



Moottoripyörien ajoneuvoveron päivitetty vaikutusarvio

17.9.2016

Sisältö

ESIPUHE	3
1 JOHDANTO	4
2 MOOTTORIPYÖRIEN AJONEUVOVERO HYVÄN VEROJÄRJESTELMÄN VALOSSA	5
3 MOOTTORIPYÖRIEN AJONEUVOVERON ONGELMAKOHTIA	9
3.1 VAIKUTUKSET MOOTTORIPYÖRÄKANTAAN JA LIIKENNEKÄYTTÖÖN	9
3.2 VAIKUTUKSET MOOTTORIPYÖRIEN OMISTAJIEN TALOUTEEN JA KULUTUSKYSYNTÄÄN	11
3.3 VAIKUTUKSET ELINKEINOIHIN.....	13
3.4 VALTIONTALOUDELLISET RISKIT.....	14
3.5 YMPÄRISTÖOHJAUS	16
3.6 LIIKENNETURVALLISUUS	17
4 MOOTTORIPYÖRIEN AJONEUVOVERON OMINAISUUSVAATIMUKSET	18
4.1 MOOTTORIPYÖRIEN AUTOVERON ALENTAMINEN TAI POISTAMINEN	18
4.2 AJONEUVOVERON PÄIVÄKOHTAISUUS	18
4.3 AJONEUVOVERON KOHTUULLINEN TASO	18
4.4 IKÄPERUSTEINEN VAPAUTUS AJONEUVOVEROSTA.....	19
4.5 KOKOLUOKKAPERUSTEINEN VAPAUTUS AJONEUVOVEROSTA.....	19
5 YHTEENVETO	20

ESIPUHE

Keväällä 2015 muodostetun pääministeri Juha 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.

Syyskuun alussa 2016 julkistettu pääministeri Juha Sipilän hallituksen budjettiesitys vuodelle 2017 toteaa, että *”Rekisteröityjen veneiden ja kevyiden moottoriajoneuvojen vuotuinen vero otetaan käyttöön 1.5.2017 lähtien. Vero lisää valtion verotuloja noin 50 miljoonalla eurolla.”*

Moottoripyöräilijöiden ja moottoripyöräilyyn liittyvien elinkeinojen näkökulmasta moottoripyörien ajoneuvoverolla voi olla merkittäviä haitallisia vaikutuksia moottoripyöräilylle kulkuvälineenä ja harrastuksen kohteena, sitä kautta alan liiketoiminnalle sekä työllisyydelle. Vero todennäköisesti muuttaa moottoripyöräilyn luonnetta niin, että lopulta veron valtiontaloudellinen hyöty jää vähäiseksi, ellei jopa negatiiviseksi. Vero olisi hyvän verotuksen periaatteiden vastainen. Edelleen, se olisi hallitusohjelman työllisyys- ja elinkeinotavoitteiden vastainen.

Tämän muistion kirjoitti alun perin KTM Juha Tervonen syksyllä 2015. Muistioita kommentoivat ja täydensivät OKT Teemu S. Lindfors ja taloudenhoitaja Jussi Katajainen. Muistiota täydennettiin syyskuussa 2016. Täydennetty muistio esittää täsmennetyn kuvan moottoripyörien ajoneuvoveron ongelmallisuudesta. Veron valmistelusta on luovuttava. Mikäli veron valmistelua jatketaan, tulee sen ominaispiirteet määrittää moottoripyöräilyn jatkuvuutta ja elinkeinoja mahdollisimman vähän haittaavalla tavalla.

1 JOHDANTO

Toukokuussa 2015 muodostettu pääministeri Juha Sipilän hallitus (hallituspuolueina Keskuksa, Perussuomalaiset ja Kokoomus) julkisti hallitusohjelman *Valtioneuvoston tiedonanto eduskunnalle 29.5.2015 nimitetyn pääministeri Juha Sipilän hallituksen ohjelmasta*. Hallitusohjelman Liite 1 esittää *liikenneverouudistukseksi* nimettyjä verotuksen muutoksia. Niiden mukaan *rekisteröidyille veneille ja moottoriajoneuvoille asetetaan vuotuinen vero*. Veron fiskaalinen tavoite on ajoneuvoja erittelemättä 50 miljoonaa euroa. Samassa yhteydessä esitetään, että henkilö- ja pakettiautojen autoveroa alennetaan ja ajoneuvoveroa kiristetään. Moottoripyörien autoveroa ei esitetä alennettavaksi, vaikka moottoripyöriille 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 veron suunnittelu on alkamassa. Veron suuruudesta VM:n edustaja on viitannut henkilö- ja pakettiautoilta perittävään ajoneuvoveron perusveroon; uusi vero tulisi olemaan moottoripyöriille henkilö- ja pakettiauton ajoneuvoveron perusveroa alhaisempi. Syksyn 2015 ja elokuun 2016 välillä veron valmistelusta on saatu vain hajanaisia tietoja, eikä lakihanketta ole esitetty valtioneuvoston hankerekisterissä. Valtiovarainministeriölle tehtyjen tiedustelujen mukaan lakihanketta ei ole käynnistetty taustavalmistelun keskeneräisyyden vuoksi.

Syyskuun alussa 2016 julkistettu pääministeri Juha Sipilän hallituksen budjettiesitys vuodelle 2017 toteaa, että *”Rekisteröityjen veneiden ja kevyiden moottoriajoneuvojen vuotuinen vero otetaan käyttöön 1.5.2017 lähtien. Vero lisää valtion verotuloja noin 50 miljoonalla eurolla.”* Suomen Motoristit Smoto ry:n saamien tietojen mukaan lain valmistelu käynnistyy syyslokakuussa 2016.

Tässä muistiossa esitettyä veroa tarkastellaan ajoneuvoverona ja se rinnastetaan lainsäädännöllisiltä perusteiltaan henkilöautoilta perittävään ajoneuvoveron perusveroon (ajoneuvoverolaki 1281/2003). Mikäli moottoripyörien ajoneuvovero otetaan käyttöön, sen tulee olla ominaispäästöperusteinen ja se tulee voida maksaa päiväkohtaisesti, eli kohtelun tulee olla sama kuin muilla ajoneuvoveron perusveron alaisilla ajoneuvoilla. Mahdollisesti muilla tavoilla asetetut veroperusteet olisivat yleistä lainsäädäntömenettelystä poikkeavia ja jyrkästi kansalaisten oikeustajun vastaisia.

Tässä muistiossa tuodaan esille moottoripyörien ajoneuvoveron ongelmallisia vaikutuksia moottoripyöräilylle, alan elinkeinoille ja valtiontaloudelle. Niihin sisältyy taloudellisten haittavaikutusten ja valtion tulonmuodostuksen riskejä. Lisäksi verolla olisi ohjaavuuteen ja oikeudenmukaisuuteen liittyviä haasteita. Vero olisi hallitusohjelman elinkeino- ja työllisyyspoliittisten tavoitteiden vastainen. Vero olisi hyvän verotuksen kriteerien valossa kyseenalainen. Moottoripyörien ajoneuvoveron suunnittelusta tuleekin luopua. Valtion veropolitiikan kehittämisessä ja tulonmuodostuksen varmistamisessa tulee keskittyä laaja-alaisiin olemassa oleviin veroinstrumentteihin uusien ongelmaitten pisteverojen suunnittelun sijaan.

