

Hiilineutraliutta edistävien määrärahojen summa on 2 168 milj euroa vuoden 2021 talousarvioesityksessä, tarkempi jaottelu löytyy yleisperustelujen luvusta 6.

Ympäristölle haitallisten määrärahojen summaksi on vuoden 2021 talousarvioesityksessä arvioitu 1 142 milj. euroa, johon on laskettu mukaan seuraavat määrärahat:

Mo- mentti	milj. €
ENERGIASEKTORI	2021
32.30.46 Päästökaupan epäsuorien kustannusten kompensaatio	121
yht	121
LIIKENNESEKTORI	
32.30.44 Kuljetustuki	6
31.30.43 Tuki kauppa-aluksille	89
yht	95
MAATALOUS	
30.20.40 Maa- ja puutarhatalouden kansallinen tuki (siirtomääräraha 2 v)	323
30.20.44 Luonnonhaittakorvaus (LFA-tuki)	552
30.10.40* Maatalouden rakennetuet (+Makerasta myönnettävä rahoitus)	49
30.10.51* Porotalouden edistämisen tuet	2
yht	926

Edellä mainittujen määrärahojen arviointi ympäristölle haitallisiksi perustuu aiemmin toteutettuihin selvityksiin (Maa- ja metsätalousministeriön toimialan tukien ympäristövaikutukset 2012; Ympäristön kannalta haitalliset tuet 2013; Rakennepoliittisen ohjelman valmistelu 2013; Luonnon monimuotoisuudelle haitalliset tuet 2015.) Maataloustukien osalta on huomattava, että samoihin määrärahoihin sisältyy myös hiili-neutraaliutta edistäviä tukia. Nämä erottelut on huomioitu laskelmissa.

Energian ja liikenteen verotukien luokittelu

Energiaverotuista ja niiden analyysistä on kirjoitettu viime aikoina Energiaverotuksen uudistamista selvittävän työryhmän virkamiesraportissa¹, valtiovarainministeriön vero-osaston kirjoittamassa verotukiraportoinnin ohjausryhmässä käsitellyssä muistiossa² sekä vastauksessa kirjalliseen kysymykseen. Tämä muistio perustuu näissä yhteyksissä tunnistettuun problematiikkaan. Säännöllisesti päivitetty lista tunnistetuista verotuista sekä verotukilaskelmien perustana olevaa normiverojärjestelmää ja laskentamenetelmiä on kuvattu valtiovarainministeriön Verotuet-internetsivuilla³.

Energiaverotuet kuvaavat energiaverotuksen rakennetta vertaamalla käytössä olevia verotasoja normiverojärjestelmään. Normijärjestelmään on valittu joitain verorakenteen elementtejä, mutta se ei esimerkiksi huomioi muuta sääntelyä, kuten päästökauppaa. Vertailutasoina toimivat korkein moottoripolttoaineiden verotaso, lämmityspolttoaineiden verotaso sekä korkein sähköverotaso. Verotukilaskenta ei siis vielä sisällä indikaatiota siitä, minkälainen verorakenne olisi paras fiskaalisten taikka energia-, ympäristö- tai sosiaalipoliittisten tavoitteiden tai talouskasvun kannalta eikä myöskään siitä, että nykytilannetta pitäisi korjata. Verotukien systemaattisen arvioinnin avulla julkinen valta voi arvioida, onko tukijärjestelmä vaikuttava, tehokas ja ajan tasalla. On muistettava, että verotuet eivät suinkaan aina ole tehottomia tai jopa vahingollisia. Hyödylliset verotuet voidaan kuitenkin tunnistaa vasta huolellisen arvioinnin jälkeen. Eri energiaverotuista on tehty viime vuosina selvityksiä, joissa on tutkittu verotukien ajantasaisuutta tai poistamisen vaikutuksia usein myös ympäristönäkökulmasta. Viimeisimpänä on tutkittu dieselpolttoaineen⁴, parafiinisen dieselpolttoaineen laatuportastuksen⁵, yhteistuotannon⁶ ja turpeen⁷ verotukia sekä energiaintensiivisten yritysten veronpalautusta⁸.

Miksi energiaverotuet eivät sovellu talousarvioesitysten hiilineutraalisuuden edistämisen tai ympäristölle haitallisten tukien arviointiin?

1. Ympäristönäkökulmasta olennaisinta on verotuksen efektiivinen taso ja verorakenteen ympäristöperusteisuus, ei määriteltyjen verotukien suuruus
 - Yleiset veronkorotukset tyypillisesti kasvattavat verotukia.
 - Verotukia voi pienentää alennettua verokantaa korottamalla, mutta myös korkeampaa verokantaa alentamalla, joka harvoin on ympäristönäkökulmasta hyödyllistä.

¹ Energiaverotuksen uudistamista selvittävän työryhmän raportti, s.45: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162425>

² Muistio energiaverotuista: https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/04bd03cb-0c69-4747-a890-c9e0bcf06f71/537ec877-4119-4fff-9f6d-9b778a0f46f9/MUISTIO_20201013143604.PDF

³ Valtiovarainministeriö. 2020. Verotuet. <https://vm.fi/verotuet>

⁴ Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminta. 2020. Tutkimus: Dieselin verotuen pois-to auttaisi vähentämään päästöjä – haitalliset vaikutukset kotitalouksille voidaan kompensoida eri tavoilla. <https://valtioneuvosto.fi/-/10616/tutkimus-dieselin-verotuen-pois-to-auttaisi-vahentamaan-paastoja-haitalliset-vaikutukset-kotitalouksille-voidaan-kompensoida-eri-tavoilla>

⁵ VTT: Liikennepolttoaineiden laatuportastus – arvio ajantasaisuudesta <https://vm.fi/documents/10623/307625/VTT+muistio+2.10.2019/9fc0f4da-868d-f50a-5bf0-6f5c97a525b4/VTT+muistio+2.10.2019.pdf>

⁶ Koreneff, G., Lehtilä, A., Hurskainen, M., Pursiheimo, E., Tsupari, E., Koljonen, T., Kärki, J. 2016. Yhdistetyn sähkö- ja lämmöntuotannon hiilidioksidiveron puolituksen poiston vaikutukset. VTT-R01173-16. <https://www.vttresearch.com/sites/default/files/julkaisut/muut/2016/VTT-R-01173-16.pdf>

⁷ Afry Management Consulting Oy. 2020. Selvitys turpeen energiakäytön kehityksestä Suomessa. Raportti työ- ja elinkeinoministeriölle 8/2020. https://afry.com/sites/default/files/2020-08/tem_turpeen_kayton_analyysi_loppuraportti_0.pdf

⁸ Laukkanen, M., Ollikka, K., Tamminen, S. 2019. The impact of energy tax refunds on manufacturing firm performance: evidence from Finland's 2011 energy tax reform. Publications of the Government's analysis, assessment and research activities 2019:32. [http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161569/32_The%20im-](http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161569/32_The%20impact%20of%20energy%20tax%20refunds.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

- Sektoreittain poikkeava verorakenne mahdollistaa veronkorotusten kohdistamisen sen mukaan, missä kiristyksiä on mahdollista tai perusteltua tehdä esim. päästökaupan päällekkäinen ohjaus ja hiilivuodon riski huomioiden, mikä saattaa johtaa ympäristönäkökulmasta parempaan lopputulemaan.
- 2. Verotukien määrittelyä ja niihin tehtyjä rajoituksia ei ole tehty ympäristönäkökulmasta eikä normijärjestelmästä tuleva vertailutaso, johon verotukilaskenta on tehty, ole välttämättä ympäristön kannalta optimaalinen taso
 - Samaan verotukeen saattaa myös sisältyä sekä ympäristölle hyödyllisiä että haitallisia piirteitä ja näiden taso poikkeaa verotukien välillä. Tästä syystä verotukikokonaisuuksien kategorinen jako ympäristölle haitallisuuden perusteella on ongelmallista.
- 3. Verotuet eivät ole keskenään yhteismitallisia eivätkä normijärjestelmästä laskentaa varten johdetut vertailutasot eri verotuille ole lukijalle selviä
 - Verotukien summasta on mahdotonta tehdä johtopäätöksiä.
 - Myös verotukikohtainen tarkastelu mahdollistuu ainoastaan silloin, kun arvioijalle on selvää, mihin normijärjestelmän vertailutasoon nähden verotuki on laskettu.
- 4. Energiaverotukien arviot eivät kuvasta riittävällä tarkkuudella kuluva tai tuleva vuoden tilannetta
 - Eri vuosille tuotetut luvut perustuvat vaihtelevasti tehtyihin, eri ajankohtaan historiassa perustuviin ja sillä hetkellä parhaisiin arvioihin nykyisestä kulutuksesta. Esimerkiksi talousarvioesityksen energiaverotukien osalta arviot kulutuksesta perustuvat verotuesta riippuen tarkasteluajankohtaan nähden kaksi vuotta aiempiin verotietoihin, kolme vuotta aiempiin Tilastokeskuksen kyselytietoihin tai mallinnuksen avulla tehtyyn arvioon.
- 5. Muutokset eri tukien euromääräisissä arvioissa voivat johtua monista eri syistä, joista kaikilla ei ole todellista ympäristövaikutusta
 - Lukija ei voi tietää, onko kyseessä muutos verotuen piirissä olevan toiminnan kulutuksessa tai veroperusteissa, johtuuko muutos parempilaatuisesta tai uudemmasta aineistosta, onko tehty laskentatavan muutos vai perustuuko verotuen euromääräinen muutos siihen, että vertailutaso on muuttunut.
- 6. Verotukien määrä muuttuu ajassa
 - Uusia verotukia määritetään sitä mukaa kun lainsäädäntö kehittyy tai niitä määritellään voimassa olevasta lainsäädännöstä lisää.
- 7. Verotukien ympäristölle haitallisuus muuttuu ajassa
 - Energian tuotantomuodot, teknologia, tutkimus ja asiantuntijanäkemykset kehittyvät.
 - Esimerkki: alennettu sähköverokanta on ollut ympäristölle haitallisten tukien yhteissummassa suurin ympäristölle haitallinen verotuki. Sähköveron alentamista EU:n sallimalle vähimmäistasolle samaan aikaan kun energiaintensiivisten yritysten energiaveronpalautus vaihteittain poistetaan, on pidetty ympäristön kannalta myönteisenä toimena.
 - Vastaavasti laskennassa ei ole ollut tukia, joiden ympäristölle haitallisuudesta olisi nykytiedolla selviä viitteitä, joille nykyään pystytään laskemaan myös euromääräinen arvio tai jotka on tunnistettu verotuiksi vasta viime vuosina.
- 8. Olemassa olevia listauksia ei ole tarkoitettu talousarvioesityksen analysointiin myöskään sillä perusteella, että niissä on käyty läpi ainoastaan rajattu joukko verotukia, suoria tukia ja eräitä muita rakenteita jättäen lisäksi pois ne tuet, joita ei aikoinaan osattu rahallisesti mitata. Näin ympäristölle haitallisuuden arvioinnista on voinut jäädä pois kokonaisuuksia ja kokonaisiä verolajeja.

Johtopäätös

Energiaverotuilla on tavoiteltu muun muassa energiatehokkuuden parantamista, uusiutuvien polttoaineiden tukemista, huoltovarmuutta, päästökaupan kanssa päällekkäisen ohjauksen vähentämistä, kuljetussektorin kustannusten alentamista ja vientisektorin tukemista. Vaikka useiden energiaverotukien voidaan katsoa sisältävän ympäristölle haitallisia elementtejä, on osa energiaverotuista voinut myös mahdollistaa korkeamman yleisen energiaverotuksen tason, mikä on voinut johtaa myös ilmaston kannalta parempaan lopputulokseen.

Verotukiraportoinnissa listattujen verotukien käyttäminen suoraan ympäristölle haitallisten **tukien yhteenlaskussa** parhaimmallakaan nykytiedolla tehdyllä kategorisella luokittelulla ympäristölle haitallisiin energia-verotukiin ja muihin energiaverotukiin **ei ole kuitenkaan mahdollista tavalla, joka kertoisi talousarvioesityksen ympäristölle haitallisten tukien kasvusta tai pienentymisestä eri vuosien välillä vertailukelpoisesti**. Tästä syystä verotukien arviointia on tarpeen jatkaa tukikohtaisesti. Energiaverotuksen rakennetta ja siihen sisältyviä tukia on kuitenkin tarpeen arvioida säännöllisesti, jotta energiaverotuksen rakenne olisi asetettujen tavoitteiden näkökulmasta mahdollisimman tehokas ja sisältäisi siten mahdollisimman vähän epätarkoituksenmukaisia tai kalliita verokannustimia.

Energian ja liikenteen verotukien luokittelu

Tulevaisuusvaliokunnan toimeksiannon mukaisesti valtiovarainministeriön vero-osasto on jakanut energian ja liikenteen verotuet näkemyksensä mukaan kolmeen kategoriaan:

- A. Verotuet, joiden voidaan perustellusti katsoa ohjaavan kohti hiilineutraaliutta
- B. Verotuet, joiden voidaan perustellusti katsoa hidastavan hiilineutraaliuden saavuttamista
- C. Verotuet, jotka joko vaikuttavat hiilineutraaliuteen ristiriitaisesti tai joiden vaikutusta ei muusta syystä katsota voitavan arvioida.

Valtiovarainministeriön vero-osastolla laadittu luokittelu on esitetty liitteessä.

A. Verotuet, joiden voidaan perustellusti katsoa ohjaavan kohti hiilineutraaliutta

B. Verotuet, joiden voidaan perustellusti katsoa hidastavan hiilineutraaliuden saavuttamista

C. Verotuet, jotka joko vaikuttavat hiilineutraaliuteen ristiriitaisesti tai joiden vaikutusta ei muusta syystä katsota voitavan arvioida.

Verotuki	Normiverotaso	Huomioitavaa aineistoista	Arvio vuonna 2021, M€	Luokitus VM/VO:n arvion mukaan	Huomioitavaa luokitukselta
Dieselpolttoaineen normia alempi verokanta	Liikenteen polttoaineiden energiaveromallin mukainen verotaso dieselille	Ajantasainen tieto veroilmoitusaineistosta	745	B	- Verotuen määrää todellisuudessa vähentää käyttövoimaverot, joka on määritelty verosanktioksi - Rakenne mahdollistaa ammattiliikenteen lievemmän verotuksen - Ammattiliikenteen tuen toteuttaminen polttoaineen veron alennuksella kaikelle dieselille ja käyttövoimaverolla henkilöautoliikenteelle heikentää polttoaineen päästöohjausta - Vuonna 2020 noin 11 % verotuesta kohdistuu biopolttoaineille. Nykyisellä jakeluvetoisella tämän osuuden arvioidaan kasvavan lähes 40 %:in vuonna 2030 mennessä
Työkoneissa käytetyn kevyen polttoaineen normia alempi verokanta	Liikenteen polttoaineiden energiaveromallin mukainen verotaso dieselille (dieselin vero lisätynä dieselin verotuella)	Ei tarkkaa eikä ajantasaista tietoa. Perustuu tilaston sijaan mallinnukseen (VTT-TYKO).	476	B	- Työkoneiden polttoaineita verotetaan lämmityskäytön verotasoilla - Verotukilaskennan vertailutasona liikenteen dieselin verotasoakin korkeampi liikenteen normiverotaso (dieselin verotaso+verotuki) - Työkoneiden, kuten nostureiden, metsätyökoneiden ja traktoreiden liikennettä kevyempi verotus on pääsääntö maailmalla. - Verrattuna normijärjestelmän vertailutasoon, voi hidastaa työkoneiden sähköistymistä
Liikenteeseen käytetyn sähkön normia alempi verokanta	Liikenteen polttoaineiden energiaveromallin mukainen verotaso sähkölle. Tätä teoreettista tasoa ei ole määritelty.	Ei tarkkaa eikä ajantasaista tietoa. Perustuu tilaston sijaan mallinnukseen (VTT-ALIISA).	6	C	- Sähkölle ei ole määritelty liikenteen verotaso, vaan se verotetaan yleisellä verokannalla - Verotuen määrää todellisuudessa vähentää käyttövoimaverot, joka on määritelty verosanktioksi. - Käyttövoimaveron tasoa ei ole tarkistettu vuoden 2011 jälkeen ja sen taso on nyt alimitoitettu - Edistää liikenteen sähköistymistä, mutta autoilun sähköistymisen tukeminen on jo hyvin voimakasta, mikä lisää kannusteita autoiluun.
Liikenteeseen käytetyn maakaasun normia alempi verokanta	Liikenteen polttoaineiden energiaveromallin mukainen verotaso maakaasulle	Ei tarkkaa eikä ajantasaista tietoa. Perustuu tilaston sijaan mallinnukseen (VTT-ALIISA).	8	B	- Maakaasulle ei ole säädetty erillistä liikenteen verotaso, vaan se verotetaan lämmityspolttoaineiden verokannalla - Verotuen määrää todellisuudessa vähentää käyttövoimaverot, joka on määritelty verosanktioksi. - Käyttövoimaveron tasoa ei ole kuitenkaan tarkistettu vuoden 2011 jälkeen ja se on alimitoitettu, mikä voi johtaa liikenteen sähköistymisen hidastumiseen
Yhdistetty sähkön ja lämmön tuotannon normia alempi verokanta	Kunkin CHP:ssä käytetyn polttoaineen lämmityspolttoaineiden energiaveromallin mukainen verotaso.	Ajantasainen tieto veroilmoitusaineistosta lukuun ottamatta turpeen osuutta	90	C	- Energiatasehokkuuden näkökulmasta voidaan perustellut keventää yhteistuotannon lämmön energiaverotusta erillislämmöntuotantoon nähden - Alun perin tuen perusteluna oli myös päästökaupan kanssa päällekkäisen ohjauksen pienentäminen - Mahdollistaa kevyempää verotusta hiilivuodelle alttiimmilla sektoreilla ja korkeampia yleisiä verotasoa, mikä voi ilmastoon kannalta olla perustellut.

Turpeen normia alempi verokanta	Lämmityspolttoaineiden energiaveromallin mukainen verotaso turpeelle	Ei tarkkaa eikä ajantasaista tietoa CHP-käytön osalta. Viimeisimmät arviot kulloinkin 2 vuoden takaa.	172	B	- Turpeen vero ei noudata energiaverotuksen rakennetta, vaan on säädetty muita lämmityspolttoaineita alemmaksi - Turve on suurelta osin päästökaupassa, jolloin verotuen globaaleja ympäristövaikutuksia on vaikeampi arvioida
Turpeen verottomuus alle 5 000 megawattitunnin käytöllä	Lämmityspolttoaineiden energiaveromallin mukainen verotaso turpeelle	Ei tarkkaa eikä ajantasaista tietoa. Viimeisimmät arviot kulloinkin 2 vuoden takaa sisältäen karkeitä oletuksia.	18	B	- Lämmityspolttoaineista ainoastaan turpeen pientuotanto on säädetty verottomaksi. 5 000 MWh voidaan pitää jo merkittävän kokoisena lämmöntuotantona
Puupohjaisten polttoaineiden verottomuus	Lämmityspolttoaineiden energiaveromallin mukainen verotaso puupohjaisille polttoaineille	Ei tarkkaa eikä ajantasaista tietoa. Viimeisimmät arviot kulloinkin 2 vuoden takaa.	303	C	- Verotuki kasvaa veroja korotettaessa - Puupohjaisissa polttoaineissa on jakeita, joilla on ilmastoon kannalta hyödyllistä korvata polttoaineita - Toisaalta puun poltosta aiheutuu myös päästöjä ja vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen sekä hiilinieluihin. Ilmastoon kannalta hyödylliset kotimaiset jakeet lienevät jo kansallisesti käytössä.
Biokaasun verottomuus	Liikenteen polttoaineiden energiaveromallin mukainen verotaso biokaasulle liikenteessä ja lämmityspolttoaineiden energiaveromallin mukainen verotaso lämmitys- ja työkonikäytössä	Ei tarkkaa eikä ajantasaista tietoa. Lämmityksen osalta viimeisimmät arviot kulloinkin 2 vuoden takaa. Liikenteen osalta perustuu mallinnukseen (VTT-ALIISA)	13	C	- Sekä biokaasuohjelmaa valmisteleva että energiaverotuksen uudistamista selvittävä työryhmä ovat esittäneet biokaasun verotuen poistamista lämmityskäytöltä ja pienentämistä liikenteen osalta asettamalla biokaasulle lämmityspolttoaineiden veron. Biokaasu tulisi tällöin myös biopolttoaineiden jakeluvaihtoehtoon - Verotuen määrää todellisuudessa vähentää käyttövoimaverot, joka on määrätty verosanktioksi. Käyttövoimaverot ei ole kuitenkaan tarkistettu vuoden 2011 jälkeen ja se alimitoitettu, mikä voi johtaa liikenteen sähköistymisen hidastumiseen - Liikennekäyttöön ohjattu biokaasu olisi hyödynnettävissä vaihtoehtoisesti energiatuotannossa korkeammalla hyötysuhteella.
Teollisuuden ja kasviuuteiden normia alempi sähköverokanta (veroluokka II)	Sähköveroluokka I	Ajantasainen tieto veroilmoitusaineistosta	832	C	- Verotuki mahdollistaa verotasojen eriyttämisen esim. kotitalouksien ja teollisuuden välillä. Tällä voi olla kv-kilpailukykyä parantava ja siten hiilivuotoa ehkäisevä vaikutus - Sähkön tuotanto on päästökaupassa, joten ympäristövaikutus globaaleihin päästöihin on epäselvä - Sähköntuotanto Suomessa pääosin fossiililähtöisillä tuotantomuodoilla tuotettua, mutta energiaverotus ei tee eroa tuotantomuotojen tai kotimaisen ja ulkomaisen tuotannon välillä - Verrattuna korkeampaan verotukseen voi teoriassa heikentää kannusteita energiatehokkuuteen - Mahdollistaa teollisuuden polttoaineaverotuksen korkeampaa tasoa tasapainottamalla kiristävän polttoaineaverotuksen vaikutuksia energiantuotannolle yrityksille
Konesalien normia alempi verokanta (veroluokka II)	Sähköveroluokka I	Ajantasainen tieto veroilmoitusaineistosta	sisältyy edelliseen	C	- Samat kuin edellä - Voi lisätä sähkön kulutusta Suomessa, mutta koska vaihtoehtoisesti konesalit voisivat sijaita muualla yhteisellä sähkömarkkina-alueella, ei välttämättä suurta merkitystä kotimaiseen energiantuotannon tarpeeseen

Raideliikenteen sähkön verottomuus	Sähköveroluokka I	Ei tarkkaa eikä ajantasaista tietoa. Viimeisimmät arviot kulloinkin 2 vuoden takaa.	19	A	- Tukee joukkoliikennettä - On epäselvää, mikä verotuen lopullinen vaikutus on tukikokonaisuudessa
Raideliikenteen dieselmoottereissa käytettävä kevyt polttoöljy	Liikenteen polttoaineiden energiaveromallin mukainen verotaso dieselille (dieselin vero lisätynä dieselin verotuella)	Ei tarkkaa eikä ajantasaista tietoa. Viimeisimmät arviot kulloinkin 2 vuoden takaa.	16	C	- Tukee joukkoliikennettä - Saattaa osaltaa hidastaa raideliikenteen sähköistymistä
Jätteenpolton verotuki	Lämmityspolttoaineiden energiaveromallin mukainen verotaso jätteelle	Ei tarkkaa eikä ajantasaista tietoa. Ei tarkkaa tietoa jätteen ominaisuuksista, jotta tarkka normiverotaso voitaisiin määrittää	63	C	- Jäte on ympäristömielessä parempi hyödyntää energiantuotannossa kuin viedä kaatopaikalle, mutta verotuki saattaa heikentää kierrätystä - Jätteenpolton verotuksesta on käynnissä TEAS-selvitys
Parafiinisen dieselöljyn verotuki	Liikenteen polttoaineiden energiaveromallin mukainen verotaso (jossa huomioidaan puhtaiden ajoneuvojen direktiivi), josta vähennetty dieselöljyn verotuki	Ajantasainen tieto veroilmoitusaineistosta	82	B	- Tuella ei ole nykyisin enää perusteita, joten toisin kuin dieselpolttoaineen veronalennuksen kohdalla, tämä tuki alentaa efektiivisesti kaikkien dieselautojen verotusta - 23 % tuesta kohdistuu uusiutuvalle biopolttoaineille - Tuen vaiheittaisesta poistosta HE eduskunnassa, v.2021 tapahtuva tuen pienentäminen huomioitu luvussa
Energiaintensiivisten yritysten veronpalautus	Veronpalautuksen määrä	Ajantasainen tieto veronpalautustiedoista	225	B	- Tuen vaiheittaisesta poistosta HE eduskunnassa, v.2021 tapahtuva tuen pienentäminen huomioitu luvussa - Pienentänyt päästökaupan ja energiaverotuksen päällekkäistä ohjausta - Verotuki mahdollistaa verotasojen eriyttämisen esim. kotitalouksien ja teollisuuden välillä. Tällä voi olla kv-kilpailukykyä parantava ja siten hiilivuotoa ehkäisevä vaikutus - Alentanut teollisuuden energiaverotusta ja siten myös fossiilisten polttoaineiden efektiivisiä verotasoja
Maatalouden energiaveron palautus	Veronpalautuksen määrä	Ajantasainen tieto veronpalautustiedoista	35	B	- Alentaa maatalouden energiaverotusta ja siten myös fossiilisten polttoaineiden efektiivisiä verotasoja - Energiaverotuksen uudistamista selvittävä työryhmä ehdotti verotuen poistamista vaiheittain
Autoveron palautus invalideilla	Ajoneuvon hinnan ja CO2-päästön perusteella määritettävä autovero	Ajantasainen tieto viimeisimmän toteutumavuoden veronpalautustiedoista	3	B	- Tuen takia ajoneuvot jäävät autoverotuksen ympäristöohjauksen ulkopuolelle.

Taksien autoverohuojennus	Ajoneuvon hinnan ja CO ₂ -päästön perusteella määritettävä autovero	Toteutuneen taksien rekisteröintimäärän perusteella tehty arvio verotuen määrästä.	2	B	- Tuen takia taksit jäävät osittain autoverotuksen ympäristöohjauksen ulkopuolelle - Tuki poistuu vuoteen 2023 mennessä.
Pelastus-, sairaus-, eläinlääkintä-, ruumis- ja matkailuauton sekä inva- ja esteettömän taksin autoverottomuus	Ajoneuvon hinnan ja CO ₂ -päästön perusteella määritettävä autovero	Viimeisimmän toteutuneen automäärätiedon perusteella tehty arvio ajoneuvomäärästä (verotusarvo- ja CO ₂ -tiedot niiden ajoneuvojen osalta, kun ne ovat tallennettu Verohallinnon tietokantaan).	86	B	- Tuen takia ajoneuvot jäävät autoverotuksen ympäristöohjauksen ulkopuolelle.
Autoveron vientipalautus	Täysimääräisesti rekisteröinnin yhteydessä maksettava autovero.	Ajantasainen tieto viimeisimmän toteutumavuoden veronpalatustiedoista	6	C	- Tuella ei liene vaikutusta ympäristön kannalta, koska täysimääräinen vero siirtyy kotimaisessa jälleenmyynnissä hintaan sisältyvänä seuraavalle ostajalle, kun taas ulkomaille myynnissä autoveroa ei todennäköisesti voi periä myyntihinnassa. - Tuella on EU-oikeudellinen peruste
Autoverolain säännönmukainen huojennus tietyissä tilanteissa	Ajoneuvon hinnan ja CO ₂ -päästön perusteella määritettävä autovero	Ajantasainen tieto viimeisimmän toteutumavuoden veronpalatustiedoista	0,5	B	- Tuen takia ajoneuvot jäävät autoverotuksen ympäristöohjauksen ulkopuolelle.
Henkilö- ja pakettiautojen ajoneuvoveron käyttövoimavero (sanktio)	Ajoneuvon CO ₂ -päästön tai massan perusteella määritettävä ajoneuvovero	Ajantasainen tieto viimeisimmän toteutumavuoden käyttövoimaveron määrästä	-378		- Ks. Dieselpolttoaineen normia alempi verokanta, liikenteeseen käytetyn sähkön normia alempi verokanta, liikenteeseen käytetyn maakaasun normia alempi verokanta ja biokaasun verottomuus
Museoajoneuvojen, pelastus- ja sairausautojen sekä linja-autojen vapautus ajoneuvoverosta	Ajoneuvon CO ₂ -päästön tai massan perusteella määritettävä ajoneuvovero	Ajantasainen tieto ajoneuvojen määrästä, jonka perusteella verotuen määrää voidaan arvioida.	3	B	- Tuen takia ajoneuvot jäävät ajoneuvoverotuksen ympäristöohjauksen ulkopuolelle.
Puu- ja turveperusteista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen vapautus ajoneuvoverosta	Ajoneuvon CO ₂ -päästön tai massan perusteella määritettävä ajoneuvovero	Ajantasainen tieto ajoneuvojen määrästä, jonka perusteella verotuen määrää voidaan arvioida.	0,5	B	- Tuen takia ajoneuvot jäävät ajoneuvoverotuksen ympäristöohjauksen ulkopuolelle.
Yhdistettyjen kuljetusten tuki	Täysimääräinen kuorma-autojen käyttövoimavero		0	C	- Tukea ei ole maksettu moneen vuoteen.
Invalidien vapautus ajoneuvoveron perusverosta	Ajoneuvon CO ₂ -päästön tai massan perusteella määritettävä ajoneuvovero	Ajantasainen tieto viimeisimmän toteutumavuoden veronpalatustiedoista	16	B	- Tuen takia ajoneuvot jäävät ajoneuvoverotuksen ympäristöohjauksen ulkopuolelle.