseen ja täten myös itse auton käyttöön. Hallitus on pyrkinyt viime vuosina päättäväisesti vähentämään yksityis-autoilusta aiheutuvia kasvihuonepäästöjä korottamalla ajoneuvoveroa ja näin

muuttamalla autoilun verotusta yhä enemmän auton omistamisesta sen käyttöön perustuvaksi (HE 56/2011; HE 124/2014). Nämä veronkorotukset eivät ole juuri-kaan toimineet, sillä nykyinen ajoneuvoverojärjestelmä kannustaa päinvastaisesti käyttämään ajoneuvoa mahdollisimman paljon, kun veron on kerran maksanut, eikä hallituksen tavoitteen mukaisesti vähentämään ajoneuvon käyttöä. Myös vuosittain maksettava käyttövoimavero lisää muiden kuin bensiinillä toimivien ajoneuvojen käyttöä, koska vuodessa tarvitaan tietty määrä ajokilometrejä, jotta tämä lisävero maksaisi itsensä käyttökustannuksissa autoilijalle takaisin. Tämän on myös hallitus huomionnut esityksissään, joissa on laskettu, että dieselkäyttöisen ajoneuvon verorasitus olisi 25 000 kilometrin vuotuisella ajomäärällä yhtä suuri kuin vastaavalla bensiinikäyttöisellä ajoneuvolla (HE 147/2010). Tätä pienemmällä ajosuoritteella käyttövoimaveron maksaminen olisi kuluttajalle taloudellisesti epäkannattavaa. Tämänhetkinen omistusaikaan perustuva ajoneuvoveron perusvero sekä käyttövoimavero ovat siis huonoja verotusmalleja, ja niitä tulisi tulevaisuudessa pyrkiä muuttamaan paremmin ajoneuvon käyttöön kohdistuviksi.

Ajoneuvovero perustuu nykyisin EU-direktiivin mukaiseen CO₂-päästöjen laboratoriomittaukseen ja siihen suoraan verrannolliseen polttoaineenkulutukseen. Tätä tapaa on kuitenkin arvosteltu, sillä useat tutkimukset ovat osoittaneet, että nämä laboratoriomittauksissa saavutetut arvot eivät vastaa oikeassa elämässä saavutettuja kulutus- ja päästölukemia. Pahimmillaan ero voi olla jopa monta kymmentä prosenttia verrattuna ilmoitettuun arvoon. (Tekniikan Maailma 15/2012) Valmistajat saavuttavat tämän eron optimoimalla testiautoja esimerkiksi nostamalla näiden rengaspaineita, jolloin vierintävastus pienenee ja parantamalla autojen ilmanvastusta erilaisilla teippauksilla (Transport & Environment 2014, 5). Tähän on syynä se, että autonvalmistajat pyrkivät saamaan autoilleen mittauksissa mahdollisimman pienet kulutus- ja päästölukemat, jotta niitä kohdeltaisiin verotuksessa suopeammin, ja näin autot myisivät paremmin.

Tämä on ongelma, sillä vaikka EU:n tavoitteet päästöjen vähentämisestä täyttyisivätkin paperilla, ei näin todellisuudessa ole. Muun muassa tutkimuslaitos

ICCT:n teettämän tutkimuksen mukaan ero valmistajien ilmoittamien hiilidioksidipäästöjen ja normaalissa tieliikenteessä saavutettujen päästöjen välillä oli vuonna 2013 keskimäärin 38 %, kun se vielä vuonna 2001 oli vain 8 %. Sen lisäksi, että tällä on suora vaikutus liikenteen todellisiin kokonaispäästöihin, myös valtiot menettävät verotuloja, kun ajoneuvojen oikeat päästöt ovatkin reilusti valmistajien ilmoittamia lukemia korkeampia. Näin ajoneuvoja verotetaan vähemmän, kuin mitä oikeasti pitäisi. Tutkimuksen mukaan esimerkiksi Saksassa, jossa ajoneuvovero perustuu osittain hiilidioksidipäästöihin, valtio menettää vuosittain 240 miljoonaa euroa pelkästään uusien ajoneuvojen verotuloissa johtuen nykyisen CO₂-päästömittausjärjestelmän epätarkkuudesta (ICCT 2014, 45). EU on kuitenkin ottamassa käyttöön uutta ajoneuvojen CO₂-päästömittausjärjestelmää WLTP:tä (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure), jonka tavoitteena on antaa realistisempi kuva ajoneuvojen todellisista päästöistä. Tavoitteena on, että uutta menetelmää käytetään EU:ssa uusien ajoneuvojen tyyppihyväksyntään vuodesta 2017 eteenpäin. (ICCT 2014)

