



16.9.2024

Vero-osasto

Lausuntotiivistelmä luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain 11 §:n muuttamisesta (matkailuautot)

1. Johdanto

Ajoneuvoverolakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että muilta kuin bensiinikäyttöisiltä matkailuautoilta kannettava ajoneuvoveron käyttövoimavero määräytyisi jatkossa muiden M1-luokan henkilöautojen käyttövoimaveroa vastaavalla tavalla. Tämä tarkoittaisi, että dieselkäyttöisten matkailuautojen käyttövoimaveroa korotettaisiin nykyisestä 0,9 sentistä 5,5 senttiin päivältä jokaiselta ajoneuvon kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta. Kaasu- ja sähkökäyttöisten matkailuautojen sekä ladattavien hybridimatkailuautojen käyttövoimavero olisi tätä alhaisempi. Bensiinikäyttöisiltä matkailuautoilta ei edelleenkään kannettaisi käyttövoimaveroa. Lähes kaikki matkailuautot ovat dieselkäyttöisiä.

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen neuvotteluissa vuosien 2025–2028 julkisen talouden suunnitelmasta sovittiin toimenpiteistä, joilla parannetaan julkisen talouden kestävyyttä ja luodaan edellytykset velkaantumisen kasvun taittamiseen. Osana sovittuja toimenpiteitä hallitus päätti matkailuautojen autoverotuen asteittaisesta poistamisesta 15 vuoden siirtymäajalla. Muutokselle asetettiin tavoitteeksi 15 miljoonan suuruinen verotuoton staattinen lisäys vuoden 2025 tasossa. Toimenpiteen staattiseksi yhteisvaikutukseksi vuosille 2025–2028 on julkisen talouden suunnitelmassa mitoitettu yhteensä 38 miljoonaa euroa.

Valmistelun yhteydessä arvioitiin, että asetettu verotuottotavoite voitaisiin saavuttaa varmemmin korottamalla matkailuautojen ajoneuvoveroa kuin poistamalla matkailuautojen autoverottomuus, koska matkailuautojen ajoneuvoveron korottamiseen liittyy todennäköisesti vähemmän verotuottoja pienentäviä negatiivisia käyttäytymisvaikutuksia kuin autoverotuen poistoon. Tämän takia hallitus päätti valtion vuoden 2025 talousarvioehdotuksen käsittelyn yhteydessä matkailuautojen ajoneuvoveron käyttövoimaveron korottamisesta matkailuautojen autoverotuen poistamisen sijaan.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2025. Korotettua ajoneuvoveron käyttövoimaveroa sovellettaisiin kuitenkin vasta 1.1.2026 ja sen jälkeisiltä päiviltä kannettavaan veroon.

Esitysluonnos oli lausuntokierroksella 26.8.–6.9.2024. Lausuntopyyntö julkaistiin Lausuntopalvelu.fi-palvelussa ja valtiovarainministeriön julkisella verkkosivulla. Esitysluonnoksesta pyydettiin lausuntoa 16 taholta. Lausuntoja saatiin 36. Tahot, joilta lausuntoa pyydettiin, ja lausunnonantajat ilmenevät tämän lausuntotiivistelmän jaksosta 3. Lausuntopyyntö ja organisaatioilta saadut lausunnot ovat nähtävillä julkisessa palvelussa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> tunnuksella VM106:00/2024.

2. Lausunnoista

2.1. Yleistä lausunnoista

Muut lausunnonantajat kuin yksityishenkilöt pitivät pääasiassa perusteltuna toteuttaa valtiotaloudellisista syistä tehtävä matkailuautojen verotuksen kiristäminen mieluummin korottamalla ajoneuvoveron käyttövoimaveroa kuin poistamalla matkailuautoilta autoverottomuus. Matkailuautojen verotuksen todettiin myös olevan nykyisellään kevyttä verrattuna muihin henkilöautoihin sekä pakettiautoihin, ja useassa lausunnossa matkailuautojen käyttövoimaveron korottamista muiden M1-luokan henkilöautojen käyttövoimaveroa vastaavaksi pidettiin perusteltuna. Joissakin lausunnoissa katsottiin, että ehdotettu muutos johtaisi painavien matkailuautojen kohdalla kohtuuttoman korkeaan veroon, minkä vuoksi jatkovalmistelussa tulisi pohtia säädettäväksi katto matkailuautojen käyttövoimaveron määrän laskennassa käytettävälle kokonaismassalle tai muita keinoja kohtuuttomien tilanteiden välttämiseksi. Yksityishenkilöiden lausunnot olivat järjestäen kriittisiä, ja ehdotetun mukaista matkailuautojen käyttövoimaveron korottamista pidettiin kohtuuttomana.

2.2. Lausunnoista yksityiskohtaisemmin

Ahvenanmaan maakuntahallitus toteaa, että lainsäädäntövalta Ahvenanmaan maakunnassa on jaettu maakunnan ja valtakunnan kesken. Ajoneuvoverossa on kysymys välillisestä verosta, josta säätäminen kuuluu valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Ehdotettua matkailuautojen käyttövoimaveron korotusta sovellettaisiin siten myös maakunnassa. Maakuntahallitus katsoo, ettei sillä ole syytä vastustaa ehdotettua muutosta.

Liikenne- ja viestintäministeriö tuo esille, että matkailuautojen nykyisen muita henkilöautoja alhaisemman ajoneuvoveron käyttövoimaveron tason lisäksi matkailuautoilta ei myöskään kanneta muilta henkilöautoilta sekä pakettiautoilta ensirekisteröinnin yhteydessä kannettavaa autoveroa. Matkailuautojen verotus on siten ollut kokonaisuudessaan kevyttä verrattuna muihin henkilöautoihin. Ehdotetun muutoksen myötä matkailuautojen käyttövoimaveron korotettaisiin

muiden M1-luokan ajoneuvojen tasolle, mitä ministeriön mukaan voidaan pitää perusteltuna ottaen huomioon matkailuautojen käyttötapa henkilöliikenteessä.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom pitää ehdotusta matkailuautojen käyttövoimaveron korottamisesta muiden M1-luokan henkilöautojen käyttövoimaveroa vastaavaksi perusteltuna. Lausunnolla olleessa esitysluonnoksessa vaihtoehtoisena toteuttamisvaihtoehtona kuvattu matkailuautojen rekisterissäpitoon perustuva vuosivero ei Traficomien mukaan sen sijaan olisi tarkoituksenmukainen tapa matkailuautojen ajoneuvoverotuksen toteuttamiseksi. Traficomien näkemyksen mukaan ajoneuvoverotuksen käytännön toteuttamisen kannalta ei myöskään olisi mahdollista poiketa ajoneuvoveron rakenteesta yksittäisen ajoneuvoryhmän kohdalla.

Autotuoajat ja -teollisuus ry ja **Autoalan Keskusliitto ry** toteavat yhteisessä lausunnossaan, että matkailuautojen verotuksen kiristäminen valtiontaloudellisista syistä on perustellumpaa toteuttaa ajoneuvoverolla kuin autoverolla. Kehysriihessä esillä ollut autoveron palauttaminen matkailuautoille aiheuttaisi markkinahäiriön, sillä arvoperusteisena verona se nostaisi uutena myytävien matkailuautojen hintaa ja vähentäisi niiden kysyntää. Myös autoveron portaittainen korotus johtaisi siihen, että ulkomailta tuotujen uudehkojen matkailuautojen autovero olisi pitkään alhaisempi kuin kotimaasta uutena ostettavan matkailuauton autovero, mikä suosisi käytettyjen matkailuautojen maahantuontia. Uusien matkailuautojen kaupan väheneminen ja korvautuminen käytettyjen matkailuautojen maahantuonnilla vähentäisi arvonlisäverotuloja, sillä käytettynä maahantuoduista autoista kertyy huomattavasti vähemmän arvonlisäveroa Suomeen kuin Suomessa uutena myytävistä autoista.

Lausunnonantajat katsovat, että vaikka lausuntokierroksella olleessa esitysluonnoksessa esitetty käyttövoimaveron korotus on sinänsä ajoneuvoveron kertakorotuksena suuri, niin matkailuautojen ajoneuvoveron taso on kuitenkin nykyisin matala verrattuna esimerkiksi keskimääräisen dieselkäyttöiseen henkilöautoon, jonka ajoneuvovero on tällä hetkellä yhteensä hieman yli 600 euroa vuodessa. Täyssähköautojen ajoneuvoveron taso on vuoden 2026 alusta alkaen keskimäärin samaa luokkaa kuin matkailuautojen nykyinen ajoneuvovero. Lausunnonantajien mukaan matkailuautojen ajoneuvoveron korotus näyttäytyy tästä näkökulmasta tarkasteltuna verrattain maltillisena.

Lausunnonantajat toteavat, että matkailuautokannassa on pieni määrä raskaita kuorma- ja linja-auton alustalle rakennettuja matkailuautoja, joiden kokonaismassa on yli 6 tonnia. Jotta vältyttäisiin kohtuuttomilta yksittäisiltä ajoneuvoveron korotuksilta, matkailuautojen käyttövoimaveron perustetta tulisi lausunnonantajien mukaan harkita muutettavaksi siten, että veron määrään laskennassa suurin kokonaismassa olisi 6 tonnia. Raskaiden matkailuautojen määrä on pieni, joten niiden käyttövoimaveron merkitys on valtiontalouden kannalta vähäinen.

Matkailuajoneuvotuoja ry, SF-Caravan ry ja Suomen

Matkailuorganisaatioiden yhdistys – SUOMA ry katsovat yhteisessä lausunnossaan, että matkailuautojen käyttövoimaveron korottaminen on matkailuautojen autoverotuen poistamista parempi ratkaisu matkailuautojen verottamiseksi. Lausunnonantajat kuitenkin katsovat, että lausuntokierroksella olleen esitysluonnoksen mukainen yli 500 prosentin käyttövoimaveron korotus 0,9 sentistä 5,5 senttiin jokaiselta ajoneuvon kokonaisuuden alkavalta sadalta kilogrammalta on täysin kohtuuton, eikä sitä siten tulisi toteuttaa sellaisenaan. Lausunnonantajien mukaan matkailuautojen käyttövoimaveron kaksinkertaistaminen 0,9 sentistä 1,8 senttiin jokaiselta ajoneuvon kokonaisuuden alkavalta sadalta kilogrammalta olisi maltillinen ja toisi valtiolle 12 miljoonaa lisää verotuloja vuodessa. Lisäksi matkailuautojen käyttövoimaverolle tulisi lausunnonantajien mukaan asettaa katto siten, että veron määrän laskennassa suurin kokonaisuudessa olisi 3,5 tonnia. Lausunnonantajien mukaan matkailuautot poikkeavat ominaisuuksiltaan ja käyttötarkoitukseltaan muista henkilöautoista, joten niiden veromalli voisi perustellusti poiketa muiden henkilöautojen veromallista.

Lausunnonantajien mukaan matkailuautoihin kohdistuvalla kohtuuttomalla ajoneuvoveron korotuksella olisi negatiivisia vaikutuksia matkailuajoneuvoimialaan sekä kotimaan matkailuun ja matkailuelinkeinoon. Lausunnonantajat myös huomauttavat, että matkailuautojen ajoneuvoveron korottamisen lisäksi suunnitteilla on muun muassa majoituksen arvonlisäverokannan nostaminen 10 prosentista 14 prosenttiin. Lausunnonantajat katsovat, että kotimaan matkailun hintakilpailukyky heikkenee merkittävästi ottaen huomioon, että ulkomaanmatkailun kustannuksen eivät samanaikaisesti merkittävästi nouse.

Lausunnonantajat tuovat myös esille matkailuautojen tukevan Suomen huoltovarmuutta, sillä ne voisivat toimia väliaikaisina ja siirreltävinä majoitustiloina poikkeusoloissa.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry katsoo, että ehdotettu matkailuautojen ajoneuvoveron korotus on kohtuuton, koska matkailuauton käyttöön kohdistuva verorasitus muodostuisi sen myötä sietämättömän suureksi. Lausunnonantajan mukaan kotitaloudet joutuisivat ehdotetun muutoksen myötä pitämään matkailuautoja liikennekäytössä entistä lyhyemmän ajan, mikä johtaisi matkailuautoilla tehtyjen kotimaan matkojen vähenemiseen. Suomen leirintämatkailusezonki on jo nyt EU-maiden lyhyin, ja lausunnonantajan mukaan ehdotettu muutos vielä vähentäisi entisestään varsinaisen sesongin ulkopuolisia viikonloppumatkoja matkailuautolla. Palvelujen kysynnän vähentyminen aiheuttaisi monilla paikkakunnilla myyntitulojen menetyksiä, heikentäisi työllisyyttä ja pienentäisi myös valtion verotuloja. Matkailuautojen liikennekäytössäolon lyheneminen vähentäisi lausunnonantajan mukaan myös valtion polttoaineverotuloja.

Suomen Yrittäjät ry katsoo, että verotuksen painopisteen tulisi yleisesti olla kulutuksen ja haittojen verottamisessa työn ja yrittämisen verotuksen sijaan. Myös liikenteen verotuksessa käytön ja haitan verottaminen on omistamisen verotusta perustellumpaa, ja lausunnonantajan mukaan lausuntokierroksella ollut esitysluonnos heijastelee tätä näkemystä. Verotuottotavoitetta on lisäksi kohtuullistettu alkuperäisestä 15 miljoonasta eurosta 11 miljoonaan euroon, ja kokonaisuus huomioon ottaen esitystä voidaan lausunnonantajan mukaan pitää tyydyttävänä.

Veronmaksajain Keskusliitto ry katsoo, että lausuntokierroksella olleen esitysluonnoksen mukainen matkailuautojen käyttövoimaveron korotus johtaisi tilanteisiin, joissa veron määrä nousisi kohtuuttomasti ja kertaluonteisesti ilman, että verovelvolliset ovat voineet varautua muutokseen. Lausunnonantajan mukaan esityksen jatkovalmistelussa tulisi pohtia, miten näiltä kohtuuttomilta tilanteilta vältyttäisiin. Lisäksi ehdotettu muutos ei lausunnonantajan mukaan ota huomioon sitä, että matkailuautoilla on liikkumisen lisäksi muitakin tarkoituksia kuten asuminen ja virkistys, minkä takia voisi olla perusteltua, että niiden ajoneuvovero määräytyisi tavallisista henkilöautoista poikkeavalla tavalla. Lausunnonantajan mukaan esitysluonnoksessa arvioitu matkailuautojen yli puolen vuoden mittainen liikennekäytössäolo vaikuttaa epätodennäköiseltä, minkä vuoksi arvioitu verotulojen lisäyksen määrä vaikuttaa melko optimistiselta.

Autoliitto ry toteaa, että matkailuautot ovat käytännössä harrasteajoneuvoja, joiden ajoneuvorasitus on ajettua vuotuista kilometriä kohden jo nyt varsin suuri. Lausunnonantaja katsoo, ettei matkailuautojen käyttövoimaveron kuusinkertaistamista voida pitää maltillisena, vaan korotusta olisi vähintäänkin lievennettävä tai porrastettava.

Kylähullut Kulkurit -yhteisö tuo esille, että ehdotetun muutoksen mukainen käyttövoimaveron korotus muodostuisi kohtuuttomaksi erityisesti raskaille kaksi- tai kolmeakselisen liiketoimintakäytöstä poistetun bussin runkoon itse rakennetuille matkailuautoille, jotka ovat kokonaismassaltaan 18–26 tonnin painoisia. Tällaisten bussirunkojen hankintahinta on tehdasvalmisteisiin matkailuautoihin verrattuna hyvin edullinen; lausunnonantajan mukaan hintahaarukka on 5 000–10 000 euroa. Lisäksi tällaisten matkailuautojen vuotuinen ajosuorite on lausunnonantajan mukaan tyypillisesti alle 5 000 kilometriä, jolloin myös kilometrikohtainen vero muodostuisi kohtuuttomaksi.

