

Asia: VN/16372/2024

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

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Kiitämme mahdollisuudesta tutustua matkailuautojen ajoneuvoveron muutosta koskevaan hallituksen esitysluonnokseen. 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.

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 palauttaminen matkailuautoille aiheuttaisi matkailuautokaupassa ja matkailuautokannassa markkinahäiriön, sillä arvoperusteisena verona se nostaisi uutena myytävien matkailuautojen hintaa ja vähentäisi niiden kysyntää. 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 käyttöönotton ajankohtana. Vaikka autovero tuotaisiin matkailuautoille pieninä portaina, sen vaikutus uusien matkailuautojen kauppaan olisi tuntuva, sillä matkailuautot ovat tavallisiin henkilöautoihin nähden kalliita ja autoveron määrä riippuu auton arvosta. Autoveron portaittainen nostaminen johtaisi siihen, että ulkomailta tuotujen uudehkojenkin matkailuautojen autovero olisi pitkään alempi kuin kotimaasta uutena ostettavien, mikä suosisi käytettyjen autojen maahantuontia. Maahan tuodaan jo nykyisin paljon käytettyjä matkailuautoja – liikennekäytössä olevista matkailuautoista lähes kolmannes on tuotu käytettynä ulkomailta. Uusien matkailuautojen kaupan

vähentäminen 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.

Esitetty matkailuautojen ajoneuvoveron korotus on kohdistettu käyttövoimaveron siten, että jatkossa dieselkäyttöisten matkailuautojen käyttövoimaveron suuruus olisi sama kuin muilla dieselhenkilöautoilla, 5,5 senttiä alkavaa 100 kg:aa kohti. Hallituksen esityksessä arvioitu ajoneuvoveron korotus olisi keskimääräisellä liikennekäytön pituudella hieman yli 300 euroa vuodessa, mikä on kertakorotuksena ajoneuvoverossa suuri. Ajoneuvoveron määrä nousisi keskimäärin nykyisestä keskimäärin 340 eurosta noin 650 euroon vuodessa, jos auto olisi käytössä noin 190 vrk vuodessa. Ajoneuvoveron taso on kuitenkin matkailuautoilla nykyisin matala verrattaessa sitä esimerkiksi keskimääräisen dieselkäyttöiseen henkilöautoon, jonka ajoneuvovero on yhteensä hieman yli 600 euroa vuodessa. Täyssähköautojen ajoneuvoveron taso on vuoden 2026 alusta alkaen keskimäärin samaa luokkaa kuin matkailuautojen nykyinen ajoneuvovero. Matkailuautojen ajoneuvoveron korotus on tästä näkökulmasta verrattain maltillinen.

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 kohtuullistaisi 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, ajoneuvoluokkamutokset eivät todennäköisesti olisi yleisiä.

Matkailuautokannassa on pieni määrä raskaita kuorma- ja linja-auton alustalle rakennettuja matkailuautoja, joiden kokonaismassa on yli 6 tonnia. Raskaimmilla matkailuautoilla ajoneuvoveron korotus olisi näillä ajoneuvoilla tuhansia euroja vuodessa, sillä käyttövoimaveron perustuu kokonaismassaan. Jotta välttyttäisiin kohtuuttomilta yksittäisiltä veronkorotuksilta, matkailuautojen käyttövoimaveron peruste tulisi harkita muutettavaksi siten, että sen määrään laskennassa suurin kokonaismassa olisi 6 tonnia. Yli 6 tonnin matkailuautojen keski-ikä on yli 20 vuotta. Raskaiden matkailuautojen määrä on pieni, jolloin niiden käyttövoimaveron tasolla ei ole suurta merkitystä valtion talouden kannalta.

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 laajempänä 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.

Kunnioitavasti

Tero Kallio, toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Tero Lausala, toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto

Kalenoja Hanna  
Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry