

# **Moottoripyörien ajoneuvoveron vaikutusarvio**

**3.11.2015**

## Sisältö

<b>ESIPUHE.....</b>	<b>3</b>
<b>1 JOHDANTO.....</b>	<b>4</b>
<b>2 MOOTTORIPYÖRIEN AJONEUVOVERO HYVÄN VEROJÄRJESTELMÄN VALOSSA.....</b>	<b>6</b>
<b>3 MOOTTORIPYÖRIEN AJONEUVOVERON ONGELMAKOHTIA.....</b>	<b>11</b>
3.1 VAIKUTUKSET MOOTTORIPYÖRÄKANTAAN JA LIIKENNEKÄYTTÖÖN.....	11
3.2 VAIKUTUKSET ELINKEINOIHIN.....	14
3.3 VALTIONTALOUDELLISET RISKIT.....	15
3.4 YMPÄRISTÖOHJAUS.....	16
3.5 MUIHIN REKISTERÖITYIHIN AJONEUVOIHIN LIITTYVIÄ NÄKÖKULMIA.....	17
<b>4 AJONEUVOVERON KÄYTTÖÖNOTON VÄHIMMÄISVAATIMUKSET.....</b>	<b>18</b>
4.1 MOOTTORIPYÖRIEN AUTOVERON ALENTAMINEN TAI POISTAMINEN.....	18
4.2 VERON PÄIVÄKOHTAISUUS.....	18
4.3 IKÄPERUSTEINEN VAPAUTUS VEROSTA.....	19
<b>5 JOHTOPÄÄTÖKSET.....</b>	<b>20</b>



## ESIPUHE

Keväällä 2015 muodostetun Sipilän hallituksen hallitusohjelmassa esitettiin vuotuista käyttöveroa moottoripyörille ja rekisteröidyille veneille. Elokuussa 2015 valtiovarainministeriön edustaja totesi tiedotusvälineissä, että veron valmistelu alkaa ja vero voi koskea myös esimerkiksi mopoja, moottorikelkkoja ja traktoreita.

Moottoripyöräharrastajien ja alan elinkeinojen näkökulmasta moottoripyörien vuosiverolla voi olla merkittäviä haitallisia vaikutuksia. Vero voi muuttaa harrastuksen luonnetta niin, että lopulta hyöty valtiontaloudelle on vähäinen, ellei jopa negatiivinen. Uusi vero on hyvän verotuksen periaatteiden näkökulmasta haasteellinen ja veron kantoon liittyy käytännön ongelmia. Ongelmat liittyvät moottoripyörien ohella kaikkien rekisteröityjen tällä hetkellä vielä vuosiverotuksen ulkopuolella olevien ajoneuvojen mahdolliseen uuteen verotukseen. Näiden ajoneuvoryhmien vuosiverotus on vaikeaa toteuttaa kestävässä veropolitiikan ehdoilla.

Tämän muistion kirjoitti KTM Juha Tervonen Vantaalla syksyllä 2015. Muistioita kommentoivat ja täydensivät OKT Teemu S. Lindfors ja taloudenhoitaja Jussi Katajainen.

## 1 JOHDANTO

Eduskuntavaalien jälkeen toukokuussa 2015 muodostettu Sipilän hallitus (hallituspuolueina Keskusta, Perussuomalaiset ja Kokoomus) julkisti hallitusohjelman *Valtioneuvoston tiedonanto eduskunnalle 29.5.2015 nimitetyn pääministeri Juha Sipilän hallituksen ohjelmasta*.

Hallitusohjelman Liite 1 esittää veropolitiikan linjauksen ja osana sitä *liikenneverouudistukseksi* nimettyjä veromuutoksia, jonka mukaan *rekisteröidyille veneille ja moottoriajoneuvoille asetetaan vuotuinen vero*. Veron fiskaalinen tavoite on 50 miljoonaa euroa. Esitys ei erittele, paljonko tuloja odotetaan moottoripyöriltä ja veneiltä. Samassa yhteydessä esitetään, että henkilö- ja pakettiautojen autoveroa alennetaan ja ajoneuvoveroa kiristetään. Moottoripyörien autoveroa ei kuitenkaan esitetä alennettavaksi, vaikka moottoripyörille tulisi vuosivero.

### Liikenneverouudistus

Kohde	Milj. euroa
Autoveroa lasketaan pienipäästöisiä autoja suosien hallituskauden aikana niin, että verotuottovaikutus on vuoden 2019 tasolla noin 200 milj. euroa. Toimenpide suoritetaan useissa osissa markkinahäiriöiden välttämiseksi.	-200
Kiristetään ajoneuvoveroa	+100
Asetetaan vuotuinen vero rekisteröidyille veneille ja moottoriajoneuvoille.	+50
Otetaan käyttöön raskaan liikenteen tienkäyttömaksu (Vinjetti). Kustannus kompensoidaan ammattiliikenteelle EU-maksimin mukaisesti.	
Jatketaan rataveron väliaikaista poistoa ja väylämaksujen puolitusta 1 vuodella.	-55,3 milj. euroa

Valtiovarainministeriön (VM) vero-osaston valmisteveroyksikön hallitusneuvos Merja Sandell totesi tiedotusvälineissä 17.8.2015, että *veneveron* nimikkeellä mainitun ajoneuvoveron kaltaisen käyttöveron suunnittelu on alkamassa. Yksityiskohtaisesti verosta ei kuitenkaan kerrottu muuta kuin, että kerättävä veron määrä on hallitusohjelmassa mainittu 50 miljoonaa euroa ja että vero *saattaa* kohdistua rekisteröityjen veneiden lisäksi moottoripyöriin, mopoihin, moottorikelkkoihin ja esimerkiksi traktoreihin. Lueteltu ajoneuvojen lista vaihteli eri uutisvälineissä. VM ei ole antanut asiasta tiedotetta. Veron suuruudesta VM:n edustaja viittasi kuitenkin henkilö- ja pakettiautoilta perittävään ajoneuvoveron perusveroon; ajoneuvokohtaisesti uusi vero tulisi olemaan henkilö- ja pakettiauton ajoneuvoveron perusveroa alhaisempi.

Tässä muistiossa tuodaan esille ensisijaisesti *moottoripyörien* vuotuisen veron valtiontaloudellisia ongelmia, vaikutuksia harrastukseen, taloudellisten haittavaikutusten riskejä, ohjaavuuden epäselvyyksiä sekä asiakaslähtöisen toteutuksen haasteita. Uusi vero on hyvän verotuksen kriteerien valossa altis arvostelulle.



5 (21)

Moottoripyöriä koskevat argumentit pätevät myös muihin pääasiassa vapaa-ajankäytössä oleviin ajoneuvoryhmiin (mm. rekisteröidyt veneet, mopot ja moottorikelkat). Edelleen, jokaisen ajoneuvoryhmän yksityinen, ammattimainen ja elinkeinotoimintaan liittyvä hyötykäyttö kärsisi uudesta verosta myös monin tavoin. Tässä muistiossa asiaa arvioidaan kuitenkin enemmän harrastusten näkökulmasta.

Moottoripyörien ja muiden vapaa-ajan ajoneuvojen vuosiveron suunnittelusta tulee joka tapauksessa luopua. Valtion veropolitiikan kehittämisessä tulee keskittyä laaja-alaisiin olemassa oleviin veroinstrumentteihin uusien epävarmojen ja ongelmaiten pisteverojen suunnittelun sijaan.

## 2 MOOTTORIPYÖRIEN AJONEUVOVERO HYVÄN VEROJÄRJESTELMÄN VALOSSA

Hyvän verojärjestelmän periaatteita ovat muun muassa:

- Hallinnollinen ja taloudellinen tehokkuus – verotus aiheuttaa mahdollisimman vähän kustannuksia niin veronsaajalle kuin verovelvolliselle; verot kerätään mahdollisimman pienin tehokkuus- ja hyvinvointitappioin.
- Verotuksen neutraalisuus vs. ohjaavuus – verotus vääristää taloudellista toimintaa mahdollisimman vähän; ohjaaviksi tarkoitetut veromuodot tulee perustella toteutuvien ohjausvaikutusten kannalta realistisesti.
- Vertikaalinen ja horisontaalinen oikeudenmukaisuus – verotaakka jakautuu oikeudenmukaisesti.
- Joustavuus – järjestelmä on helposti sopeutettavissa muuttuviin oloihin.
- Poliittinen vastuullisuus – verotus on läpinäkyvää, sen vaikutukset ja taakan jakautuminen ovat selkeästi tunnistettavissa ja veroista säädetään avoimesti.

Hyvän verojärjestelmän periaatteiden ohella veropolitiikkaa tulee tarkastella myös talouden kasvutavoitteiden näkökulmasta.

Hallitusohjelman ehdotus moottoripyörien ja veneiden käyttöverosta on hyvän verojärjestelmän periaatteiden ja veropolitiikan yrittäjyyttä ja työllisyyttä koskevien tavoitteiden näkökulmasta ongelmallinen. Vero tulisi vaikuttamaan yksittäisten elinkeinojen toimintaan ja kansalaisten yksittäisiin harrastuksiin.

Pisteverot lisäävät verotuksen hyvinvointitappioita. Käytännössä uusi vero on lisäsanktio moottoripyöräilyn jo nyt maksamien verojen (autovero ja polttoaineverot) päälle. Muihin verottamattomiin tai vähäisesti verotettuihin harrastuksiin nähden moottoripyöräily olisi erilaisessa asemassa verotuskohtelussa ja verotaakan jaossa. Voidaan kysyä, onko moottoripyörän omistaja paremmassa asemassa maksamaan veroa kuin esimerkiksi asuntovaunun omistaja tai onko moottoripyörän omistaja paremmassa asemassa maksamaan veroa kuin samalla tulotasolla oleva asuntovaunun omistaja?

Uudesta verotuksesta voi muodostua kaikkea muuta kuin yksinkertaista niin kansalaisten kuin hallinnollisen toimeenpanon kannalta. Se heikentää järjestelmän joustavaa sopeuttamista, jonka tarve voi ilmetä dynaamisten vaikutusten ja verokertymän vähäisyyden vuoksi pian.

Elinkeinopoliitikan kannalta veropolitiikan tulisi tähdätä kilpailukykyisen ja työllistävän yritystoiminnan parantamiseen ja kehittämiseen. Hyvä verojärjestelmä tukee talouskasvua ja työllisyyttä.<sup>1</sup> Teoreettisena lähtökohtana näille tavoitteille toimii parhaiten mahdollisimman neutraali verotusympäristö, jossa yrityksiin kohdistuvat verotuet ja -sanktiot minimoidaan.<sup>2</sup> Moottoripyörien uusi vero on näiden periaatteiden vastainen.

VATT (2013)<sup>3</sup> toteaa kulutusverotuksesta seuraavaa:

*”Kulutusverotuksessa täytyisi pyrkiä laajapohjaiseen ja yhtenäiseen verotukseen... joka sisältää mahdollisimman vähän yksittäisiin hyödykeryhmiin liittyviä poikkeuksia. Tämän perussäännön ulkopuolelle voi jäädä vain selvästi haitallinen kulutus.”*

Kulutusverotuksen laaja-alaisuus tarkoittaa yksinkertaisesti arvonlisäverotuksen laaja-alaisuutta ja yhtenevyyttä. Se merkitsee, että verotuksen ulkopuolelle rajataan mahdollisimman vähän hyödykkeitä tai palveluja ja että arvonlisäverokannat asetetaan mahdollisimman vähäisin poikkeuksin. Arvonlisäverotuksen edelleen laajentamisen ja alennettujen verokantojen vähentämisen kautta valtion tulokertymää on helpointa säätää vastaamaan valtiontalouden tarpeita. Muuta laaja-alaista kulutusverotusta edustaa energiaverotus, johon poliittisin perustein tehtyjä poikkeamia voidaan vähentää.

Erityisen haitallisena kulutuksena verotuksen alaisia ovat perinteisesti olleet alkoholi ja tupakka, jotka ovat haittavaikutusten osalta sekä tuotteina että niitä tuottavina ja myyvinä toimialoina helposti rajattavia. Verotuksen kiristäminen nykyisestä kuitenkin lisää veron kiertoa. Pistemäiset kulutusverot voivat olla myös ongelmallisia ja odotettu hyöty voi jäädä toteutumatta. Sokerin verotus haittaverona (oletuksena terveyshaittojen vähentäminen) on luonut runsaasti tulkinnanvaraisia ja rajaavia tilanteita elintarvikealalle, eivätkä veron perusteet ole hyvin toimivat. Veron ohjaavuus on todettu heikoksi (VATT 2013). Moottoripyörien verotusta voi perustellusti verrata makeisveroon; vaikka määrittelyongelmat ovatkin moottoripyörien verotuksen kohdalla vähäisempiä, veromuotojen elinkeinopoliittiset vaikutukset ovat kohdentuvuudessaan samankaltaisia. Talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa on tehty päätös makeisveron poistamisesta vuoden 2017 alusta lukien.

<sup>1</sup> Verotuksen teoriaa käsitellään laajassa taloustieteellisessä kirjallisuudessa ja keskustelu hyvän verojärjestelmän ominaisuuksista on laajaa niin Suomessa kuin kansainvälisestikin. Ks. esim. *Stiglitz, J.*: Economics of the Public Sector. Third Edition. W.W. Norton & Company 2000; *Myrsky, Matti*: Suomen veropolitiikka s. 78 ss., Talentum 2013; Määttä, Kalle: Veropolitiikka: teoria ja käytäntö s. 65 ss., Edita Publishing Oy 2007; Niskakangas, Heikki: Veropolitiikka s. 52 ss., WSOYpro Oy 2011; Dos. Seppo Kari (Helsingin yliopisto) luentomateriaali: Julkinen talous – Verotuksen perusteet.

<sup>2</sup> Niskakangas mts. 31.

<sup>3</sup> VATT (2013). Hyvän veropolitiikan periaatteet. VATT Julkaisut 63. Valtion taloudellinen tutkimuskeskus.

Hallitusohjelman veropoliittisen linjauksen kärkitavoitteiksi mainitaan seuraavat seikat:

1. Verotus kannustaa tekemään työtä, yrittämään, työllistämään, ottamaan riskiä, omistamaan, investoimaan ja sijoittamaan Suomessa. Kokonaisveroaste ei nouse vaalikauden aikana.
2. Verotus on ennakoitavaa ja johdonmukaista. Verotuksen yleislinjasta sovitaan vaalikauden alussa ja vältetään epävarmuutta aiheuttavia linjanmuutoksia vaalikauden aikana.
3. Verotuksen keventämisen painopiste on pieni- ja keskituloisissa. Kannustinloukkuja puretaan. Palkkatulojen verotus ei millään tulotasolla kiristy.
4. Verotusta kehitetään niin, että yrittäminen, omistaminen ja investoiminen ovat nykyistä kannattavampaa. Verotuksen rakenne tukee Suomen kilpailukykyä ja hallituksen asettamia kärkitavoitteita. Verotuksen painopistettä siirretään työn ja yrittämisen verotuksesta erityisesti haittaveroihin.
5. Verotuksen peruseriaate on laaja veropohja, matalat verokannat. Suomi toimii aktiivisesti kansainvälisen veronkierron estämiseksi.
6. Verotusmenettelyt ovat asiakaslähtöisiä ottaen huomioon verotuksen johdonmukaisuuden, ennakoitavuuden ja oikeusvarmuuden sekä tietojen saannin.

Moottoripyörien ja veneiden vuosiveroa voidaan arvioida kärkitavoitteiden suhteen kriittisesti:

- Kohdat 1 ja 4. Moottoripyörien ja veneilyn verotuksen lisääminen haittaa toimialojen elinkeinotoimintaa. Toimialojen hyödykkeisiin kohdistuva verorasitus vähentää niiden kulutuskysyntää, eivätkä olosuhteet kannusta yrittämään ja työllistämään. Verotus vähentää moottoripyörien ja veneiden myyntiä, huoltopalvelujen myyntiä, varaosa- ja tarvikemyyntiä sekä muuta harrastuksiin liittyvää elinkeinotuloa.
- Kohta 2. Moottoripyörien ja veneiden vuosiverotuksen elinkeinotoimintaan ja valtiontalouteen aiheuttamat muutokset merkitsevät, että nopeat verotuksen linjamuutokset ovat jopa ilmeisiä.
- Kohta 3. Verotuksen keventäminen ei toteudu pieni- ja keskituloisilla, sillä kulutusverojen kiristäminen kompensoi ansiotuloverotuksen vähäiset kevennykset.
- Kohta 4. Kohdan 1 tarkastelun ohella moottoripyöräilyn ja veneilyn haitallisuus verotuksen kiristämisen perusteena on epäselvä. Molempia harrastusmuotoja rasittavat jo tällä hetkellä haittaperusteiset verot (autovero sekä polttoaineiden valmisteverot).



- Kohta 5. Aidosti laajasta veropohjasta ei ole perusteltua puhua tilanteessa, jossa uutta verotusta kohdennetaan vain eräisiin hyödykkeisiin ja toimialoihin.
- Kohta 6. Moottoripyörien ja veneiden käyttöverotus tulisi toteuttaa asiakaslähtöisesti. Nykyisen ajoneuvoveron toteutustapa (ennakkoon peritty vero, jonka päiväkohtaisuus on näennäistä), ei tue asiakaslähtöisyyttä. Käytännössä veroa kannettaisiin epäsuhtaisesti moottoripyörien ja veneiden todelliseen käyttöön nähden.

Liikenteen verotuksen kehittämisessä olisi syytä ottaa vakavasti huomioon eurooppalaisen verotuksen tulevaisuus. Euroopan yhteisössä ajoneuvojen hankinta- ja käyttöverotuksessa on jo nyt ongelmia kun ajoneuvoja halutaan käyttää joustavasti valtio- ja verorajojen yli varsinkin pitkäaikaisemman asuinpaikan vaihtamisen ja muun usein ketjuuntuvan maasta toiseen liikkumisen yhteydessä. Kansallisesti perittävien ajoneuvojen hankinta- ja käyttöverojen on oltava tulevaisuudessa hyvin joustavia työvoiman vapaan liikkuvuuden vuoksi. Nykyiset ajoneuvojen hankinta- ja käyttöverot voivat tulla tiensä päähän. Näihin veroihin liittyvän epävarmuuden vuoksi niitä ei ole perusteltua lisätä valtion taloudenpidon välineistöön.

Hallituksen esittämää uutta veroa tulee arvioida myös valtion verokertymän kokonaisuuden näkökulmasta. Esimerkiksi verrattuna Verohallinnon tilastossa<sup>4</sup> listattuun valtion verotulojen toteutumaan vuonna 2013 (taulukko 1), uudelle verolle esitetty 50 milj. euron tavoitteellinen tulokertymä asettuisi valtion vähäisimpien tuloerien luokkaan. Saman tarkastelun pohjalta nähdään, että laaja-alaisten ja runsaasti tuloa tuottavien verojen (esimerkiksi arvonnlisävero) hienosäädöillä voitaisiin kerätä vastaava määrä veroja ilman uutta lainsäädäntöä.

<sup>4</sup> Verohallinnon taskutilasto 2015.

## Taulukko 1. Valtion verotuksen kertymiä vuonna 2013 (Verohallinto)

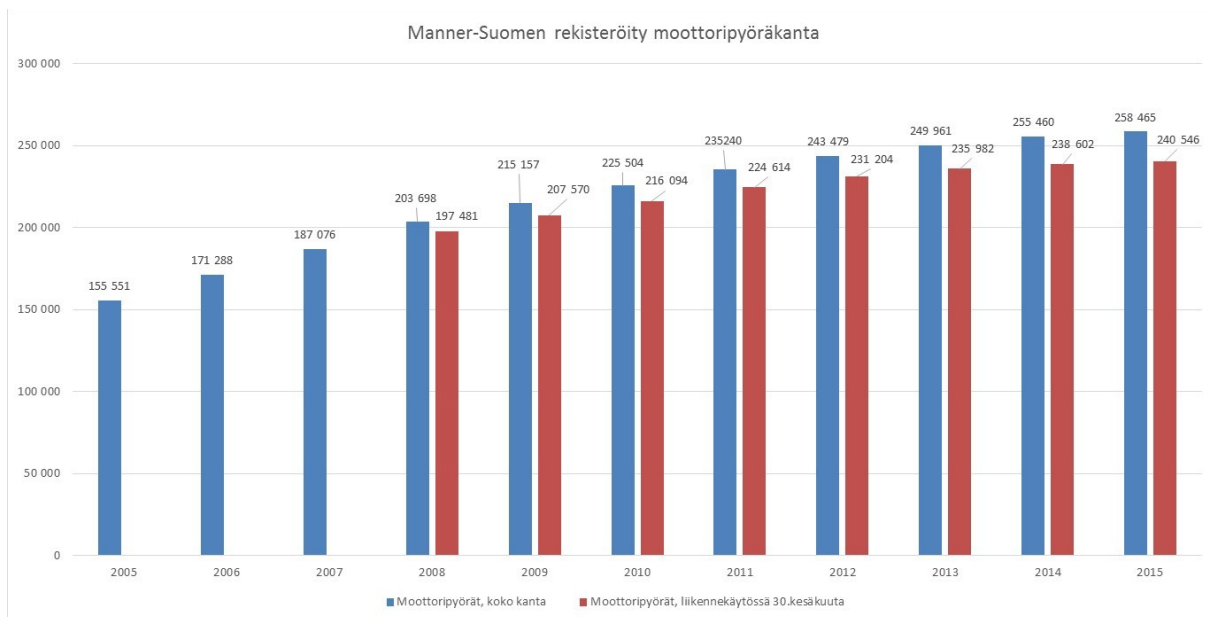
Vuosi 2013	milj.€
<b>Tulojen ja varallisuuden perusteella kannettavat verot</b>	<b>11 983</b>
- Tulo- ja varallisuusvero	11 130
- Perintö- ja lahjaverot	646
- Korkotulojen lähdevero	207
<b>Liikevaihdon perusteella kannettavat verot ja maksut</b>	<b>19 712</b>
- Arvonlisävero	18 848
- Vero eräistä vakuutusmaksuista	712
- Apteekkimaksut	152
<b>Valmisteverot</b>	<b>6 307</b>
- Tupakkaverot	852
- Alkoholijuomaverot	1 335
- Makeisten, jäätelön ja virvoitusjuomien verot	204
- Polttoaineverot	3 901
- Juomapakkausten ympäristöohjaukseen liittyvä vero	15
<b>Muut verot</b>	<b>2 718</b>
- Varainsiirtoverot	594
- Autoverot	931
- Arpajaisverot	215
- Ajoneuvoverot	866
- Jäteverot	56
- Rataverot	19
- Ajoneuvojen rekisteröintimaksu	37
<b>Muut veronluonteiset tulot</b>	<b>1 040</b>
- Lästimaksut	1
- Valtion osuus veikkaus- ja raha-arpajaisvoittovaroista	948
- Riistanhoito, kalastus- ja metsästysmaksut	23
- Viivästyskorot, jäämämaksut ja veronlisäykset	64
- Öljyjättemaksu	4
<b>Yhteensä</b>	<b>41 760</b>

### 3 MOOTTORIPYÖRIEN AJONEUVOVERON ONGELMAKOHTIA

#### 3.1 VAIKUTUKSET MOOTTORIPYÖRÄKANTAAN JA LIIKENNEKÄYTTÖÖN

Suomen moottoripyöräkannan koko on noin 258 500 ajoneuvoa vuonna 2015 (kuva 1). 2000-luvun alussa kanta kasvoi ripeästi, mutta kasvu on taittunut taloudellisista syistä. Harrastevälineiden hankinnasta tingitään taloudellisesti vaikeina aikoina. Kannan kehitykseen vaikuttaa kuitenkin merkittävästi se, että vanhempia moottoripyöriä ei ole ajan saatossa romutettu vastaavassa määrin kuin henkilö- ja pakettiautoja sekä raskaan liikenteen kalustoa. Kanta kasvaa joka vuosi uusien tai käytettynä maahan tuotujen moottoripyörien lähes koko rekisteröintimäärällä; poistuma on vähäistä. Moottoripyöriä säilytetään vuosikymmenestä toiseen tulevaa käyttöä, myyntiä tai sukupolvelta toiselle siirtämistä varten sekä keräilyyn liittyvistä ja museaalisista syistä.

Moottoripyörien nykyinen omistamisen tapa ja nykyiset tilastot antavat moottoripyörien ajoneuvoverotuksen fiskaalisen tavoitteen arviointiin hieman harhaanjohtavan kuvan. Arvioinnissa tulee ottaa huomioon kuinka uusi vero vaikuttaisi moottoripyörien omistamiseen ja rekisterissä oloon.



Kuva 1. Suomen moottoripyöräkannan kehitys 2005–2015 (Trafi)

Moottoripyöräkannasta huomattava osa on ajoneuvorekisterissä liikennekäytössä siksi, ettei liikennekäytöstä poisto ole ollut mahdollista eikä ylipäättäen tarpeellista L-luokan ajoneuvoille (moottoripyörille) kuin poikkeustapauksissa.<sup>5</sup> Ajokaudella tilaston mukaan liikennekäytössä olevasta moottoripyöräkannasta (241 000 moottoripyörää 30.6.2015) vain osa on todellisuudessa aktiivisessa käytössä. Liikennekäytössä olevasta moottoripyöräkannasta merkittävä osa on käytännössä seisontavakuutuksessa olevia ajoneuvoja tai hyvin vähäisessä käytössä edullisen liikennevakuutuksen piirissä olevia ajoneuvoja.