Valtiontaloudellisesta näkökulmasta katsottuna nykyinen ajoneuvoverotus on ongelmallinen, koska ajoneuvokannan uusiutuessa ja ajoneuvojen polttoaineenkulutuksen sekä hiilidioksidipäästöjen laskiessa myös verotulot vähenevät. Jotta verotulot saataisiin pysymään suurin piirtein samanlaisina vuodesta toiseen, tarvitaan ajoneuvoveroon jatkuvia korotuksia. Näistä ensimmäinen tehtiin jo vuonna 2013, kun hallituksen vuonna 2011 tekemän esityksen mukaisesti perusveroa korotettiin valtion verotulojen lisäämiseksi vain 3 vuotta sen jälkeen kun ajoneuvovero muutettiin hiilidioksidipäästöihin perustuvaksi. (HE 56/2011) Vuonna 2014 hallitus esitti jälleen, että ajoneuvoveron perusosaa korotettaisiin vuoden 2016 alussa verotuottojen lisäämiseksi ja ajoneuvoveron ohjausvaikutuksen lisäämiseksi. (HE 124/2014) Tosin tässä vaiheessa taitaa olla sanomattakin selvää, että veron korotuksilla pyritään lähinnä paikkaamaan uudistuneen ajoneuvokannan myötä laskeneita ajoneuvoverotuloja eikä niinkään parantamaan verotuksen ohjausvaikutusta. Tämä verotusmalli ei ole pitkällä aikavälillä kestävä ratkaisu, koska sähkö- ja hybridiautojen yleistyessä liikenteen päästöt alkavat pikkuhiljaa laskea kohti nollaa, jolloin päästö pohjaisella verotuksella saavutetut verotulot las-

kevat ilman huomattavia ja jatkuvia veronkorotuksia. Täten valtiolle jää käytännössä kaksi vaihtoehtoa autoilun verotuksen tulevaisuutta ajatellen: joko jatkaa ajoneuvoveron korottamista muutaman vuoden välein tai uudistaa verojärjestelmä kokonaan. Nykyinen ajoneuvoveromalli, jossa veroa kannetaan päivakohtaisesti, on jo itsessään vanhanaikainen, joten siitä luopuminen voisi olla lähitulevaisuudessa ajankohtaista.

4.2 Ajoneuvoveron korvaaminen kilometriverolla

Yhdeksi ajoneuvoveron korvaavaksi vaihtoehdoksi onkin esitetty kilometriveroon siirtymistä. Liikenneministeri Merja Kyllönen asetti helmikuussa 2012 työryhmän selvittämään, miten Suomessa tulisi edetä tienmaksujärjestelmien käyttöönotossa. Raportin pääasiallinen tarkoitus oli selvittää, mitä vaikutuksia henkilöautojen verotuksen muuttamisella kilometriveroksi olisi. Tämä siis tarkoittaisi käytännössä, että autovero ja ajoneuvovero poistettaisiin kokonaan, ja niiden tilalle tulisi kilometrivero. Työryhmä arvioi, että vuoden 2025 liikennemäärällä keskimäärin 3,3 sentin kilometriverolla voitaisiin korvata auto- ja ajoneuvovero ilman, että verotulot laskisivat. Tällöin autoilun verotus muuttuisi kokonaan käytön mukaan verotettavaksi, kun autoilua verotettaisiin pääasiassa pelkällä kilometriverolla ja polttoaineverolla. (LVM julkaisu 37/2013)

Kilometriverolla voitaisiin myös vähentää tehokkaasti kokonaispäästöjä, kun ihmiset vähentäisivät ylimääräistä autoilua johtuen konkreettisemmasta ajomatkaan perustuvasta verotuksesta. Tämä voisi osaltaan myös lisätä julkisen liikenteen sekä muiden liikkumismuotojen käyttöä. Kokonaisuudessaan uskottiin, että kilometriverotus vähentäisi yksityisautoilua ja siitä aiheutuvia haittoja ympäristölle huomattavasti. Yksityisautoilun vähentyessä myös tieverkoston ylläpitokulut vähenisivät, kun tieverkostoa ei tarvitsisi kunnostaa ja uusia niin usein. Tämä taas toisi säästöjä valtiolle, joten se olisi valtiontaloudellisestakin näkökulmasta kannattavaa. (LVM julkaisu 37/2013, 18.)

Myös liikenne- ja viestintäministeriön teettämän kansalaiskyselyn perusteella suomalaiset maksaisivat mieluummin ajoneuvon käytöstä kilometriveron muodossa kuin sen hankkimisesta ja omistamisesta nykyisten autoveron ja ajoneuvoveron muodossa. Kyselyyn vastanneista 57 prosenttia oli sitä mieltä, että nykyisestä auton verotuksesta pitäisi siirtyä enemmän auton käytön verotukseen. Vastaajista 45 prosenttia piti kilometriverotusta parempana vaihtoehtona nykyiselle auto- ja ajoneuvoverotukselle. (LVM tiedote 2013) Voidaan nähdä positiivisena asiana, että lähes puolet kansalaisista olisi uuden kilometriveron kannalla. Uudistuksella olisi siis osittain myös kansan tuki, vaikka tämä ei ole toisaalta enenkään ollut ratkaiseva tekijä eduskunnan lainsäätämisessä.

Kilometriverotuksen käyttökokemuksia voidaan hakea ulkomailta. Esimerkiksi Saksassa raskasta liikennettä verotetaan jo satelliittipaikannukseen perustuvalla kilometriverotuksella, josta Saksan valtio saa vuodessa noin 3,5 miljardin euron verotulot (LVM julkaisu 37/2013, 12). Henkilöautoliikenteeseen kohdistuvan kilometriverotuksen vaikutuksia voidaan seurata Yhdysvalloissa Oregonin osavaltiossa, jossa aloitetaan heinäkuussa 2015 ”mailiveron” kokeileminen 5000 vapaaehtoisen autoilijan voimin. Autoilijat, jotka käyttävät tätä uutta järjestelmää, maksavat ajetusta matkasta kiinteän 1,5 sentin veron mailia kohden polttoaineveron sijaan. Myös kymmenen muuta Yhdysvaltojen osavaltiota on harkitsemassa vastaavien kokeilujen järjestämistä. Yhdysvalloissa onkin tarkoituksena siirtyä tulevaisuudessa polttoaineverosta ajetun matkan perusteella määräytyvään verotukseen. (Automotive News 2015) Tämä järjestelmä muistuttaa paljon myös Suomeen suunniteltua kilometriveroa, vaikkakin Suomessa polttoainevero todennäköisesti jätettäisiin kilometriveron rinnalle. Tämän Oregonin osavaltiossa tapahtuvan kokeilun kehittymistä ja vaikutuksia onkin hyvä seurata harkittaessa kilometriverotuksen käyttöönottoa Suomessa.

Kilometriveron käyttöönotto vaatisi kuitenkin autojen seurantaa, jotta ajetut kilometrit saataisiin luotettavasti laskettua. Tämä voitaisiin toteuttaa joko satelliittipaikannuksella, GSM-GPRS-standardin mukaisella matkaviestinnällä tai lyhyen kantaman mikroaaltotekniikalla (Linnakangas 2007, 773). Yksi vaihtoehto olisi myös erilaiset tietullit. Satelliittipaikannuksella toimiva tiemaksujärjestelmä on jo

