12.11.2024

Valtiovarainvaliokunta / verojaosto
Eduskunta

Hallituksen esitys HE 144/2024 vp ajoneuvoverolain 11 §:n muuttamisesta

Valtiovarainvaliokunnan verojaosto on pyytänyt valtiovarainministeriöltä vastinetta saamistaan lausunnoista, jotka koskevat hallituksen esitystä HE 144/2024 vp matkailuautoilta kannettavan ajoneuvoveron käyttövoimaveron korottamisesta.

Matkailuautojen verotuksen kiristäminen ajoneuvoveron käyttövoimaveroa korottamalla

Lähes kaikki lausunnonantajista pitävät kannatettavana toteuttaa matkailuautojen verotuksen kiristäminen mieluummin korottamalla matkailuautojen ajoneuvoveroa kuin poistamalla matkailuautoilta autoverottomuus.

Matkailuautojen valtiontaloudellinen vero on autoveroa perustellumpaa toteuttaa ajoneuvoverolla. Matkailuautojen autoverotuen poistaminen ei todennäköisesti lisäisi verotuloja verotuen suuruutta vastaavalla määrällä, sillä verotukilaskenta tapahtuu staattisesti, eli muutosten vaikutusta hintoihin ja käyttäytymiseen ei ole otettu laskennassa huomioon. Kuten Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuojat ry toteavat, ajoneuvoveron korottamiseen liittyy todennäköisesti vähemmän verotuottoja pienentäviä negatiivisia käyttäytymisvaikutuksia kuin matkailuautojen autoverotukseen. Ajoneuvovero kohdentuu koko matkailuautokantaan, kun taas autovero kohdentuisi EU-oikeudellisista syistä ensimmäisten vuosien ajan lähes pelkästään uusiin matkailuautoihin. Jos Suomessa myytävien uusien matkailuautojen määrä korvautuisi autoverotuksen takia käytettynä tuotavilla matkailuautoilla, valtiolta jäisi autoverotulojen lisäksi saamatta uusista matkailuautoista myös arvonlisäverotuloja. Myös matkailuautojen ajoneuvoveron verotason nousu ajoneuvoa kohden jäisi suhteessa matkailuautojen autoveroa pienemmäksi.

Matkailuautojen käyttövoimaveron taso

Liikenne- ja viestintäministeriö (*LVM*) ja Liikenne- ja viestintävirasto pitävät perusteltuna, että henkilöiden kuljettamiseen tarkoitettuina ajoneuvoina matkailuautojen (M1-luokka) käyttövoimavero määräytyisi jatkossa muita M1-luokan henkilöautoja vastaavalla tavalla.

Dieselkäyttöisten henkilöautojen yleinen käyttövoimaveron taso on 5,5 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta. Henkilöautojen käyttövoimaverolla on sen valtiontaloudellisen tarkoituksen lisäksi pyritty tasoittamaan polttoaineverotuksessa eri tavoin verotettujen käyttövoimien verokustannuksia. Lähtökohtaisesti eri polttoainekomponenttien polttoaineveron

tasot määräytyvät Suomen energiaveromallissa kunkin polttoaineen energiasisällön ja elinkaarenaikaisen hiilidioksidipäästön mukaan. Koska ammattiliikennettä ja vientiteollisuutta on haluttu tukea, on diesel kuitenkin polttoaineverotuksessa lievemmin verotettua kuin mitä sen veromallin mukaan tulisi olla. Toisin sanoen bensiini on siis dieseliä raskaammin verotettu polttoaine, kun otetaan huomioon polttoaineiden energiasisältö ja elinkaarenaikaiset hiilidioksidipäästöt.

Dieselkäyttöisten matkailuautojen nykyinen käyttövoimaveron taso, joka on 0,9 senttiä päivältä jokaiselta ajoneuvon kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta, vastaa pakettiautojen käyttövoimaveron tasoa. Pakettiautojen käyttövoimaverolla ei ole vastaavaa tarkoitusta tasata muiden käyttövoimien bensiiniä kevyempää polttoaineverorasitusta kuin henkilöautojen käyttövoimaverolla, vaan sillä on pyritty yhdenmukaistamaan tavarankuljetukseen tarkoitettujen ajoneuvojen eli suurten pakettiautojen ja kevyiden kuorma-autojen verokohtelua, ja vähentämään epätarkoituksenmukaisia verotuksesta johtuvia ajoneuvoluokan muutoksia ja ajoneuvovalintoja. Matkailuautojen muita henkilöautoja alhaisemmalle ajoneuvoveron käyttövoimaveron tasolle ei ole erityistä perustetta.

Matkailuautojen käyttövoimaverotus olisi perusteltua yhdenmukaistaa muiden henkilöautojen käyttövoimaverotuksen kanssa. Arvioidulla 13 litran kulutuksella sadalla kilometrillä ja matkailuautojen katsastustietojen perusteella arvioidulla keskimääräisellä 10 000 kilometrin vuotuisella ajosuoritteella sekä keskimääräisellä vuotuisella liikennekäytössäololla muiden henkilöautojen 5,5 sentin käyttövoimaveron taso vastaisi lisäksi suurin piirtein myös matkailuautojen osalta dieselin bensiiniä alemman polttoaineveron tuomaa verohyötyä.

Esityksen mukainen matkailuautojen käyttövoimaveron korottaminen muiden henkilöautojen käyttövoimaveron tasolle koskisi dieselkäyttöisten matkailuautojen lisäksi myös kaasu- ja sähkökäyttöisiä matkailuautoja sekä ladattavia hybridimatkailuautoja. Eduskunnassa käsiteltävänä olevassa hallituksen esityksessä HE 107/2024 vp ehdotetaan korotettavaksi henkilöautojen ajoneuvoveroa. Korotus kohdistuisi pääosin täyssähköautojen ja ladattavien hybridien perusveroon ja käyttövoimaveroon. Ehdotettujen korotusten toteutuessa sähkökäyttöisen henkilöauton ajoneuvoveron käyttövoimavero nousisi 1,9 senttiin päivässä jokaiselta ajoneuvon kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta, mikä on korkeampi kuin Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry:n (*MaRa*) ja Matkailuajoneuvotuojat ry:n (*MAT*) dieselkäyttöisille matkailuautoille ehdottama 1,8 sentin verotaso.

Veronmaksajain Keskusliitto ry katsoo, että matkailuautojen ajoneuvoveron käyttövoimaveron korottaminen tulisi toteuttaa vaiheittain. Asetetun verotuottotavoitteen saavuttamiseksi verotason muutokset olisi kuitenkin

tarkoituksenmukaista toteuttaa kerralla. Lisäksi vaiheittainen toteutus merkitsisi hyvin pieniä verotasojen korotuksia useana peräkkäisenä vuotena.

Liikennekäytössäolo vaikuttaa sekä ajoneuvokohtaisen verorasituksen kiristymiseen että verotuottoon

Kuten myös LVM toteaa lausunnossaan, ajoneuvoveron päiväkohtaisuus sallii joustavuutta verovelvollisille mukautua käyttövoimaveron muutokseen, sillä verorasituksen kiristymisen vaikutus on mahdollista välttää ottamalla matkailuauto pois liikennekäytöstä silloin, kun sitä ei käytetä liikenteessä. Toisaalta matkailuautot ovat jo nykyisellään muita henkilöautoja yleisemmin kausittaisessa käytössä, eli ne ovat verollisessa liikennekäytössä vain osan vuodesta.

MaRa, MAT ja SF-Caravan ry epäilevät, että ehdotetun muutoksen myötä matkailuautojen liikennekäytöstäpoistot lisääntyisivät siinä määrin, että verotuottotavoitetta ei tultaisi saavuttamaan.

Ehdotetun muutoksen vaikutusta matkailuautojen liikennekäytöstäpoistojen lisääntymiseen on vaikea arvioida, mutta todennäköisesti matkailuautojen käyttövoimaveron korottaminen vähentäisi matkailuautojen liikennekäytössäoloa jonkin verran. Matkailuautojen ajoneuvoveromuutosten vaikutuksesta herkkyyteen ottaa ajoneuvo pois liikennekäytöstä ei ole saatavilla tutkimustietoa. Verotuottoarvio on kuitenkin voitu perustaa Ruotsissa toteutetun, vastaavantyyppisen matkailuautojen ajoneuvoveron muutoksen vaikutuksiin. Ruotsissa korotetun ajoneuvoveron hiilidioksidiosan (malus) piirissä olevien matkailuautojen keskimääräinen vuotuinen liikennekäytössäolo on 37 päivää lyhyempi kuin niillä matkailuautoilla, joihin sovelletaan yleistä, korottamatonta ajoneuvoveron hiilidioksidiosaa. Esitetty 10,5 miljoonan euron verotuottoarvio on laskettu sillä oletuksella, että matkailuautojen liikennekäytössäolo lyhenisi ehdotetun muutoksen myötä saman verran kuin Ruotsissa. On kuitenkin mahdollista, että liikennekäytössäolon lyheneminen jäisi tätä vähäisemmäksi, jolloin ehdotetulla muutoksella saavutettava verotuottolisäys olisi arvioitua suurempi. Ehdotettu muutos merkitsee pienempää ajoneuvoverorasituksen kiristymistä kuin Ruotsissa. Lisäksi eri maiden veromuutoksia on hankala vertailla, koska liikennekäytössäolon muutokseen vaikuttavat monet muutkin tekijät. Tällaisia tekijöitä ovat esimerkiksi verojärjestelmän rakenne ja sen erityispiirteet, kuten väliaikaisen liikennekäytöstäpoiston helppous ja sen kustannus.

Matkailuautojen keskimääräinen ajoneuvovero nousisi ehdotuksen myötä noin 1,80 eurosta noin 3,40 euroon päivältä. Päiväkohtaisen veron määrän noustessa matkailuauton liikennekäytöstäpoisto tulee kannattavaksi tehdä yhä lyhyemmäksi aikaa. Ajoneuvoverolaissa säädetyn mukaisesti ajoneuvoveroa maksuunpannaan aina vähintään 10 euroa verokauden pituudesta riippumatta. Lisäksi liikennekäytöstäpoistoa seuraavasta liikennekäyttöönotosta peritään kuuden euron maksu. Yhden verokauden kustannus verovelvolliselle on siten aina

vähintään 16 euroa. Koska liikennekäytöstäpoisto katkaisee verokauden ja liikennekäyttöönotto aloittaa uuden verokauden, keskimääräisen matkailuauton liikennekäytöstäpoisto tulisi ehdotetun muutoksen myötä kannattavaksi verovelvolliselle viidentenä seisontapäivänä nykyisen yhdeksännen sijaan.

Veron päiväkohtaisen enimmäismäärän rajaava kattosääntö

Keskimääräinen matkailuauto on dieselkäyttöinen ja kokonaismassaltaan noin 3 500 kilogramman painoinen. Matkailuautokanta on kuitenkin muuta henkilöautokantaa heterogeenisempi. 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 eduskunnalle annetussa hallituksen esityksessä rajattavan 7 500 kilogrammaan. Kokonaismassaltaan vähintään 7 500 kilogramman painoisilta matkailuautoilta päiväkohtainen käyttövoimavero kannettaisiin siten tasamääränä, jonka suuruus on 4,18 euroa.

Vähintään 7 500 kilogramman painoiset matkailuautot ovat useissa tapauksissa linja-auton alustalle jälkikäteen rakennettuja. Jos matkailuautojen käyttövoimaveroa määrättäessä huomioon otettavalle ajoneuvon kokonaismassalle ei säädettäisi kattoa, käyttövoimaveron vuotuinen määrä voisi nousta tuhansiin euroihin kaikista painavimmilla matkailuautoilla. Esimerkiksi 18 000 kilogrammaa painavan eli todennäköisesti linja-auton pohjalle rakennetun matkailuauton käyttövoimavero olisi noin 3 600 euroa vuodessa, jos kyseinen ajoneuvo pidettäisiin liikennekäytössä koko vuoden ajan. Kokonaismassaa koskevan 7 500 kilogramman enimmäisrajan myötä matkailuautojen käyttövoimaveron määrä voisi siis enimmillään olla noin 1 500 euroa vuodessa eli noin kaksinkertainen verrattuna keskimääräisen kokonaismassaltaan noin 3 500 kilogramman painoisen dieselkäyttöisen matkailuauton käyttövoimaveron määrään.

Rajanvetotilanteiden takia kokonaismassan enimmäismäärää koskeva raja tulisi asettaa riittävän korkealle. MaRan, MAT:n ja SF-Caravanin lausunnoissaan ehdottama 3 500 kilogramman raja asettaisi keskenään hyvin samankaltaiset ajoneuvot verotuksellisesti erilaiseen asemaan. Käyttövoimavero on massaperusteinen, koska painavampien ajoneuvojen polttoainekulutus on todennäköisesti suurempi, jolloin massan mukaan kasvava käyttövoimavero on perusteltu polttoaineverorasituksen erojen tasaamisen näkökulmasta. On tarkoituksenmukaista, että tämä yhteys säilyisi myös matkailuautoilla. Koska polttoainekulutus ei kuitenkaan välttämättä kasva samassa suhteessa massan kanssa, massan mukaan lineaarisesti kasvava käyttövoimaveron määrä ei välttämättä ole perusteltu hyvin painavilla matkailuautoilla. Kokonaismassaltaan yli 7 500 kilogramman matkailuauton kuljettaminen edellyttää C-ajo-oikeutta, kun