Rekisterissä olevat liikennekäytöstä poistetut moottoripyörät ovat reservikalustoa, jotka on poistettu liikennekäytöstä omistajan toimesta, koska ajoneuvo on esimerkiksi epäkunnossa. Näistä

moottoripyöristä rekisterikilvet on yleensä toimitettu katsastuskonttorille ja moottoripyörä on merkitty ajoneuvorekisteristä tilapäisesti pois olevaksi.

Marraskuun 1. päivästä 2015 alkaen moottoripyörien ja mopojen liikennekäytöstä poisto on lakimuutoksen myötä mahdollista samoin ehdoin ja menettelyin kuin autoilla.<sup>6</sup> Erityistä perustetta liikennekäytöstä poistoon ei enää tarvita ja rekisterikilven palauttamisesta luovutaan. Tämän on nähty olevan askel kohti vuosiveron käyttöönottoa; sujuva liikennekäytöstä poistaminen ja käyttöönotto tarvitaan verotuksellisista syistä. Lakimuutoksella on kuitenkin erityistä merkitystä moottoripyörien ajoneuvoverotuksen veropohjalle. Helpon liikennekäytöstä poiston alkaessa merkittävä osa moottoripyöräkannasta tulee siirtymään pois liikennekäytöstä. Veron käyttöönotolla tulisi olemaan tässä suhteessa vielä merkittävämpi vaikutus.

Moottoripyörien omistamiseen ja käyttöön liittyvät ominaispiirteet ja niiden merkitys moottoripyöräkannalle ovat olennaisia arvioitaessa moottoripyörien ajoneuvoverotuksen merkitystä taloudellisesti, harrastuksellisesti, ohjausvaikutuksina ja fiskaalisesti. Moottoripyörien vuosiveron tuottopotentiaali arvioidaan väärin, mikäli se tehdään nykyisissä tilastoraameissa ottamatta

<sup>5</sup> Trafín mukaan: ”L-luokan ajoneuvolle voidaan tehdä ilmoitus liikennekäytöstäpoistosta, jos ajoneuvo on vaurioitunut, anastettu, viety ulkomaille tai Ahvenanmaalle, siirtynyt kunnan omistukseen ajoneuvojen siirtämisestä ja romuajoneuvojen hävittämisestä annetun lain nojalla taikka ajoneuvon käyttö liikenteessä tai muualla on muusta erityisestä syystä kuin vakuutukseen liittyvästä syystä estynyt. Muuna erityisenä syynä, jonka nojalla L-luokan ajoneuvon käyttö on estynyt, voidaan pitää esim. ajoneuvon pitkäaikaista (yli vuoden mittaista) käyttämättömyyttä. Asiakkaan on annettava selvitys pitkäaikaisen käyttämättömyyden kestosta sekä syystä.”

<sup>6</sup> Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta ja ajoneuvolain muuttamisesta HE 252/2014.

huomioon verotuksen aikaansaamia muutoksia käyttäytymiseen.<sup>7</sup> Sama koskee veron mahdollisia ohjaustavoitteita sekä taloudellisia ja muita seurannaisvaikutuksia.<sup>8</sup>

Mikäli moottoripyörille säädetään ajoneuvovero, reagoivat moottoripyörien omistajat niin, että muut kuin aktiivikäytössä olevat moottoripyörät poistetaan liikennekäytöstä. Osa moottoripyöristä poistunee kokonaan ajoneuvorekisteristä, koska harrastajat harkitsevat entistä tarkemmin mihin heidän omistamista moottoripyöristä harrastus kohdistuu ja milloin ne ovat liikennekäytössä.<sup>9</sup>

Liikennekäytössä olevan moottoripyöräkannan koko tulisi tempoilemaan talven ja kesän välillä nykyistä voimakkaammin ja kannan koko vaihtelisi myös ajokauden aikana. Oikeudenmukaisen

käyttöveron vähimmäisvaatimus, mahdollisuus lyhyisiin liikennekäyttö- ja veronmaksujaksoihin aina päiväkohtaisuuteen saakka voimistaa ilmiötä.

Käytännössä valtaosa moottoripyöräkannasta olisi poistettuna liikennekäytöstä loppusyksystä kevääseen ja enimmilläänkin parhaan ajokauden aikana liikennekäytössä olisi yhtä aikaa vain muutamia kymmeniä tuhansia moottoripyöriä. Lisäksi tilanne elää joka päivä, koska liikennekäytön tarpeeseen vaikuttavat monet tekijät kuten esimerkiksi vallitseva säätila. Kuvan 1 esittämä tilasto liikennekäytössä olevista moottoripyöristä muuttuisi radikaalisti. Edustavaa poikkileikkauskuvaajaa ei voitaisi laatia jatkuvasti muuttuvan rekisteritilanteen vuoksi. Valtiontalouden suunnittelussa vuosiveron tuottojen budjetointi olisi vaikeaa ja epävarmaa.

Liikennekäytössä ja siten veron kohteena olevassa moottoripyöräkannassa tapahtuva muutos kausivaihteluineen supistaa uuden veron fiskaalista kertymää huomattavasti. Liikennekäytössä olevan kannan koko alkaisi elää verotuksen ehdoilla uudella tavalla, jota on vaikea ennakoida. Kannustin harkita moottoripyörien liikennekäytössä pitämistä olisi sitä suurempi, mitä korkeampi vero olisi ajoneuvo kohtaisesti. Verotuksen mahdollisista korjausliikkeistä seuraisi jälleen muutoksia moottoripyöräkannan käyttäytymiseen tilastossa. Liikennevakuutusyhtiöiden palvelut todennäköisesti muuttuisivat niin, että vakuutuskaudet mukailevat verotuksen ominaispiirteitä. Se vahvistaisi moottoripyörien liikennekäytössä pitämiseen liittyvää taloudellista harkintaa pienentäen kunakin ajankohtana liikennekäytössä olevaa moottoripyöräkantaa ja lyhentäen käyttöjaksojen kestoja.<sup>10</sup>

<sup>7</sup> Sama koskee rekisteröityjen veneiden veroesitystä.

<sup>8</sup> Nämä tekijät vaikuttavat myös verotuoton vakauteen. Verotuottojen vakauden merkityksestä veropoliittisessa päätöksenteossa ks. esim. Määttä mts. 66 ss.

