

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain 11 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

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

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
2 Nykytila ja sen arviointi	3
2.1 Ajoneuvovero	3
2.2 Ajoneuvolainsäädäntö	5
2.3 Matkailuautojen vapautus autoverosta	8
2.4 Matkailuautokanta, matkailuautoala ja verotulot	8
2.5 Nykytilan arviointi	10
3 Tavoitteet	12
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	12
4.1 Ehdotukset	12
4.2 Pääasialliset vaikutukset	12
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	15
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	15
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö	19
6 Lausuntopalaute	22
7 Säännöskohtaiset perustelut	22
8 Voimaantulo	22
9 Suhde muihin esityksiin	23
9.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä	23
9.2 Suhde talousarvioesitykseen	23
LAKIEHDOTUS	24
Laki ajoneuvoverolain 11 §:n muuttamisesta	24
LIITE	25
RINNAKKAISTEKSTI	25
Laki ajoneuvoverolain 11 §:n muuttamisesta	25

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen neuvotteluissa vuosien 2025–2028 julkisen talouden suunnitelmasta sovittiin toimenpiteistä, joilla parannetaan julkisen talouden kestävyyttä ja luodaan edellytykset velkaantumisen kasvun taittamiseen ([Valtiovarainministeriön julkaisuja 2024:29](#)). Julkisen talouden suunnitelma käsiteltiin valtioneuvoston yleisistunnossa 25.4.2024.

Osana sovittuja toimenpiteitä hallitus päätti matkailuautojen autoverotuen asteittaisesta poistamisesta 15 vuoden siirtymäajalla. Muutokselle asetettiin tavoitteeksi 15 miljoonan suuruisen verotuoton staattinen lisäys vuoden 2028 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 matkailuautojen autoverotuen poistoon. Tämän takia hallitus päätti valtion vuoden 2025 talousarvioehdotuksen käsittelyn yhteydessä matkailuautojen ajoneuvoveron käyttövoimaveron korottamisesta matkailuautojen autoverotuen poistamisen sijaan.

Asia on valmisteltu valtiovarainministeriössä.

Esitys oli lausuntokierroksella lausuntopalvelussa 26.8.–6.9.2024. Esityksen kiireellisyyden vuoksi on jouduttu poikkeamaan kuulemista säädösvalmistelussa koskevista ohjeista liittyen lausuntoajan pituuteen.

Lausuntopyyntö, lausuntotiivistelmä ja organisaatioilta saadut lausunnot ovat nähtävillä julkisessa palvelussa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> tunnuksella VM106:00/2024.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Ajoneuvovero

Ajoneuvoverolaissa (1281/2003) säädetään ajoneuvoverosta, joka koostuu perusverosta ja muilta kuin bensiinikäyttöisiltä ajoneuvoilta kannettavasta käyttövoimaverosta. Ajoneuvoveroa kannetaan M- ja N-luokkaan kuuluvasta liikennekäytössä olevasta ajoneuvosta, kun se on merkitty tai sen olisi tullut olla Suomessa merkittynä liikenneasioiden rekisteriin tai vastaavaan Ahvenanmaan maakunnan lainsäädännössä tarkoitettuun rekisteriin, jäljempänä *rekisteri*. Ajoneuvoveroa kannetaan myös rekisterissä liikennekäytöstä poistetuksi merkitystä ajoneuvosta, jos sitä käytetään liikenteessä.

Perusvero on ajoneuvoverolain soveltamisalaan kuuluvilta henkilö- ja pakettiautoilta (M1-, N1-, M1G- ja N1G-luokat) sekä suurimmalta sallitulta kokonaismassaltaan enintään 3 500 kilogramman erikoisautoilta valtiontaloudellisista syistä kannettava vero, jolla on myös ajoneuvon hiilidioksidipäästöihin perustuva ohjausvaikutus. Perusvero määräytyy ensisijaisesti ajoneuvon valmistajan ilmoittaman EU:n lainsäädännön mukaisesti mitatun ominaishiilidioksidipäästön perusteella. Ajoneuvon hiilidioksidipäästöön perustuva ajoneuvoveron perusvero tuli voimaan henkilö- ja pakettiautoille vuonna 2010.

Vuonna 2018 ajoneuvoveron perusveron tasot sopeutettiin EU:n lainsäädännön mukaiseen uuteen yhdenmukaistettuun kevyiden ajoneuvojen kansainväliseen testimenetelmään eli Worldwide Light Vehicles Test Procedure -mittaustapaan, jäljempänä *WLTP-mittaustapa*, joka korvasi aiemmin voimassa olleen eurooppalaisen ajosyklin eli New European Driving Cycle -mittaustavan, jäljempänä *NEDC-mittaustapa*. Ajoneuvoverolain muuttamisesta annetulla lailla (571/2018) ajoneuvoverolain liitteeseen lisättiin uusi verotaulukko, jota on sovellettu uudella mittaustavalla mitattujen ajoneuvojen verotuksessa 1.1.2020 lukien. Muutoksen myötä ajoneuvoverolain liitteessä on kaksi ajoneuvon hiilidioksidipäästöön perustuvaa ajoneuvoveron perusveroa koskevaa verotaulukkoa, joita sovelletaan liikennekäytössä oleviin ajoneuvoihin sen perusteella, onko hiilidioksidipäästö mitattu WLTP-mittaustavalla vai muulla EU:n lainsäädännön tarkoittamalla mittaustavalla.

Perusveron määrä on verotaulukoissa määritelty jokaiselle hiilidioksidigrammalle siten, että vero nousee päästöjen kasvaessa. Enimmillään perusveron määrä on 654,44 euroa vuodessa auton päästöjen ollessa 400 grammaa tai enemmän kilometriltä. Sellaisen auton, jonka käyttövoimana on yksinomaan sähkö tai vety eli jonka hiilidioksidipäästö on 0 grammaa, perusveron määrä on 53,29 euroa vuodessa. Jos tällainen auto on kuitenkin otettu käyttöön ensimmäisen kerran 1.10.2021 tai sen jälkeen, ajoneuvoveron perusveroa korotetaan vuodessa 64,97 eurolla, eli perusveron määrä on tällöin 118,26 euroa vuodessa. Korotus tehtiin samalla, kun täyssähköautojen autovero poistettiin.

Osana hallituksen neuvotteluissa vuosien 2025–2028 julkisen talouden suunnitelmasta sovittuja toimenpiteitä päätettiin täyssähköautojen ja lataushybridien ajoneuvoveron korottamisesta. Asiaa koskeva luonnos hallituksen esitykseksi oli lausunnolla 26.6.–15.8.2024, ja sitä koskevat asiakirjat ovat nähtävillä julkisessa palvelussa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> tunnuksella VM105:00/2024. Ehdotettu korotus olisi yhteensä noin 35 miljoonaa euroa vuoden 2026 tasossa ja se kohdistuisi pääosin täyssähköautojen ja ladattavien hybridien perusveroon ja käyttövoimaveroon.

Jos päästötietoa ei ole käytettävissä, perusvero määräytyy ajoneuvon kokonaismassan perusteella. Vero on 222,65 euroa vuodessa verotaulukon alarajalla eli kokonaismassan ollessa enintään 1 300 kilogrammaa ja 632,18 euroa vuodessa taulukon ylärajalla eli kokonaismassan ollessa 3 401 kilogrammaa tai enemmän. Pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelmakirjauksen mukaisesti ajoneuvoveron perusveron tasoa on päätetty keventää yhteensä 50 miljoonalla eurolla. Kevennyksestä on säädetty ajoneuvoverolain liitteen muuttamisesta annetulla lailla (1223/2023), joka tuli voimaan 1.1.2024. Koska ajoneuvovero kannetaan etukäteen 12 kuukauden mittaiselta verokaudelta, kevennettyä ajoneuvoveron perustetta sovelletaan kuitenkin vasta 1.1.2025 ja sen jälkeisiltä päiviltä kannettavaan veroon. Uusien veroperusteiden mukainen painoperusteinen ajoneuvoveron perusvero on 170,82 euroa vuodessa verotaulukon alarajalla ja 580,35 euroa vuodessa verotaulukon ylärajalla.

Ajoneuvoveron käyttövoimaveroa kannetaan henkilö-, paketti- ja kuorma-autoista, jotka käyttävät polttoaineenaan muuta kuin moottoribensiiniä. Valtiontaloudellisen tarkoituksensa lisäksi käyttövoimaverolla tasoitetaan eri tavoin verotettujen käyttövoimien verotuksesta johtuvia kustannuksia keskimääräisellä vuotuisella ajosuoritteella. Henkilöautojen käyttövoimaveron tasot ovat yhteydessä liikennepolttoaineiden verotasoihin.

Käyttövoimavero määräytyy ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan perusteella. Dieselkäyttöisillä henkilöautoilla käyttövoimaveron määrä on 5,5 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta päivää kohden. Vero on 1,5 senttiä, jos ajoneuvon käyttövoimana on sähkö. Ladattavalla bensiinihybridillä vero on 0,5 senttiä ja dieselhybridillä

4,9 senttiä. Ladattavan bensiinihybridin käyttövoimaveroa ei määritellä bensiinin käytön osuudesta. Metaania käyttävällä kaasautolla käyttövoimavero on 3,1 senttiä.

Paketti- ja kuorma-autojen käyttövoimaverolla ei ole vastaavaa polttoaineverotusta tasaavaa tarkoitusta kuin henkilöautojen käyttövoimaverolla. Pakettiauton vero on 0,9 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta. Kuorma-autojen (N2- ja N3-luokat) käyttövoimaverolla pannaan täytäntöön EU:n lainsäädännössä edellytetty raskaiden ajoneuvojen vuotuinen vero. Kuorma-autojen käyttövoimaveroa määrittäessä otetaan kokonaismassan ja akseleiden lisäksi huomioon se, käytetäänkö ajoneuvoa perävaunun vetoon.

Muiden kuin bensiinikäyttöisten matkailuautojen päivakohtainen käyttövoimavero on sama kuin muiden kuin bensiinikäyttöisten pakettiautojen käyttövoimavero eli 0,9 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta.

Ajoneuvovero on määritelty päiväkohtaisena verona, joka kannetaan etukäteen 12 kuukauden pituiselta verokaudelta ajoneuvon rekisterissä olevien tietojen perusteella. Veroa ei kanneta päiviltä, joina ajoneuvo on ilmoitettu liikennekäytöstä poistetuksi. Verovelvollinen ajoneuvoverosta on rekisteriin merkitty ajoneuvon omistaja tai haltija omistus- tai hallinta-ajaltaan. Veroviranomainen on liikenne- ja viestintävirasto, jäljempänä *Traficom*. Ahvenanmaan maakunnassa veroviranomainen on Ahvenanmaan valtionvirasto.