Saksassa käytössä raskaan liikenteen kilometriverotuksessa. Tämä on toteutettu niin kutsutulla OBU-laitteella, joka GPS-signaalien ja paikannusantureiden avulla tunnistaa ajetut maksulliset tieosuudet ja laskee tiemaksun suuruuden. Lopuksi laite lähettää tiedot salatun gsm-verkon kautta tietokonekeskukseen, jossa vielä tarkistetaan tiemaksun oikeellisuus, ja vasta tämän jälkeen laskutetaan kuljettajaa tai kuljetusyritystä. Laite annetaan käyttäjälle maksutta mutta asennuskustannukset joutuu ajoneuvon kuljettaja tai omistaja itse maksamaan. Kilometrimaksun voi maksaa myös manuaalisesti joko internetin kautta tai tiemaksupäätteillä, jotka sijaitsevat rajojen läheisyydessä olevilla huoltoasemilla ja levähdyspaikoilla. Näillä tiemaksupäätteillä kilometrimaksu lasketaan ja maksetaan etukäteen, ja sen voi maksaa joko käteisellä tai luottokortilla. (Toll Collect 2014) Tätä Saksassa käytännössä testattua ja toimivaa järjestelmää voitaisiin soveltaa Suomeen lähes sellaisenaan, mikäli kilometrivero päätetään joskus ottaa käyttöön.

4.3 Ajoneuvoveron kehittäminen tulevaisuudessa

Mikäli syystä tai toisesta ei haluta kokonaan luopua ajoneuvoverosta, niin tällöin nykyistä veromallia pitäisi uudistaa tavalla tai toisella. Ajoneuvoveron muututtua hiilidioksidipäästöihin perustuvaksi vuonna 2010 on sillä pyritty ohjailemaan kuluttajia ekologisempien ajoneuvojen hankintaan ja käyttöön. Tämä onkin viime vuosina jonkin verran onnistunut muuttamaan ajoneuvokantaa ympäristöystävällisemmäksi. Silti erittäin vähäpäästöisiä ajoneuvoja, kuten hybridautoja ja sähköautoja, verotetaan vielä alun perin dieselautoille tarkoitettulla käyttövoimaverolla. Tämä on selkeä epäkohta, ja se tulisi muuttaa mahdollisimman pian. Kaikista ympäristöystävällisemmät ajoneuvot tulisi vapauttaa joko kokonaan tai ainakin osittain ajoneuvoverosta ja varsinkin käyttövoimaverosta. Tämä kannustaisi kuluttajia hankkimaan vähäpäästöisiä sähkö- ja hybridautoja. Tästä aiheutuneet veronmenetykset voisi korvata verottamalla rankemmin paljon saastuttavia ajoneuvoja tai korottamalla lievästi keskipäästöisiä ajoneuvoja, joista suurin verokertymä tulee.

Nykyinen veromalli suosii vielä liiaksi paljon saastuttavia autoja, ja esimerkiksi paljon autoa käyttävä voi kilometriä kohden maksaa huomattavasti vähemmän veroa kuin vähän ajava, vaikka ajaisi kaikkein saastuttavimmalla autolla. Tämä aiheuttaa sen, että paljon saastuttavan ajoneuvon vuosittaiset hiilidioksidipäästöt voivat olla monikymmenkertaiset verrattuna ekologiseen ajoneuvoon. Ajoneuvo-vero pitäisi siis nostaa enemmän saastuttavien ajoneuvojen kohdalla ja laskea tai kokonaan poistaa vähäpäästöisiltä ajoneuvoilta. Myös yrityksiä voisi kannustaa tarjoamaan työntekijöille työsuhdeautoiksi entistä vähäpäästöisempiä ajoneuvoja. Tämä voitaisiin toteuttaa erilaisin autoetuun kohdistuvien verohelpotuksien, esimerkiksi vähäpäästöisten autojen autoedun verotusarvoa pienentämällä. Tällä olisi entistä voimakkaampi ympäristöohjaava vaikutus ajoneuvokantaan, ja se myös helpottaisi EU:n asettamien päästötavoitteiden saavuttamisessa.

Toinen vaihtoehto ajoneuvoveron kehittämiseksi olisi sen korottaminen nykytasosta huomattavasti. Tämä kohdistaisi verotusta entistä enemmän auton hankinnasta sen käyttöön. Tämä myös mahdollistaisi autoveron laskemisen, jolloin ajoneuvokanta uudistuisi, ja samalla hiilidioksidipäästöt vähenisivät. Toisaalta tällä saattaisi olla sivuvaikutuksena liikennemäärien lisääntyminen, kun autojen lukumäärä kasvaisi niiden hankintahinnan laskemisen ansiosta. Suomessa on toisaalta tällä hetkellä yksi EU:n vanhimmista autokannoista, joten autokannan nuorentuminen olisi tervetullutta. Samalla myös ajoneuvojen maahantuonti matalamman autoveron maista, kuten Saksasta, luultavasti vähenisi. Tätä uudistusta on kannattanut muun muassa Autotuojat ry:n toimitusjohtaja Tero Kallio. (Kauppa-lehti 2015)

5 YHTEENVETO

Yksityisautoilu Suomessa on muuttunut historian aikana rikkaiden huvituksesta lähes jokaisen suomalaisen arkipäiväiseksi liikkumismuodoksi. Aluksi autoilun verotuksella oli ylellisyyspiirteitä, ja sillä pyrittiin rahoittamaan pelkästään tiestön ylläpito ja korjaus. Nykyään autoilun verotus on tärkeä osa valtion vuosittaisia verotuloja, ja pelkkä ajoneuvovero tuottaa vuosittain enemmän kuin mitä valtiolla kuluu rahaa tienpitoon (Valtion talousarvioesitykset 2015). Nykyinen ajoneuvoverotusmalli ei kuitenkaan kohtelee tasapuolisesti kaikkia tienkäyttäjiä, ja tähän pitäisi puuttua. Suomessa ajoneuvoverotuksen muuttaminen on kuitenkin aina hankalaa sen fiskaalisen vaikutuksen vuoksi, ja suurten muutosten tekeminen verojärjestelmään on työlästä ja aikaa vievää. Myös järjestelmän jatkuva muuttaminen tuo valtiolle kustannuksia eikä se ole kannattavaa.

Ajoneuvoverotus nykyisessä muodossaan ei ole toimiva, koska se ei varsinaisesti verota ajoneuvoa sen käytön mukaan vaan sen omistamisen perusteella. Tämä ajoneuvon hallintaan perustuva verottaminen on Suomessa jo lähes 100 vuotta vanha konsepti, eikä se ole enää nykypäivänä toimiva. Vaikka ajoneuvo seisoisi lähes käyttämättömänä koko vuoden, joudutaan siitä silti maksamaan vuotuinen ajoneuvovero. Tämän vuoksi ajoneuvoverosta kokonaan luopuminen ja kilometriveron käyttöön ottaminen sen tilalle voisi olla järkevää, jolloin auton käytön verotuksesta tulisi konkreettisempaa ja oikeudenmukaisempaa. Samalla liikenteestä saadut verotulot pystyttäisiin pitämään ennallaan verottamalla nykyistä tehokkaammin paljon ajavia ja saastuttavia tienkäyttäjiä. Kilometriveroon siirtyminen vaikuttaisi olevan yleinen trendi niin Euroopassa kuin Yhdysvalloissa. Kilometriveroon siirtyminen tosin vaatisi tarkkaa ajoneuvojen seurantaa, jonka yhtenä vaihtoehtona olisi satelliittipaikannukseen perustuvan järjestelmän käyttöönotto. Tämä tosin saattaisi vähentää autoilijoiden halua ottaa järjestelmää käyttöön johtuen yksityisyyden menettämisen pelosta.

Mikäli ajoneuvoverosta ei siirrytä kilometriveroon, tulisi vähäpäästöisten ajoneuvojen verokohtelua parantaa. Nykymallissa vähäpäästöiset ajoneuvot kärsivät suhteessa enemmän verrattuna paljon saastuttaviin ja maksavat osittain myös

paljon saastuttavien hiilidioksidipäästöistä. Varsinkin sähkö- ja hybridautojen käyttövoimaverosta tulisi luopua. Näiden ajoneuvojen hankintaan ja käyttöön tulisi verotuksella kannustaa, ei rangaista! Jos hallitus haluaa jatkaa autoilun ympäristöohjaavaa verotusta, tulisi ajoneuvon ajama matka ja täten sen tuottamat päästöt sitoa paremmin ajoneuvoveroon. Nykyinen ajoneuvovero ei sitä tee.

