

Valtiovarainvaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain 11 §:n muuttamisesta

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain 11 §:n muuttamisesta (HE 144/2024 vp): Asia on saapunut valtiovarainvaliokuntaan mietinnön antamista varten.

Jaostovalmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan verojaostossa.

Asiantuntijat

Verojaosto on kuullut:

- veroasiantuntija Suvi Soppi, valtiovarainministeriö
- lainsäädäntöneuvos Markus Teräväinen, valtiovarainministeriö
- neuvotteleva virkamies Jenni Oksanen, valtiovarainministeriö
- johtava asiantuntija Juha Tervonen, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Irene Keskihannu, Liikenne- ja viestintävirasto
- toimitusjohtaja Tero Lausala, Autoalan Keskusliitto ry
- toimitusjohtaja Tero Kallio, Autotuoajat ja -teollisuus ry
- lakimies Kai Massa, Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
- toiminnanjohtaja Mika Jokinen, Matkailuajoneuvotuoajat ry
- asiantuntija Petra Samppa, Matkailuajoneuvotuoajat ry

Verojaosto on saanut kirjallisen lausunnon:

- Autoliitto ry
- SF-Caravan ry
- Veronmaksajain Keskusliitto ry

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoverolakia siten, että matkailuautoilta kannettava ajoneuvoveron käyttövoimavero määräytyisi jatkossa muiden M1-luokan henkilöautojen käyttövoimaveroa vastaavalla tavalla. Matkailuautojen käyttövoimaveroa määrättäessä huomioon otet-

Valiokunnan mietintö VaVM 23/2024 vp

tava ajoneuvon kokonaismassa rajattaisiin kuitenkin muista henkilöautoista poiketen 7 500 kilogrammaan.

Keskimääräisen kokonaismassaltaan 3 500 kilogramman painoisen dieselkäyttöisen matkailuauton ajoneuvoveron käyttövoimavero nousisi noin 590 euroa vuodessa, jos matkailuauto pidetään liikennekäytössä koko vuoden. Jos matkailuauto on liikennekäytössä arvioidun keskimääräisen ajan eli noin 190 päivää, korotuksen määrä olisi keskimäärin noin 310 euroa vuodessa. Keskimääräisen matkailuauton käyttövoimavero olisi korotuksen jälkeen noin 700 euroa vuodessa, jos matkailuauto pidetään koko vuoden liikennekäytössä. Keskimääräisellä liikennekäytössäololla käyttövoimavero olisi noin 370 euroa vuodessa. Enimmillään dieselkäyttöisen matkailuauton ajoneuvoveron käyttövoimavero olisi noin 1 500 euroa vuodessa, jos matkailuauto pidetään liikennekäytössä koko vuoden. Keskimääräisellä liikennekäytössäololla dieselkäyttöisen matkailuauton käyttövoimavero olisi enimmillään noin 800 euroa vuodessa.

Ehdotettu muutos lisäisi ajoneuvoveron tuottoa vuositasolla arviolta noin 10,5 miljoonalla eurola. Vuonna 2025 verotuoton lisäys olisi arviolta noin kolme miljoonaa euroa, joka kertyisi vuodelle 2026 etupainotteisesti maksuunpantavasta verosta.

Esitys liittyy valtion vuoden 2025 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

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

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Valiokunta puoltaa esityksen hyväksymistä muuttamattomana. Valiokunta ehdottaa täsmennystä lakiehdotuksen johtolauseeseen.

Tausta

Esityksen tavoitteena on toteuttaa tarvittavat toimet pääministeri Petteri Orpon hallituksen neuvotteluissa vuosien 2025—2028 julkisen talouden suunnitelmasta sopimalle matkailuautojen autoverotuen poistamiselle asetetun verotuottolisäystavoitteen saavuttamiseksi. Osana kehysriihessä sovittuja toimenpiteitä hallitus päätti matkailuautojen autoverotuen asteittaisesta poistamisesta 15 vuoden siirtymäajalla.

Esityksen mukaan valmistelun yhteydessä on arvioitu, että asetettu verotuottotavoite voitaisiin saavuttaa varmemmin korottamalla matkailuautojen ajoneuvoveroa kuin poistamalla matkailuautojen autoverottomuus. Matkailuautojen ajoneuvoveron korottamiseen on arvioitu liittyvän todennäköisesti vähemmän verotuottoja pienentäviä negatiivisia käyttäytymisvaikutuksia kuin matkailuautojen autoverotuen poistoon. Tämän vuoksi hallitus on päättänyt vuoden 2025 talousarvioehdotuksen käsittelyn yhteydessä korottaa matkailuautojen ajoneuvoveron käyttövoimaveroa sen sijaan, että poistettaisiin matkailuautojen autoverotuki. Ajoneuvovero kohdentuu koko matkailuautokantaan, kun taas autovero kohdentuisi EU-oikeudellisista syistä ensimmäisten vuo-

Valiokunnan mietintö VaVM 23/2024 vp

sien 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.

Esityksessä ehdotetut muutokset

Ehdotuksen mukaan ajoneuvoverolakia muutetaan siten, että matkailuautojen käyttövoimavero määräytyisi jatkossa muiden M1-luokan henkilöautojen käyttövoimaveroa vastaavalla tavalla. Tämä tarkoittaisi, että dieselkäyttöisten matkailuautojen ajoneuvoveron käyttövoimaveroa korotettaisiin nykyisestä 0,9 sentistä 5,5 senttiin päivältä jokaiselta ajoneuvon kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta. Kaasu- ja sähkökäyttöisten matkailuautojen sekä ladattavien hybridimatkailuautojen päiväkohtainen käyttövoimavero olisi tätä alhaisempi. Muista M1-luokan henkilöautoista poiketen matkailuautojen käyttövoimaveroa määrättäessä huomioon otettava ajoneuvon kokonaismassa kuitenkin rajattaisiin 7 500 kilogrammaan. Käytännössä tämä tarkoittaisi, että käyttövoimavero kannettaisiin kokonaismassaltaan vähintään 7 500 kilogramman painoisilta matkailuautoilta päiväkohtaisena tasaverona käyttövoimittain. Bensiinikäyttöisiltä matkailuautoilta ei edelleenkään kannettaisi käyttövoimaveroa.

Verotason muutokset ehdotetaan toteutettavaksi kerralla. Esityksen mukaan tämä on perusteltua muutokselle asetetun kokonaisverotuottotavoitteen saavuttamiseksi. Lisäksi vaiheittainen toteutus merkitsisi hyvin pieniä verotasojen korotuksia useana peräkkäisenä vuotena.

Ehdotetun muutoksen on arvioitu lisäävän ajoneuvoveron tuottoa staattisesti arvioiden noin 16,5 miljoonalla eurolla vuodessa. Esityksen mukaan ajoneuvoveron tuoton kasvu jäänee kuitenkin staattista arviota pienemmäksi, koska matkailuautojen käyttövoimaveron korottaminen todennäköisesti vähentäisi matkailuautojen liikennekäytössäoloa. Tämä pienentäisi matkailuautojen käyttövoimaveron korotuksesta syntyvää ajoneuvoveron tuoton lisäystä ja vähentäisi lisäksi myös matkailuautojen perusveron tuottoa nykyisestä. Kun liikennekäytöstäpoiston yleistyminen otetaan huomioon, ehdotetun muutoksen on esityksessä arvioitu lisäävän ajoneuvoveron tuottoa noin 10,5 miljoonalla eurolla vuodessa. Käyttövoimaveron tuotto kasvaisi vuositasolla noin 13,5 miljoonalla eurolla, mutta samalla perusveron tuotto pienenesi noin kolmella miljoonalla eurolla.

Esityksen mukaan vuonna 2025 verotuoton lisäys olisi arviolta noin kolme miljoonaa euroa, koska ajoneuvovero kannetaan etukäteen 12 kuukauden pituiselta verokaudelta, mistä johtuen uusien veroperusteiden mukaista veroa maksuunpantaisiin jo tammikuusta 2025 alkaen.

Esityksessä on arvioitu, että vaikka matkailuautojen liikennekäytössäolon odotetaan ehdotetun muutoksen seurauksena vähenevän jonkin verran, matkailuautojen todellisten käyttöpäivien tai niillä ajettavien ajokilometrien määrä ei todennäköisesti kuitenkaan vähene yhtä paljon. Esityksen mukaan liikennekäytössäolon väheneminen johtuisi enemminkin ajoneuvoverorasituksen alentamiseen tähtäävän käyttäytymisen lisääntymisestä.

Esityksessä on arvioitu, että ehdotetulla muutoksella ei olisi merkittäviä vaikutuksia matkailun määrään tai kotimaiseen matkailuelinkeinoon.

Valiokunnan mietintö VaVM 23/2024 vp

Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa on sinällään pidetty parempana, että matkailuautojen verotuksen kiristäminen toteutetaan korottamalla matkailuautojen ajoneuvoveroa kuin että matkailuautojen autoverottomuus poistettaisiin. Kuulemisessa on kuitenkin kritisoitu käyttövoimaveron tason korotuksen suuruutta kohtuuttomana ja tuotu esille vaikutukset muun muassa matkailuun sekä matkailuautojen liikennekäytöstäpoistojen lisääntymiseen. Käyttövoimaveron laskennassa huomioon otettavan kokonaismassan rajaamista 7 500 kilogrammaan on kuulemisessa pidetty parannuksena verrattuna valmisteluvaiheessa lausunnolla olleeseen esitysluonnokseen, mutta on myös tuotu esille se, että rajauksen tulisi olla vielä alempana.

Valiokunnan arvio esityksestä

Hallituksen esityksestä ilmenevien seikkojen ja saadun selvityksen perusteella valiokunta pitää esityksessä ehdotettuja muutoksia tarpeellisina ja tarkoituksenmukaisina. Matkailuautojen ajoneuvoveron korotus on tarpeen valtiontaloudellisista syistä. Matkailuautoihin kohdistuu tällä hetkellä autoverottomuuden muodossa verotuki, jonka asteittaisen poistamisen sijaan korotettaisiin matkailuautojen käyttövoimaveroa. Tavoitteena on toteuttaa tavoiteltu verotuotto tavalla, joka kerryttäisi verotuottoa autoveroa nopeammin ja tasapuolisemmin ja joka olisi lisäksi sekä verovelvollisten että hallinnollisesta näkökulmasta autoveroa yksinkertaisempi.

Pelkästään korotuksen prosentuaalisen suuruuden perusteella ei voida tehdä johtopäätöstä korotuksen kohtuullisuudesta. Esitetty korotus on prosentuaalisesti suuri, koska matkailuautojen käyttövoimaveron nykyinen taso on hyvin alhainen. Euromääräisesti arvioiden korotusta voidaan pitää melko maltillisena esimerkiksi matkailuauton vuotuisiin polttoainekustannuksiin verrattuna. Verovelvollisilla on lisäksi mahdollisuus vaikuttaa ajoneuvo kohtaisen verorasituksen kiristymiseen vähentämällä ajoneuvon liikennekäytössäoloa. Lisäksi jo esityksen valmisteluvaiheessa on matkailuautojen käyttövoimaveroa määrättäessä huomioon otettava ajoneuvon kokonaismassa kohtuullisuussyistä rajattu 7 500 kilogrammaan.

Esitettyä korotusta voidaan kokonaisuutena arvioiden pitää suhteellisen maltillisena verrattuna muihin matkailuauton kustannuksiin. Valiokunta toteaa lisäksi, että matkailuautojen verotus olisi myös jatkossa muita henkilöautoja kevyempää, sillä matkailuautot olisivat edelleen vapautettuja ensirekisteröinnin yhteydessä kannettavasta kertaluonteisesta autoverosta edellyttäen, että laissa säädetyt autoverottomuuden edellytykset täyttyvät.

Lopuksi

Valiokunta ehdottaa ajoneuvoverolain 11 §:ään aiemmin ehdotettujen muutosten (Laki ajoneuvoverolain 11 §:n ja liitteen muuttamisesta, HE 107/2024 vp, VaVM 22/2024 vp) huomioon ottamista lakiehdotuksen johtolauseessa.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSEHDOTUS

Valtiovarainvaliokunnan päätösehdotus:

Valiokunnan mietintö VaVM 23/2024 vp

Eduskunta hyväksyy muutettuna hallituksen esitykseen HE 144/2024 vp sisältyvän lakiehdotuksen. (Valiokunnan muutosehdotus)

Valiokunnan muutosehdotus

Laki

ajoneuvoverolain 11 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvoverolain (1281/2003) 11 §:n 1 momentin 3 kohta, sellaisena kuin se on laissa 943/2018, ja
lisätään 11 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 943/2018 ja / , uusi 4 momentti seuraavasti:

11 §

Käyttövoimavero

Ajoneuville, jota käytetään muulla voimalla tai polttoaineella kuin moottoribensiinillä, määrätään käyttövoimaveroa. Käyttövoimaveron määrä päivää kohden on:

3) pakettiautosta (N1- ja N1G-luokka) ja huoltoautosta (M1-, N1-, N2-, N3-, M1G-, N1G-, N2G- ja N3G-luokka) 0,9 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta;

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, matkailuauton (M1-luokka) käyttövoimavero määrätään enintään 7 500 kilogramman kokonaismassaan saakka.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Päivää kohden kannettavan veron määrä lasketaan lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti 31 päivään joulukuuta 2025.

Valiokunnan mietintö VaVM 23/2024 vp

Helsingissä 26.11.2024

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Markus Lohi kesk
jäsen Otto Andersson r
jäsen Markku Eestilä kok
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Janne Heikkinen kok
jäsen Timo Heinonen kok
jäsen Marko Kilpi kok
jäsen Jari Koskela ps
jäsen Suna Kymäläinen sd (osittain)
jäsen Aki Lindén sd
jäsen Mika Lintilä kesk
jäsen Laura Meriluoto vas
jäsen Minna Reijonen ps
jäsen Jari Ronkainen ps
jäsen Joonas Räsänen sd
jäsen Sari Sarkomaa kok
jäsen Sami Savio ps
jäsen Ville Valkonen kok
jäsen Pia Viitanen sd
jäsen Ville Vähämäki ps
varajäsen Krista Mikkonen vihr
varajäsen Riitta Mäkinen sd (osittain)

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Tarja Järvinen

Valiokunnan mietintö VaVM 23/2024 vp Vastalause

Vastalause sd

Perustelut

Hallitus esittää muutettavaksi ajoneuvoverolakia siten, että matkailuautoilta kannettava ajoneuvoveron käyttövoimavero määräytyisi jatkossa muiden M1-luokan henkilöautojen käyttövoimaveroa vastaavalla tavalla. Matkailuautojen käyttövoimaveroa määrättäessä huomioon otettava ajoneuvon kokonaismassa rajattaisiin kuitenkin muista henkilöautoista poiketen 7 500 kilogrammaan.

Keskimääräisen kokonaismassaltaan 3 500 kilogramman painoisen dieselkäyttöisen matkailuauton ajoneuvoveron käyttövoimavero nousisi noin 590 euroa vuodessa. Nykyiseen 110 euron tasoon verrattuna vuosittainen ajoneuvovero yli viisinkertaistuisi vuodessa. Muutoksella tavoitellaan 15 miljoonan euron staattista verotuloa vuoden 2028 tasossa, ja eri vaihtoehtoina punnittiin matkailuautoilla autoveron asettamista ja vuosittaisen ajoneuvoveron korottamista. Veroa ei kanneta päiviltä, joina ajoneuvo on ilmoitettu liikennekäytöstä poistetuksi.

Matkailuautojen omistus Suomessa on EU:n tasolla yleistä ja niiden käyttö muodostaa merkittävän matkailun ja vapaa-ajan vieton muodon Suomessa, joka kanavoituu varsinkin leirintä- ja karavaanialueilla matkailukaudella. Pitkälti kotimaahan kohdistuvana matkailumuotona matkailuautoille tehtävien matkojen verotuotot keräävät julkiset tahot Suomessa. Kotimaanmatkailu ja ulkomaanmatkailu muodostavat selkeät vaihtoehdot toisilleen, ja kotimaanmatkailun verotuksen kiristäminen nostanee houkutusta siirtyä ulkomaanmatkailuun, josta Suomi ei saa kerättyä verotuloja. Elinkeinopoliittisesti kotimaanmatkailun verokiilan kasvattaminen matkailuautojen veron ja merkittävästi korottamalla, samaan aikaan kun majoituksen, henkilökuljetuksen ja tapahtumien arvonlisäveroa korotetaan, on ongelmallista.

Liikenteen verotuksella on merkittäviä ohjausvaikutuksia liikennemuotojen kulutukseen. Tämä osin tekee liikenteestä varsin vaikean verotulojen lähteen, koska liikenteen tuottavimmat veropohjat rapistuvat melko nopeasti julkisen talouden näkökulmasta. Matkailuautojen veropohjan merkittävin riski ajoneuvoveron kohdalla on vuosittainen liikennekäyttöpäivien määrä. Keskimääräisen matkailuauton ajoneuvovero on esityksessä 3,4 euroa päivässä, jolloin kuusi euroa maksava liikennekäytöstäpoisto tulisi houkuttelevaksi jo kahden päivän käyttökätkon kohdalla. Esityksessä tehty laskelma 190 liikennekäyttöpäivästä 153 liikennekäyttöpäivään veronkorotuksen takia voi olla paikoin liian optimistinen ottaen huomioon lyhyidenkin käyttökätköjen verohyödyt.