Ajoneuvoverotusta ei ole yhdenmukaistettu EU:n lainsäädännössä lukuun ottamatta raskailta ajoneuvoilta kannettavaa vuotuista ajoneuvoveroa. Yhdenmukaistettujen verojen lisäksi jäsenvaltiot voivat kansallisesti kantaa ajoneuvoista tämänkaltaisia veroja, kunhan verotuksessa otetaan huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen määräykset. Merkittävimmät rajoitukset kansalliselle ajoneuvoverotukselle asettavat mainitun sopimuksen syrjimättömyysperiaate ja valtiontukimääräykset.

2.2 Ajoneuvolainsäädäntö

Ajoneuvolainsäädännössä säädetään muun muassa ajoneuvojen luokituksesta, teknisistä vaatimuksista, hyväksymisestä, rekisteröinnistä ja katsastuksesta. Ajoneuvolainsäädäntöä on merkittävässä määrin yhdenmukaistettu EU:ssa. Keskeisimmän kansallisen ajoneuvolainsäädännön muodostavat ajoneuvolaki (82/2021) ja sitä tarkentavat alemman tason säädökset.

Ajoneuvojen luokittelu

Autojen (M- ja N-luokat) luokituksesta säädetään moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erilaisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2018/858, jäljempänä *autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus*.

Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen mukaisesti M-luokan ajoneuvot eli henkilöautot (M1-luokka), pienet linja-autot (M2-luokka) ja suuret linja-autot (M3-luokka) on suunniteltu ja rakennettu ensisijaisesti matkustajien ja heidän matkatavaroidensa kuljettamiseen. M-luokan ajoneuvot jaotellaan alaluokkiin istumapaikkojen määrän ja kokonaismassan perusteella. N-luokan ajoneuvot eli pakettiautot (N1-luokka), kevyet kuorma-autot (N2-luokka) ja raskaat kuorma-autot (N3-luokka) on suunniteltu ja rakennettu ensisijaisesti tavaroiden kuljettamiseen.

N-luokan ajoneuvot jaotellaan alaluokkiin kokonaismassan perusteella. Luokittelusääntöjen mukaan matkailuauto on erikoiskäyttöön valmistettu M-luokan ajoneuvo (SA-erityisajoneuvoluokka), jonka majoitustilassa on tukevasti kiinnitettynä vähintään istuimia, makuupaikkoja, jotka voidaan myös muuntaa istuimista, pöytä, joka voi kuitenkin olla helposti poistettavissa, keittomahdollisuus ja säilytystiloja.

Ajoneuvolainsäädännön luokittelusääntöjen mukainen luokittelu ajoneuvoluokkiin ei sisällä tarkoituksenmukaisuusharkintaa. Siten ajoneuvo, joka täyttää ajoneuvoluokkaa koskevat säädetyt ja määrätyt vaatimukset, hyväksytään kyseiseen ajoneuvoluokkaan kuuluvaksi.

Hyväksyntämenettely teknisten vaatimusten täyttymisen osoittamiseksi

Ajoneuvon teknisten vaatimusten täittyminen varmistetaan hyväksyntämenettelyllä. Autojen hyväksyntämenettelyistä säädetään autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa. Suomessa hyväksyntäviranomainen on Traficom.

Tyyppihyväksyntä on tarkoitettu sarjoina valmistettavien ajoneuvojen vaatimuksenmukaisuuden osoittamiseen ja sitä voi hakea ainoastaan tuotteen valmistaja tai valmistajan tähän valtuuttama edustaja. Autoille EU-tyyppihyväksyntä myönnetään autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen nojalla. EU-tyyppihyväksyntä on voimassa kaikissa jäsenvaltioissa.

Yksittäiselle ajoneuvolle ei voi hakea tyyppihyväksyntää, vaan tätä tarkoitusta varten on yksittäishyväksyntämenettely. Yksittäishyväksynnällä hyväksyntäviranomainen varmentaa, että yksittäinen uusi ajoneuvo on vaatimusten mukainen. Yksittäishyväksyntä tulee yleensä kysymykseen sellaisissa tapauksissa, joissa ajoneuvoa ei ole tyyppihyväksytty tai sitä on tyyppihyväksynnän jälkeen ennen ensirekisteröintiä muutettu. Yksittäishyväksyntää voi hakea ajoneuvon omistaja, valmistaja, valmistajan edustaja tai maahantuoja. Yksittäishyväksyntä jakautuu kansalliseen ja EU-yksittäishyväksyntään. Suomeen rekisteröitävälle ajoneuvolle tehdään yleensä kansallinen yksittäishyväksyntä, jota koskeva hyväksyntämenettely on EU-yksittäishyväksyntämenettelyä kevyempi. Kansallinen yksittäishyväksyntä on voimassa Suomessa, mutta se voidaan tunnustaa myös toisessa maassa, jos se vastaa kyseisen maan vaatimuksia. EU-yksittäishyväksyntä on voimassa kaikissa jäsenvaltioissa.

Valmistaja vahvistaa ajoneuvolle annettavalla vaatimuksenmukaisuustodistuksella, että ajoneuvon tekniset ominaisuudet täyttävät turvallisuutta ja ympäristöä koskevat vaatimukset.

Rekisteröinti ja katsastus

Rekisteröinnistä ja katsastuksesta säädetään ajoneuvolaissa. Ajoneuvon omistaja tai hänen sijastaan rekisteriin ilmoitettu haltija sekä ajoneuvon kuljettaja ovat vastuussa siitä, että ajoneuvo on asianmukaisesti rekisteröity ja katsastettu.

Liikenteessä käytettävä auto on pääsääntöisesti rekisteröitävä. Ensirekisteröinnillä tarkoitetaan ajoneuvoa koskevien tietojen merkitsemistä ensimmäistä kertaa Suomessa rekisteriin. Muutosrekisteröinnillä tarkoitetaan ajoneuvon tiedoissa tapahtuneiden muutosten merkitsemistä rekisteriin. Myös liikennekäytöstäpoisto ja liikennekäyttöönotto ilmoitetaan muutosrekisteröinti-ilmoituksella.

Auton on ennen ensirekisteröintiä oltava hyväksytty rekisteröintikatsastuksessa, jollei sitä ole ajoneuvolain nojalla vapautettu rekisteröintikatsastusvelvollisuudesta. Säädetyn mukaisesti

ennakkoilmoitettua ja valmiina tai valmistuneena ajoneuvona tyyppihyväksyttyä autoa taikka Suomessa yksittäishyväksyttyä ja ensimmäisen kerran käyttöön otettavaa autoa ei tarvitse esittää rekisteröintikatsastukseen, jos hyväksyntä on ensirekisteröintiajankohtana voimassa eikä ajoneuvoa ole hyväksynnässä tarvittavilta osin muutettu.

Auto on ennen sen käyttöä liikenteessä hyväksyttävä muutoskatsastuksessa muun muassa siinä tapauksessa, että muutoksen johdosta sen luokittelutieto ei enää pidä paikkaansa tai jos siihen kohdistuvan veron tai maksun edellytykset muuttuvat muutoksen myötä. Auto hyväksytään muutoskatsastuksessa, jos muutokset on toteutettu asianmukaisesti ja se on niiden osalta vaatimusten mukainen.

Ajoneuvo on liikennekelpoisuuden tarkastamiseksi esitettävä määräaikaikatsastukseen säädetyin väliajoin. Katsastusvälin pituus vaihtelee ajoneuvoluokan ja ajoneuvon iän mukaan. Katsastuksen suorittaja on velvollinen ilmoittamaan veroviranomaiselle, jos rekisterissä tai käytössä havaitaan olevan ajoneuvo, josta veroa ilmeisesti ei ole maksettu, tai jonka rakennetta, käyttötarkoitusta tai omistusta on muutettu siten, että ajoneuvosta voitaisiin joutua suorittamaan veroa.

Ajoneuvojen päästötiedot

Rekisteritietoihin merkittävä päästötieto on ajoneuvon vaatimuksenmukaisuustodistuksesta ilmenevä hiilidioksidipäästöarvo. Päästöarvo määräytyy EU:n tyyppihyväksyntäsäännöksissä edellytetyllä tavalla ja se kuvastaa ajoneuvon ominaishiilidioksidipäästöä eli ajoneuvon yhdistettyä polttoaineen kaupunki- ja maantiekulutusta vastaavaa hiilidioksidipäästöä. Tyyppihyväksynnän päästömittaukset tehdään hyväksytyissä riippumattomissa tutkimuslaboratorioissa. Valmistaja vahvistaa yksittäisen ajoneuvon valmistuttua sille päästöarvon ja ilmoittaa päästöarvon vaatimuksenmukaisuustodistuksella.

EU:n lainsäädännön mukainen ominaishiilidioksidipäästön ensisijainen mittaustapa on WLTP-mittaustapa, josta säädetään komission asetuksessa (EU) 2017/1151¹ ja sen liitteessä XXI. WLTP-mittaustapa korvasi aiemmin pitkään käytössä olleen NEDC-mittaustavan vaihteittain vuosien 2017–2019 aikana. WLTP-mittaustapaa on sovellettu uusiin M1-luokan ajoneuvojen tyyppihyväksyntöihin 1.9.2017 alkaen ja uusiin M1-luokan ajoneuvoihin 1.9.2018 alkaen.

WLTP-mittaustapa kuvaa aiemmin käytössä ollutta NEDC-mittaustapaa paremmin ajoneuvosta liikenteessä syntyvää todellista hiilidioksidipäästöä ja polttoaineen kulutusta. WLTP-mittaustavan ajosykli pohjautuu eri puolilta maailmaa kerättyyn aineistoon, joka kuvaa totuudenmukaisemmin ajoneuvon ominaisuuksia, ajo-olosuhteita ja ajoneuvon käyttöä kuin teoreettisen ajotavan mukaiseen päästömääritykseen perustunut NEDC-mittaustapa. Myös testiolosuhteet ovat WLTP-mittaustavassa tarkemmin säänneltyjä ja kattavampia kuin NEDC-mittaustavassa. Merkittävä ero WLTP- ja NEDC-mittaustapojen välillä on lisäksi se, että WLTP-mittaustavassa otetaan huomioon lisävarusteet, jos ne vaikuttavat ajoneuvon massaan, aerodynamiikkaan tai vierintävastukseen. Vaatimuksenmukaisuustodistuksella ilmoitettava WLTP-mittaustavan mukainen päästöarvo kuvastaa siten tyyppihyväksytyn ajoneuvon

¹ Komission asetus (EU) 2017/1151, annettu 1.6.2017, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta

ominaishiilidioksidipäästöä, jonka määrittämisessä on otettu huomioon kyseisen ajoneuvon varustelu.

2.3 Matkailuautojen vapautus autoverosta

Autoverolain (777/2020) mukaan ajoneuvon ensirekisteröinnin yhteydessä kannettavaa kertaluonteista autoveroa kannetaan henkilöautosta, pakettiautosta, pienestä linja-autosta, moottoripyörästä sekä moottorikäyttöisestä kolmipyörästä ja raskaasta nelipyörästä.

Uudesta henkilö- ja pakettiautosta kannetaan autoveroa autoverolain liitteen verotaulukon mukainen prosenttimäärä ajoneuvon verotusarvosta, jota kuvastaa yleinen verollinen vähittäismyyntihinta. Henkilö- ja pakettiauton veroprosentti perustuu ajoneuvon ominaishiilidioksidipäästöön. Jos päästötietoa ei ole käytettävissä, autoveroprosentti määräytyy ajoneuvon kokonaismassan ja käyttövoiman perusteella. Henkilö- ja pakettiautojen autoveroon sisältyy siten valtiontaloudellisen tavoitteen lisäksi tavoite ohjata käyttäjiä hankkimaan vähäpäästöisempiä ajoneuvoja. Autoverolaissa säädetyt edellytykset täyttävästä tavarankuljetukseen tarkoitettusta pakettiautosta kannetaan alennettua autoveroa.

Muista henkilöautoista poiketen sellainen matkailuauto, joka täyttää ajoneuvolainsäädännön mukaisten matkailuautoksi luokittelun edellytysten lisäksi autoverolaissa säädetyt matkailuauton verottomuuden edellytykset, on vapautettu autoverosta. Käytännössä autoverosta vapautetut matkailuautot ovat matkailutarkoitukseen varusteltuja M1-luokan henkilöautoja.

Matkailuautojen lisäksi pelastusautot, ambulanssit, eläinlääkintäautot ja ruumisautot on vapautettu autoverosta. Autoveroa ei myöskään kanneta kuorma-autoista.

2.4 Matkailuautokanta, matkailuautoala ja verotulot

Matkailuautokanta

Vuoden 2023 aikana liikennekäytössä oli yhteensä noin 56 000 matkailuautoa. Matkailuautojen liikennekäytössäolo jakaantui siten, että kesäkuun 2023 lopussa liikennekäytössä oli noin 46 000 matkailuautoa ja joulukuun 2023 lopussa noin 22 000 matkailuautoa. Liikennekäytössäolo todennäköisesti vaihtelee merkittävästi matkailuautojen kesken, mutta ajoneuvoveron maksuunpanotilaston perusteella keskimääräiseksi vuotuiseksi liikennekäytössäoloksi voidaan karkeasti arvioida noin 190 päivää vuodessa eli hieman yli puolet vuodesta. On kuitenkin mahdollista, että kyseessä on yliarvio, koska ajoneuvoveron maksuunpano voi tapahtua samalle ajoneuvolle useaan kertaan kalenterivuoden aikana.

Vuonna 2023 uusia matkailuautoja rekisteröitiin 1 345 kappaletta. Autoveroilmoitustietojen perusteella arvioituna uuden matkailuauton keskimääräinen hinta oli vuonna 2023 noin 100 000 euroa. Lisäksi Suomeen tuotiin vuonna 2023 käytettynä noin 500 matkailuautoa. Näiden keskimääräinen hinta oli arviolta noin 50 000 euroa ja mediaani-ikä noin kuusi vuotta. Käytettynä maahantuoduista matkailuautoista yksityishenkilöiden tuomia oli noin kolmasosa.

Sekä uusien että käytettyjen matkailuautojen vuotuiset ensirekisteröintimäärät ovat hieman vaihdelleet. Ensirekisteröinneissä uusien ja käytettyjen matkailuautojen suhde on kuitenkin pysynyt melko vakaana, joten suurin osa ensirekisteröitävistä matkailuautoista hankitaan uutena Suomesta. Tehdasvalmisteisten matkailuautojen lisäksi M1-luokan matkailuautoksi katsottavia ja sellaiseksi rekisteröitäviä ajoneuvoja rakennetaan myös jälkikäteen pakettiauton, kuorma-

auton tai linja-auton alustalle. Tilastotietoa jälkikäteen matkailuautoksi muutettujen ajoneuvojen osuudesta koko matkailuautokannasta ei ole saatavilla.

Matkailuautojen hiilidioksidipäästöistä ei ole käytettävissä yhtä luotettavia tietoja kuin muiden henkilöautojen hiilidioksidipäästöistä. Uusien matkailuautojen kilometrikohtaiset WLTP-mittaustavan mukaiset hiilidioksidipäästöarvot vaihtelevat pääosin 230 ja 350 gramman välillä keskiarvon ollessa noin 280 grammaa kilometriltä. Matkailuautojen rekisteriin merkityt päästöarvot eivät kuitenkaan todennäköisesti ole keskenään vertailukelpoisia, sillä osalla matkailuautoista päästöarvo ei ota huomioon matkailuauton varustelua. Vanhempi NEDC-mittaustapa ei ota huomioon ajoneuvon varustelun vaikutusta polttoainekulutukseen ja päästöihin samalla tavoin kuin uudempi WLTP-mittaustapa, ja verotaulukkojen sopeuttaminen uudempaan WLTP-mittaustapaan on myös toteutettu melko karkealla tavalla pohjautuen lähinnä tavallisten henkilöautojen tarkasteluun. Myöskään WLTP-mittaustavan mukainen rekisteriin merkitty päästöarvo ei välttämättä kuvaa yhdenmukaisesti koko tämän mittaustavan mukaisesti päästömitatun matkailuautokannan päästötasoa, sillä jälkikäteen matkailuautoksi varustellulle matkailuautolle rekisteriin merkitty päästöarvo saattaa useissa tapauksissa kuvata varustelemattoman ajoneuvorungon päästötasoa.

Matkailuautot ovat muutamia yksittäisiä poikkeuksia lukuun ottamatta dieselkäyttöisiä. Merkittävä osa matkailuautoista on kokonaismassaltaan noin 3 500 kilogrammaa. Noin viidennes matkailuautoista on tätä kevyempiä. Kokonaismassaltaan yli 5 000 kilogramman painoisia matkailuautoja on noin 1 100 eli noin kaksi prosenttia matkailuautokannasta. Kokonaismassaltaan yli 7 500 kilogramman painoisia matkailuautoja on noin 600 eli noin prosentti matkailuautokannasta. Pieni osa matkailuautoista on merkittävästi keskimääräistä painavampia. Esimerkiksi noin 400 matkailuautoa matkailuautokannasta ovat kokonaismassaltaan 15 000 ja 28 000 kilogramman välillä. Näin painavat matkailuautot vertautuvat kokonaismassansa puolesta raskaisiin linja- ja kuorma-autoihin. Osa matkailuautoista on hyvin varusteltuja ja pidempiaikaiseen asumiseen soveltuvia. Matkailukäyttöön suunnitellut ajoneuvot ovat usein myös arvokkaita. Toisaalta osa matkailuautoista on varsin vanhoja ja markkina-arvoltaan vähäisiä. Etenkin jälkikäteen M1-luokan matkailuautoksi rakenneltu ajoneuvo saattaa olla varustelultaan hyvinkin riisuttu ja soveltua lähinnä satunnaiseen yöpymiseen. Matkailuautokannan mediaani-ikä on noin 14 vuotta.

Matkailuautoala

Suomessa toimii matkailuautojen myynnissä, tarvikekaupassa ja huollossa noin 60 yritystä, jotka työllistävät yhteensä noin 550 henkilöä.

Verotulot

Matkailuauton perusveron määrä on keskimäärin noin 1,45 euroa päivässä eli noin 280 euroa vuodessa arvioidulla keskimääräisellä noin 190 päivän liikennekäytössäololla. Perusveron määrä on noin 530 euroa vuodessa, jos matkailuauto on koko vuoden liikennekäytössä. Matkailuauton keskimääräinen käyttövoimaveron määrä on noin 0,32 euroa päivässä eli noin 60 euroa vuodessa keskimääräisellä liikennekäytössäololla. Käyttövoimaveron määrä on noin 115 euroa, jos matkailuauto on koko vuoden liikennekäytössä. Vertailun vuoksi keskimääräisen tavallisen henkilöauton perusveron määrä on noin 190 euroa ja keskimääräisen dieselkäyttöisen tavallisen henkilöauton käyttövoimaveron määrä noin 440 euroa, jos ajoneuvo on liikennekäytössä koko vuoden.

Matkailuautoista kannettiin vuonna 2023 ajoneuvoveroa noin 19 miljoonaa euroa. Tästä perusveron osuus oli noin 16 miljoonaa euroa ja käyttövoimaveron osuus noin kolme miljoonaa euroa.

2.5 Nykytilan arviointi

Matkailuautojen verotus

Sekä matkailuautojen ajoneuvoverokohtelu että autoverokohtelu poikkeavat muiden henkilöautojen verokohtelusta.

Matkailuautojen ajoneuvoveron perusvero määräytyy samoilla perusteilla kuin muiden henkilöautojen ja pakettiautojen perusvero. Matkailuautojen kohdalla perusvero ei sen päästöperusteisuudesta huolimatta kuitenkaan todennäköisesti ohjaa hankkimaan vähäpäästöisempiä tai sähköisiä matkailuautoja. Matkailuautot ovat tarvittavien varusteidensa ja asumisominaisuuksiensa vuoksi yleensä kookkaita ja suuripäästöisiä dieselkäyttöisiä ajoneuvoja, eikä markkinoilla ole juurikaan tarjolla vähäpäästöisiä tai sähköisiä matkailuautoja.

Muuta käyttövoimaa kuin bensiiniä käyttävien matkailuautojen käyttövoimaveron on samansuuruinen kuin pakettiautojen mutta matalampi kuin henkilöautojen käyttövoimaveron. Muiden henkilöautojen kuin matkailuautojen käyttövoimaveron tasoilla on pyritty siihen, että eri käyttövoimien verorasitus vastaisi liikenteen energiaverorakenteen mukaista normitasoa kunkin käyttövoiman arvioidulla keskimääräisellä vuotuisella ajosuoritteella. Pakettiautojen käyttövoimaverolla ei ole vastaavaa tarkoitusta tasata muiden käyttövoimien bensiiniä kevyempää energiaverorasitusta kuin henkilöautojen käyttövoimaverolla, vaan sillä on pyritty yhdenmukaistamaan tavarankuljetukseen tarkoitettujen ajoneuvojen, eli suurten pakettiautojen ja kevyiden kuorma-autojen verokohtelua, ja vähentämään epätarkoituksenmukaisia, verotuksesta johtuvia ajoneuvoluokan muutoksia ja ajoneuvovalintoja.

Matkailuautojen ajoneuvovero kohdistuu samoin perustein koko matkailuautokantaan, joten sitä voidaan valtiotalouden näkökulmasta pitää melko hyvin toimivana verona. Matkailuautot ovat kuitenkin muita henkilöautoja yleisemmin kausittaisessa käytössä, eli ne ovat verollisessa liikennekäytössä vain osan vuodesta. Muina aikoina ne ovat poistettuna liikennekäytöstä. Sellainen matkailuauto, jota on hankittu lähinnä seisomaan paikallaan ja jota ei juurikaan pidetä liikennekäytössä, jää käytännössä kokonaan ajoneuvoverotuksen ulkopuolelle.

Matkailuautojen autoverotuki

Matkailuautojen vapautus autoverosta katsotaan verotueksi. Verotukilaskennassa matkailuautojen autoverotuen määrä on laskettu sen oletuksen mukaisesti, että matkailuautosta olisi verollisena maksettava täysimääräinen henkilöautojen veromallin mukainen vero. Tällä oletuksella matkailuautojen autoverotuen laskennallinen määrä on noin 125 miljoonaa euroa vuodessa. Näin laskettuna täysimääräinen autovero keskimääräiselle matkailuautolle, jonka veroton hinta on 100 000 euroa, olisi noin 73 000 euroa. Täysimääräinen autovero olisi siten noin 42 prosenttia matkailuauton autoverollisesta hinnasta ja noin 73 prosenttia autoverottomasta hinnasta.

Ei kuitenkaan ole yksiselitteistä, että matkailuautojen verotuen määrä tulisi laskea henkilö- tai pakettiautojen hiilidioksidipäästöperusteisen veromallin perusteella. Muista henkilöautoista sekä pakettiautoista poiketen matkailuautolla on liikkumis- ja kuljetusominaisuuksien lisäksi asumisominaisuuksia, jotka vaikuttavat ajoneuvon käyttötarkoitukseen, arvoon ja painoon sekä

todennäköisesti myös sen todelliseen hiilidioksidipäästöön. Ottaen huomioon matkailuautojen muista henkilöautoista sekä pakettiautoista eriävät ominaisuudet ja käyttötarkoitus, matkailuautojen verotusta voisi olla perustellumpaa tarkastella omana veromallinaan erillään muista henkilöautoista sekä pakettiautoista. Tällöin myöskään matkailuautojen verotukilaskennan ei tulisi perustua henkilö- tai pakettiautojen veromalliin.

Verotuen laskennallinen määrä ei myöskään kuvasta sitä verotuloa, joka syntyisi, jos verotuki poistettaisiin, koska verotuen poistaminen todennäköisesti vaikuttaisi hankittavien matkailuautojen määrään ja ominaisuuksiin. Matkailuautojen autoverotuen poistamista koskevissa selvityksissä matkailuautojen autoveron negatiivisten käyttäytymisvaikutusten on arvioitu todennäköisesti olevan verottamisen hyötyjä suuremmat. Matkailuautojen autoverotuen poistamista koskevia vaikutuksia kuvataan tarkemmin jaksossa 5.

Ajoneuvoluokkaan liittyvät verosuunnittelumahdollisuudet

Ajoneuvojen verotus perustuu ajoneuvolainsäädännön mukaiseen ajoneuvoluokitukseen, jolloin rekisteritietoihin merkittävä ajoneuvoluokka lähtökohtaisesti määrää ajoneuvon verokohtelun.

Ajoneuvolainsäädännön luokittelusääntöjen puitteissa on mahdollista, että ajoneuvon voidaan joko sellaisenaan tai muunneltuna katsoa kuuluvan useampaan ajoneuvoluokkaan. Ajoneuvo voidaan merkitä rekisterissä minkä tahansa sellaisen ajoneuvoluokan ajoneuvoksi, jonka tekniset vaatimukset ja muut edellytykset se täyttää. Esimerkiksi kookas katumaasturi saattaa verraten vähäisessä määrin muunneltuna täyttää ajoneuvolainsäädännön luokittelusääntöjen mukaiset kevyen kuorma-auton tekniset vaatimukset. Ajoneuvo voidaan tällöin rekisteröidä M1-luokan henkilöauton sijaan N2-luokan kevyeksi kuorma-autoksi edellyttäen, että vaatimustenmukaisuus osoitetaan asianmukaisesti. Kevyeksi kuorma-autoksi rekisteröitynä ajoneuvoon tulee sovellettavaksi esimerkiksi kuorma-autoja koskeva nopeusrajoitus, joka on enintään 80 kilometriä tunnissa. Kuorma-autoon on myös asennettava nopeudenrajoitin, jonka on estettävä nopeuden kohoaminen suuremmaksi kuin 90 kilometriä tunnissa. Lisäksi kevyen kuorma-auton kuljettamiseen vaaditaan niin sanottu kuorma-autokortti eli ajoneuvon kokonaismassasta riippuen joko C1- tai C-ajo-oikeus. C1-ajo-oikeudella saa kuljettaa muuta kuin D1- tai D-luokan ajoneuvoa, jonka kokonaismassa on yli 3 500 kilogrammaa mutta enintään 7 500 kilogrammaa, ja joka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksaa henkilöä. Jos ajoneuvon kokonaismassa on yli 7 500 kilogrammaa, sen kuljettaminen edellyttää C-ajo-oikeutta. Kevyen kuorma-auton kuljettamiseen oikeuttava ajo-oikeus on Suomessa noin 800 000 henkilöllä.

Kevyellä kuorma-autolla tarkoitetaan ensisijaisesti tavaroiden kuljettamiseen valmistettua ajoneuvoa, jonka kokonaismassa on suurempi kuin 3 500 kilogrammaa ja enintään 12 000 kilogrammaa. Vuonna 2023 uusista ensirekisteröidyistä matkailuautoista 1 175 kappaletta eli 89 prosenttia oli kokonaispainoltaan 3 500 kilogrammaa tai enemmän. Luokittelusääntöjen mukainen luokittelu ajoneuvoluokkiin ei sisällä tarkoituksenmukaisuusharkintaa, jolloin sillä, mihin tarkoitukseen ajoneuvo todellisuudessa käytetään, ei ole merkitystä luokittelun kannalta. Matkailuautot rakennetaan paketti-, kuorma- ja linja-autojen alustoille, joten lienee todennäköistä, että suurin osa markkinoilla olevista matkailuautoista ovat sellaisia, että ne sinällään tai verraten vähäisessä määrin muunneltuna voisivat täyttää myös luokittelusääntöjen mukaiset N2-luokan kevyen kuorma-auton tekniset vaatimukset. Edellytysten täytyessä myös tällainen matkailukäyttöön varusteltu ajoneuvo olisi mahdollista joko ensirekisteröidä tai muuntaa myöhemmin matkailuautoa kevyemmin verotetuksi kevyeksi kuorma-autoksi.

3 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on toteuttaa tarvittavat toimet pääministeri Petteri Orpon hallituksen neuvotteluissa vuosien 2025–2028 julkisen talouden suunnitelmasta sopimalle matkailuautojen autoverotuen poistamiselle asetetun verotuottolisäystavoitteen saavuttamiseksi.

Neuvotteluissa sovittuun matkailuautojen autoverotuen poistamiseen arvioidaan liittyvän sellaisia jäljempänä jaksossa 5 kuvattuja negatiivisia käyttäytymisvaikutuksia, joiden takia toimelle asetetun verotuottotavoitteen saavuttaminen ei liene todennäköistä. Esityksen tavoitteena on toteuttaa tavoiteltu verotuotto tavalla, joka kerryttäisi verotuottoa autoveroa nopeammin ja tasapuolisemmin ja joka olisi lisäksi sekä verovelvollisten että hallinnollisesta näkökulmasta autoveroa yksinkertaisempi.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoverolakia 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.

Matkailuautojen korotettua käyttövoimaveroa sovellettaisiin 1.1.2026 ja sen jälkeisiltä päiviltä kannettavaan veroon.

Verotason muutokset toteutettaisiin kerralla. Tämä olisi perusteltua muutokselle asetetun kokonaisverotuottotavoitteen saavuttamiseksi. Lisäksi vaiheittainen toteutus merkitsisi hyvin pieniä verotasojen korotuksia useana peräkkäisenä vuotena.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Vaikutukset julkiseen talouteen

Ehdotetun muutoksen arvioidaan lisäävän ajoneuvoveron tuottoa staattisesti arvioiden noin 16,5 miljoonalla eurolla vuodessa. Ajoneuvoveron tuoton kasvu jäänee kuitenkin staattista arviota pienemmäksi. Matkailuautojen käyttövoimaveron korottaminen todennäköisesti vähentäisi matkailuautojen liikennekäytössäoloa, koska ottamalla matkailuauto pois liikennekäytöstä on mahdollista välttää verorasituksen kiristymisen vaikutus. Tämä pienentäisi matkailuautojen käyttövoimaveron korotuksesta syntyvää ajoneuvoveron tuoton lisäystä ja vähentäisi lisäksi myös matkailuautojen perusveron tuottoa nykyisestä. Kun liikennekäytöstäpoiston yleistymisen otetaan huomioon, ehdotetun muutoksen arvioidaan lisäävän ajoneuvoveron tuottoa noin 10,5 miljoonalla eurolla vuodessa. Käyttövoimaveron tuotto kasvaisi vuositasona noin 13,5 miljoonalla eurolla, mutta samalla perusveron tuotto pienenesi noin kolmella

miljoonalla eurolla. 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.

Ehdotetun muutoksen vaikutusta matkailuautojen liikennekäytöstäpoistojen lisääntymiseen on kuitenkin vaikea arvioida. Ruotsissa korotetun ajoneuvoveron hiilidioksidiosan piirissä olevien matkailuautojen keskimääräinen vuotuinen liikennekäytössäolo on 37 päivää lyhyempi kuin niillä matkailuautoilla, joihin sovelletaan korottamatonta ajoneuvoveron hiilidioksidiosaa. Verotuottoarvio on laskettu sillä oletuksella, että matkailuautojen liikennekäytössäolo lyhenisi Suomessa saman verran ehdotetun muutoksen myötä. On kuitenkin mahdollista, että liikennekäytössäolon lyheneminen jäisi tätä vähäisemmäksi, jolloin ehdotetulla muutoksella saavutettava verotuottolisäys olisi arvioitua suurempi. Ehdotettu muutos merkitsee pienempää ajoneuvoverorasituksen kiristymistä kuin Ruotsissa. Lisäksi eri maiden veromuutoksia on hankala vertailla, koska liikennekäytössäolon muutokseen vaikuttavat monet muutkin tekijät. Tällaisia tekijöitä ovat esimerkiksi verojärjestelmän rakenne ja sen erityispiirteet, kuten väliaikaisen liikennekäytöstäpoiston helpous ja sen kustannus.

On myös mahdollista, että käyttövoimaveron korotus kannustaisi rekisteröimään matkailuauto henkilöauton sijaan kevyeksi kuorma-autoksi, jonka ajoneuvoverorasitus on henkilöauton ajoneuvoverorasitusta alhaisempi. Kysyntä voisi myös siirtyä matkailuautoista esimerkiksi ajoneuvoverottomiin matkailuvaunuihin. Tällöin ajoneuvoveron tuottolisäys jäisi edellä esitettyä pienemmäksi. Kevyitä kuorma-autoja verotetaan ajoneuvoverotuksessa jo nykyisellään matkailuautoja kevyemmin. Koska ehdotettu veronkorotus kasvattaisi matkailuautojen ja kevyiden kuorma-autojen välistä eroa ajoneuvoverorasituksessa melko maltillisesti, voidaan kuitenkin olettaa, ettei ehdotettu muutos vaikuttaisi merkittävästi matkailuauton ajoneuvoluokan valintaan tai johtaisi siihen, että M1-luokkaan rekisteröityjä matkailuautoja muunneltaisiin niin, että ne täyttäisivät N2-luokan kuorma-autoksi luokittelun ja rekisteröinnin edellytykset. Näin on etenkin, kun otetaan huomioon ehdotettu painavimpien matkailuautojen käyttövoimaveroa määrittäessä huomioon otettavaa ajoneuvon kokonaismassaa koskeva rajausta sekä kuorma-autojen henkilöautoja alhaisempi enimmäisnopeusrajoitus ja kevyen kuorma-auton kuljettamiseen vaadittava C1- tai C-ajo-oikeus.

Ehdotetulla muutoksella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia muiden verojen tuottoon tai julkisen talouden menoihin. Matkailuautojen ajoneuvovero ei ole mukana kuluttajahintaindeksin laskennassa, joten indeksisidonnaiset menot eivät kasva ehdotetun muutoksen myötä. Matkailuautojen käyttövoimaveron korotus vähentää matkailuautoilevien kotitalouksien käytettävissä olevia tuloja. Koska ajoneuvovero ei sisälly arvonlisäveron perusteeseen, ehdotettu muutos voi välillisesti vähentää arvonlisäveron tuottoa, kun kotitalouksien käytettävissä olevien tulojen vähenemisen myötä niiden arvonlisäverollinen kulutus vähenee. Tämä vaikutus jäänee kuitenkin noin miljoonaan euroon vuodessa.

Ehdotettu käyttövoimaveron korotus merkitsisi vuositasona noin 590 euron matkailuautokohtaista ajoneuvoveron korotusta keskimääräiselle kokonaismassaltaan noin 3 500 kilogramman painoiselle dieselkäyttöiselle matkailuautolle, jos matkailuauto olisi koko vuoden liikennekäytössä. Verorasituksen nousu riippuisi kuitenkin siitä, kuinka monta päivää vuodessa matkailuauto on liikennekäytössä. Jos keskimääräinen matkailuauto olisi liikennekäytössä arvioidun keskimääräisen ajan eli noin 190 päivää, matkailuautokohtainen ajoneuvoveron korotus olisi noin 310 euroa vuodessa. Keskimääräisen matkailuauton käyttövoimaveron määrä olisi korotuksen jälkeen noin 700 euroa vuodessa, jos ajoneuvo on koko vuoden liikennekäytössä, ja noin 370 euroa vuodessa, jos ajoneuvo on liikennekäytössä keskimääräisen ajan.

Pieni osa matkailuautoista on kokonaismassaltaan merkittävästi keskimääräistä painavampia, minkä vuoksi näiden matkailuautojen vuotuinen käyttövoimavero nousisi ehdotetun muutoksen myötä enemmän kuin keskimääräisellä matkailuautolla. Esimerkiksi kokonaismassaltaan 5 000 kilogrammaa painavan matkailuauton käyttövoimaveron korotus olisi noin 840 euroa ja 7 500 kilogrammaa painavan matkailuauton noin 1 260 euroa, jos kyseinen ajoneuvo pidettäisiin liikennekäytössä koko vuoden. Jos matkailuautojen käyttövoimaveroa määrättäessä huomioon otettavalle ajoneuvon kokonaismassalle ei säädettäisi kattoa, käyttövoimaveron vuotuinen määrä voisi nousta tuhansiin euroihin kaikista painavimmilla matkailuautoilla. Esimerkiksi 18 000 kilogrammaa painavan eli todennäköisesti linja-auton pohjalle rakennetun matkailuauton käyttövoimavero olisi noin 3 600 euroa vuodessa, jos kyseinen ajoneuvo pidettäisiin liikennekäytössä koko vuoden ajan. Kohtuullisuussyistä matkailuautojen käyttövoimaveroa määrättäessä huomioon otettava ajoneuvon kokonaismassa ehdotetaan rajattavan 7 500 kilogrammaan, jolloin dieselkäyttöisen matkailuauton käyttövoimavero voisi muutoksen jälkeen olla enintään 4,18 euroa päivältä ja enintään noin 1 525 euroa vuodessa. Keskimääräisellä liikennekäytössäololla dieselkäyttöisen matkailuauton käyttövoimaveron määrä olisi enimmillään noin 800 euroa vuodessa. Tämä tarkoittaisi, että käyttövoimaveron määrä voisi enimmillään olla noin kaksinkertainen verrattuna keskimääräisen kokonaismassaltaan noin 3 500 kilogramman painoisen dieselkäyttöisen matkailuauton käyttövoimaveron määrään. Kun otetaan huomioon päiväkohtainen ajoneuvoverokustannus, lienee todennäköistä, että keskimääräistä merkittävästi painavampi matkailuauto otettaisiin herkästi pois liikennekäytöstä silloin, kun sillä ei ajeta, mikä osaltaan pienentäisi käyttövoimaveron korotuksen vaikutusta.

Ehdotetun muutoksen mukainen matkailuautojen käyttövoimaveron määrän laskennassa huomioon otettavan ajoneuvon kokonaismassan rajaaminen 7 500 kilogrammaan tarkoittaisi, että nykytilaan verrattuna korotus olisi suhteellisesti suurin kokonaismassaltaan 7 500 kilogramman painoisilla matkailuautoilla. Kaikista painavimmilla dieselkäyttöisillä matkailuautoilla käyttövoimaveron korotus olisi nykytilaan verrattuna suhteellisesti suurin piirtein samansuuruinen kuin keskimääräisillä matkailuautoilla.

Matkailuautojen käyttövoimaveroa määrättäessä huomioon otettavan ajoneuvon kokonaismassan rajaaminen ehdotuksen mukaisesti enintään 7 500 kilogrammaan vähentäisi ajoneuvoveron tuottoa arviolta noin puoli miljoonaa euroa vuodessa. Tämä on otettu huomioon yllä esitetystä verotuottoarviossa.

Matkailuautot ovat varsin heterogeeninen ajoneuvoryhmä niin arvon, painon, varustelun kuin käytön suhteen. Matkailuautokannan ja käytön monimuotoisuuden takia ehdotetusta muutoksesta johtuva verorasituksen kiristyminen suhteessa ajoneuvon arvoon ja käyttökustannuksiin vaihtelee merkittävästi matkailuautojen ja käyttäjien kesken. Myös matkailuauton käyttökustannukset vaihtelevat merkittävästi. Ehdotetun muutoksen mukaista verorasituksen nousua voidaan kuitenkin verrata vuotuisiin polttoainekustannuksiin. Esimerkiksi uuden tyyppillisen noin 3 500 kilogrammaa painavan matkailuauton käyttövoimavero nousisi ehdotetun muutoksen myötä noin 310 euroa vuodessa arvioidulla keskimääräisellä liikennekäytössäololla. Jos tällaisen matkailuauton keskikulutus olisi noin 13 litraa 100 kilometrillä ja ajosuorite noin 10 000 kilometriä vuodessa, ajoneuvon vuotuiset dieselpolttoainekustannukset olisivat noin 2 500 euroa.

Koska ajoneuvovero kannetaan päiväkohtaisesti, myös matkailuauton vuotuinen liikennekäytössäolo vaikuttaa merkittävästi ajoneuvokohtaisen verorasituksen kiristymiseen. Matkailuautojen keskimääräinen ajoneuvovero nousisi ehdotuksen myötä noin 1,80 eurosta noin 3,40 euroon päivältä. Päiväkohtaisen veron määrän noustessa matkailuauton liikennekäytöstäpoisto tulee kannattavaksi tehdä yhä lyhyemmäksi aikaa, kun otetaan huomioon

seuraavasta liikennekäyttöön otosta perittävä kuuden euron maksu. Vaikka matkailuautojen liikennekäytössäolon odotetaan ehdotetun muutoksen seurauksena vähenevän jonkin verran, matkailuautojen todellisten käyttöpäivien tai niillä ajettavien ajokilometrien määrä ei todennäköisesti kuitenkaan vähene yhtä paljon. Liikennekäytössäolon väheneminen johtuisi enemminkin ajoneuvoverorasituksen alentamiseen tähtäävän käyttäytymisen lisääntymisestä.

Vaikutukset kotitalouksiin

Ehdotettu muutos vähentäisi matkailuauton omistavien kotitalouksien käytettävissä olevia tuloja, mutta tämä vaikutus on vähäinen suhteessa käytettävissä oleviin tuloihin kaikissa tulokymmenyksissä. Matkailuautot jakautuvat eri tuloluokkien kotitalouksiin suurin piirtein samalla tavalla kuin muutkin henkilöautot; matkailuautoista viisi prosenttia ovat alimman tuloluokan käytössä ja osuus kasvaa 13 prosenttiin ylimmässä tuloluokassa. Lisäksi ehdotettu muutos voisi lisätä kustannuksia myös sellaisilla kotitalouksilla, jotka esimerkiksi vuokraavat matkailuautoa käyttöönsä.

Yritysvaikutukset

Ehdotetulla muutoksella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia matkailun määrään tai kotimaiseen matkailuelinkeinoon. Veronkorotusta voidaan pitää suhteellisen maltillisena verrattuna muihin kustannuksiin, eikä sen odoteta merkittävästi vaikuttavan matkailuautoilun määrään. Vaikka matkailuautoilun kustannusten nousun seurauksena kotitalous vähentäisi matkailuautolla tapahtuvaa matkustamista, todennäköisiä vaihtoehtoja matkailuautoilulle kotimaassa olisivat muut kotimaiset majoittumisvaihtoehdot, kuten hotellit ja erilaiset leirikeskukset. Yksittäisiin, nimenomaisesti matkailuautoiluun ja karavaanimatkailuun keskittyviin yrityksiin, kuten matkailuautoja vuokraaviin yrityksiin tai leirintäalueisiin, vaikutukset voivat olla vähäistä suurempia. Näitä vaikutuksia kuitenkin lieventää verokustannuksen nousun jääminen maltilliseksi vuositasolla. Vuoden 2024 kesäkuun lopussa liikennekäytössä olleesta matkailuautokannasta noin kolme prosenttia oli vuokrauskäytössä.

Ympäristövaikutukset

Koska ehdotetulla muutoksella ei odoteta olevan merkittävää vaikutusta matkailuautojen ajosuoritteeseen ja koska mahdollinen ajosuoritteen vähenemä todennäköisesti korvautuisi muulla päästöjä tuottavalla liikenteellä, ehdotetulla muutoksella ei todennäköisesti ole merkittäviä vaikutuksia liikenteen hiilidioksidipäästöihin.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ehdotetun muutoksen edellyttämistä järjestelmämuutoksista ja neuvonnasta veroviranomaisille aiheutuvan työmäärän ja kustannusten arvioidaan olevan vähäisiä. Matkailuautojen käyttövoimaveroa määrättäessä huomioon otettavaa ajoneuvon kokonaismassaa koskevan rajauksen edellyttämien järjestelmämuutosten toteuttamisaikataulu jäisi kuitenkin lyhyeksi, jolloin muutosten järjestelmätestauksille ei välttämättä jäisi riittävästi aikaa. Tästä syystä on mahdollista, että alkuvaiheessa järjestelmästä saatettaisiin lähettää verovelvollisille virheellisiä verolippuja, jotka olisi korjattava jälkikäteen manuaalisesti virkailijatyönä. Ehdotettu muutos toteutettaisiin veroviranomaisen nykyisten resurssien puitteissa.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Matkailuautojen autoverotus

Matkailuautojen ajoneuvoveron käyttövoimaveron korottamisen sijaan matkailuautoista voitaisiin ryhtyä kantamaan autoveroa.

Matkailuautojen autoverotusta koskevat selvitykset

Autoverotuksen verotukia on kuvattu esimerkiksi keväällä 2023 julkaistussa valtiovarainministeriön verokartoituksen hankeraportissa Verokartoitus 2023 ([Valtiovarainministeriön julkaisuja 2023:15](#)). Matkailuautojen autoverotuen poistamista ei ole katsottu mahdolliseksi ainakaan ilman siirtymäaikaa ottaen huomioon mahdolliset negatiiviset käyttäytymisvaikutukset.

Matkailuautojen autoverotuen poistoa on lisäksi aiemmin selvitetty muun muassa osana pääministeri Antti Rinteen vuoden 2019 hallituksen hallitusohjelman kirjauksen toimeenpanemiseksi asetetun yritystukien vähentämistyöryhmän työtä ([Yritystukien vähentämistyöryhmän loppuraportti 16.9.2019](#)). Matkailuautojen autoverotuen poistoa puoltaisi se, että ne tulisivat autoverollisiksi muiden henkilöautojen sekä pakettiautojen tavoin. Toisaalta, jos matkailuautojen autovero muodostuisi merkittäväksi lyhyellä aikavälillä, kannustaisi se sellaisten käytettyjen matkailuautojen tuontiin, jotka on otettu ensimmäisen kerran käyttöön ennen veromuutosta ja joista ei EU-oikeudellisista syistä voitaisi näin ollen kantaa autoveroa. Yritystukien vähentämistyöryhmän loppuraportissa todetaan, että kokonaisverokertymä voisi jäädä lyhyellä aikavälillä tappiolliseksi, jos Suomessa myytävien uusien matkailuautojen määrä korvautuisi käytetyillä matkailuautoilla, joista valtiolle jäisi saamatta autoverotulojen lisäksi myös arvonlisäverotuloja.

Matkailuautojen autoverotuksen toteuttamisvaihtoehdot

Jos matkailuautojen autoverottomuus poistettaisiin, vero voisi muiden ajoneuvojen tavoin perustua arvoon, jota ilmentää yleinen vähittäismyyntihinta. Veroperusteesta riippumatta arvonmääritys olisi joka tapauksessa tehtävä käytettynä tuotavien matkailuautojen verottamista varten. Valittavasta veromallista riippumatta päästöohjauksen kannalta keskeinen kannustin sähköistämiseen voitaisiin toteuttaa säätämällä täyssähköisille ja vetykäyttöisille matkailuautoille nollaveroprosentti muiden henkilöautojen sekä pakettiautojen tavoin.

Matkailuautojen veroprosentin määräytymisperusteeksi on nykyisen autoveromallin puitteissa kolme pääasiallista vaihtoehtoa. Veroprosentti voisi olla kiinteä kuten pienillä linja-autoilla tai se voisi henkilö- ja pakettiautojen tavoin perustua ensisijaisesti matkailuauton ominaishiilidioksidipäästöön ja toissijaisesti painoon ja käyttövoimaan, jos matkailuautolle ei ole saatavilla päästötietoa. Kolmas vaihtoehto on, että matkailuauton veroprosentti voisi määräytyä matkailuauton painon perusteella.

Matkailuautolle ilmoitettu ja rekisteriin merkitty päästötieto saattaa joillain matkailuautoilla kuvata vain ajoneuvorungon päästötasoa ja olla siten merkittävästi alhaisempi kuin mitä kyseisen ajoneuvon päästötaso on matkailuautoksi varusteltuna. Näin ollen päästötiedon käyttäminen veroperusteena ei välttämättä ohjaisi ajoneuvon hankintaa toivotulla tavalla todellisuudessa vähäpäästöisempiin ajoneuvoihin.

Valtaosa matkailuautoista on ilmoitetulta kokonaismassaltaan noin 3 500 kilogramman painoisia. Kiinteään veroprosenttiin verrattuna kokonaismassaan perustuva veroprosentti saattaisi kuitenkin entisestään lisätä kannustinta rekisteröidä erityisesti painavampi ja siksi korkeammin verotettu matkailuauto autoverottomaksi kuorma-autoksi.

Matkailuautoilla on liikkumis- ja kuljetusominaisuuksien lisäksi asumisominaisuuksia, jotka kasvattavat sekä matkailuauton arvoa, kokonaismassaa että todennäköisesti myös hiilidioksidipäästöä. Jos veroperusteena olisi ajoneuvon arvon lisäksi ajoneuvon kokonaismassa tai päästöarvo, vero kohdentuisi vielä enemmän asumisominaisuuksiin.

Edellä mainituista vaihtoehtoista vuosittain nouseva kiinteä veroprosentti olisi yksinkertainen ja sinänsä veromallina mahdollinen ratkaisu matkailuautojen autoverotuksen toteuttamiseksi. Staattisesti arvioiden matkailuautojen 10 prosentin suuruinen autovero tuottaisi 16 miljoonan euron autoverotuoton vuonna 2028 olettaen, että käytettynä tuotaisiin samanikäisiä matkailuautoja kuin nykyisin.

Vaiheittain nousevan kiinteän veroprosentin vaikutus keskimääräiselle uudelle ja käytettynä tuodulle matkailuautolle sekä staattinen verotuottoarvio vuosille 2025–2028:

	Esimerkki	Uudet matkailuautot			Käytetyt matkailuautot		
	vero- prosentti	veron määrä	hinta- muutos	vero- tuotto	veron määrä	hinta- muutos	vero- tuotto
	%	eur/auto	%	milj. euroa	eur/auto	%	milj. euroa
2025	2,5 %	2 564	2,6 %	4	1 333	2,6 %	0
2026	5,0 %	5 263	5,3 %	7	2 737	5,3 %	0
2027	7,5 %	8 108	8,1 %	11	4 216	8,1 %	1
2028	10,0 %	11 111	11,1 %	15	5 778	11,1 %	1

Staattiset verotuottolaskelmat eivät kuitenkaan ota huomioon matkailuautojen autoverotuksen mahdollisia käyttäytymisvaikutuksia, kuten veron hintavaikutuksen merkitystä yhtäältä uusien autoverollisten matkailuautojen myyntimääriin ja toisaalta sellaisten käytettynä tuotavien matkailuautojen tuontimääriin, jotka on otettu ensimmäisen kerran käyttöön ennen veromuutosta ja joista ei täten EU-oikeudellisista syistä voitaisi kantaa autoveroa. Matkailuautojen autoverotuen poiston myötä kysyntä voisi myös siirtyä autoverottomiin matkailuvaunuihin, tai matkailuautojen autoverotus voisi johtaa siihen, että matkailuautoja alettaisiin enenevässä määrin rekisteröidä autoverottomiksi kuorma-autoiksi.

Nykyisellään Suomessa rekisteröidyistä matkailuautoista suurin osa on Suomessa myytyjä uusia matkailuautoja. Ottaen huomioon matkailuautojen suhteellisen pitkä käyttöikä ja niiden henkilöautoja hitaampi arvonalenema, on mahdollista, että käytettynä tuotu matkailuauto korvaisi suhteellisen läheisesti uutena myytävää matkailuautoa.

EU-tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan tuontia syrjivien verojen kielto tarkoittaa käytännössä sitä, että käytettynä maahantuotavasta ajoneuvosta ei saa kantaa enempää autoveroa kuin mikä on autoveron osuus Suomessa jo käytössä olevan samanikäisen ja muutoinkin samankaltaisen ajoneuvon arvosta. Tästä syystä matkailuautojen autoverotus kohdistuisi aluksi vain uusiin matkailuautoihin. Käytetyille matkailuautoille voitaisiin määrätä

autoveroa vasta, kun Suomeen alettaisiin tuoda ulkomailta käytettyinä sellaisia matkailuautoja, jotka olisivat ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana olleet verollisia, jos ensimmäinen käyttöönotto olisi tapahtunut Suomessa. Siten, jos matkailuautojen autovero otettaisiin käyttöön vuoden 2025 alusta, käytettynä tuotavan matkailuauton ensimmäisen käyttöönoton olisi tullut tapahtua aikaisintaan tänä ajankohtana, jotta siitä voitaisiin Suomeen tuotaessa kantaa autoveroa.

Tällä hetkellä käytettynä tuotujen matkailuautojen mediaani-ikä on noin kuusi vuotta, minkä perusteella suurin osa ulkomailta käytettynä tuoduista matkailuautoista jäisi todennäköisesti autoverotuksen ulkopuolelle vielä vuosien ajan. On mahdollista, että autoveron kohdistuminen aluksi vain uusiin matkailuautoihin lisäisi merkittävässä määrin käytettyjen matkailuautojen tuontia. Jos autoverokustannus uusille matkailuautoille olisi riittävän suuri, matkailuautojen autoveron käyttöönotto voisi merkittävästi vähentää uusien matkailuautojen myyntiä, jolloin autoverotuotto jäisi staattista arviota ja asetettua tuottotavoitetta selvästi matalammaksi.

Kysynnän siirtyminen käytettynä maahantuotuihin matkailuautoihin aiheuttaisi lisäksi arvonlisäverotulojen menetyksiä. Kuluttajalle uutena myytävästä matkailuautosta maksetaan täysimääräisesti arvonlisävero Suomeen. Yritysten käytettynä maahantuomiin matkailuautoihin sovelletaan puolestaan pääsääntöisesti marginaaliverotusmenettelyä, jolloin arvonlisävero lasketaan verottoman myyntihinnan sijaan maahantuojan saamasta voittomarginaalista. Yritysten käytettynä tuomista matkailuautoista Suomeen maksettavan arvonlisäveron määrä jää siten merkittävästi pienemmäksi kuin uusien matkailuautojen kohdalla, jolloin arvonlisäveron perusteena on maahantuojan voittomarginaalin sijaan matkailuauton veroton myyntihinta kokonaisuudessaan. Yksityishenkilöiden käytettynä maahantuomista matkailuautoista ei pääsääntöisesti makseta ollenkaan arvonlisäveroa Suomeen.

Epävarmuutta matkailuautoista saatavan autoverotuoton arvioinnissa aiheuttaa lisäksi mahdollisuus siihen, että matkailuautojen autoverotuksen myötä kysyntä voisi siirtyä autoverottomiin matkailuvaunuihin tai aiheuttaa matkailuautojen rekisteröintiä autoverottomiksi kuorma-autoiksi.

Nämä seikat huomioon ottaen lienee todennäköistä, että matkailuautojen muodostama veropohja jäisi liian suppeaksi, kun otetaan huomioon kehysriihipäätöksessä verolle asetettu tuottotavoite. Riskinä on, että matkailuautojen autoverotuksen valtiontaloutta parantava kokonaisvaikutus jäisi merkittävästi asetettua tuottotavoitetta vaatimattomammaksi.

Matkailuautojen autoverovapauden poistaminen aiheuttaisi lisäksi hallinnollista taakkaa sekä veroviranomaiselle että verovelvollisille. Käytettyjen matkailuautojen verottamisen mahdollistamiseksi veroviranomaisen olisi perehdyttävä matkailuautoalaan ja -markkinaan arvonnäaritysmallin ja -käytäntöjen luomiseksi matkailuautoille. Verovelvollisille matkailuautojen autoverovapauden poistaminen aiheuttaisi muutoksia autoveroilmoittamiseen. Veroviranomaisen olisi myös varauduttava ohjeistamaan ja neuvomaan verovelvollisia matkailuautojen autoveron ilmoittamisessa.

Matkailuautojen valtiontaloudellinen vero olisi autoveroa perustellumpaa toteuttaa ajoneuvoverolla. Ajoneuvoverolla voitaisiin varmemmin kerätä tavoiteltu verotuotto, koska matkailuautojen ajoneuvoveron korottamisen negatiivisten käyttäytymisvaikutusten voidaan arvioida olevan hankintahetkellä kokonaisuudessaan realisoituvaa autoveroon verrattuna pienempiä. Lisäksi ajoneuvovero kohdentuisi koko matkailuautokantaan, kun taas autovero kohdistuisi ensimmäisten vuosien ajan lähes pelkästään uusiin matkailuautoihin. Ajoneuvoveron veropohja olisi siten laajempi kuin autoveron veropohja, jolloin myös matkailuautojen ajoneuvoveron verotason nousu ajoneuvoa kohden jäisi suhteessa

matkailuautojen autoveroa matalammaksi, kun otetaan huomioon verolla tavoiteltu staattinen verotuottolisäys. Ajoneuvoverotuksen voitaisiin lisäksi katsoa olevan perustellumpaa myös oikeudenmukaisuusnäkökulmasta, sillä vero kohdistuisi tasapuolisesti yhtäältä uusiin ja käytettyihin matkailuautoihin ja toisaalta Suomessa myytäviin ja ulkomailta tuotaviin matkailuautoihin. Matkailuautojen ajoneuvoverolla ei myöskään olisi suoria negatiivisia vaikutuksia arvonlisäverotuottoon.

Rekisterissäpitoon perustuva ajoneuvovero

Liikennekäytöstäpoiston verotuottoa vähentävät vaikutukset olisivat vältettävissä säätämällä matkailuautoille päiväkohtaisen perus- ja käyttövoimaveron sijaan esimerkiksi rekisterissäpitoon perustuva ajoneuvoveron vuosivero. Tällöin liikennekäytöstäpoisto ei katkaisisi verokautta, jolloin matkailuautojen ajoneuvoveron tuottoa olisi luotettavampaa arvioida. Vuosiveromalli vaatisi kuitenkin muihin esitettyihin toteuttamisvaihtoehtoihin verrattuna sekä laajempaa lainvalmistelutyötä uuden veromallin ja siihen liittyvien menettelyjen luomiseksi että Traficomilta laajempaa järjestelmäkehitystä ja veron toimeenpanoon valmistautumista. Näin ollen vuosiveromallia ei olisi realistista ottaa käyttöön vielä vuoden 2025 alusta.

Ajoneuvorekisterissä on tällä hetkellä noin 62 000 matkailuautoa, joten ajoneuvoveron vuosiveromallissa 15 miljoonan euron tuottotavoite lisäisi matkailuauton verorasitusta noin 240 eurolla vuodessa nykyiseen verrattuna.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö

Matkailuautojen rekisteröintiin tai käyttöön liittyvä vero on käytössä muun muassa Ruotsissa, Tanskassa, Norjassa ja Hollannissa.

Ruotsi

Ruotsissa matkailuautoilta kannetaan ajoneuvon käyttöön kohdistuvaa ajoneuvoveroa (*fordonsskatt*). Ruotsissa ei ole käytössä ensirekisteröinnin yhteydessä kannettavaa kertaluonteista autoveroa.

Matkailuautojen ajoneuvovero koostuu perusosasta ja hiilidioksidiosasta sekä ympäristö- ja polttoainelisistä. Jos ajoneuvolle ei ole saatavilla päästöarvoa, ajoneuvovero määräytyy ajoneuvon painon perusteella. Matkailuautosta, joka on otettu käyttöön ensimmäisen kerran vuonna 2018, kannetaan korotettua ajoneuvoveron hiilidioksidiosaa (*malus*) kolmen vuoden ajan siitä, kun ajoneuvo tuli ensimmäisen kerran veronalaiseksi Ruotsissa. Verotuksessa matkailuautoksi katsotaan sen kokonaismassasta riippumatta sellainen ajoneuvo, jossa on asumiskäyttöön varusteltu osa. Asumisosassa tulee olla vähintään kiinteästi asennettuja istumapaikkoja, nukkumapaikkoja, säilytystiloja ja keittomahdollisuus. Ajoneuvoveron perusosaa kannetaan myös kokonaismassaltaan yli 750 kilogramman matkailuvaunuista.

Ajoneuvovero on vuotuinen vero, jota kannetaan siltä ajalta, jonka ajoneuvo on liikennekäytössä. Jos ajoneuvo on liikennekäytössä kalenterikuukauden aikana, lähtökohtana on, että veroa kannetaan koko kuukaudelta. Jos ajoneuvon vero verovuodelta on vähintään 4 800 Ruotsin kruunua ja ajoneuvo on kalenterikuukauden aikana ollut liikennekäytöstä poistettuna vähintään 15 päivää, vero kannetaan kuitenkin päiväkohtaisena verona niiltä päiviltä, joina ajoneuvo on ollut liikennekäytössä. Matkailuautosta, josta kannetaan ajoneuvoveron korotettua

hiilidioksidiosaa, vero kuitenkin kannetaan päiväkohtaisena verona, jos ajoneuvo on ollut kalenterikuukauden aikana liikennekäytöstä poistettuna vähintään neljä päivää.

Ajoneuvoveron perusosan määrä keskimääräiselle dieselkäyttöiselle matkailuautolle, johon sovelletaan korotettua ajoneuvoveron hiilidioksidiosaa, on 360 Ruotsin kruunua vuodessa. Ympäristölisän määrä on 250 Ruotsin kruunua, ja polttoainelisän määrä saadaan kertomalla matkailuauton ominaishiilidioksidipäästöarvo luvulla 13,52. Korotetun ajoneuvoveron hiilidioksidiosan määrä keskimääräiselle dieselkäyttöiselle matkailuautolle on Ruotsin valtiovarainministeriön (*finansdepartementet*) arvion mukaan noin 20 000 Ruotsin kruunua vuodessa. Koska matkailuautot, joilta kannetaan korotettua ajoneuvoveron hiilidioksidiosaa, ovat kuitenkin liikennekäytössä keskimäärin vain noin 35 prosenttia vuodesta, matkailuautosta todellisuudessa maksettavan korotetun ajoneuvoveron hiilidioksidiosan määrä jää noin 7 000 Ruotsin kruunuun vuodessa. Yhteensä verokustannus on siten noin 21 000 Ruotsin kruunua niiden kolmen vuoden aikana, joina matkailuautoon sovelletaan korotettua ajoneuvoveron hiilidioksidiosaa.

Ruotsissa harkitaan tällä hetkellä korotetun ajoneuvoveron hiilidioksidiosan poistamista matkailuautoilta. Muutoksen olisi tarkoitus tulla voimaan alkuvuodesta 2025. Muutoksen jälkeen kaikkiin matkailuautoihin sovellettaisiin korottamatonta ajoneuvoveron hiilidioksidiosaa.

Korotetun ajoneuvoveron hiilidioksidiosan poistamista on selvitetty Ruotsin valtiovarainministeriössä. Selvityksen ([Fi2024/00720 Ändrad malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon](#)) lisäksi matkailuautojen korotetun ajoneuvoveron hiilidioksidiosan poistamista käsitellään Ruotsin hallituksen 20.6.2024 lakineuvostolle luovuttamassa lausuntopyynnössä ([Lagrådsremiss – Ändrad malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon](#)). Korotetun ajoneuvoveron hiilidioksidiosan poistamista matkailuautoilta voidaan perustella sillä, että korotetun ajoneuvoveron hiilidioksidiosan tarkoituksena on ollut ohjata kuluttajia valitsemaan vähäpäästöisempiä ajoneuvoja. Koska matkailuautoissa tällaista valintamahdollisuutta ei kuitenkaan vielä liiemmästi ole, korotettu ajoneuvoveron hiilidioksidiosa ei ohjaa hankkimaan vähäpäästöisempiä matkailuautoja. Korotetun ajoneuvoveron hiilidioksidiosan poistamista matkailuautoilta perustellaan myös sillä, että matkailuautoilla voidaan katsoa olevan liikkumisen lisäksi muitakin käyttötarkoituksia, kuten asuminen ja virkistys, mistä johtuen voisi olla perusteltua, että matkailuautojen ajoneuvovero määräytyisi muista ajoneuvoista poikkeavalla tavalla. Lisäksi ajoneuvon ominaishiilidioksidipäästön määrittämisessä nykyään käytettävä WLTP-mittaustapa otettiin käyttöön vasta korotetun ajoneuvoveron hiilidioksidiosan käyttöönoton jälkeen, ja WLTP-mittaustavan mukaisten päästöarvojen vaikutus matkailuautojen ajoneuvoveroon on osoittautunut merkittävästi suuremmaksi kuin mitä Ruotsissa aikoinaan oli arvioitu korotetun ajoneuvoveron hiilidioksidiosan valmistelun yhteydessä.

Tanska

Tanskassa matkailuautoilta kannetaan sekä ensirekisteröinnin yhteydessä kannettavaa kertaluonteista autoveroa (*registreringsafgift*) että jaksoittaista ajoneuvon käyttöön kohdistuvaa ajoneuvoveroa (*periodiske afgifter*). Verotuksessa matkailuautoksi katsotaan M1-luokan ajoneuvo, joka täyttää tietyt asumissuunnitteluun liittyvät vaatimukset.

Autovero koostuu arvokomponentista ja hiilidioksidipäästökomponentista. Arvokomponentin määrä on porrastettu matkailuauton verotusarvon mukaan. Asumissuunnittelun kustannuksia ei sisällytetä verotusarvoon, jos matkailuauton suurin sallittu massa on vähintään 2 000

kilogrammaa ja se on suunniteltu asumistarkoitukseen vähintään kahdelle henkilölle. Veron on kuitenkin oltava vähintään 45 prosenttia siitä ajoneuvon verotusarvon osuudesta, joka ylittää 12 100 Tanskan kruunua ja joka sisältää asumissuunnittelun kustannukset mutta joka ei sisällä ajoneuvosta maksettavaksi tulevan autoveron määrää. Hiilidioksidipäästökomponentin veron määrä perustuu rekisteriin merkittyyn ajoneuvon hiilidioksidipäästöarvoon.

Jos matkailuautoa muutetaan niin, ettei sen enää katsota täyttävän matkailuautolle säädettyjä edellytyksiä, ajoneuvo katsotaan tavalliseksi henkilöautoksi ja se verotetaan uudelleen henkilöautona. Uudelleenverotustilanteessa tällaisen ajoneuvon veroa kuitenkin alennetaan 45 prosentilla siitä osasta ajoneuvon verotusarvoa, joka ylittää 12 100 Tanskan kruunua. Alennus ei voi ylittää ajoneuvosta alun perin maksetun autoveron määrää.

Jaksottaisessa verotuksessa matkailuautoja verotetaan samojen perusteiden mukaan kuin muitakin henkilöautoja. Jaksoittainen vero määräytyy ajoneuvon painon, polttoaineen keskikulutuksen tai hiilidioksidipäästön perusteella. Sovellettava veron peruste riippuu ajoneuvon käyttöönottoajankohdasta. Jos dieselkäyttöisen henkilöauton suurin sallittu massa on enintään 3 500 kilogrammaa ja siinä ei ole hyväksyttyä hiukkassuodatinta, siitä kannetaan lisäksi jaksoittaisen veron hiukkaspäästölisää.

Norja

Norjassa matkailuautoilta kannetaan sekä ensirekisteröinnin yhteydessä kannettavaa kertaluonteista autoveroa (*engangsavgift*) että vuotuista liikennevakuutusveroa (*trafikkforsikringsavgift*). Verotuksessa matkailuautoksi katsotaan ajoneuvo, joka on tyyppihyväksytty matkailuautoksi ja jonka ulkokorkeus on vähintään 250 senttimetriä. Ajoneuvo, jota ei ole tyyppihyväksytty matkailuautoksi, voidaan katsoa matkailuautoksi, jos se täyttää tietyt asumissuunnitteluun liittyvät vaatimukset.

Autovero määräytyy matkailuauton kokonaismassan, sylinteritilavuuden ja typenoksidipäästöjen perusteella. Matkailuautojen typenoksidipäästökomponentin verotaso on kuitenkin käytännössä nolla, sillä matkailuautoille ei nykyisellään ole saatavilla typenoksidipäästöarvoja. Painokomponentin mukainen vero on porrastettu ajoneuvon kokonaismassan mukaan. Lisäksi matkailuautojen autoveroa on alennettu siten, että matkailuautojen painokomponentin mukainen vero on 22 prosenttia muiden henkilöautojen painokomponentin mukaisesta verosta. Sylinteritilavuuskomponentin mukainen vero on porrastettu matkailuauton sylinteritilavuuden mukaan. Sylinteritilavuuskomponentti korvasi vuoden 2021 alusta aiemmin matkailuautojen veron perusteena käytetyn hiilidioksidipäästökomponentin, sillä Norjassa katsottiin, ettei matkailuautojen hiilidioksidipäästöjen määrittämiseksi ollut olemassa tähän tarkoitukseen soveltuvaa järjestelmää.

Liikennevakuutusverotuksessa matkailuautoja kohdellaan muiden henkilöautojen tavoin. Liikennevakuutusvero korvasi vuonna 2018 aiemmin käytössä olleen ajoneuvoveron. Vakuutusyhtiöt kantavat liikennevakuutusveron pakollisen liikennevakuutuksen yhteydessä. Vero kannetaan päiväkohtaisesti ja sitä kannetaan ajalta, jona ajoneuvo on liikennevakuutettuna. Verokanta on korkeampi, jos ajoneuvo on dieselkäyttöinen eikä siinä ole tehdasasennettua hiukkassuodatinta.

Alankomaat

Alankomaissa matkailuautoilta kannetaan sekä ensirekisteröinnin yhteydessä kannettavaa kertaluonteista autoveroa (*belasting van personenauto's en motorrijwielen, bpm*) sekä kvartaaleittain kannettavaa ajoneuvoveroa (*motorrijtuigenbelasting, mrb*). Verotuksessa matkailuautoksi katsotaan M1-luokan ajoneuvo, joka täyttää tietyt ajoneuvon mittoja ja asumisominaisuuksia koskevat vaatimukset.

Vuonna 2024 käyttöönotetun matkailuauton autovero on 37,7 prosenttia matkailuauton verotusarvosta, jossa otetaan huomioon myös matkailuauton varustelun arvo. Autoveron määrään vaikuttaa lisäksi matkailuauton käyttövoima. Bensiinikäyttöisen matkailuauton verosta vähennetään 1 283 euroa ja dieselikäyttöisen matkailuauton veroon lisätään 273 euroa.

Kvartaaleittain kannettavan ajoneuvoveron määrä riippuu ajoneuvon tyypistä, painosta, käyttövoimasta ja ympäristöominaisuuksista. Vuodesta 2026 alkaen matkailuautoista on päätetty kantaa ajoneuvoveroa puolivuositain kvartaalin sijaan. Keskimääräisen dieselikäyttöisen matkailuauton ajoneuvoveron määrä on nykyisellään noin 900 euroa vuodessa. Muutoksen myötä veron määrä arviolta kaksinkertaistuu noin 1 800 euroon vuodessa.

6 Lausuntopalaute

Lausunnon antoivat Ahvenanmaan maakuntahallitus, Autoliitto ry, Autotuojat- ja autoteollisuus ry, Autoalan Keskusliitto ry, Kylähullut Kulkurit -yhteisö, liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennenympäristöyhdistys ry, Matkailuautotuojat ry, Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry, SF-Caravan ry, Suomen Matkailuorganisaatioiden yhdistys – SUOMA ry, Suomen Matkamersut ry, Suomen Yrittäjät ry, Traficom ja Veronmaksajain Keskusliitto ry. Lisäksi yksityishenkilöt antoivat 24 lausuntoa.

Muut lausunnonantajat kuin yksityishenkilöt pitivät pääasiassa perusteltuna toteuttaa valtiontaloudellisista 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.

Lausuntopalautteen perusteella esitystä on muutettu siten, että matkailuautojen käyttövoimaveroa määrättäessä huomioon otettavan ajoneuvon kokonaismassan enimmäismääräksi ehdotetaan 7 500 kilogrammaa. Lisäksi esityksen perusteluja on täydennetty joiltakin osin lausuntopalautteen perusteella.

7 Säännöskohtaiset perustelut

11 §. Käyttövoimavero. Pykälän 1 momentin 3 kohtaa muutettaisiin poistamalla matkailuautot tämän säännöksen soveltamisalasta. Muutoksen myötä dieselikäyttöisten matkailuautojen päiväkohtaisen ajoneuvoveron käyttövoimaveron määrä laskettaisiin momentin 1 kohdan mukaan. Kaasu- ja sähkökäyttöisten matkailuautojen sekä ladattavien hybridimatkailuautojen päiväkohtaisen käyttövoimaveron määrä laskettaisiin 1 momentin 2 kohdan mukaan. Tältä osin matkailuautojen käyttövoimavero määräytyisi jatkossa muiden M1-luokan henkilöautojen

käyttövoimaveroa vastaavalla tavalla. Pykälään kuitenkin lisättäisiin uusi 4 momentti, jonka mukaan matkailuautojen (M1-luokka) käyttövoimavero määrättäisiin enintään 7 500 kilogramman kokonaismassaan saakka. Pykälän 4 momenttia sovellettaisiin sekä 1 momentin 1 kohdan että 1 momentin 2 kohdan mukaan määrättävään matkailuautojen käyttövoimaveroon. Näin ollen käyttövoimaveron alaisten matkailuautojen päiväkohtainen käyttövoimavero laskettaisiin 1 momentin 1 ja 2 kohdissa säädettyjen käyttövoimakohtaisten senttimääraisten verotasojen mukaan jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta enintään 7 500 kilogrammaan saakka. Käytännössä käyttövoimavero kannettaisiin vähintään 7 500 kilogramman painoisilta matkailuautoilta päiväkohtaisena tasaverona käyttövoimittain.

8 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan 1.1.2025.

Koska ajoneuvovero on päiväkohtainen ja kannetaan etukäteen 12 kuukauden pituiselta ajoneuvokohtaiselta verokaudelta, uusia veroperusteita voidaan soveltaa vasta 12 kuukauden mittaisen siirtymäajan jälkeen. Tämä on perusteltua verovelvollisten yhdenvertaisen kohtelun takia. Siten, jos laki tulisi voimaan 1.1.2025, sitä sovellettaisiin 1.1.2026 ja sen jälkeisiltä veropäiviltä kannettavaan matkailuautojen ajoneuvoveron käyttövoimaveroon. Ensimmäinen päivä, jolta vero kannettaisiin uusien veroperusteiden mukaan, olisi tällöin 1.1.2026. Uusien veroperusteiden mukaista veroa sisältäviä verolippuja lähetettäisiin kuitenkin jo tammikuusta 2025 alkaen.

9 Suhde muihin esityksiin

9.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Osana hallituksen neuvotteluissa vuosien 2025–2028 julkisen talouden suunnitelmasta sovittuja toimenpiteitä päätetty täyssähköautojen ja lataushybridien ajoneuvoveron korotus liittyy vuoden 2025 talousarvioesitykseen, ja asiaa koskeva hallituksen esitys on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Täyssähköautojen ja lataushybridien ajoneuvoveron korottamista koskevassa hallituksen esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoverolain 11 §:n 1 momentin 2 kohtaa ja liitteen verotaulukoita 1 ja 1 A. Edellä mainitut muutokset on tarvittaessa sovittava yhteen tämän esityksen kanssa.

9.2 Suhde talousarvioesitykseen

Esitys liittyy valtion vuoden 2025 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Ehdotettu muutos lisäisi ajoneuvoveron tuottoa vuositasolla arviolta noin 10,5 miljoonalla eurolla. Vuonna 2025 verotuoton lisäys olisi arviolta noin kolme miljoonaa euroa, joka kertyisi vuodelle 2026 etupainotteisesti maksuunpantavasta verosta.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

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, 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.

Helsingissä 3.10.2024

Pääministeri

Petteri Orpo

Valtiovarainministeri Riikka Purra

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, uusi 4 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

11 §

Käyttövoimavero

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

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

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.