

Asia: VN/16372/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain 11 §:n muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Valtiovarainministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain 11 §:n muuttamisesta. Esityksessä ehdotetaan dieselkäyttöisten matkailuautojen ajoneuvoveron käyttöveron korottamista 0,9 sentistä 5,5 senttiin päivältä jokaiselta ajoneuvon kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta.

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

1. Ehdotettu matkailuautojen ajoneuvoveron korotus on kohtuuton

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.

MaRa pitää kannatettavana, että jatkovalmistelussa on luovuttu matkailuautojen autoverotuen poistamisesta. Tämä olisi vähentänyt merkittävästi uusien matkailuautojen hankintaa Suomesta ja lisännyt käytettyjen matkailuautojen ostamista ulkomailta.

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,

hihtokeskuksissa, 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%) tai oma matkailuvaunu (35%).

MaRa katsoo, että ehdotettu matkailuauton ajoneuvoveron korotus on kohtuuton.

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.

Suurin osa matkailuautoista on dieselkäyttöisiä. Suomessa liikenteen verotus on kansainvälisesti vertaillen korkeaa. Biopolttoaineen asteittain kiristytvä jakeluelvoite ja vuonna 2027 käynnistyvä polttoaineen jakelijoiden päästökauppa tulee nostamaan merkittävästi myös dieselkäyttöisten matkailuautojen polttoainekustannuksia.

Hallitusohjelman mukaisilla biopolttoaineen jakeluelvoitetasoilla vaikutus esimerkiksi dieselin hintaan olisi 0,172 euroa vuonna 2025 ja 0,228 euroa vuonna 2026 sekä 0,283 euroa vuonna 2027. Seuraamusmaksujen tason alentaminen alentaisi dieselin pumppuhintaa 1 sentillä litralta. Jollei lakia myöhemmin muuteta, jakeluelvoite nousisi 22,5 prosentista 31 prosenttiin vuoden 2028 alussa ja olisi 32 prosenttia vuonna 2029 ja 34 prosenttia vuonna 2030 ja sen jälkeen.

Tieliikenteen päästökauppa nostaa tieliikenteen kustannuksia noin 517 miljoonalla eurolla vuoden 2030 tilanteessa ja tulee kansallisten verojen ja jakeluelvoitteen aiheuttaman kustannuslisän päälle. Päästökauppaa koskevassa HE-luonnoksessa mainitun selvityksen mukaan päästökauppa nostaisi päästöoikeuden 50 euron tonnihinnalla bensiinin sekoitehintaa 16 senttiä litralta ja dieselin sekoitehintaa 11 senttiä litralta vuonna 2030. Päästökaupan lisähinnan päälle tulee vielä arvonnisävero (25,5 %), jolloin pumppuhinta nousee päästökaupan seurauksena mainituilla laskelmilla bensiinissä 20,08 senttiä per litra ja dieselissä 13,81 senttiä per litra.

Matkailuautojen polttoaineen kulutus on suurempi kuin tavallisilla henkilöautoilla, joten jakeluelvoite ja tieliikenteen päästökauppa nostaa matkailuautojen käyttökustannuksia henkilöautoa enemmän.

MaRa katsoo, että matkailuautojen verorasitusta ei voi nostaa ehdotetun suuruisella kohtuuttomalla ajoneuvoverojen korotuksella, koska matkailuauton käytön kokonaisverorasitus muodostuisi sietämättömän suureksi.

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 kaavailtu liikenteen, liikunnan., kulttuurin ja majoituksen 10 prosentin arvonlisäverokannan korotus 14 prosenttiin heikentää kuluttajien ostovoimaa entisestään. Arvonlisäveron korotukset heikentävät kotimaan matkailun hintakilpailukykyä suhteessa ulkomaan matkailuun.

Matkailuauton ajoneuvoveron korotus sadoilla euroilla vuodessa 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.

Veromuutoksen aikaansaama muutos kotitalouksien käyttäytymisessä johtaisi siihen, että matkailuautoilla tehtyjen kotimaan matkojen määrä vähenisi edelleen. 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 katsoo, että matkailuautojen ajoneuvoveroa voi korottaa vain hyvin maltillisesti. Maltillinen korotus olisi 0,9 sentistä 1,8 senttiin. Se toisi valtiolle 12 miljoonaa euroa lisää verotuloa, mutta se ei johtaisi kotimaan matkailun kannalta negatiivisiin käyttäytymismuutoksiin. Suurten matkailuautojen kohdalla veron maksukaton tulisi olla 3.500 kg:ssa.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Veli-Matti Aittoniemi
varatoimitusjohtaja

Kai Massa
lakimies

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyhtiöitä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konsertti-tapahtumia, 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.

Massa Kai
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry