AUTOALAN KESKUSLIITTO

AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS

Eduskunnan Valtiovarainvaliokunnan verojaosto

HE 144/2024 vp

Lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain 11 §:n muuttamisesta

22.10.2024

Kiitämme mahdollisuudesta lausua matkailuautojen ajoneuvoveron muutosta koskevaan hallituksen esitykseen.

Ajoneuvoverolakia on ehdotettu muutettavaksi siten, että jatkossa matkailuajoneuvoilta kannettaisiin ajoneuvoveron käyttövoimaveroa samoilla perusteilla kuin muilla M1-luokan henkilöautoilla. Nykyisin matkailuajoneuvojen ajoneuvovero on samansuuruinen kuin pakettiautoilla.

Kiitämme hallituksen esitystä siitä, että lausuntokierroksella annettu palaute raskaimpien matkailuautojen verorasitteesta on huomioitu ja matkailuautojen käyttövoimaveroa määrättäessä huomioon otettava ajoneuvon kokonaismassa rajattaisiin 7 500 kilogrammaan.

Ajoneuvoveron nostosta vähemmän markkinahäiriötä kuin autoveronvapautuksen poistamisesta

Hallituksen esityksen taustalla on kehysriihessä tehty linjaus matkailuautojen autoveronvapautuksen poistamisesta, jonka sijasta on päädytty esittämään vuosittaisen ajoneuvoveron nostoa. Veromuutokset perustuvat julkisen talouden suunnitelmaan ja niiden tavoitteet ovat fiskaalisia.

Matkailuautot ovat olleet Suomessa vapautettuja hankinnan yhteydessä perittävästä autoverosta. Mikäli matkailuautojen verotusta on fiskaalisista syistä tarvetta kiristää, veron korotus on perusteltua suunnata esitetyllä tavalla ajoneuvoveroon eikä autoveroon. Kehysriihessä esillä ollut autoveron määrääminen matkailuautoille aiheuttaisi matkailuautokaupassa ja matkailuautokannassa markkinahäiriön, sillä arvoperusteisena verona se nostaisi uutena myytävien matkailuautojen hintaa ja lopettaisi niiden kotimaisen kysynnän.

Kuten hallituksen esityksessä on todettu, autoveron ulottaminen matkailuautoihin vähentäisi uusien matkailuautojen kauppaa ja lisäisi merkittävästi käytettyjen matkailuautojen tuontia, sillä käytetyistä matkailuautoista peritään autoveroa sen autoverotason mukaisesti, joka on ollut Suomessa voimassa auton uutena käyttöönoton ajankohtana.

Suomeen tuodaan jo nykyisin paljon käytettyjä matkailuautoja – liikennekäytössä olevista matkailuautoista lähes kolmannes on tuotu käytettynä ulkomailta. Uusien matkailuautojen kaupan väheneminen ja korvautuminen käytettyjen matkailuautojen maahantuonnilla vähentäisi arvonlisäverotuloja, sillä käytettynä maahantuoduista autoista kertyy huomattavasti vähemmän arvonlisäveroa kuin Suomesta uutena myytävistä autoista.

Matkailuautojen autoverottomuuden poistaminen vanhentaisi jo ennestään iäkästä matkailuajoneuvojen kantaa. Matkailuautojen keskimääräinen ikä on yli 15 vuotta ja mediaani-ikä noin 14 vuotta. Lisäksi autoverollisuus lisäisi todennäköisesti merkittävästi matkailuautojen rekisteröintiä kevyiden kuorma-autojen ajoneuvoluokkaan, jossa ne eivät olisi autoverollisia.

Ajoneuvoveron käyttövoimaveron noston vaikutukset

Esitetty matkailuautojen ajoneuvoveron korotus on kohdistettu käyttövoimaveroon siten, että jatkossa dieselkäyttöisten matkailuautojen käyttövoimaveron suuruus olisi sama kuin muilla dieselhenkilöautoilla, 5,5 senttiä alkavaa 100 kg:aa kohti päivässä. Hallituksen esityksessä arvioitu ajoneuvoveron korotus olisi keskimääräisellä liikennekäytön pituudella hieman yli 300 euroa vuodessa, mikä on kertakorotuksena ajoneuvoverossa suuri.

Keskimääräisen matkailuauton käyttövoimaveron määrä olisi korotuksen jälkeen noin 700 euroa vuodessa, jos ajoneuvo on koko vuoden liikennekäytössä, ja noin 370 euroa vuodessa, jos auto on liikennekäytössä keskimääräisen ajan.

Esitetty käyttövoimaveron korotus johtaisi todennäköisesti siihen, että matkailuautojen haltijat suunnittelisivat nykyistä tarkemmin liikennekäytön ajankohdat ja ottaisivat auton pois liikennekäytöstä aiempaa useammin, mikäli autolle ei olisi säännöllistä käyttötarvetta. Toisaalta jo nyt matkailuautojen omistajat suunnittelevat liikennekäytössä pitoajan auton käytön perusteella. Liikennekäytöstä poiston mahdollisuus samalla kohtuullistaa käyttövoimaveron korotuksen vaikutusta kotitalouksille, sillä vain harvalla kotitaloudella on tarvetta pitää matkailuautoaan liikennekäytössä ympäri vuoden.

Lisäksi käyttövoimaveron korotus johtaisi todennäköisesti jossakin määrin bensiinikäyttöisten matkailuautojen suosion kasvuun sekä matkailuautojen rekisteröintiin pakettiautojen tai kevyiden kuorma-autojen luokassa. Koska ajoneuvoveron korotus on verrattain maltillinen, ajoneuvoluokkamuutokset eivät todennäköisesti olisi yleisiä.

Matkailuautoilun luonne ja verotuksen kokonaisuus

Matkailuautojen käyttötarkoitus poikkeaa selvästi henkilö-, paketti- ja kuorma-autojen käyttötarkoituksesta, joilla pääasiallinen tarkoitus on henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen. Matkailuautoilla tehdään lähes yksinomaan vapaa-ajanmatkoja ja matkailuautojen merkitys kotimaan matkailulle on tärkeä. Matkailuautojen verotuksen suunnittelussa tulisi ottaa huomioon matkailuautoilun välilliset vaikutukset verokertymään, sillä matkailuautojen kaupan ja huoltotoimien lisäksi matkailuautoilu lisää erilaisten kotimaan vapaa-ajan palvelujen kysyntää.

Hallituskauden aikana on tehty useita yksittäisiä muutoksia liikenteen verotukseen, muun muassa keski- ja suuripäästöisten henkilöautojen ajoneuvoveron alentaminen, vähäpäästöisten autojen ajoneuvoveron nosto sekä polttoaineveron alennus. Liikenteen verotusta ja rahoitusta olisi tarpeen uudistaa laajempana kokonaisuutena, jossa otettaisiin fiskaalisten näkökulmien lisäksi huomioon myös verotuksen vaikutukset liikenteen päästövähennyksiin, elinkeinoelämän kuljetuskustannuksiin ja kansantalouteen. Kannustammekin hallitusta pikaisesti tarttumaan hallitusohjelmaan kirjattuun liikenteen verotuksen ja rahoituksen laajamittaiseen uudistamiseen.

Kunnioittavasti

Tero Kallio, toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Tero Lausala, toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto