VALTIOVARAINMINISTERIÖ
FINANSMINISTERIET

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

SUVI SOPPI, VEROASIANTUNTIJA

VASTINEKUULEMINEN

12.11.2024

Matkailuautojen käyttövoimaveron korottaminen

- 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.
- Ajoneuvoveron korottamiseen liittyy todennäköisesti vähemmän verotuottoja pienentäviä negatiivisia käyttäytymisvaikutuksia kuin matkailuautojen autoverotukseen.

Matkailuautojen käyttövoimaveron taso

- Matkailuautojen käyttövoimaverotus olisi perusteltua yhdenmukaistaa muiden henkilöautojen käyttövoimaverotuksen kanssa.
  - Myös LVM ja Traficom pitävät perusteltuna, että henkilöiden kuljettamiseen tarkoitettuina ajoneuvoina matkailuautojen (M1-luokka) käyttövoimavero määräytyisi jatkossa muita M1-luokan henkilöautoja vastaavalla tavalla.
- Henkilöautojen käyttövoimaverolla on sen valtiontaloudellisen tarkoituksen lisäksi pyritty tasoittamaan polttoaineverotuksessa eri tavoin verotettujen käyttövoimien verokustannuksia.
  - Bensiini on dieseliä raskaammin verotettu polttoaine, kun otetaan huomioon polttoaineiden energiasisältö ja elinkaarenaikaiset hiilidioksidipäästöt.
- Matkailuautojen muita henkilöautoja alhaisemmalle käyttövoimaveron tasolle ei ole erityistä perustetta.
  - Pakettiautojen käyttövoimaveron tasolla on pyritty yhdenmukaistamaan tavarankuljetukseen tarkoitettujen ajoneuvojen eli suurten pakettiautojen ja kevyiden kuorma-autojen verokohtelua, ja vähentämään epätarkoituksenmukaisia, verotuksesta johtuvia ajoneuvoluokan muutoksia ja ajoneuvovalintoja tavarankuljetuksessa.

Liikennekäytössäpito vaikuttaa ajoneuvokohtaisen verorasituksen kiristymiseen sekä verotuottoihin

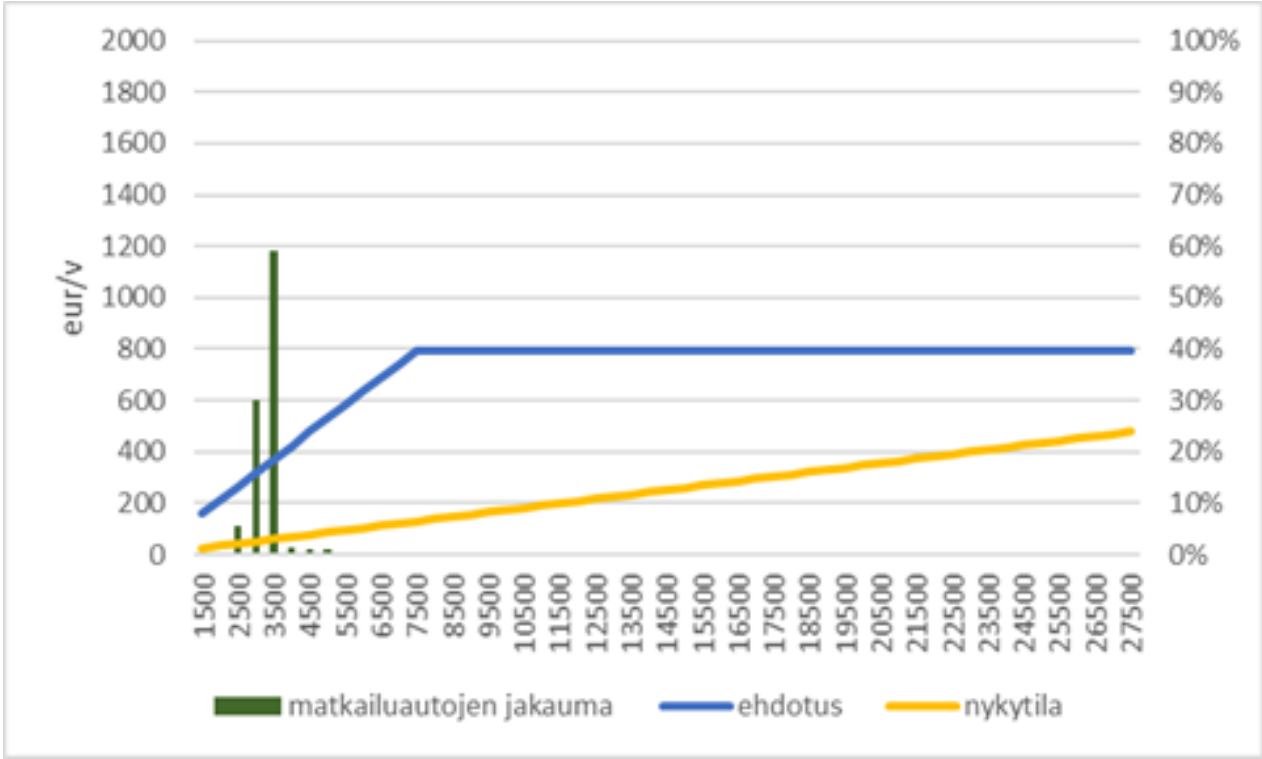
- Ajoneuvoveron päiväkohtaisuus sallii joustavuutta verovelvollisille mukautua käyttövoimaveron muutokseen, sillä verorasituksen kiristymisen vaikutus on mahdollista välttää ottamalla matkailuauto pois liikennekäytöstä silloin, kun sitä ei käytetä liikenteessä.
  - Todennäköisesti matkailuautojen käyttövoimaveron korottaminen vähentäisi matkailuautojen liikennekäytössäoloa jonkin verran.
  - Oletettavasti liikennekäytössäolon väheneminen kuitenkin johtuisi ajoneuvoverorasituksen keventämiseen tähtäävästä ajopäivien optimoinnista, jolloin matkailuauton todellisten käyttöpäivien määrä ei todennäköisesti vähenisi yhtä paljon.
- Liikennekäytössäolon vähenemä on otettu huomioon verotuottoarviossa.
  - Verotuottoarvio on laskettu sillä oletuksella, että matkailuautojen liikennekäytössäolo lyhenisi ehdotetun muutoksen myötä saman verran kuin Ruotsissa eli 37 päivää.
- Yhden verokauden kustannus verovelvolliselle on aina vähintään 16 euroa
  - Keskimääräisen matkailuauton ajoneuvovero nousisi ehdotuksen myötä noin 3,40 euroon/pvä, jolloin liikennekäytöstäpoisto tulisi ehdotetun muutoksen myötä kannattavaksi verovelvolliselle viidentenä seisontapäivänä nykyisen yhdeksännen sijaan.

Veron määrän laskentaa koskeva 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 siksi eduskunnalle annetussa hallituksen esityksessä rajattavan 7 500 kilogrammaan.

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.
  - MaRan, MAT:n ja SF-Caravanin lausunnoissaan ehdottama 3 500 kilogramman raja asettaisi keskenään hyvin samankaltaiset ajoneuvot verotuksellisesti erilaiseen asemaan.



Vuotuinen verorasitus laskettu keskimääräisellä n. 190 päivän liikennekäytössäololla.

Korotus on suhteellisen maltillinen verrattuna muihin matkailuautoilun kustannuksiin

- Autoliitto, MaRa, MAT ja SF-Caravan ovat lausunnoissaan vedonneet siihen, ettei matkailuautojen käyttövoimaveron korottamista dieselkäyttöisillä matkailuautoilla jopa kuusinkertaiseksi voida pitää kohtuullisena.
  - Esitetty korotus on prosentuaalisesti suuri, koska matkailuautojen käyttövoimaveron nykyinen taso on hyvin alhainen.
- Euromääräisesti arvioiden korotusta voidaan pitää melko maltillisena muihin matkailuautoilun kustannuksiin verrattuna.
- Kun 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.
- Matkailuautojen verotus olisi muita henkilöautoja kevyempää myös jatkossa, sillä ne olisivat edelleen vapautettuja autoverosta.
- Ehdotetulla muutoksella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia matkailun määrään tai kotimaiseen matkailuelinkeinoon.