LÄHTEET

Ajoneuvoverolaki 30.12.2003/1281. Viitattu 7.5.2015

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2003/20031281>

Autoalan tiedotuskeskus 2014. Valtion tulot tieliikenteestä 2007–2013. Viitattu 7.5.2015

http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/tilastot/verotus_ja_hintakehitys/valtion_verotulot_tieliikenteesta

Automotive News 2015. Lutz, H. Oregon prepares nation's first per-mile road tax. Viitattu 7.5.2015

<http://www.autonews.com/article/20150306/OEM05/150309871/oregon-prepares-nations-first-per-mile-road-tax>

Försti, T. 2006. Tekniikan Waiheita 1/2006. Moottorimiehet ja ohjauspyörää hoitavat naiset – Autoilu sukupuolihistorian näkökulmasta 1900- ja 1920-luvuilla. Viitattu 7.5.2015

www.ths.fi/Forsti_106.pdf

HE 146/2007. Hallituksen esitys 146/2007. Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta. Viitattu 7.5.2015

<https://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2007/20070146>

HE 147/2010. Hallituksen esitys 147/2010. Hallituksen esitys Eduskunnalle energiaverotusta koskevan lainsäädännön muuttamiseksi. Viitattu 7.5.2015

<https://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2010/20100147>

HE 56/2011. Hallituksen esitys 56/2011. Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta. Viitattu 7.5.2015

<https://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2011/20110056>

HE 57/2011. Hallituksen esitys 57/2011. Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi autoverolain muuttamisesta. Viitattu 7.5.2015

<https://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2011/20110057>

HE 124/2014. Hallituksen esitys 124/2014. Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta. Viitattu 7.5.2015

<https://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2014/20140124>

Ikäheimonen, T. 2015. Suomen ensimmäisen auton rakentaja koki kovan kohtalon – vuonna 1913 valmistunut Korvensuu oli aikaansa edellä. Viitattu 7.5.2015

<http://www.hs.fi/autot/a1426829249229>

ICCT 2014. ICCT - International Council of Clean Transportation Report 2014. By Mock, P; Tietge, U; Franco, V; German, J; Bandivadekar, A (ICCT); Ligterink, N (TNO); Lambrecht, U (IFEU); Kühlwein, J (KISU); Riemersma, I. From laboratory to road: A 2014 update. Viitattu 7.5.2015

http://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_LaboratoryToRoad_2014_Report_English.pdf

Juanto, L.; Saukko, P. 2014. Arvonlisäverotus ja muu kulutusverotus. 8. uudistettu painos. Helsinki: Talentum.

Kauppalehti 2015. Saastamoinen, J. Raju esitys: autoverosta voidaan luopua. Viitattu 7.5.2015

<http://www.kauppalehti.fi/uutiset/raju-esitys-autoverosta-voidaan-luopua/CsruC6c7>

Keskisuomalainen 2012. Kivinen, A. Dieselin hinta paikoin jo bensaa kovempi. Viitattu 7.5.2015

<http://www.ksml.fi/uutiset/keski-suomi/dieselin-hinta-paikoin-jo-bensaa-kovempi/984867>

Kuljetusala 2015. Kuljetusala on kaiken perusta. Viitattu 7.5.2015

<http://www.kuljetusala.com/fin/kuljetusala/lisaa-tyontekijoita/>

Laki eräistä ajoneuvoista suoritettavasta ajoneuvoverosta 18.2.1994/135. Viitattu 7.5.2015

<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1994/19940135>

Laki moottoriajoneuvoverosta 30.12.1966/722. Viitattu 7.5.2015

<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1966/19660722>

Laki polttoainemaksusta 13.4.1993/337. Viitattu 7.5.2015

<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1993/19930337>

LVM julkaisu 37/2013. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 37/2013. Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä. Työryhmän loppuraportti. Viitattu 7.5.2015

<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-372-5>

LVM tiedote 2013. Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 19.7.2013. Suomalaiset maksaisivat veroja mieluummin auton käyttämisestä kuin ostamisesta. Viitattu 7.5.2015

<http://www.lvm.fi/tiedote/4154048/suomalaiset-maksaisivat-veroja-mieluummin-auton-kayttamisesta-kuin-ostamisesta>

Linnakangas, E. 2007. Autojen verotus - Auto-, ajoneuvo- ja polttoaineverotus sekä tieliikenneverotuksen kehittäminen. Helsinki: Talentum.