kokonaismassaltaan yli 3 500 kilogramman mutta enintään 7 500 kilogramman matkailuauton kuljettamiseen riittää C1-ajo-oikeus, mikä osaltaan kuvastaa sitä, että tämän kokoluokan ajoneuvot poikkeavat myös tieliikennelainsäädännön näkökulmasta muusta matkailuautokannasta.

Sen lisäksi, että matkailuautojen käyttövoimaveron taso olisi perusteltua yhtenäistää muiden henkilöautojen käyttövoimaveron tason kanssa, matkailuautojen käyttövoimaveron kohtuullistaminen olisi hallinnollisesta ja järjestelmien näkökulmasta yksinkertaisempaa toteuttaa säätämällä veron laskennassa huomioon otettavalle kokonaismassalle enimmäismäärä kuin esimerkiksi säätämällä jollekin ajoneuvoryhmälle uusi, erillinen verotaso.

Euromääräinen korotus on melko maltillinen suhteessa muihin matkailuautoilun kustannuksiin

Autoliitto ry, MaRa, MAT ja SF-Caravan ovat lausunnoissaan vedonneet siihen, ettei matkailuautojen käyttövoimaveron korottamista dieselkäyttöisillä matkailuautoilla jopa kuusinkertaiseksi voida pitää kohtuullisena. Pelkästään prosentuaalisen korotuksen perusteella ei kuitenkaan ole perusteltua vetää johtopäätöstä esityksen mukaisen käyttövoimaveron korotuksen kohtuullisuudesta. Esitetty korotus on prosentuaalisesti suuri, koska matkailuautojen käyttövoimaveron nykyinen taso on hyvin alhainen. Lähtötilanne huomioon ottaen veromuutoksen suuruutta on mielekkäämpää tarkastella euroissa. Jos keskimääräinen dieselkäyttöinen kokonaismassaltaan 3 500 kilogramman painoinen matkailuauto olisi käytössä arvioidun keskimääräisen ajan eli noin 190 päivää, käyttövoimavero nousisi ehdotuksen myötä noin 310 euroa vuodessa. Jos oletetaan, että tällaisen matkailuauton keskikulutus olisi noin 13 litraa 100 kilometrillä ja ajosuorite noin 10 000 kilometriä vuodessa, vuotuiset dieselpolttoainekustannukset olisivat noin 2 500 euroa. Euromääräisesti arvioiden korotusta voidaan siis pitää melko maltillisena esimerkiksi matkailuauton vuotuisiin polttoainekustannuksiin verrattuna.

Kun lisäksi otetaan huomioon mahdollisuus vaikuttaa ajoneuvokohtaisen verorasituksen kiristymiseen vähentämällä ajoneuvon liikennekäytössäoloa sekä käyttövoimaveron päiväkohtaisen enimmäismäärän rajaava kattosääntö, esityksen mukaista käyttövoimaveron korotusta ei ole perusteltua pitää kohtuuttomana. Lisäksi on syytä ottaa huomioon, että matkailuautojen verotus olisi muita henkilöautoja kevyempää myös jatkossa, sillä ne olisivat edelleen vapautettuja ensirekisteröinnin yhteydessä kannettavasta kertaluonteisesta autoverosta edellyttäen, että laissa säädetyt autoverottomuuden edellytykset täyttyvät.

Esitettyä matkailuautojen ajoneuvoveron käyttövoimaveron korotusta voidaan kokonaisuutena arvioiden pitää suhteellisen maltillisena verrattuna muihin matkailuautoilun kustannuksiin. Matkailuautojen liikennekäytössäolon odotetaan ehdotetun muutoksen seurauksena vähenevän jonkin verran. Oletettavasti liikennekäytössäolon väheneminen kuitenkin johtuisi etenkin

ajoneuvoverorasituksen keventämiseen tähtäävästä ajopäivien optimoinnista, jolloin matkailuauton todellisten käyttöpäivien määrä ei todennäköisesti vähenisi yhtä paljon. Ehdotetulla muutoksella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia matkailun määrään tai kotimaiseen matkailuelinkeinoon.

Veroasiantuntija Suvi Soppi