22.10.2024

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaostolle

Asia: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain 11 §:n muuttamisesta (HE 144/2024 vp)

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (*jäljempänä MaRa*) toteaa lausuntonaan seuraavaa:

1. Matkailuautoilla tärkeä merkitys kotimaan matkailussa

Suomessa matkailuautojen määrä 10 000 asukasta kohden on ollut jo useamman vuoden Euroopan suurin. (Lähde: Caravaning Industry Association CIVD). Matkailuajoneuvokanta Suomessa kasvaa edelleen. Se on nyt yli 132 000, joista yli puolet on matkailuautoja.

Matkailuajoneuvojen määrä ja sen kasvu on positiivinen asia kotimaan matkailulle. Matkailuajoneuvoilla matkaillaan paljon kotimaassa, mikä tuottaa matkailukysyntää eri puolelle Suomea. Matkailuajoneuvoilla käydään erityisesti ruuhka-Suomen ulkopuolella leirintäalueilla, hiihtokeskuksissa, huvipuistoissa, luontokohteissa ja muissa matkailukohteissa. Matkailuautoilijat kuluttavat kotimaan matkallaan palveluja tavallisesti useilla eri paikkakunnilla.

Leirintäalueille matkailuajoneuvojen käyttäjät ovat erittäin tärkeä asiakasryhmä. Haaga-Helia ammattikorkeakoulu Oy:n vuonna 2022 yhdessä Suomen Leirintäalueyhdistys ry:n ja SF-Caravan ry:n tehdyn seurantatutkimuksen mukaan leirintäalueilla suosituimmat majoitusmuodot ovat oma matkailuauto (51 prosenttia) tai oma matkailuvaunu (35 prosenttia).

2. Matkailuautojen ajoneuvoveron korotus

MaRa pitää kannatettavana, että matkailuautojen autoverotuen poistamista ei toteutettu. Tämä olisi vähentänyt merkittävästi uusien matkailuautojen hankintaa Suomesta ja lisännyt käytettyjen matkailuautojen ostamista ulkomailta.

Hallituksen esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoverolakia siten, että matkailuautojen käyttövoimavero määräytyisi jatkossa muiden M1-luokan henkilöautojen käyttövoimaveroa vastaavalla tavalla. **Tämä tarkoittaisi, että dieselkäyttöisten matkailuautojen ajoneuvoveron käyttövoimaveroa korotettaisiin nykyisestä 0,9 sentistä 5,5 senttiin päivältä jokaiselta ajoneuvon kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta. Painoon perustuvan veron maksukatto olisi 7 500 kilogrammassa.**

Ehdotettu käyttövoimaveron korotus merkitsisi vuositasolla noin **590 euron** matkailuautokohtaista ajoneuvoveron korotusta, jos matkailuauto olisi koko vuoden liikennekäytössä. Jos matkailuauto olisi liikennekäytössä arvioidun keskimääräisen ajan eli noin 190 päivää, matkailuautokohtainen ajoneuvoveron korotus olisi noin **310 euroa** vuodessa. Painavilla matkailuautoilla ajoneuvoveron korotus olisi huomattavasti tätä suurempi.

MaRa katsoo, että hallituksen esittämä matkailuauton ajoneuvoveron korotus on kohtuuton ja se johtaisi kotimaan matkailun kannalta negatiivisiin käyttäytymismuutoksiin.

Suurin osa matkailuautoista on dieselkäyttöisiä. Biopolttoaineen asteittain kiristyvä jakeluvelvoite ja vuonna 2027 käynnistyvä polttoaineen jakelijoiden päästökauppa tulee nostamaan dieselkäyttöisten matkailuautojen polttoainekustannuksia. **Matkailuautojen polttoaineen kulutus on suurempi kuin tavallisilla henkilöautoilla, joten jakeluvelvoite ja tieliikenteen päästökauppa nostaa matkailuautojen käyttökustannuksia henkilöautoa enemmän.**

Hallituksen esityksessä (HE 121/2024 vp) olevan laskelman mukaan ehdotetuilla jakeluvelvoitetasoilla vaikutus dieselin pumppuhintaan olisi 0,078 euroa vuonna 2025, 0,132 euroa vuonna 2026 ja 0,199 euroa vuonna 2027, jolloin jakeluvelvoite olisi noussut 22,5 prosenttiin. Jollei lakia myöhemmin muuteta, jakeluvelvoite nousisi 31 prosenttiin vuoden 2028 alussa ja olisi 32 prosenttia vuonna 2029 ja 34 prosenttia vuonna 2030 ja sen jälkeen. Tämä nostaisi dieselin pumppuhintaa entisestään.

Polttoaineen jakelun päästökaupan käyttöönottoa koskevan hallituksen esityksen (HE 119/2024 vp) mukaan päästökauppa nostaisi päästöoikeuden 50 euron tonnihinnalla bensiinin sekoitehintaa 16 senttiä litralta (sisältäen arvonlisäveron) ja dieselin sekoitehintaa 11 senttiä litralta (sisältäen arvonlisäveron) vuonna 2030.

Matkailuautojen polttoainekustannukset voivat päästökaupan seurauksena nousta huomattavasti hallituksen esityksessä (HE 119/2024 vp) olevaa laskelmaa enemmän. LVM:n EU:n 55-valmiuspaketin tieliikenteen ehdotusten kustannusvaikutuksia koskevassa selvityksessä (28.9.2022)[1] todetaan, että jos hiilidioksiditonnin hinta on 150 euroa, vaikutus bensiinin hintaan olisi 47 senttiä litralta ja dieselissä 34 senttiä litralta. Päästökaupan vaikutuksia polttoaineen hintaan on selvitetty myös huhtikuussa 2024 julkaistussa kansainvälisessä tutkimuksessa (Carbon prices on the rise? Shedding light on the emerging EU ETS2).[2]Tutkimuksessa käytetyssä kolmessa eri skenaariomallissa päästöoikeuden hinta vuonna 2030 olisi 71 euroa (Strong EP scenario), 160 euroa (Limited EP scenario) tai 260 euroa hiilidioksiditonni (Strong EP scenario). Komission käyttämä oletus päästöoikeuden hinnasta on näihin lukuihin nähden hyvin matala.

[1] https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/164350
[2] https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4808605&download=yes

Matkailuauton ajoneuvoveron korottaminen kuusinkertaiseksi nostaisi matkailuauton käytön kokonaisvero- ja maksurasituksen kohtuuttoman suureksi.

Esitetty matkailuauton ajoneuvoveron korotus vähentäisi matkailuauton omistavien perheiden käytettävissä olevia tuloja. Kotitaloudet joutuisivat matkailuautoon kohdistuvan verorasituksen pienentämiseksi pitämään ajoneuvoja liikennekäytössä aiempaa lyhyemmän ajan, esimerkiksi vain muutaman viikon loma-aikoina (esimerkiksi kesällä) ja muun aikaa matkailuauto olisi poissa liikennekäytöstä.

Ajoneuvoveromuutoksen aikaansaama muutos kotitalouksien käyttäytymisessä johtaisi siihen, että matkailuautoilla tehtyjen kotimaan matkojen määrä vähenisi. Matkailuautolla tehdyt matkat suuntautuvat usein ruuhka-Suomen ulkopuolelle ja palvelujen kysynnän vähentyminen aiheuttaisi monilla paikkakunnilla myyntitulojen menetyksiä, heikentäisi työllisyyttä ja pienentäisi myös valtion verotuloja. Suomen leirintämatkailun sesonki on jo nyt EU-maiden lyhyin ja veromuutos vielä vähentäisi varsinaisen sesongin ulkopuolisia viikonloppumatkoja. Matkailuautojen liikennekäyttöajan lyheneminen vähentäisi myös polttoaineverotuottoja.

MaRa huomauttaa, että Suomen talouskasvu on vuoden 2008 finanssikriisin jälkeen ollut heikkoa. Suomessa inflaatio on noussut nopeasti viime vuosina, ja korot ovat olleet korkealla tasolla. Siten kuluttajien ostovoima on heikko. Yleinen arvonlisäveron korotus 25,5 prosenttiin syyskuussa 2024 ja vuodelle 2025 esitetty liikenteen, liikunnan ja kulttuurin ja majoituksen 10 prosentin arvonlisäverokannan korotus 14 prosenttiin heikentää kuluttajien ostovoimaa entisestään. Arvonlisäveron korotukset heikentävät kotimaan matkailun hintakilpailukykyä suhteessa ulkomaan matkailuun.

MaRa esittää, että:

- **matkailuautojen ajoneuvoveroa korotetaan maltillisesti 0,9 sentistä 1,8 senttiin, mikä toisi valtiolle lisää verotuloa, mutta ei johtaisi kotimaan matkailun kannalta negatiivisiin käyttäytymismuutoksiin.**
- **suurten matkailuautojen kohdalla veron maksukaton tulisi olla 3.500 kg:ssa.**

Kunnioittavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Kai Massa
varatuomari, Helsinki

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, cateringyrityksiä, 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 8000 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.