Parkko, S. 1999. Tieliikenne. Artikkelit teoksessa Suomen vuosisata. Tilastokeskus, Helsinki. Viitattu 7.5.2015

<http://www.stat.fi/tup/suomi90/lokakuu.html>

Suomen luonnonsuojeluliitto 2014. Bruun, O. Luonnonsuojeluliiton lausunto ajoneuvoverotuksesta. Viitattu 7.5.2015

<http://www.sll.fi/ajankohtaista/liitto/luonnonsuojeluliiton-lausunnot-2014/vm-luonnonsuojeluliiton-lausunto-ajoneuvoverotuksesta>

Tekniikan Maailma 15/2012. Ahonen, H; Honkanen, V; Koisaari, T. 2012. TM testi: Kymmenen auton hiilidioksidipäästöt (tiivistelmä TM:n 15/2012 artikkelista s. 14-25). Viitattu 7.5.2015

<http://tekniikanmaailma.fi/autot/muut/tm-testi-kymmenen-auton-hiilidioksidipaastot>

Tilastokeskus 2015. Moottoriajoneuvokanta 2014. Helsinki: Tilastokeskus. Viitattu 7.5.2015

http://www.stat.fi/til/mkan/2014/mkan_2014_2015-03-20_fi.pdf

Tilastotietokannat 2015. Tilastokeskuksen PX-Web-tietokannat 2015. Viitattu 7.5.2015

http://pxweb2.stat.fi/database/StatFin/databasetree_fi.asp

Toll Collect 2014. Toll-Collect.de. Saksan tiemaksujärjestelmä – tietoa käyttäjille 2014. Viitattu 7.5.2015

https://www.toll-collect.de/static/media/tc/informationen_tc/nutzer/nutzerinformationen/nutzerinfo_fin.pdf

Trafi 2015. Liikenteen turvallisuusvirasto. Ajoneuvoveron rakenne ja määrä. Viitattu 7.5.2015

http://www.trafi.fi/tieliikenne/verotus/ajoneuvovero/veron_rakenne_ja_maara

Transport & Environment 2014. 2014 Mind the Gap report: manipulation of fuel economy test results by carmakers. Viitattu 7.5.2015

<http://www.transportenvironment.org/publications/2014-mind-gap-report-manipulation-fuel-economy-test-results-carmakers>

Valtioneuvoston päätös 18.5.1922/117. Päätös automobiilien ja moottoripyörien rekisteröimisestä ja katsastuksesta. Arkistojen Portti 2015: Ajoneuvojen rekisteröintiin liittyvät asiakirjat. Viitattu 7.5.2015

http://wiki.narc.fi/portti/index.php/Ajoneuvojen_rekisteröintiin_liittyvät_asiakirjat

VaVM 22/2014. Valtiovarainvaliokunnan mietintö 22/2014 – HE 124/2014. Viitattu 7.5.2015

www.eduskunta.fi/FI/vaski/mietinto/Documents/vavm_22+2014.pdf

Valtion talousarvioesitykset 2015. 2012-2015. Viitattu 7.5.2015

<http://budjetti.vm.fi/indox/index.jsp>

Valtion talousarvioesitys 2014. Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2015. Viitattu 7.5.2015

http://budjetti.vm.fi/indox/tae//2015/hallituksenEsitys_tae_2015.jsp

YLE 2012. Tiittula, M. 2012. Bensiinin ja dieselin verosudoku ihmetyttää autoilijoita. Viitattu 7.5.2015

http://yle.fi/uutiset/bensiinin_ja_dieselin_verosudoku_ihmetyttaa_autoilijoita/5054167

YmVL 13/2007. Ympäristövaliokunnan lausunto 13/2007 – HE 146/2007. Viitattu 7.5.2015

https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Lausunto/Documents/ymvl_13+2007.pdf