<sup>9</sup> Aktiiviset harrastajat ja perhekunnat saattavat omistaa useita moottoripyöriä. Näissä tapauksissa verotuksen vaikutukset kasautuvat eri tavalla kuin yksittäisen moottoripyörän kotitaloudessa.

### 3.2 VAIKUTUKSET ELINKEINOIHIN

Moottoripyöräilyä palvelevaa elinkeinotoimintaa harjoitti Suomessa päätoimialanaan yli 300 yritystä vuonna 2013 (taulukko 2). Yritysten yhteenlaskettu liikevaihto oli noin 340 milj. euroa ja henkilöstöä oli yhteensä 900. Tilastotieto kattaa vain osan moottoripyöräilyyn liittyvästä kaupankäynnistä. Suuri osa tarvike- ja varustemyynnistä kirjautuu muuhun tekniseen vähittäiskauppaan. Lisäksi harrastus luo kysyntää majoitus-, matkailu- ja tapahtumapalveluille. Näin ollen todellisuudessa moottoripyöräilyyn liittyvä liikevaihto ja työllistävyys ovat esitettyjä lukuja selvästi suurempia.

Päätoimiala kasvoi ja työllisti alati enemmän ihmisiä 2000-luvun alkuvuosina uusien moottoripyörien myynnin lisääntyessä ja ajoneuvokannan kasvaessa voimakkaasti. Kasvu kuitenkin taittui talouskehityksen epävarmuuden vuoksi vuoden 2009 tienoilla. Alan liikevaihto on supistunut merkittävästi huippuvuodesta 2007. Vuosina 2014–2015 alan myynti on edelleen vähentynyt ja ala on vaikeuksissa. Suomen Motoristit ry SMOTO:n mukaan taloudelliset vaikeudet johtavat muun muassa kotimaisen varuste- ja tarviketuotannon korvaamiseen edullisemmalla tuonnilla tai tuotannon siirtämiseen ulkomaille. Nämä ilmiöt ovat haitaksi myös työllisyydelle ja valtiontaloudelle.

*Taulukko 2. Toimialatietoja 2002–2013 – Moottoripyörien ja niiden osien ja varusteiden kauppa, huolto ja korjaus (Tilastokeskus)*

	Yritysten lkm	Liikevaihto, milj. euroa	Henkilöstö	Maksetut palkat, milj. euroa
2002	235	235	587	12
2007	296	458	944	31
2009	320	408	939	29
2013 Päätoimiala yhteensä	312	336	900	27
- tukkukaupan osuus	48	152	227	9
- vähittäiskaupan osuus	148	167	538	15
- huollon ja korjauksen osuus	116	177	134	2

<sup>10</sup> Todettakoon, että vakuutusteknisistä syistä moottoripyörän poistaminen liikennekäytöstä ei nykytilanteessa ole lainkaan tarpeellista. Vakuutusteknisesti moottoripyörän voi ilmoittaa seisona-ajalle puhelinsoitolla. Jatkossa, jos moottoripyörästä kannetaan ajoneuvoveroa, on luonnollista, että myös vakuutuksen voimassaolo sidotaan liikennekäytöstä poistamista ja liikennekäyttöön ottamista koskeviin rekisteri-ilmoituksiin. Tämä lisäisi nykyisillä maksuperusteilla moottoripyöräilyn hallinnollisia kustannuksia vuositasona noin kaksi miljoonaa euroa.

Moottoripyörien verotuksen kiristäminen todennäköisesti leikkaisi moottoripyöräharrastuksen suosiota ja alan yritysten liikevaihtoa ja työllistävyyttä entisestään. Taloudellisesti niukat ajat ovat jo luoneet merkittävää epävarmuutta harrastuksen jatkuvuudelle. Harrastajaryhmään kohdistuva pistevero sinänsä supistaa harrastukseen käytettävissä olevia varoja suoraan veron määrällä (ml. hallinnolliset kustannukset, ks. alaviite 10). Uuden veron haittavaikutuksia tulisi vähintään kompensoida moottoripyörien autoveron alennuksella tai sen poistolla.

### 3.3 VALTIONTALOUDELLISET RISKIT

Uuteen veroon liittyviä merkittäviä harrastajakunnan käyttäytymisestä johtuvia valtiontaloudellisia riskejä arvioitiin luvussa 3.1. Tämän lisäksi moottoripyörien kauppa ja alan muu kaupankäynti supistunee harrastuksen verokohtelun muuttuessa. Mikäli riskit toteutuvat, menetetään uuden veron seurauksena muita verotuottoja, esimerkiksi moottoripyöristä kannettavan autoverotuottoja sekä toimialan vähittäiskaupan ja liitännäistoimialojen arvonlisä- ja tuloverotuottoja. Lisäksi moottoripyöräilyn väheneminen pienentää polttoainemyynnin verotuloja.

Selkein verotulojen menetys koituisi moottoripyörien autoveron tuoton vähenemisestä. Kyseisen veron tuotto on supistunut merkittävästi taloudellisista syistä. Moottoripyörien ensirekisteröinnit ovat vähentyneet yli 20 vuotta sitten vallinneelle tasolle (taulukko 3).<sup>11</sup>

Taulukko 3. Moottoripyörien ensirekisteröinnit 2002–2015 (Trafii)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	01-09/ 2015
Lkm	4920	6264	7835	9228	11058	11533	10215	7051	6054	5736	4994	3959	3504	2972

Suuntaa antavasti voidaan arvioida, että jos moottoripyörien myynti vähenee 500 kappaleella vuodessa ja keskimääräinen moottoripyörän vähittäismyyntihintaan sisältyvä autovero on 3 000 euroa, supistuu valtion autoverokertymä 1,5 milj. euroa vuodessa. Vuosien 2007 ja 2014 ensirekisteröintilukuihin soveltaen tämä on merkinnyt verotuottojen pienentymistä arviolta yli 24 miljoonalla eurolla. Alan kaupankäynnin supistuessa päätoimialan ja liitännäistoimialojen tuottama arvonlisäverokertymä sekä työllisyyden heikkenemisen seurauksena myös tuloverokertymä pienenevät vuositasolla varovaisestikin arvioiden useilla miljoonilla euroilla.

<sup>11</sup> Autoveroa kannetaan lisäksi käytettynä maahantuotuna rekisteröidyistä moottoripyöristä. Tuottoa kertyy lähinnä uudemman kannan maahantuonnista. Vanhemman kannan verotuotto on hyvin vähäinen.

Yllä esitetyistä syistä on ilmeistä, että uuden veron käyttöönoton yhteydessä moottoripyöräilyyn liittyvä verokertymä ei kokonaisuudessa missään tapauksessa kasva moottoripyörien ajoneuvoverokertymän laskennallisella määrällä. Moottoripyöräilyn verokertymä ei välttämättä ylipäättään kasva, jos uusi vero johtaa harrastamisen merkittävään supistumiseen.

### 3.4 YMPÄRISTÖOHJAUS

Moottoripyörien päästöt eivät muodosta kovin suurta osaa Suomen ajoneuvoliikenteen päästöistä varsinkaan ympäristöpoliittisesti keskeisissä hiilidioksidipäästöissä (taulukko 4). Moottoripyörät ovat polttoainekäytön kautta muiden ajoneuvojen tavoin jo energia- ja ympäristöverotuksen piirissä. Moottoripyörien autovero (hankintaveron) on porrastettu moottorilavuuden mukaan. Polttoaineiden biokomponenttien velvoiteosuudet koskevat myös moottoripyöriä. Muita päästöjä on ohjattu jo pitkään uusien moottoripyörien päästönormein.

*Taulukko 4. Suomen tie- ja katuliikenteen pakokaasupäästöt ja moottoripyörien osuus päästöistä vuonna 2012 (VTT Lipasto)*

Yhdiste, tonnia	CO	HC	NO <sub>x</sub>	PM	CH <sub>4</sub>	N <sub>2</sub> O	SO <sub>2</sub>	CO <sub>2</sub>
Yhteensä	157 036	17 695	38 759	2 181	1 049	521	72	11 243 032
Moottoripyörät	12 813	1 572	269	14	136	2	1	93 892
Mp-osuus, %	8,2	8,9	0,7	0,6	13,0	0,3	0,7	0,8

VATT (2013) toteaa ohjaavista veroista osana verojärjestelmää seuraavaa:

*"...verojärjestelmä tulee suunnitella yhtenä kokonaisuutena, jossa kullakin verolla on oma tehtävänsä. ...Verot tulisi kerätä ensisijaisesti neutraaleilla veroilla, ..., joiden aiheuttama hyvinvointitappio on pieni. Poikkeamat tästä periaatteesta liittyisivät lähinnä tulonjakoon ja ulkoisvaikutuksiin, kuten yritysten ja kotitalouksien valintojen ohjaamiseen ympäristökysymyksissä. ... ohjausvaikutusten toteutumista pitää kuitenkin tarkastella koko järjestelmän tasolla.*

Nykyinen moottoripyörien ympäristöllinen verotus (polttoainevero ja autovero) sekä muu normiohjaus huomioon otettuna moottoripyöräilyn verotukseen liittyy ympäristöohjausta jo riittävässä määrin. Tähän tehtävään ei tarvita lisää neutraaleista veroista jyrkästi poikkeavia veroja. Mikäli uusi käyttövero vähentää uusien moottoripyörien kauppaa, hidastaisi se päästöiltään puhtaampien moottoripyörien yleistymistä.



Suomen Motoristit ry SMOTO näkee kesäkauden moottoripyöräilyn jo sinänsä olevan suotuisaa silloin, kun moottoripyörä korvaa työssäkäynti- ja asiointimatkoilla enemmän polttoainetta kuluttavan henkilöauton. Lisäksi moottoripyörät tarvitsevat tie- ja katuverkolla sekä pysäköinnissä vähemmän tilaa, ja moottoripyörän aiheuttama infrastruktuurin kuluminen on henkilöautoon verrattuna käytännössä olematonta.

### 3.5 MUIHIN REKISTERÖITYIHIN AJONEUVOIHIN LIITTYVIÄ NÄKÖKULMIA

Hallitusohjelmassa ja valtiovarainministeriön tiedotteissa annetuista vähäisistä tiedoista johtuen ei ole varmaa, mihin rekisteröityihin ajoneuvoihin uusi vero kohdistuisi moottoripyörrien ja rekisteröityjen veneiden lisäksi. Edelleen, jos vero asetettaisiin ensiksi moottoripyörille ja rekisteröidyille veneille voidaan olettaa, että muiden ajoneuvojen verottamista harkittaisiin seuraavaksi. Sitä harkittaisiin varsinkin, jos verokertymä jäisi tavoitteesta.

Mahdollisia verotettavia ajoneuvoja ovat (suluissa kanta 2015):

- mopot (313 628),
- moottorikelkat (141 028),
- kolmi- tai nelipyörät L5/L5e (1 102),
- kevyet nelipyörät L6e (13 481),
- nelipyörät L7e (18 782),
- traktorit (408 507) ja
- moottorityökoneet (59 652).

Mainituissa ajoneuvoissa on ajoneuvoluokasta riippuen enemmän tai vähemmän vapaa-ajan ajoneuvoja sekä ammattien ja elinkeinojen käyttämiä hyötyajoneuvoja. Ammatti- ja elinkeinoajoneuvojen uudesta verotuksesta avautuu kokonaan omia taloudellisten haittojen näkökulmia varsinkin, kun huomioon otetaan hallitusohjelman tavoite parantaa elinkeinojen toimintaedellytyksiä. On epäselvää, tultaisiinko ajoneuvojen vapaa-ajankäyttöä ja työkäyttöä kohtelemaan uudessa verotuksessa eri tavoin ja miten se tehdään.

Kaikissa näissä ajoneuvoryhmissä voidaan joka tapauksessa odottaa tapahtuvan rekisterissä ja liikennekäytössä olevan kannan muutosta ja voimakasta kausivaihtelua kuten moottoripyörissä (olettaen, että verotukseen sisältyisi oikeudenmukainen päiväkohtaisuus). Mainittuihin ajoneuvoihin liittyvien harrastusten suosio todennäköisesti vähenisi. Lopulta verotuksen suunnittelu ja verotuottojen budjetointi olisi epävarmaa.

Veneilyn olosuhteet kärjistyvät erityisesti esimerkkinä sääntelyn ja verotuksen yksityiskohtien synnyttämästä käyttäytymisen kannustimesta. Veneiden hankinta tulisi ohjautumaan entistä voimakkaammin juuri rekisteröintipakkoa ja verotuksen piiriä pienempiin veneisiin (pituus alle 5,5 metriä ja moottoriteho alle 15 kW/20 hp). Rekisteröintilaki ohjaa tähän jo nyt, ja vero loisi käyttäytymiselle lisäkannustimen. Sekä rekisteröinniltä että verolta voidaan välttyä tarkalla kokoluokka- ja moottoritehomitoituksella hyvin tavanomaisessa veneilyn luokassa. Lisäksi verorajaa suurempien käytettyjen veneiden kysyntä markkinoilla vähenee ja omaisuuden arvo laskee. On epäselvää, luodaanko venerekisteriin veneilykäytössä olon ja veneilykäytöstä poissaolon menettely, joka mahdollistaisi veron määrän oikeudenmukaisen maksamisen sen mukaan, miten venettä todellisuudessa käytetään.

#### 4. AJONEUVOVERON KÄYTTÖÖNOTON VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

##### 4.1 MOOTTORIPYÖRIEN AUTOVERON ALENTAMINEN TAI POISTAMINEN

Moottoripyörien mahdollisen uuden käyttöveron taloudellisten haittavaikutusten kompensoimiseksi moottoripyörien autoverotusta (hankintaveron) on välttämätöntä alentaa tai se tulee poistaa kokonaan. Muutoin verotuksen kokonaistaso muodostuu harrastukselle ja siihen liittyville elinkeinoille kohtuuttomaksi.

##### 4.2 VERON PÄIVÄKOHTAISUUS

Moottoripyörien sekä muiden harrastusajoneuvojen ja veneiden käyttö on tyypillisesti kausiluontoista ja epäsäännöllistä myös harrastuskauden aikana. Oikeudenmukaisuus edellyttää aitoa päiväkohtaisuutta kaikilta ajoneuvojen käyttöveroilta. Vero tulee voida maksaa joustavasti lyhyistä käyttöjaksoista alkaen on-line -tyyppisesti. Myös veron maksusta tulee voida irtaantua yhtä joustavasti. Nykyisen autoilta perittävän ajoneuvoveron jäykät ominaispiirteet, kuten veron kantaminen ennakkomaksuna ja näennäinen päiväkohtaisuus hankalin hyvitysmenettelyin, eivät sovellu harrastusajoneuvojen käyttöverotukseen. Veronkannon nykyaikaistaminen on välttämätöntä.

### 4.3 IKÄPERUSTEINEN VAPAUTUS VEROSTA

Moottoripyöräkannasta merkittävä osa on ikääntyneitä veteraaniajoneuvoja ja osa on rekisteriin merkittyjä museoneuvoja. Jos moottoripyörien vuosivero otetaan käyttöön, tulee sille määrätä ajoneuvon ikään perustuva vapautus esimerkiksi samaksi kuin mikä on museoajoneuvojen ikäraja (25 vuotta). Tällaista vapautusta sovelletaan esimerkiksi Ruotsissa. Museorekisterissä olevat

ajoneuvot ovat museoajoneuvovakuutuksen piirissä, joka sinänsä rajoittaa ajoneuvon käytön enintään 30 vuorokauteen vuodessa. Siksi museoajoneuvojen käyttövero ei voi missään tapauksessa ylittää 30 käyttöpäivän verotuksellista määrää. Huomionarvoista kuitenkin on, että ikävapautusta ei pidä kytkeä nimenomaan ajoneuvon museorekisteröintiin. Merkittävä osa vanhoista ajoneuvoista ei ole museorekisteröityjä.

## 5 JOHTOPÄÄTÖKSET

Hallitusohjelman esitys moottoripyörien ja muiden rekisteröityjen ajoneuvojen ajoneuvoverosta ei edusta hyvää veropolitiikkaa ja veron suunnittelusta tulee luopua. Valtion veronkannon kehittämisessä tulee keskittyä yksittäisten harrastusten ja elinkeinojen epävarman ja ongelmallisen lisäverottamisen sijaan laaja-alaisiin veroinstrumentteihin. Tämä voidaan toteuttaa esimerkiksi arvonlisäverotuksen tasapuolistamisella. Näin vältetään myös uusien verojen suunnittelu- ja lainsäädäntöprosessilta sekä ajoneuvojen kansallisiin veroihin liittyvien eurooppaoikeudellisten haasteiden lisääntymiseltä.

Mahdollisen uuden vuosiveron tuottoja on ehkä arvioitu hallitusohjelmassa väärältä pohjalta. Nykyisen ajoneuvotilaston mukainen arviointi johtaa hakoteille, jos huomioon ei oteta sitä, kuinka ajoneuvojen omistajat reagoivat uuteen veroon. On hyvin todennäköistä, että huomattava osa harrastusajoneuvokannasta siirtyy pois liikennekäytöstä ja ”vierailee” vastedes liikennekäytössä olevien ajoneuvojen rekisteritilastoluokassa vain aktiivisten käyttäjien aikana. Ajoneuvojen rekisterissä ja liikennekäytössä pitämisen tavoissa siirrytään uuteen aikaan. Vakuutusjärjestelmä mukautuu veron ominaispiirteisiin ja vahvistaa ilmiötä.

Uuden veron tuottojen ennakoitavuus olisi huono, mikä luo vaikeuksia valtiontalouden suunnittelulle. Uuden veron myötä riskeerataan myös valtion harrastusajoneuvotoiminnasta nykyisin saamia verotuloja. Moottoripyöräilyn houkuttelevuus heikkenee ja vähentää uusien moottoripyörien kauppaa sekä muuta vähittäismyyntiä. Sen seurauksena alan yritystoiminta vähenee ja työllisyys heikkenee, ja valtion verotulot vähenevät.

Uudella verolla valtio kävisi vapaa-ajan harrastusten verottamisen tielle. On mahdollista, että sitä tietä alettaisiin käymään alati pidemmälle mahdollisten tulojen toivossa. Se kuitenkin johtaisi uusiin ongelmiin eri elinkeinoaloilla ilman merkittävää apua valtiontaloudelle. Periaatteen tasolla ei ole myöskään suotavaa, että valtio alkaa ohjailta eri harrastusten suosiota verotuksen muodostamalla taloudellisilla kannustimilla.

Mikäli hallitus jatkaa moottoripyörien vuosiveron suunnittelua, ovat vähimmäisvaatimuksena moottoripyörien autoveron merkittävä alentaminen tai poistaminen, veron aidon päiväkohtaisuuden takaaminen sekä verovapauden myöntäminen yli 25 vuotta vanhoille moottoripyörille.



21 (21)

**LISÄTIETOJA:**

Puheenjohtaja

Varapuheenjohtaja

Edunvalvontajohtaja