22.2.2024

Valtiovarainvaliokunnan verojaosto

Asia: O 9/2024 vp Autoilun verotuksen kokonaisuus

Valtiovarainvaliokunnan verojaosto käsittelee omana asianaan autoilun verotuksen kokonaisuutta. Verojaosto on pyytänyt Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry:ltä (*jäljempänä MaRa*) näkemystä autoilun verotuksen kokonaisuudesta soveltuvin osin:

- Fiskaalinen näkökulma
- Vaikutukset autoilun kustannuksiin
- Ympäristövaikutukset

MaRa toteaa lausuntoaan seuraavaa:

1. Liikenteen kustannuksilla on olennainen merkitys matkailu- ja ravintola-alan yrityksille

Liikenteen verotukseen ja maksuihin liittyvillä päätöksillä on olennainen vaikutus kotimaan matkailun kustannuksiin, työntekijöiden kustannuksiin ja matkailu- ja ravintola-alan yritysten logistiikkakustannuksiin.

MaRa katsoo, että jos valtion on katettava liikenteen verotuottojen väheneminen, verotus tulisi kohdentaa liikenteeseen eikä kulutusveroihin (esimerkiksi arvonlisäverot). Suomessa kulutusverotus on jo nykyisin Eurostatin mukaan EU-alueen kireimpiä.

Kotimainen matkailukulutus oli 11 miljardia euroa ja ulkomainen matkailukulutus 5,3 miljardia euroa (vuosi 2019). Matkailun osuus kokonaisviennistä ennen koronapandemiaa oli 5,5 % ja palveluviennistä 17 %. Matkailu on palveluviennin kolmanneksi suurin toimiala ja matkailuviennin luomasta arvonlisästä jää Suomeen enemmän kuin tavaraviennistä.

Suurin osa kotimaanmatkailusta tehdään omalla autolla nyt ja tulevaisuudessa. Suomalaiset tekevät esimerkiksi Pohjois-Suomen matkoista noin 90 prosenttia henkilöautolla. Useille tärkeille matkailupaikkakunnille ei ole rautateitä, ja lentäminen on varsinkin sesonkiaikaan kallista esimerkiksi lapsiperheelle. Autolla ajaminen lomalle on usein ainoa realistinen matkustusvaihtoehto perheelle. Usein lomakohteessa halutaan myös liikkua omalla autolla eikä muut vaihtoehdot ole usein mahdollisia. Autolla tehty kotimaanmatkailu lisää kotimaista kysyntää, työllistää erityisesti kaupunkialueiden ulkopuolella ja tuo myös taloudellista hyvinvointia ruuhka-Suomen ulkopuolelle. Kotimaanmatkailu tuottaa paljon erilaisia verotuloja valtiolle.

Monet matkailu- ja ravintola-alan yritykset palvelevat asiakkaita ympärivuorokautisesti ja ainakin niin, ettei julkinen liikenne toimi tai sitä ei ole. Henkilöauto on tällöin usein ainoa keino päästä työpaikalle.

Valtaosa liikennekäytössä olevista henkilöautoista on bensiini- ja dieselautoja. Niitä oli vuoden 2023 lopussa Suomessa yhteensä noin 2,5 miljoonaa, joka on noin 90 prosenttia koko henkilöautokannasta.[1] Sähköautojen määrä lisääntyy hyvää vauhtia, mutta vuonna 2030 polttomoottoriautoja on liikenteessä edelleen arviolta 2,1 miljoonaa.[2]

Tavaralogistiikan kustannuksiin vaikuttavilla verotuspäätöksillä on olennainen merkitys matkailu- ja ravintola-alan yrityksille. Jos verotuspäätöksillä logistiikan kustannukset nousisivat, lisäkustannukset vyörytettäisiin logistiikkayritysten asiakkaille. Rekkojen ja kuorma-autojen sähköistyminen etenee henkilöautoja hitaammin ja niiden pääasiallisena käyttövoimana on vielä hyvin pitkään nestemäiset polttoaineet.

2. Liikenteen verotuksen kokonaisuudistus

Liikenteeltä kerätään veroja vuositasolla noin viisi miljardia euroa (ilman arvonlisäveroa) polttoaineveroina, ajoneuvoveroina ja autoveroina. Liikenteen sähköistyessä polttoaineveroista kerättävät tulot tulevat laskemaan sadoilla miljoonilla euroilla vuoteen 2030 mennessä.

Hallitusohjelman mukaan tällä hallituskaudella aloitetaan liikenteen verotuksen ja maksujen kokonaisuudistus valtiovarainministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön yhteistyönä.

MaRa katsoo, että uudistusta toteutettaessa tulee varmistaa, että henkilöautoilun kustannukset eivät nouse. Jos henkilöautoilu Suomessa kallistuisi, suomalaiset matkailisivat enemmän ulkomaille lentäen tai viihderisteilijöillä. Tämä vähentäisi palvelujen kysyntää kotimaassa, työllisyyttä ja valtion verotuloja. Lentäen tai viihderisteilijöillä tehty ulkomaan matkailu aiheuttaa myös merkittävästi enemmän päästöjä kuin autolla tehty kotimaan matkailu.

MaRa toteaa, että kotimaan matkailun kannalta neutraali vero on vuotuinen ajoneuvovero. Sen muutoksilla ja kohdentamisella sähköautojen yleistyttyä enemmän sähköautoihin voidaan paikata ainakin osin polttoaineverojen verotuottojen laskua.

MaRa vastustaa kilometriveroa ja tiemaksuja, koska ne nostaisivat liikkumisen kustannuksia Suomessa, vähentäisivät kotimaan matkailua ja lisäisivät suomalaisten ulkomaan matkailua.

[1] https://www.aut.fi/tilastot/autokannan_kehitys/autokanta_kayttovoimittain/henkiloautokanta_kayttovoimittain
[2] https://www.aut.fi/files/2770/Kayttovoimaennusteet_2023_06_13.pdf

MaRa lausuu liikenteen verotuksesta ja sen mahdollisista muutoksista tarkemmin seuraavaa.

3. Polttoaineen valmisteverot ja päästökauppa

Liikennepolttoaineiden verotus on Suomessa kansainvälisesti vertaillen korkeaa. Polttoainevero on moottoribensiinissä 71,77 senttiä litralta ja dieselöljyssä 55,70 senttiä litralta. Polttoaineesta kerätään lisäksi arvonlisäveroa (24 prosenttia).

Polttoaineveroilla on erittäin suuri fiskaalinen merkitys. Valtio keräsi vuonna 2022 liikennepolttoaineista veroa yhteensä noin 2,7 miljardia euroa ja arvonlisäveroja lähes 1,9 miljardia euroa. Liikenteen sähköistymisen seurauksena valmisteverotuotot tulevat nykyisillä verotasoilla laskemaan sadoilla miljoonilla euroilla vuoteen 2030 mennessä.

Valmisteverotukseen tehtäviä muutoksia harkittaessa on huomioitava, että tieliikenteen päästökauppa alkaa Suomessa vuonna 2027 tai kansallista lykkäystä käytettäessä vuonna 2031. Työ- ja elinkeinoministeriön arvion mukaan Suomi saa tulevaisuudessa huutokauppatuloja jakelijoiden päästöoikeuksien huutokauppaamisesta arviolta n. 0,5 mrd. euroa vuodessa.

Polttoaineisiin kohdistuu päästökaupan alkaessa kahdenkertainen maksu: Kansallinen valmistevero ja päästökaupan lisäkustannus. Vuoden 2030 tilanteessa päästökauppa nostaa bensiinin pumppuhintaa 16 senttiä per litra ja dieselin 11 senttiä per litra (päästöoikeuden hinnalla 50 €/tCO2). Päästökaupan lisähinnan päälle tulee vielä arvonlisävero (24 %), jolloin pumppuhinta nousee päästökaupan seurauksena mainituilla laskelmilla bensiinissä 19,84 senttiä per litra ja dieselissä 13,64 senttiä per litra.

MaRa katsoo, että polttoaineiden valmisteveroja ei voida korottaa koska:

- **vuonna 2027 tai 2031 käynnistyvä tieliikenteen päästökauppa nostaa merkittävästi henkilöautoilun ja kotimaan matkailun kustannuksia suurimmalla osalla kotitalouksia. Vuonna 2030 polttomoottoriautoja on liikenteessä edelleen arviolta 2,1 miljoonaa.**
- **se lisäisi myös tavaralogistiikan kustannuksia, jolloin korkeammat hinnat vyörytettäisiin logistiikkayritysten asiakkaille.**

4. Autovero

Autoverolla on suuri fiskaalinen merkitys. Valtio on viime vuosina kerännyt autoverotuloja noin 500-700 miljoonaa euroa vuodessa.