Matkailuautot eivät muodosta selkeää homogeenista ajoneuvoluokkaa, ja niiden matkailuominaisuuksien kanssa kilpailevat kevytpakettiautot ja ajoneuvoverottomat matkailuvaunut. M1-luokan ajoneuvovero kannetaan ajoneuvon painon perusteella esityksessä 7 500 kiloon saakka, mikä johtaa suurimpaan veronkorotukseen raskaille matkailuautoille. Veron lineaarinen suhde painoon aiheuttaa kannustumia siirtyä kevyempiin matkailuautoihin ja tekee raskaammista matkailuautoista liian raskaasti verotettuja, jolloin niiden käyttö olennaisesti heikkenee. Veron maksukätkon asettaminen 3 500 kiloon ehkäisee kohtuuttomia veronkorotuksia jo olemassaolevilla raskailla matkailuautoille.

Valiokunnan mietintö VaVM 23/2024 vp Vastalause

Sosialidemokraatit ymmärtävät muutoksen taustalla olevat fiskaaliset tavoitteet ja yhtyvät niihin. Esityksen muutokset ovat kuitenkin paikoin karkeita, ja niiden käyttäytymisvaikutukset ovat epäselviä. Suhteellisen suurena veromuutoksena, joka koskee liikenteen ja matkustusta yhdistävää ajoneuvoveroluokkaa liian suurten kertamuutosten tekemistä tulisi välttää ennakoitavan verotusympäristön aikaansaamiseksi. Verotuoton riippuvaisuus matkailuautojen liikennekäyttöpäivien määrästä muodostaa selvän uhan matkailuautojen verotuotolle, varsinkin jos heikentyvää verotuottoa paikataan entisestään korottamalla verotusta. Tasaisemman tuoton takaava ajoneuvoveron vuosimallin selvittäminen on perusteltua tältä näkökulmalta. Sosialidemokraatit pitävät esityksen edistämistä nopeasti fiskaalisista syistä erikoisena, kun otetaan huomioon hallituksen 50 miljoonan euron verokevennys suuripäästöisille ja vanhoille henkilöautoille. Huonosti valmistellulla matkailuautojen verouudistuksella voi olla merkittävä haitta kotimaan matkailulle ja matkailuauton arvoille.

Näiden syiden takia sosialidemokraatit esittävät kohtuullistettua veromallia, jolla tavoitellaan valtion verotulojen kasvua, pohjautuen alan toimijoiden näkemykseen kohtuullisesta veronkorotuksen tasosta alalle. Sosialidemokraatit esittävät uuden käyttövoimaveroluokan luomista M1-luokkaan kuuluville matkailuautoille. Käyttövoimaveron määrä päivää kohden olisi 1,8 senttiä jokaiselta kokonaisuudistuksen alkavalta sadalta kilogrammalta. Veron maksukatoksi asetettaisiin 3 500 kilogrammaa. Veromuutoksen jälkeen sen vaikutuksia matkailuautojen käyttöön tulee arvioida.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että lakiehdotus hyväksytään muutettuna seuraavasti: (Vastalauseen muutosehdotukset)

Vastalauseen muutosehdotukset

Laki

ajoneuvoverolain 11 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvoverolain (1281/2003) 11 §:n 1 momentin 3 ja 6 kohta, sellaisena kuin ne ovat laissa 943/2018, ja
lisätään 11 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on laeissa 943/2018 ja / , uusi 7 kohta sekä 11 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 943/2018 ja / , uusi 4 momentti seuraavasti:

Valiokunnan mietintö VaVM 23/2024 vp
Vastalause

11 §

Käyttövoimavero

Ajoneuvolle, jota käytetään muulla voimalla tai polttoaineella kuin moottoribensiinillä, määrätään käyttövoimaveroa. Käyttövoimaveron määrä päivää kohden on:

3) pakettiautosta (N1- ja N1G-luokka) ja huoltoautosta (M1-, N1-, N2-, N3-, M1G-, N1G-, N2G- ja N3G-luokka) 0,9 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta;

6) kuorma-autosta (N2-, N3-, N2G- ja N3G-luokka), joka on varustettu ja jota käytetään varsinaisen tai keskiakseliperävaunun vetoon, 2,1 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta, jos ajoneuvossa on kaksi akselia, 1,4 senttiä, jos akseleita on kolme, 1,3 senttiä, jos akseleita on neljä, ja 1,2 senttiä, jos ajoneuvossa on viisi akselia tai useampia;

7) matkailuautosta (M1-luokka) 1,8 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, matkailuauton (M1-luokka) käyttövoimavero määrätään enintään 3 500 kilogramman kokonaismassaan saakka.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Päivää kohden kannettavan veron määrä lasketaan lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti 31 päivään joulukuuta 2025.

Helsingissä 26.11.2024

Joona Räsänen sd
Seppo Eskelinen sd
Pia Viitanen sd
Aki Lindén sd
Riitta Mäkinen sd
Suna Kymäläinen sd