VALTIOVARAINMINISTERIÖ
FINANSMINISTERIET

HE 144/2024 vp; Hallituksen esitys eduskunnalle ajoneuvoverolain 11 §:n muuttamisesta (matkailuautojen ajoneuvoveron korottaminen)

SUVI SOPPI, VEROASIANTUNTIJA
VEROJAOSTON KUULEMISTILAISUUS
15.10.2024

Matkailuautojen käyttövoimaveroa korotettaisiin

- Ajoneuvoverolakia ehdotetaan muutettavan siten, että matkailuautoilta (M1-luokka) kannettava ajoneuvoveron käyttövoimavero määräytyisi jatkossa muiden M1-luokan henkilöautojen käyttövoimaveroa vastaavalla tavalla.
- Dieselkäyttöisen matkailuauton käyttövoimavero nousisi nykyisestä 0,9 sentistä 5,5 senttiin päivältä jokaiselta ajoneuvon kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta.
  - Matkailuautot ovat pääsääntöisesti dieselkäyttöisiä.
- Kohtuullisuussyistä matkailuautojen käyttövoimaveroa määrättäisiin kuitenkin enintään 7 500 kilogramman kokonaismassaan saakka.
- Koska ajoneuvovero kannetaan etukäteen 12 kuukauden pituiselta verokaudelta, uusia veroperusteita voidaan soveltaa vasta 12 kk mittaisen siirtymäajan jälkeen.
  - Lain on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2025, ja korotettua veroa sovellettaisiin 1.1.2026 ja sen jälkeisiltä veropäiviltä kannettavaan matkailuautojen käyttövoimaveroon.

Käyttövoimaveron korottaminen korvaa autoverotuen asteittaisen poistamisen

- Matkailuautojen ajoneuvoveron käyttövoimaveron korottaminen korvaa hallituksen viimekeväisen kehysriihipäätöksen matkailuautojen autoverotuen asteittaisesta poistamisesta.
  - Matkailuautojen autoverotuen poistamisen staattiseksi yhteisvaikutukseksi vuosille 2025–2028 on julkisen talouden suunnitelmassa mitoitettu yhteensä 38 miljoonaa euroa.
- Hallitus päätti syksyn budjettiriihessä matkailuautojen käyttövoimaveron korottamisesta matkailuautojen autoverotuen asteittaisen poistamisen sijaan.
  - Matkailuautot olisivat siis myös jatkossa vapautettuja ensirekisteröinnin yhteydessä kannettavasta kertaluonteisesta autoverosta.

Käyttövoimaveron korottaminen korvaa autoverotuen asteittaisen poistamisen

- Valmistelun yhteydessä arvioitiin, että asetettu verotuottotavoite voitaisiin saavuttaa varmemmin korottamalla matkailuautojen ajoneuvoveroa kuin poistamalla matkailuautojen autoverottomuus.
  - Ajoneuvoveron korottamiseen liittyy todennäköisesti vähemmän verotuottoja pienentäviä negatiivisia käyttäytymisvaikutuksia kuin autoverottomuuden (asteittaiseenkin) poistamiseen.
  - Ajoneuvovero myös kohdentuisi koko matkailuautokantaan, kun taas autovero kohdistuisi EU-oikeudellisista syistä ensimmäisten vuosien ajan lähes pelkästään uusiin matkailuautoihin.
  - Jos Suomessa myytävien uusien matkailuautojen määrä korvautuisi autoverotuksen takia käytetyillä matkailuautoilla, valtiolta jäisi autoverotulojen lisäksi saamatta uusista matkailuautoista myös arvonlisäverotuloja.
  - Matkailuautojen ajoneuvoveron verotason nousu ajoneuvoa kohden jäisi suhteessa matkailuautojen autoveroa pienemmäksi.

Henkilöautojen ajoneuvoveron rakenne

- Henkilöautojen ajoneuvovero koostuu perusverosta ja käyttövoimaverosta:
  - Ajoneuvoveron perusvero on CO2-päästöperusteinen, joten sillä on valtiontaloudellisen tarkoituksensa lisäksi hiilidioksidipäästöihin perustuva ohjausvaikutus. Jos EU:n lainsäädännön mukaisesti mitattua ominaishiilidioksidipäästötietoa ei ole käytettävissä, perusvero määräytyy ajoneuvon kokonaismassan perusteella.
    - Matkailuautojen perusvero määräytyy jo nykyisellään samoin perustein kuin muidenkin henkilöautojen perusvero. Tähän ei ehdoteta muutoksia.
  - Ajoneuvoveron käyttövoimaveroa kannetaan muilta kuin bensiinikäyttöisiltä ajoneuvoilta. Valtiontaloudellisen tarkoituksensa lisäksi henkilöautojen käyttövoimaveron tasoilla on pyritty tasaamaan muiden käyttövoimien bensiiniä kevyempää polttoaineverorasitusta keskimääräisellä vuotuisella ajosuoritteella.
    - Dieselkäyttöisten henkilöautojen käyttövoimaveron taso on 5,5 snt/pvä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta.
    - Matkailuautojen nykyinen käyttövoimaveron taso on 0,9 snt/pvä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta. Matkailuautojen muita henkilöautoja alemmalle käyttövoimaveron tasolle ei ole erityistä perustetta.

Liikennekäytössäpito vaikuttaa ajoneuvokohtaisen verorasituksen kiristymiseen

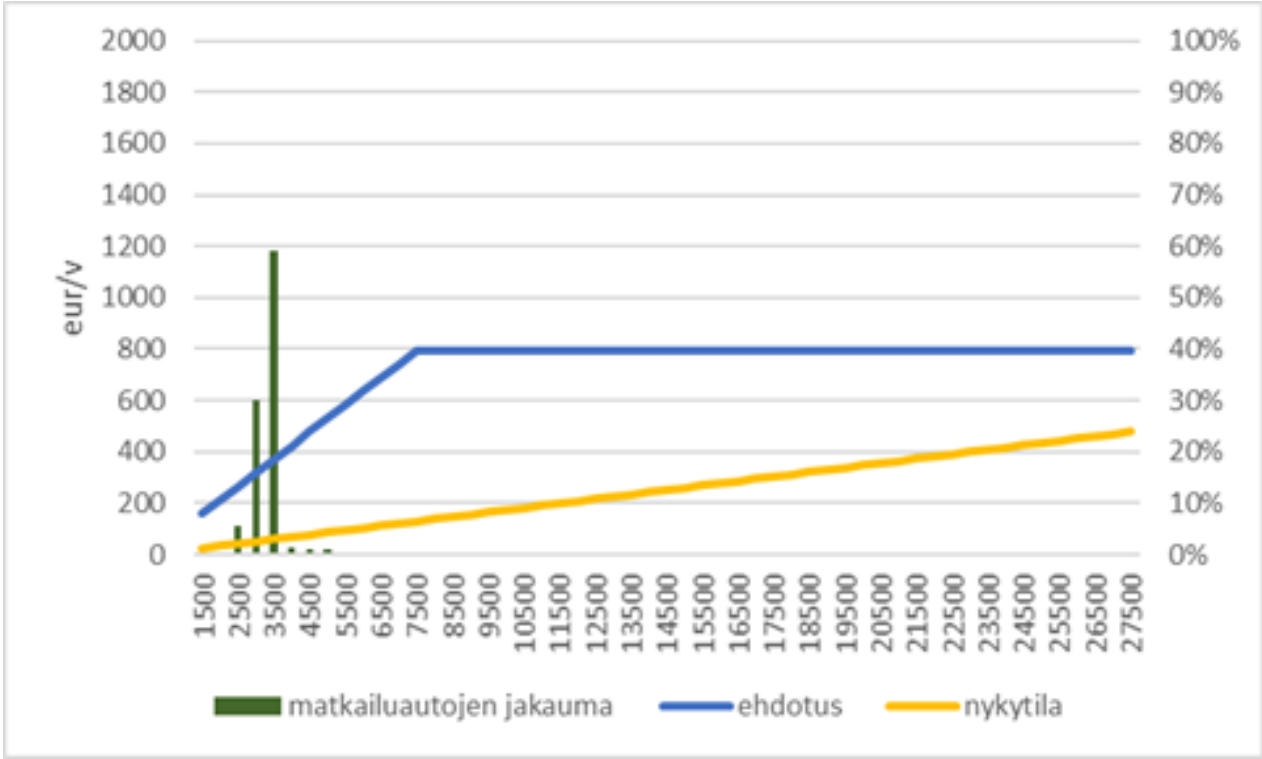
- Ajoneuvoveroa kannetaan vain niiltä päiviltä, jotka ajoneuvo on rekisterin mukaan liikennekäytössä. Ajoneuvoverorasitusta on siten mahdollista vähentää ottamalla ajoneuvo pois liikennekäytöstä silloin, kun sitä ei käytetä liikenteessä.
- Vaikka matkailuautojen liikennekäytössäolon odotetaan ehdotetun muutoksen seurauksena vähenevän jonkin verran, matkailuautojen todellisten käyttöpäivien tai niillä ajettavien ajokilometrien määrä ei todennäköisesti kuitenkaan vähene yhtä paljon.
  - Liikennekäytössäolon väheneminen johtuisi enemminkin ajoneuvoverorasituksen alentamiseen tähtäävien liikennekäytöstäpoistojen lisääntymisestä.

Veron määrän laskentaa koskeva kattosääntö

- Keskimääräinen matkailuauto on dieselkäyttöinen ja kokonaismassaltaan noin 3 500 kilogramman painoinen. Matkailuautokanta on kuitenkin muuta henkilöautokantaa heterogeenisempi niin arvon, painon, varustelun kuin käytön suhteen, ja pieni määrä matkailuautoja on kokonaismassaltaan merkittävästi keskimääräistä matkailuautoa painavampia, minkä vuoksi näiden matkailuautojen vuotuinen käyttövoimavero nousisi korotuksen myötä merkittävästi enemmän kuin keskimääräisellä matkailuautolla.
- Kohtuullisuussyistä matkailuautojen käyttövoimaveroa määrättäessä huomioon otettava ajoneuvon kokonaismassa ehdotetaan siksi eduskunnalle annetussa hallituksen esityksessä rajattavan 7 500 kilogrammaan.
- Kokonaismassan enimmäismäärää koskeva rajaus on lisätty esitykseen vasta lausuntokierroksen jälkeen.

Veron määrän laskentaa koskeva kattosääntö

- Kokonaismassan enimmäismäärää koskeva 7 500 kilogramman rajaus rajoittaisi verorasituksen nousua kaikkein painavimmilla matkailuautoilla.
- Useissa tapauksissa kyse on linja-auton alustalle jälkikäteen rakennetuista, henkilöautoluokkaan rekisteröidyistä matkailuautoista.
  - Tyypillisesti kokonaismassaltaan n. 18 tonnin painoisia, jolloin käyttövoimaveron määrä olisi noin 3 600 e/vuodessa ilman kattosääntöä.
- Rajanvetotilanteiden takia kokonaismassan enimmäismäärää koskeva rajaus tulisi asettaa riittävän korkealle.



Vuotuinen verorasitus laskettu keskimääräisellä n. 190 päivän liikennekäytössäololla.

Keskeiset vaikutukset

- Keskimääräisen kokonaismassaltaan 3 500 kilogramman painoisen dieselkäyttöisen matkailuauton ajoneuvoveron käyttövoimavero nousisi noin 590 euroa vuodessa, jos matkailuauto pidetään liikennekäytössä koko vuoden. Jos matkailuauto on liikennekäytössä arvioidun keskimääräisen ajan eli noin 190 päivää, korotuksen määrä olisi keskimäärin noin 310 euroa vuodessa.
- Keskimääräisen matkailuauton käyttövoimavero olisi korotuksen jälkeen noin 700 euroa vuodessa, jos matkailuauto pidetään koko vuoden liikennekäytössä. Keskimääräisellä liikennekäytössäololla käyttövoimavero olisi noin 370 euroa vuodessa.
- Enimmillään dieselkäyttöisen matkailuauton ajoneuvoveron käyttövoimavero olisi noin 1 500 euroa vuodessa, jos matkailuauto pidetään liikennekäytössä koko vuoden. Keskimääräisellä liikennekäytössäololla dieselkäyttöisen matkailuauton käyttövoimavero olisi enimmillään noin 800 euroa vuodessa. Tämä tarkoittaisi, että käyttövoimaveron määrä voisi enimmillään olla noin kaksinkertainen verrattuna keskimääräisen dieselkäyttöisen matkailuauton käyttövoimaveron määrään.

Keskeiset vaikutukset

- Ehdotetun muutoksen arvioidaan lisäävän ajoneuvoveron tuottoa vuonna 2026 staattisesti noin 16,5 miljoonalla eurolla. Ajoneuvoveron tuoton kasvu jäänee kuitenkin staattista arviota pienemmäksi.
- Veromuutos todennäköisesti vähentäisi matkailuautojen liikennekäytössäoloa ja vähentäisi siten myös matkailuautojen perusveron tuottoa nykyisestä. Tämä vaikutus huomioon ottaen veromuutoksen arvioidaan lisäävän ajoneuvoveron tuottoa 10,5 miljoonalla eurolla vuodessa.
- Vuonna 2025 verotuoton lisäys olisi arviolta noin kolme miljoonaa euroa, joka kertyisi vuodelle 2026 etupainotteisesti maksuunpantavasta verosta.

Keskeiset vaikutukset

- Veronkorotusta voidaan pitää suhteellisen maltillisena verrattuna muihin kustannuksiin, eikä ehdotetulla muutoksella arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia matkailun määrään tai kotimaiseen matkailuelinkeinoon.
- Koska ehdotetulla muutoksella ei odoteta olevan merkittävää vaikutusta matkailuautojen ajosuoritteeseen ja koska mahdollinen ajosuoritteen vähenemä todennäköisesti korvautuisi muulla päästöjä tuottavalla liikenteellä, ehdotetulla muutoksella ei todennäköisesti ole merkittäviä vaikutuksia liikenteen hiilidioksidipäästöihin.