Autoveron tuotto romahti neljänneksellä vuonna 2023. Syynä romahdukseen on autojen sähköistyminen sekä polttomoottoriautojen päästötason lasku. Vuonna 2023 autoveroa määrättiin noin yhteensä 382,6 miljoonaa euroa. Maksuunpannun autoveron määrästä vain 2,4 prosenttia kertyi sähköajoneuvoista (lähde: Verohallinnon tiedote 13.2.2024)

Autoveron poistaminen sähköautoilta vuonna ja sähköautojen tukeminen työsuhdeautoina vuosina 2021-2025 kannustaa hankkimaan täyssähköautoja. Jos sähköautojen autoverotukseen ei tehdä muutoksia, autoverotuottojen tuotto tulee jatkuvasti pienentymään sitä mukaa, kun sähköautojen osuus uusien autojen rekisteröinneistä lisääntyy.

Autoverotukseen tehtäviä muutoksia harkittaessa on huomioitava, että liikenteen verokertymä tulee polttoaineverotuottojen alentumisen seurauksena alenemaan sadoilla miljoonilla euroilla vuoteen 2030 mennessä.

MaRa katsoo, että autoveroa ei ole mahdollista alentaa, koska liikenteen verokertymä laskisi muuten liian paljon. Jotta autoverotuottojen romahdus estetään, valtion tulee saattaa lähivuosina myös täyssähköautot autoverotuksen piiriin. Verotason tulee olla sellainen, että täyssähköauton autoverotus on polttomoottoriautoja kevyempää.

5. Ajoneuvovero

Valtio on kerännyt viime vuosina ajoneuvoveroa yli 1,1 miljardia vuodessa. Ajoneuvoverolla on erittäin suuri fiskaalinen merkitys.

Keskimääräinen rekisterissä olevilta henkilöautoilta kannettava ajoneuvoveron perusvero vuodelta 2022 oli noin 190 euroa vuodessa. Täyssähköautojen ajoneuvovero on sen sijaan edelleen hyvin matala. Tällä hetkellä se on 1.10.2021 jälkeen käyttöönotettujen sähköautojen kohdalla noin 120 euroa vuodessa.

Jos polttoaineverotuottojen vähentymistä halutaan paikata liikenteen muita veroja korottamalla, MaRan näkemyksen mukaan paras vaihtoehto on vuotuisen kiinteän ajoneuvoveron korottaminen. Vuotuinen ajoneuvovero on matkailun kannalta neutraali vero. Veron määrää ei vaikuta se, kuinka paljon henkilöautoa käytetään kotimaassa liikkumiseen.

MaRa katsoo, että polttomoottoriautojen ajoneuvoveroon ei ole mahdollista tehdä suuria korotuksia, koska muuten niiden käytön kokonaisverorasitus muodostuisi kohtuuttoman raskaaksi huomioiden polttoaineen korkea kansallinen valmisteverotus ja tieliikenteen päästökauppamaksun lisähinta (2027 tai 2031) arvonlisäverolla lisättynä.

Sähköauton käytön verotus on tällä hetkellä huomattavasti pienempi kuin polttomoottoriautolla (matala ajoneuvovero + ladatun sähkön hinta). Tasapuolisempi käytön verotus edellyttäisi, että sähköautojen vuotuista ajoneuvoveroa korotettaisiin. Myös VM on liikenteen verotuksen uudistamista koskevassa mietinnössään pitänyt ajoneuvoveron korotusta fiskaalisesti yksinkertaisempana tapana kerätä liikenteeltä enemmän veroja.

6. Kilometrivero ja tiemaksut

MaRa vastustaa kilometriveron käyttöönottoa.

Suomi on harvaan asuttu ja pitkien etäisyyksien maa ja suurin osa kotimaanmatkailusta tehdään omalla autolla nyt ja tulevaisuudessa. Kilometrivero nostaisi kotimaassa liikkumisen ja kotimaan matkailun kustannuksia. Jos kilometrivero otettaisiin käyttöön, kotimaan matkailu korvaantuisi ulkomaan matkoilla, jolloin kotimainen palvelukysyntä ja työllisyys sekä valtion verotulot vähenisivät. Myös matkailun päästöt kasvaisivat, koska ulkomaan matkailu lentokoneella tai viihderisteilijällä aiheuttaa merkittävästi enemmän päästöjä kuin autolla tehty kotimaan matkailu.

Kilometrivero nostaisi myös työntekijöiden kustannuksia. Erityisesti harvaan asutuilla alueilla ja poikkeavia työaikoja tekevillä työntekijöillä auto on ainoa realistinen vaihtoehto työpaikalle pääsemiseksi.

Verotuksen ikävä anatomia on, että uusi vero lisäisi liikenteen verorasitusta. Sen jälkeen, kun kilometriverojärjestelmä on luotu, sitä olisi erittäin helppo korottaa. Siitä tulisi liikenteen uusi rahastusautomaatti, jota käytettäisiin yhteiskunnan rahoittamiseen laajasti, ei vain liikenteen verojenaleneman korvaamiseen.

Nykyiset liikenteen verot (polttoainevero, autovero ja ajoneuvovero) ovat fiskaalisesti yksinkertaisia ja hallinnollisesti helppoja. Jos sähköautoilta halutaan kerätä enemmän veroja, sähköautojen ajoneuvoveroa voidaan korottaa. Sähköautoille ei tule luoda kallista ja kustannustehotonta sekä väärinkäytöksille ja kyberhyökkäyksille altista verojärjestelmää.

VM:n vuonna 2021 julkaiseman raportin[3] mukaan kilometriverojärjestelmän vaatimat investoinnit olisivat arviolta 313 miljoonaa euroa, josta ajoneuvolaitteiden osuus on 250 miljoonaa euroa. Vuotuiset operointikustannukset olisivat noin 113 miljoonaa euroa ilman investointien poistoja ja 143 miljoonaa euroa poistot mukaan lukien.

Kilometriverotukseen sisältyy merkittävä väärinkäytöksen ja veron välttämisen riski. VM:n raportissa todetaan, että satelliittipaikannukseen perustuvan järjestelmän eräs heikkous piilee siinä, että sitä on mahdollista helposti häiritä esimerkiksi auton tupakansytyttimeen asennettavalla halvalla häirintälaitteella. Tällaisen häirintälaitteen käyttö estää autoon asennetun ajoneuvolaitteen toiminnan ja ajettujen kilometrien rekisteröinnin ja häiritsee myös muita käyttäjiä useiden kymmenien metrien päähän. Jos häirintälähettimiä on liikenteessä paljon, ne voivat häiritä myös muita käyttäjiä tai palveluita, kuten automaattiliikennettä, lentoliikennettä tai droneja, jotka ovat riippuvaisia paikannussatelliittien paikka- ja aikatiedoista.

[3] https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163110/VM_2021_26.pdf

Väärinkäytöksien estämiseksi pitäisi lisätä valvontaa ja valvontalaitteita, jotka maksavat normaalien operointikustannuksien päälle, mutta niillä ei voitaisi kuitenkaan havaita kuin pieni osa väärinkäytöksistä.

Satelliittipaikannukseen perustuva verojärjestelmä on myös altis ja houkutteleva kohde kyberhyökkäyksille. Suomen valtion ei tule luoda satelliittipaikannukseen perustuvaa verojärjestelmää, joka voidaan lamauttaa tai sitä häiritä vieraan valtion tekemillä kyberiskuilla Suomen ulkopuolelta tai Suomen rajojen sisällä. Venäjän aloitettua hyökkäyssodan Ukrainaan, on kyberhyökkäyksien riski otettava erittäin vakavasti. Kilometriveron lisääntyneessä tiedonkäsittelyssä myös tietoturvariskit kasvavat.

MaRa vastustaa myös ajoneuvojen rekisterikilpien luentaan perustuvia tiemaksuja.

Tiemaksut tulisivat nykyisten verojen päälle ja ne nostaisivat kotimaan liikkumisen, työnteon ja matkailun kustannuksia kilometriveroa vastaavasti. Kotimaan matkailun hintakilpailukyky suhteessa ulkomaan matkailuun heikkenisi. Sen jälkeen, kun tiemaksut olisi otettu käyttöön niitä, niitä olisi myös erittäin helppo korottaa. Tiemaksuista tulisi liikenteen uusi rahastusautomaatti, jota käytettäisiin yhteiskunnan rahoittamiseen laajasti, ei vain liikenteen verojenaleneman korvaamiseen.

Rekisteriluentalaitteiden investoinnit ja niiden ylläpito olisi kallista. Jos tiemaksuja otettaisiin käyttöön esimerkiksi valtaväylillä / moottoriteillä, liikennettä ohjautuisi tiemaksujen ulkopuoliselle alemman asteiselle tieverkolle. Tämä lisäisi matka-aikoja, heikentäisi liikenneturvallisuutta ja rapauttaisi jo entisestään heikossa kunnossa olevaa alempi asteista tieverkkoa.

Kunnioittavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Timo Lappi
toimitusjohtaja

Kai Massa
lakimies

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyrityksiä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttitapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkailuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 3 100 jäsentä, joilla on 8 000 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.