Lausunnonantaja katsoo, että matkailuautojen käyttövoimaverolle tulisi verovelvollisten tasavertaisuuden toteutumisen varmistamiseksi asettaa katto siten, että veron määrän laskennassa suurin kokonaisuudessa olisi 3,5 tonnia, joka on tyypillisen henkilöauton suurin sallittu kokonaisuudessa. Lausunnonantaja korostaa, ettei matkailuauton korkea massa korreloi verovelvollisen maksukyvyn kanssa, ja että matkailuautoharrastus saattaa olla monilapsiselle perheelle ainoa kustannustehokas ratkaisu viettää lomaa.

Liikenneympäristöyhdistys ry katsoo, että ehdotetun muutoksen mukainen matkailuautojen käyttövoimaveron korotus on käsittämätön ja myös ennenkuulumattoman ankara. Lausunnonantajan mukaan liikenteen verotuksessa olisi yleisesti ottaen paljon korjattavaa. Viime aikoina autojen verotuksesta on tullut entistä kohtuuttomampaa, kun verotuksen painopiste on enenevässä määrin siirtynyt maksukykyisiltä uusien autojen ostajilta maksukyvyttömille vanhojen autojen käyttäjille. Lausunnonantajan mukaan lentoliikenteen verottomuus on keskeinen epäkohta liikenteen verotuksessa, ja Suomessa tulisikin ryhtyä kantamaan matkakohtaisia lentoveroja sekä pyrkiä edistämään lentopolttoaineen verottamista globaalilla tasolla yhdessä muiden maiden kanssa.

Suomen Matkamersut ry katsoo, että matkailuautojen ajoneuvoveron korottamista tulisi lykätä, kunnes sen vaikutuksia on selvitetty laajemmin. Lausunnonantajan mukaan tavoiteltu verotuotto pyritään keräämään pieneltä joukolta verovelvollisia. Lisäksi ehdotettu muutos olisi kohtuuton etenkin painavien matkailuautojen kohdalla. Lausunnonantaja katsoo, että matkailuautojen käyttövoimaverolle tulisi asettaa katto siten, että veron määrän laskennassa suurin kokonaismassa olisi 3,5 tonnia. Vaihtoehtoisesti yli 3,5 tonnia painavien matkailuautojen käyttövoimaveron taso voisi olla muiden matkailuautojen verotaso alhaisempi.

Lisäksi **yksityishenkilöt** antoivat 24 lausuntoa. Yksityishenkilöiden lausunnot olivat pääasiassa kriittisiä, ja ehdotetun muutoksen mukaista matkailuautojen käyttövoimaveron korotusta pidettiin kohtuuttomana.

3. Lausuntopyynnön jakelulista ja lausunnonantajat

Lausuntoa pyydettiin alla mainituilta tahoilta. Listassa on lihavoituna ne tahot, jotka antoivat lausunnon.

Ahvenanmaan maakuntahallitus – Ålands landskapsregering

Ahvenanmaan valtionvirasto – Statens ämbetsverk på Åland

A-katsastus Group Oy

Autoalan keskusliitto ry (yhteinen lausunto Autotuoajat ja -teollisuus ry:n kanssa)

Autotuoajat ja -teollisuus ry (yhteinen lausunto Autoalan keskusliitto ry:n kanssa)

Kuluttajaliitto ry

liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Matkailuajoneuvotuoajat ry (yhteislausunto SF-Caravan ry:n ja Suomen Matkailuorganisaatioiden yhdistys – SUOMA ry:n kanssa)

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

SF-Caravan ry (yhteislausunto Matkailuajoneuvotuoajat ry:n ja Suomen Matkailuorganisaatioiden yhdistys – SUOMA ry:n kanssa)

Suomen Yrittäjät ry

Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT

Veronmaksajain Keskusliitto ry

Yhteinen toimialaliitto ry

Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry

Edellä mainittujen lisäksi myös seuraavat tahot antoivat lausunnon:

Autoliitto ry

Kylähullut Kulkurit -yhteisö

Liikenneympäristöyhdistys ry

Suomen Matkailuorganisaatioiden yhdistys – SUOMA ry (yhteislausunto

Matkailuajoneuvotuojat ry:n ja SF-Caravan ry:n kanssa)

Suomen Matkamersut ry

23 yksityishenkilöä, joista yksi toimitti samansisältöisen lausunnon sekä lausuntopalvelun kautta että sähköpostitse