2 MOOTTORIPYÖRIEN AJONEUVOVERO HYVÄN VEROJÄRJESTELMÄN VA- LOSSA

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 tarkoitettujen 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.

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

¹ 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.

² Niskakangas mts. 31.

VATT (2013)³ 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 helppoa 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 lisäisi veron kiertoa. Pistemäiset kulutusverot voivat olla myös ongelmallisia ja odotettu hyöty voi jäädä toteutumatta. Sokerin verotus haittaverona (oletuksena terveysthaittojen 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.

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 peruserä 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.

³ VATT (2013). Hyvän veropolitiikan periaatteet. VATT Julkaisut 63. Valtion taloudellinen tutkimuskeskus.

- Kohta 2. Moottoripyörien ja veneiden vuosiverotuksen elinkeinotoimintaan ja valtiontalouteen aiheuttamat muutokset merkitsevät, että nopeat verotuksen linjamuutokset ovat jopa ilmeisiä lähitulevaisuudessa.
- Kohta 3. Verotuksen keventäminen ei toteudu pieni- ja keskituloisilla, sillä kulutusverojen kiristäminen kompensoi ansiotuloverotuksen vähäiset kevennykset.
- Kohta 4. Moottoripyöräilyn ja veneilyn haitallisuus verotuksen kiristämisen perusteena on epäselvä. Molempia harrastusmuotoja rasittavat jo tällä hetkellä haittaperusteiset verot (autovero sekä polttoaineiden valmisteverot) sekä normiohjaus.
- 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. Ilman päiväkohtaisesti määritettävää käytösidonnaisuutta 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. 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. Epävarmuuden vuoksi niitä ei ole syytä lisätä valtion taloudenpidon välineistöön.

Hallituksen esittämää uutta veroa tulee arvioida myös valtion verokertymän kokonaisuuden näkökulmasta. Esimerkiksi verrattuna Verohallinnon tilastossa⁴ 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 arvonlisävero) hienosäädöillä voitaisiin kerätä vastaava määrä veroja ilman uutta lainsäädäntöä.

⁴ Verohallinnon taskutilasto 2015.

Taulukko 1. Valtion verotuksen tulokertymiä vuonna 2013 (Verohallinto)

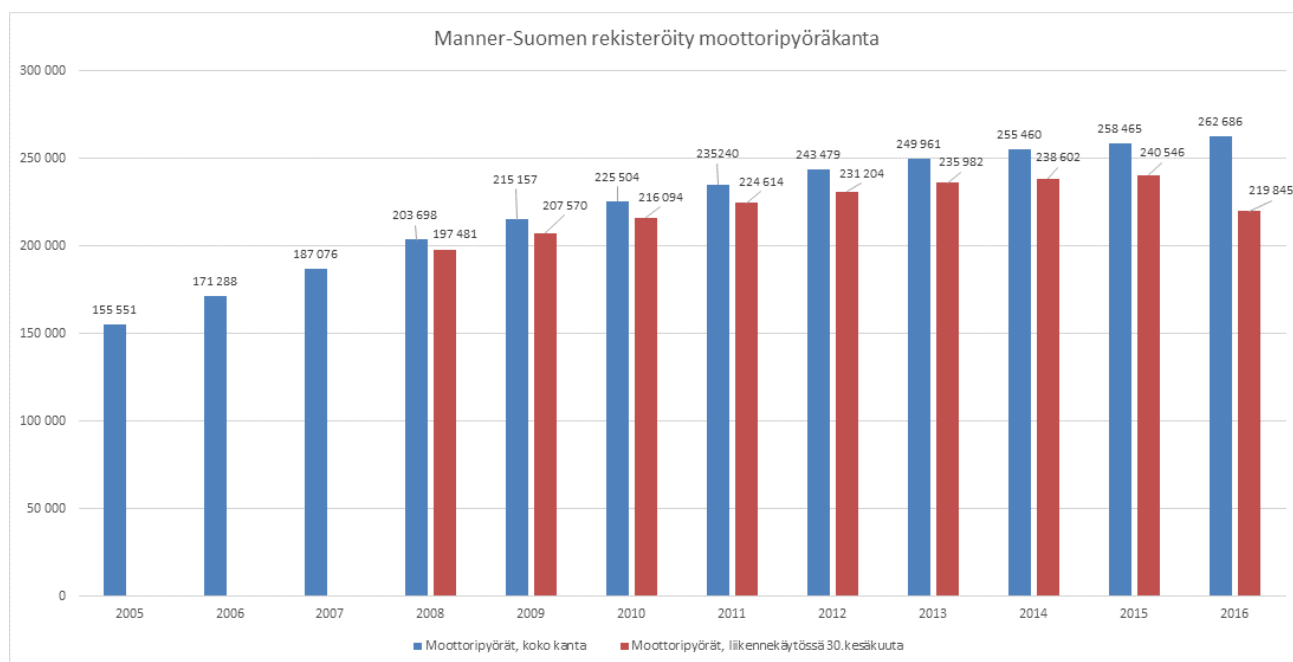
Vuosi 2013	milj.€
Tulojen ja varallisuuden perusteella kannettavat verot	11 983
- Tulo- ja varallisuusvero	11 130
- Perintö- ja lahjaverot	646
- Korkotulojen lähdevero	207
Liikevaihdon perusteella kannettavat verot ja maksut	19 712
- Arvonlisävero	18 848
- Vero eräistä vakuutusmaksuista	712
- Apteekkimaksut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

3 MOOTTORIPYÖRIEN AJONEUVOVERON ONGELMAKOHTIA

3.1 Vaikutukset moottoripyöräkantaan ja liikennekäyttöön

Suomen moottoripyöräkannan koko oli noin 262 700 ajoneuvoa kesäkuun lopussa 2016 (kuva 1). 2000-luvun alussa kanta kasvoi ripeästi, mutta kasvu on taittunut. Moottoripyörien hankinnasta ja moottoripyöräilyn määrästä tingitään taloudellisesti vaikeina aikoina. Ajokaudella liikennekäytössä olevan moottoripyöräkannan koko on kääntynyt selvään laskuun vuonna 2016. Tämä liittyy taloudellisten seikkojen ohella uuteen liikennekäytöstä poiston menettelyyn ja osittain myös tarjolla olevien vakuutus tuotteiden muutoksiin.

Nykyinen tilasto antaa moottoripyöräkannasta harhaanjohtavan kuvan ajoneuvoveron suunnitteluun ja fiskaalisen tavoitteen arviointiin. Kannan voimakkaaseen kasvuun on vaikuttanut merkittävästi se, että vanhempia moottoripyöriä ei ole ajan saatossa poistettu ajoneuvorekisteristä saati romutettu samaa tahtia kuin henkilöautoja romutetaan. Kanta kasvaa joka vuosi miltei uusien ja käytettynä maahan tuotujen moottoripyörien rekisteröintimäärällä. Poistuma on vähäistä. Moottoripyöriä säilytetään tulevaa käyttöä, myyntiä tai sukupolvelta toiselle siirtämistä varten, varaosina sekä keräilyyn liittyvistä syistä. Moottoripyörien ajoneuvoveron arvioinnissa tuleekin ottaa huomioon se, miten vero todennäköisesti vaikuttaisi moottoripyörien omistamiseen ja rekisterissä oloon.



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

Moottoripyöräkannasta huomattava osa on ollut ajoneuvorekisterissä liikennekäytössä siksi, ettei liikennekäytöstä poisto ole ollut mahdollista tai ylipäättään tarpeellista L-luokan ajoneuvoille (moottoripyörille) kuin poikkeustapauksissa.⁵ Ajokaudella tilaston mukaan liikennekäy-

⁵ Tilanne oli aiemmin tämä: ”L-luokan ajoneuvoille 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.”

tössä olevasta moottoripyöräkannasta (noin 220 000 moottoripyörää 30.6.2016) vain osa on todellisuudessa aktiivisessa käytössä. Kyseinenkin tieto on hetkellinen poikkileikkaus.

Oleellisin tieto moottoripyöräkannan käytön aktiviteetista suhteessa kannan kokoon on liikennevakuutusyhtiöiden tilastoima eri ajoneuvotyyppien vakuutuskanta, eli täysiksi vuosiksi summattu liikennevakuutusjaksojen (ts. liikennekäyttökaksojen) määrä. Kun koko moottoripyöräkanta oli vuonna 2015 kooltaan 258 000 ajoneuvoa, oli saman vuoden vakuutuskanta (vakuutuspäivien ja -vuosien summa) noin 74 100. Tämäkin summa kertoo pikemminkin moottoripyörien käytettävissä olosta, kuin todellisesta käytöstä.

Liikennekäytössä olevasta moottoripyöräkannasta merkittävä osa on seisontavakuutuksessa olevia ajoneuvoja tai edullisen ympärivuotisen liikennevakuutuksen piirissä olevia mutta silti vähäisessä käytössä olevia ajoneuvoja. Aktiivisin kannan osa on selvästi koko liikennekäyttökantaa suppeampi. Liikennekäytöstä poistetut rekisterissä olevat moottoripyörät ovat puolestaan reservikalustoa tai esimerkiksi ei välittömässä käyttökunnossa olevia moottoripyöriä.

Marraskuun 1. päivästä 2015 alkaen moottoripyörien liikennekäytöstä poisto on ollut lakimuutoksen myötä mahdollista samoin ehdoin ja menettelyin kuin autoilla.⁶ Erityistä perustetta liikennekäytöstä poistoon ei tarvita. Tämä on nähty askeleena kohti ajoneuvoveron käyttöönottoa; ajoneuvon sujuva liikennekäytöstä poistaminen ja käyttöönotto tarvitaan paitsi vakuutuksiin liittyvistä syistä myös verotuksen vuoksi.

Lakimuutoksella on erityistä merkitystä moottoripyörien ajoneuvoverotuksen veropohjalle. Helpon liikennekäytöstä poiston vuoksi merkittävä osa moottoripyöräkannasta tulee siirtämään pois liikennekäytöstä, jos sillä voidaan välttää veroja (ja vakuutusmaksuja). Liikennekäytössä ajokaudella oleva kanta on supistunut kesäkuun lopun 2015 ja 2016 välillä lähes 10 prosentilla pelkästään uuden ilmoitusmenettelyn vuoksi. Moottoripyörien ajoneuvoveron käyttöönotolla tulisi olemaan huomattava vaikutus liikennekäytössä olevan kannan kokoon.

Moottoripyörien omistamiseen ja käyttöön liittyvät ominaispiirteet ja niiden merkitys moottoripyöräkannalle ovat olennaisia arvioitaessa moottoripyörien ajoneuvoverotuksen merkitystä taloudellisesti, ohjausvaikutuksina ja fiskaalisesti. Moottoripyörien ajoneuvoveron tuottopotentiaali arvioidaan väärin, mikäli se tehdään suoraan koko tilastokannalle ottamatta huomioon verotuksen aikaansaamia käyttäytymisen muutoksia. Käyttäytymisen muutoksilla on merkitystä myös taloudellisille seurannaisvaikutuksille.

Mikäli moottoripyörille säädetään ajoneuvovero, reagoivat moottoripyörien omistajat siihen poistamalla vähemmän käytössä olleet moottoripyörät liikennekäytöstä. Periaatteessa kaikki moottoripyörät saatetaan ottaa liikennekäytöstä pois ajokauden ulkopuolella. Osa moottoripyöristä poistunee kokonaan ajoneuvorekisteristä, koska moottoripyörien omistajat harkitsevat entistä tarkemmin, mihin moottoripyöriin käyttö jatkossa kohdistuu.⁷ Liikennekäytössä olevan moottoripyöräkannan koko tulisi tempoilemaan talven ja ajokauden välillä huomattavasti nykyistä voimakkaammin ja kannan koko vaihtelisi myös ajokauden aikana. Oikeudenmukaisen ajoneuvoveron vähimmäisvaatimus, mahdollisuus lyhyisiin liikennekäyttö- ja veronmaksujaksoihin aina päiväkohtaisuuteen saakka, voimistaa ilmiötä.

Käytännössä valtaosa moottoripyöräkannasta olisi liikennekäytöstä poistettuna loppusyksystä keväeseen ja enimmilläänkin parhaan ajokauden aikana liikennekäytössä olisi yhtä aikaa ehkä vain muutamia kymmeniä tuhansia moottoripyöriä. Tilasto rekisterissä ja liikennekäy-

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

⁷ Aktiiviset harrastajat ja perhekunnat saattavat omistaa useita moottoripyöriä. Heille verotuksen vaikutukset kasaantuvat eri tavalla kuin yksittäisen moottoripyörän kotitaloudessa.

tössä olevista moottoripyöristä muuttuisi radikaalisti. Edustavaa poikkileikkauskuvaajaa ei voitaisi laatia jatkuvasti muuttuvan rekisteritilanteen vuoksi. Ajoneuvoveron suunnittelu sekä tuottojen budjetointi olisi vaikeaa ja epävarmaa.⁸ Verotuksen mahdollisista korjausliikkeistä seuraisi jälleen uusia muutoksia moottoripyöräkannan rekisterijakaumaan. Moottoripyörien ajoneuvoveron tason määrittäminen on kuitenkin sidottava lainsäädännössä asetettuihin perusteisiin ja niiden rajoissa tapahtuviin muutoksiin, eikä veroa voida säädellä summittain pelkän tulotavoitteen ehdoilla.

3.2 Vaikutukset moottoripyörien omistajien talouteen ja kulutuskysyntään

Moottoripyörien ajoneuvovero

Moottoripyörien ajoneuvovero vähentäisi moottoripyöräilevän henkilön käytettävissä olevia tuloja suoraan veron määrällä. Veron suuruudesta moottoripyörää kohti ei ole käytettävissä veroa valmistelevalta viranomaiselta saatua luotettavaa ennakkotietoa. Veron suuruutta arvioidaan nykyisen ajoneuvoverolain (1281/2003) veroperusteita (ominaispäästöt ja päiväkohtaisuus) hyödyntäen. Lähtökohtainen oletus on, että Suomessa verotus suunnitellaan oikeudenmukaisesti ja olemassa olevien veroperusteiden mukaan johdonmukaisesti (ks. luku 4.3).

Ajoneuvoveron perusveron veroperusteiden nojalla erikokoisten moottoripyörien vero voi olla suuruudeltaan (enintään) koko vuotta (365 pv) kohti 138,33–211,70 euroa. Puolen vuoden (180 pv) ajokauden vero voi (enintään) olla 68,40–104,40 euroa. Lyhemmille käyttökausille vero on luonnollisesti tänä pienempi summa.

Jos oletetaan, että moottoripyöräkannasta liikennekäytössä oleva päiväkohtaisesti verotettavissa oleva osa vastaa (vuositasolla verottavien päivien summana) nykyistä tilastoitua moottoripyörien vakuutuskantaa (Liikennevakuutuskeskuksen mukaan noin 74 000 vakuutusvuotta), muodostuu veron kokonaismääräksi em. vaihteluvälin keskiarvolla (keskimäärin 175 euroa per moottoripyörä 365 päivää kohti) yhteensä noin 13 milj. euroa. Tämä summa vastaa moottoripyöräilevien kotitalouksien kulutuksesta verotuksen myötä välittömästi poistuvaa rahamäärää. Samalla summa edustaa veron arvioitua enimmäistuottoa valtiolle.

Kun oletetaan, että kulutuksesta poistuva rahamäärä on pois nimenomaan moottoripyöräilyä palvelevan toimialan kulutuskysynnästä, aiheuttaa 13 miljoonan euron käytettävissä olevien tulojen ja kulutuksen vähentyminen lähes 40 työpaikan menetyksen.⁹ Kulutuksen supistuminen seuraa verotuksesta, eivätkä työpaikat korvautu muualle suuntautuvalla kuluttamisella.

Mikäli liikennekäytössä olevien moottoripyörien kanta pienenee veron käyttäytymisvaikutusten vuoksi, jää välitön verorasite kuluttajille, elinkeinoille ja työllisyydelle jatkossa pienemmäksi. Samalla kuitenkin valtion tulokertymä jää esitettyäkin pienemmäksi. Lisäverotuksen kulutusta vähentävä kierre on kuitenkin sysätty liikkeelle, ja toimiala joka tapauksessa kokee negatiiviset vaikutukset.

⁸ Verotuoitojen vakauden merkityksestä veropoliittisessa päätöksenteossa, ks. esim. Määttä, Kalle (2007): Veropoliittikka: teoria ja käytäntö.

⁹ Taulukon 2 (luku 3.3) mukaan moottoripyörätoimialalla miljoonan euron liikevaihto (kulutuskysyntä) synnytti välittömästi 2,6 työpaikkaa. Suhdeluku on paras huollossa ja korjauksessa (lähes seitsemän työpaikkaa). Vertailun vuoksi Tilastokeskuksen työpanoskertoimet (2013) puolestaan kertovat, että eniten tätä tarkastelua vastaavan toimialan *Autojen ym. kauppa, korjaus ja huolto* miljoonan euron tuotos synnytti yhteensä 13 työpaikkaa välittömästi (9) ja välillisesti (4). Moottoripyöräalan tarkastelu tehdään nyt ensin mainituin maltillisemmin toimialakohtaisin luvuin.

Rekisteri-ilmoitukset

Pelkkä rekisteri-ilmoitusten tekeminen (liikennekäytöstä poistot) lisää moottoripyöräilyn kustannuksia nykyisillä maksuperusteilla arviolta noin kaksi miljoonaa euroa vuodessa.¹⁰ Rekisteri-ilmoitusten kustannukset vähentävät suoraan moottoripyöräilyyn käytettävissä olevia varoja. Tämä käytettävissä olevien tulojen menetys voi johtaa kulutuskysynnän supistumisen kautta yksistään muutaman työpaikan menetykseen.

Vakuutusmaksut

Liikennevakuutusyhtiöiden tuotteet todennäköisesti muuttuisivat moottoripyörien ajoneuvoveron käyttöönoton myötä niin, että käyttö- ja seisonta-aikaominaisuudet tulisivat jälleen käyttöön ja ne mukailisivat verotuksen ominaispiirteitä. Tämä ei sinänsä ole ongelmallista. Sen sijaan Suomen motoristit ry:n tietojen mukaan vakuutettuna olevan moottoripyöräkannan (ts. vakuutusvuosien summan) supistuminen johtaisi vakuutusmaksujen (liikennevakuutus sekä vapaaehtoiset vakuutukset) korotuksiin. Riskien ja korvausmäärien ei odoteta supistuvan samassa suhteessa kuin miten vakuutuskannan oletetaan pienenevän.

Voidaan olettaa, että vakuutusmaksujen nousu vastaa suuruusluokaltaan vähintään itse ajoneuvoveron määrää (vakuutustuotetta kohti ja kokonaistasolla), ja siitä seuraava kulutuskysynnän supistuminen olisivat samaa luokkaa kuin itse verolla. Vakuutusten kallistumisesta seuraisi näin ollen noin 40 työpaikan menetys.

Moottoripyöräilijöiden taloudellinen harkinta voi jopa johtaa vakuutusmaksujen korotusten ja vastareaktioiden kierteeseen, jonka seurauksena vakuutusmaksut kohoavat merkittävästi nykyistä korkeammalle tasolle. Veron maksun ja nousevien vakuutusmaksujen välttäminen vahvistaisivat yhdessä moottoripyörien liikennekäytöstä pois pitämiseen liittyvää taloudellista harkintaa pienentäen kunakin ajankohtana liikennekäytössä olevaa moottoripyöräkantaa ja lyhentäen käyttöjaksojen kestoja.¹¹ Tällä kierteellä on voi olla laajoja vaikutuksia. Uusi vero ja vakuutusmaksujen kallistuminen nostavat taloudellista kynnystä jatkaa moottoripyöräilyä tai aloittaa moottoripyöräilyä.

Kulutuskysynnän supistuminen yhteensä

Moottoripyörien ajoneuvoveron käyttöönotto voi vähentää moottoripyöriä omistavien kotitalouksien käytettävissä olevia tuloja kaiken kaikkiaan (veron maksu, rekisteri-ilmoitukset, vakuutusmaksujen nousu) lähes 30 milj. eurolla vuodessa. Se pienentää kulutuskysyntää ja tästä voi seurata lähes 100 työpaikan menetys. Kerrannaisvaikutukset mukaan luettuna menetykset ovat todennäköisesti esitettyä suuremmat. Mikäli veron taso asetettaisiin nykyisestä lainsäädännöstä poiketen (väkisin) tässä esitettyä korkeammalle, seuraisi siitä vielä suuremmat käytettävissä olevien tulojen ja työpaikkojen menetykset.

¹⁰ Moottoripyörän poistaminen liikennekäytöstä ei ole ollut tarpeellista vakuutusteknisistä syistä. Moottoripyörän on voinut ilmoittaa seisonta-ajalle (mikäli vakuutustuotteessa on ollut sellainen ominaisuus) puhelinsoitolla. Jatkossa, jos moottoripyöräistä kannetaan ajoneuvoveroa, myös vakuutuksen voimassaolo sidotaan liikennekäyttöön ottamista ja liikennekäytöstä poistamista koskeviin rekisteri-ilmoituksiin.

¹¹ Liikennevakuutuskeskuksen tietojen mukaan moottoripyörien vakuutuskanta on kääntynyt laskuun. Vuonna 2011 vakuutusvuosia oli 73 517, vuonna 2013 se nousi ennätykseen 82 738 vakuutusvuotta, mutta sen jälkeen kanta kääntyi laskuun ja vuonna 2015 vakuutusvuosia oli 74 170 (Liikennevakuutuksen riskitutkimus vuodelle 2017, Liikennevakuutuskeskus, aktuaarijaosto 28.6.2016).

3.3 Vaikutukset elinkeinoihin

Moottoripyöräilyä palvelevaa elinkeinotoimintaa harjoitti Suomessa päätoimialanaan noin 300 yritystä vuonna 2014 (taulukko 2). Yritysten yhteenlaskettu liikevaihto oli 326 milj. euroa ja henkilöstöä oli yhteensä lähes 900. Tilastotieto kattaa tosin vain osan moottoripyöräilyyn liittyvästä kaupankäynnistä. Suuri osa tarvike- ja varustemyynnistä kirjautuu muuhun tekniiseen vähittäiskauppaan. Lisäksi moottoripyöräily luo kysyntää muun muassa ravintola-, majoitus-, matkailu- ja tapahtumapalveluille. Todellisuudessa moottoripyöräilyyn liittyvä liikevaihto ja työllistävyys ovat esitettyjä lukuja selvästi suurempia.¹²

Toimialan huippuvuodet koettiin vuosina 2006–2007. Kasvu kuitenkin taittui talouskehityksen vuoksi vuoden 2009 tienoilla. Liikevaihto on supistunut merkittävästi. Vuosina 2014–2016 alan myynti on edelleen vähentynyt. Se nähdään toimialan taloudellisista tunnusluvuista ja sama voidaan päätellä moottoripyörärien rekisteröintitilastoista sekä yleistä kansantalouden tilanteesta. Nykyiset kaupalliset toimijat toimivat todennäköisesti kannattavuusrajalalla eivätkä kestä myynnin supistumista enää ilman irtisanomisia ja toimipisteiden lopettamista.

Suomen Motoristit ry SMOTO:n mukaan taloudelliset vaikeudet johtavat kaupankäynnin supistumisen seurauksena myös kotimaisen varuste- ja tarviketuotannon korvaamiseen tuonnilla tai tuotannon siirtämiseen ulkomaille. Nämä ilmiöt ovat haitaksi työllisyydelle ja valtiontaloudelle.

Taulukko 2. Toimialatietoja 2002–2014 – Moottoripyörärien 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	151	227	9
- vähittäiskaupan osuus	148	167	538	16
- huollon ja korjauksen osuus	116	18	134	2
2014 Päätoimiala yhteensä	307	326	860	27
- tukkukaupan osuus	48	146	226	9
- vähittäiskaupan osuus	148	161	507	15
- huollon ja korjauksen osuus	111	19	127	2

Moottoripyörärien verotuksen kiristäminen leikkaisi paitsi nykyisten moottoripyöräilijöiden kulkuskysyntää (ks. luku 3.2) todennäköisesti myös jatkossa moottoripyöräilyn suosiota kulkuvälineenä ja harrastuskohteena, ja sitä kautta alan kaupankäyntiä. Alan yritysten liikevaihto ja työllistävyys mitä todennäköisimmin vähenisivät. Taloudellisesti niukat ajat ja alati lisääntyvä sääntely (mm. ajokorttilainsäädännön muutokset ja määräaikaikatsastamisen käyttöönoton paine) ovat jo luoneet epävarmuutta moottoripyöräilyn jatkuvuudelle.

Mikäli moottoripyörärien rekisteröintimäärät (taulukko 3; kuva 1; luku 3.4) vähenevät edelleen ajoneuvoveron käyttöönoton myötä, voidaan odottaa, että alan yritysten lukumäärä, liikevaihto

¹² MP-alan lukuihin ei sisälly myöskään polttoainemyynnin tietoja.

to ja henkilöstömäärä supistuvat voimakkaasti. Esimerkiksi vuoden 2002 tasolle palaaminen (taulukko 2) yhdessä kulutuskysynnän supistumisen ja moottoripyörien myynnin vähenemisen myötä merkitsisi liikevaihdon supistumista nykytasoon nähden lähes 100 miljoonalla eurolla, ja lähes 300 työpaikkaa menetettäisiin. Koska moottoripyöriin liittyvästä kaupankäynnistä merkittävä osa tapahtuu näiden tilastolukujen ulkopuolella, olisivat vaikutukset vielä suuremmat. Kerrannaisvaikutukset edelleen voimistavat negatiivisia kokonaisvaikutuksia.

Esitettyä arviota voidaan suhteuttaa mihin tahansa merkittävään elinkeino- ja työllisyyspoliittiseen toimenpiteeseen. Suomelle erittäin tärkeät suuret teollisuusinvestoinnit (esimerkiksi uudet metsäteollisuuslaitokset) synnyttävät pysyvinä työllisyysvaikutuksina yleensä noin 100–200 työpaikkaa itse tehtaalla ja sitä välittömästi palvelevissa toiminnoissa. Kerrannaisvaikutuksineen pysyvät työllisyysvaikutukset ovat yhteensä muutaman sadan työpaikan luokkaa. Tällaisia investointeja usein tuetaan poliittisten päätösten nojalla suoraan ja välillisesti eri muodoissaan jopa sadoilla miljoonilla euroilla. Moottoripyörien ajoneuvoveron käyttöönotolla riskeerataan suurta teollisuusinvestointia vastaava määrä moottoripyöräalan työpaikkoja kulutuksen leikkaamisen ja moottoripyöräilyn houkuttelevuuden heikkenemisen kautta. Merkittävää on myös se, että moottoripyöräilyyn liittyvät työpaikat ovat olemassa täysin markkinaehtoisesti eivätkä ne vaadi veronmaksajien tukea.

3.4 Valtiontaloudelliset riskit

Moottoripyörien ajoneuvoveron suunnitteluun liittyy valtiontalouden kannalta erittäin merkittävät käyttäytymisvaikutusten ennakkoinnin haasteet (luku 3.1) sekä alan kaupankäynnin supistumisen riskit. Edelleen, kerättävissä olevan veron määrään liittyy merkittävät tässä muistiossa esille nostetut lainsäädännölliset rajoitteet (luku 4.3).

Moottoripyörien ajoneuvoverolta odotettujen verotulojen saavuttaminen voi jäädä nettomääräisesti vähäiseksi. Verotulojen enimmäismäärä (13 milj. euroa) on selvästi julkisuudessa esitettyjä lukuja alhaisempi summa. Nettokertymää alentaa voimakkaasti se, että moottoripyörien myynti ja alan muu kaupankäynti supistuvat moottoripyöräilyn verokohtelun muuttuessa ja se vähentää muiden verojen tuottoja.

Mikäli kaupankäynnin supistuminen toteutuu, menetetään moottoripyörien myynnistä kannettavan autoveron ja arvonlisäveron tuottoja sekä toimialan vähittäiskaupan ja liitännäistoi-
mialojen arvonlisä- ja ansiotuloverotuloja. Lisäksi moottoripyöräilyn väheneminen pienentää polttoainemyynnin polttoainevero- ja arvonlisäverotuloja.

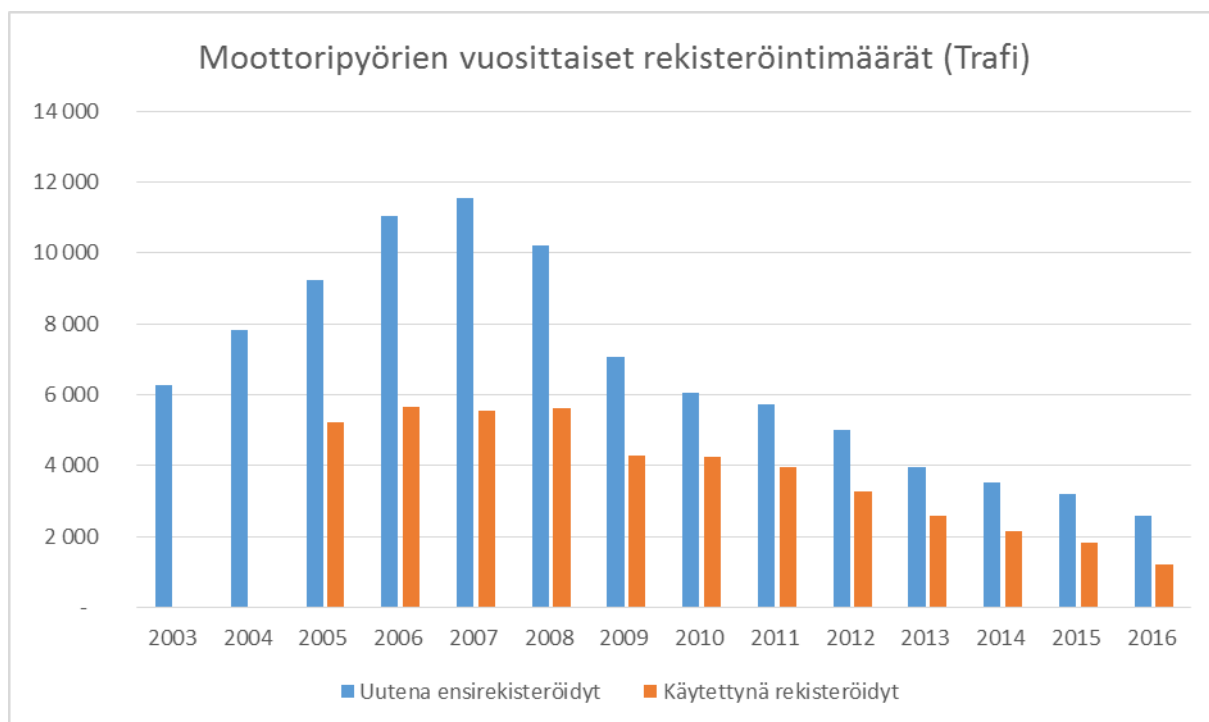
Selkein verotulojen menetys koituisi moottoripyörien myynnin autovero- ja arvonlisäverotulon vähenemisestä. Näiden verojen tuotot ovat jo muutoinkin supistuneet merkittävästi. Moottoripyörien ensirekisteröinnit ovat vähentyneet viime vuosina noin neljännekseen vuosien 2006–2007 tasosta (taulukko 3). Rekisteröintimäärät olivat yhtä pieniä viimeksi 20 vuotta sitten. Vastaava supistuminen on toteutunut suhteellisesti yhtä voimakkaana käytettynä maahan-
tuotujen moottoripyörien rekisteröinneissä.¹³

Taulukko 3. Moottoripyörien rekisteröinnit 2003–2016 (Trafi).

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016*
Uutena ensirekisteröidyt, lkm	6 264	7 835	9 228	11 058	11 533	10 215	7 051	6 054	5 736	4 994	3 959	3 504	3 192	2 588
Käytettynä rekisteröidyt, lkm			5 219	5 664	5 545	5 622	4 262	4 245	3 972	3 273	2 583	2 148	1 820	1 200

* Tammikuu-elokuu 2016.

¹³ Autoveroa kannetaan uutena rekisteröidyistä ja käytettynä maahantuotuna rekisteröidyistä moottoripyöristä. Arvonlisäveroa kannetaan uutena myytävistä moottoripyöristä.



Kuva 1. Moottoripyörien rekisteröinnin kehitys 2003–2016; vuosi 2016: 01-08 (Trafi).

Suuntaa antavasti voidaan arvioida, että jos uusien moottoripyörien myynti vähenee 500 kappaleella vuodessa ja keskimääräinen moottoripyörän vähittäismyyntihintaan sisältyvä autovero on suuruudeltaan 3 000 euroa, supistuu autoverokertymä 1,5 milj. eurolla vuodessa. Uusien moottoripyörien myynnin vähentyessä menetetään lisäksi arvonlisäverotuloja. Arvonlisäveron määrä (24 prosenttia laskettuna moottoripyörän verottomasta vähittäismyyntihinnasta) on moottoripyörien kokoluokkaan sidotun autoveroasteikon vuoksi aina vähintään yhtä suuri ja usein suurempi summa kuin samasta moottoripyörästä perittävä autoveron määrä.¹⁴ Tämä kasvattaa valtion verotulojen supistumisen jokaista myymätöntä moottoripyörää kohti vähintään kaksinkertaiseksi. Uusien moottoripyörien myynnin väheneminen 500 kappaleella vuodessa johtaa auto- ja arvonlisäverotulojen vähenemiseen yhdessä vähintään kolmella miljoonalla eurolla vuodessa.

Esimerkiksi vuosien 2007 ja 2014 ensirekisteröintilukuihin soveltaen uusien moottoripyörien myynnin väheneminen on merkinnyt vuosittaisten autoverotulojen pienentymistä arviolta yli 24 miljoonalla eurolla. Lisäksi siitä on seurannut suuruusluokaltaan vastaava arvonlisäverotulon väheneminen. Valtion välittömät verotulot uusien moottoripyörien myynnistä olivat vuonna 2014 yhteensä 50 miljoonaa pienemmät kuin vuonna 2007. Uuden ajoneuvoveron käyttöönotto johtaa verotulojen supistumisen jatkumiseen.

Lisäksi huomioon tulee ottaa käytettynä maahantuoduista moottoripyörästä kannettavan autoverotulon väheneminen. Summa on verotettavaa moottoripyörää kohti selvästi uutta moottoripyörää alhaisempi, mutta tuonnin supistuminen on johtanut vähintään useiden satojen tuhansien eurojen suuruiseen autoverotulon pienemiseen vuosittain.

Edelleen, varsinkin uutena myytävän moottoripyörän kaupantekohetkellä tai pian sen jälkeen tapahtuva moottoripyörän varusteiden ja kuljettajan ajovarusteiden kaupankäynti supistuu

¹⁴ Autoverolaki 1482/1994: Uuden moottoripyörän ja muun verollisen L-luokan ajoneuvon vero on moottorin iskutilavuuden tai käyttövoiman mukaan 9,8–24,4 prosenttia ajoneuvon verotusarvosta.

moottoripyörien myynnin vähentyessä, samoin kuin huoltopalvelujen myynti. Alan kaupankäynnin supistuessa yleisesti pienenee arvonlisäverokertymä välittömästi. Työllisyyden heikkenemisestä seuraa ansiotuloverojen kertymän supistuminen. Työllisyyden heikkeneminen johtaa vääjäämättä työllisyysmenojen lisääntymiseen.

Moottoripyörien ajoneuvoveroveron käyttöönotto voi johtaa kaupankäynnin supistumiseen tavalla, joka vähentää valtion autovero-, arvonlisävero- ja ansiotuloverotuloja vuositasolla varovaisestikin arvioiden useilla miljoonilla euroilla. On siis ilmeistä, että moottoripyöräilyyn liittyvä valtion verotulojen kertymä ei kokonaisuudessa missään tapauksessa kasva moottoripyörien ajoneuvoverokertymän laskennallisella kokonaismäärällä. Sen enimmäismäärä on ajoneuvoveron perusveron nykyisten veroperusteiden nojalla 13 miljoonaa euroa per vuosi (ennen käyttäytymisvaikutusten todennäköistä verotuloa alentavaa vaikutusta). Muiden verotulojen menetykset syövät tästä kertymästä huomattavan osan.

Moottoripyöräilyn kokonaisverokertymä ei välttämättä kasva ollenkaan ajoneuvoveron myötä, jos vero johtaa voimakkaaseen moottoripyörän ajoneuvoveron maksamista minimoivaan käyttäytymiseen sekä moottoripyöräilyn suosion yleiseen vähenemiseen. Ajoneuvoveron tuottoa ei voida pumpata ylöspäin asettamalla veron taso korkealle summittaisesti ja korottamalla sitä jatkossa edelleen mielivaltaisesti. Ajoneuvoveron enimmäismäärää koskevat olemassa olevat lainsäädännölliset rajoitteet (ajoneuvoveron perusveron perusteet) rajaavat verotuksen voimakkuutta ja tuottopotentiaalia yksiselitteisesti.

3.5 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 (hankintavero) on porrastettu moottoritilavuuden mukaan, ja vero kiristyy kokoluokittain polttoaineen kulutusta mukailevalla tavalla. Polttoaineen sisältämien ilmastollisesti neutraaleiksi määrättyjen biokomponenttien velvoiteosuudet koskevat myös moottoripyörien kuluttamaa bensiiniä. Muita päästöjä (haitalliset yhdisteet) ohjataan uusien moottoripyörien päästönormein ja niihin vastaavalla tekniikalla.

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

Yhdiste, tonnia	CO	HC	NO _x	PM	CH ₄	N ₂ O	SO ₂	CO ₂
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 moottoripyöräilyyn liittyy ympäristöohjausta jo riittävässä määrin. Tähän tehtävään ei tarvita lisää veroja.

Uuden verotuksen kannustinvaikutus olisi ympäristön kannalta suorastaan haitallinen. Mikäli moottoripyörien ajoneuvovero vähentää uusien moottoripyörien kauppaa, hidastaa se päästöiltään puhtaampien moottoripyörien yleistymistä ja kannan uudistumista.

Suomen Motoristit ry SMOTO näkee kesäkauden moottoripyöräilyn jo sinänsä olevan ympäristön kannalta suotuisaa silloin, kun moottoripyörä korvaa matkustamisessa enemmän polttoainetta kuluttavan henkilöauton. Lisäksi moottoripyörät tarvitsevat vähemmän tilaa tie- ja katuverkolla sekä pysäköinnissä. Moottoripyörän aiheuttama infrastruktuurin kuluminen on muihin ajoneuvoihin verrattuna käytännössä olematonta.

3.6 Liikenneturvallisuus

Suomen Motoristit ry SMOTO näkee, että moottoripyörien ajoneuvovero ohjaisi moottoripyöräkannan kehitystä liikenneturvallisuuden kannalta haitallisella tavalla. Uusi verotus vähentäisi uusien moottoripyörien myyntiä, jonka vuoksi paremmin varusteltujen moottoripyörien käyttöönotto hidastuisi entisestään.

Toinen merkittävä vaikutus syntyy kun uusi verotus ja siihen liittyvä muu kustannusten nousu vähentäisi moottoripyörien ylläpitoon, turvallisuusvarusteisiin ja esimerkiksi vapaaehtoiseen ajokoulutukseen käytettävissä olevia varoja. Lisäkustannukset (vero, rekisteri-ilmoitukset, kallistuvat vakuutukset) ovat useita satoja euroja vuodessa.

4 MOOTTORIPYÖRIEN AJONEUVOVERON OMINAISUUSVAATIMUKSET

4.1 Moottoripyörien autoveron alentaminen tai poistaminen

Moottoripyörien mahdollisen ajoneuvoveron taloudellisten haittavaikutusten kompensoimiseksi moottoripyörien autoverotusta (hankintavero) on välttämätöntä alentaa tai se tulee poistaa kokonaan. Muutoin uuden veron käyttöönotto ja verotuksen kokonaistaso muodostuvat moottoripyöräilylle ja siihen liittyville elinkeinoille haittavaikutuksineen kohtuuttomaksi.

4.2 Ajoneuvoveron päiväkohtaisuus

Moottoripyörien käyttö on kausiluontoista ja usein epäsäännöllistä myös ajokauden aikana. Oikeudenmukaisuus edellyttää moottoripyörien ajoneuvoverolta aitoa päiväkohtaisuutta samalla tavoin kuin sitä voidaan maksaa muiden ajoneuvoveron alaisilta ajoneuvoilta. Edelleen, moottoripyöräilyn luonteen vuoksi vero tulee voida maksaa joustavasti lyhyistä käyttöjaksoista (yhdestä päivästä) alkaen *on-line* -tyyppisesti ajoneuvon liikennekäytössä olon mukaisesti. Veron maksu tulee myös voida katkaista yhtä joustavasti. Nykyinen henkilöautojen ajoneuvoveron perusveron ennakkoperintä sopii huonosti moottoripyörien ajoneuvoveroon. Sovelointia on maksaa veroa ajokaudella tarkalleen toteutuvien käyttöpäivien ja niihin varautumisen mukaisesti.

4.3 Ajoneuvoveron kohtuullinen taso

Moottoripyörien ajoneuvoveron tulee olla tasoltaan nykyisten ajoneuvoveron perusteiden mukainen (ajoneuvoverolaki 1281/2003). Veron tulee olla ajoneuvon ominaisuuksien ja sen verotettavan käyttömäärän mukaisesti tasapuolinen ja kohtuullinen verrattuna muihin vastaavan verotuksen piirissä oleviin ajoneuvoihin. Vertailukohtana toimivat ajoneuvoveron perusveron perusteiden mukaisesti hiilidioksidin (CO₂) ominaispäästöiltään (ts. ominaiskulutukseltaan) kutakin moottoripyörämallia vastaava henkilöauto. Moottoripyörien ajoneuvoveron enimmäistaso voidaan siten määrittää suoraan henkilöautojen ajoneuvoveron perusveron verotaulukosta.

Moottoripyörien ominaispäästö on suurimmillaan noin 141 grammaa CO₂/kilometri (polttoaineen kulutus yli 1000 kuutioiselle moottoripyörälle on keskimäärin enintään noin 6 litraa/100 km). Vuoden 2017 alusta käyttöön otettava ajoneuvoveron perusveron verotaulukko kertoo tälle ominaispäästön tasolle veron määräksi 211,70 euroa/365 päivää, eli 0,58 euroa/päivä. Näin ollen suurimpien moottoripyörien ajoneuvoveron määrä voi olla vuotta kohti enintään 211,70 euroa. Moottoripyöräilyssä asiaa tarkastellaan ajokauden tasolla. Kuuden kuukauden (180 pv) ajokautta kohti ajoneuvoveron määrä voi olla ajoneuvoveron perusveron lainsäädännöllisten perusteiden mukaan enintään 104,40 euroa.

Moottoripyörien kokoluokkakirjossa CO₂-ominaispäästöt (ts. ominaiskulutukset) vaihtelevat suuresti. Kevytmoottoripyörien ajoneuvovero voi olla polttoaineen kulutuksen perusteella karkeasti arvioiden enintään puolet suurten moottoripyörien ylärajasta. Se tarkoittaisi ominaispäästötasolla 70 grammaa/kilometri veroa 138,33/365 pv, eli 0,38 euroa/pv. Kuuden kuukauden (180 pv) ajokautta kohti kevytmoottoripyörän ajoneuvoveron määrä voi olla ajoneuvoveron perusveron lainsäädännöllisten perusteiden mukaan enintään 68,40 euroa.

Sähkökäyttöisten moottoripyörien veron voimakkuus voi olla enintään saman suhtainen kuin sähkökäyttöisillä henkilöautoilla. Vuoden 2017 ajoneuvoveron perusveron taulukossa nollapäästöisen henkilöauton vero on 106,21 euroa/365 päivää, eli 0,291 snt/päivä.

Tässä esitetyt ajoneuvoveron perusveron perusteet ovat nykyainsäädännön mukaisia ja siten määrääviä moottoripyörien kohtuullisen verotason määrittelyssä. Moottoripyörien verotaso ei voida asettaa ja muuttaa summittain fiskaalisten tavoitteiden mukaisesti. Se paitsi horjuttaisi ajoneuvoverotuksen lainsäädännöllisiä perusteita, loukkaisi jyrkästi kansalaisten oikeustajua. Moottoripyörien ajoneuvoverotusta voidaan jatkossa säätää ainoastaan ajoneuvoveron perusveron kaikkia verotettavia ajoneuvoja koskevien muutosten mukaisesti.

4.4 Ikäperusteinen vapautus ajoneuvoverosta

Moottoripyörien ajoneuvoverolla voi olla vanhojen ajoneuvojen harrastamiselle ja ajoneuvokulttuurin jatkuvuudelle erityisiä haitallisia vaikutuksia. Moottoripyöräkannasta merkittävä osa on ikääntyneitä ajoneuvoja. Osa vanhoista moottoripyöristä on katsastettu museoajoneuvoksi.¹⁵ Museoajoneuvot ovat kaikki vähintään 30 vuotta vanhoja. Näiden ajoneuvojen käyttömäärät ovat (hyvin) vähäisiä uudempaan moottoripyöräkantaan verrattuna. Ajoneuvoverosta muodostuu vanhojen vähän käytössä olevien ajoneuvojen kohdalla käytännössä omistamiseen kohdistuva vero, ei käyttövero.

Museorekisterissä olevat ajoneuvot ovat yleensä museoajoneuvovakuutuksen piirissä, joka sinänsä rajoittaa ajoneuvon käytön enintään 30 vuorokauteen vuodessa. Siksi museoajoneuvojen ajoneuvovero ei voi missään tapauksessa ylittää 30 käyttöpäivälle kohtuullista veron määrää (30 x yhden käyttöpäivän vero).

Jos moottoripyörien ajoneuvovero otetaan käyttöön, tulee verosta määrätä ajoneuvon ikään perustuva vapautus. Vapautuksen ikärajaksi tulee asettaa sama kuin mikä on museoajoneuvoksi rekisteröimisen ikäraja (30 vuotta ensirekisteröintivuodesta). Tämän tyyppistä vapautusta sovelletaan esimerkiksi Ruotsissa. Huomionarvoista on, että moottoripyörien ajoneuvoveron ikävapautusta ei pidä kytkeä nimenomaan ajoneuvon museorekisteröintiin. Merkittävä osa vanhoista ajoneuvoista ei ole museorekisteröityjä.¹⁶

4.5 Kokoluokkaperusteinen vapautus ajoneuvoverosta

Rekisteröityjen ajoneuvojen uuden käyttöverotuksen poliittisessa käsittelyssä on ilmoitettu, että mopedit säilyisivät veron ulkopuolella. Toisena rajauksena tiedotusvälineissä on esitetty, että venevero perittäisiin moottoritehon 50 hevosvoimaa ylittäviltä rekisteröidyiltä veneiltä. Moottoripyörien ajoneuvoverosta tulee vapauttaa moottorivilavuudeltaan 50–125 cc:n kevytmoottoripyörät. Tässä luokassa tapahtuu 16–18 vuotiaiden nuorten moottoripyöräilyn aloittaminen. Kyseessä on käytännössä moottoripyöräilyn harjoitteluluokka, joka on tarpeellinen ennen kaikkea suuremman kokoluokan moottoripyöräilyn liikenneturvallisuuden kehittämiseksi ja ylläpitämiseksi. Kevytmoottoripyörien suosion väheneminen lisäverotuksen vuoksi voi johtaa liikenneturvallisuuden heikkenemiseen. Nuorilla moottoripyöräilijöillä taloudelliset rajoitteet ovat selvästi voimakkaammat kuin vanhemmilla moottoripyöräilijöillä. Toisaalta kevytmoottoripyörä voi olla nuorelle nimenomaan töissä käynnin mahdollistava kulkuväline ennen henkilöauton käyttömahdollisuutta. Tätä mahdollisuutta ei tule evätä lisäämällä kulkuvälineen käyttökustannuksia verotuksella ja sen seurannaisvaikutuksilla.

¹⁵ Trafín mukaan vuonna 2011 moottoripyöräkannasta 4,9 prosenttia oli museoajoneuvoja. Jos sama suhde on säilynyt, on moottoripyöräkannassa tänä päivänä lähes 13 000 museoajoneuvoa (Trafín tiedote 9.6.2011). Ajoneuvorekisterissä on oletettavasti vielä suurempi määrä muuta yli 30 vuotta vanhaa moottoripyöräkantaa.

¹⁶ Museorekisteröinti edellyttää 30 vuoden iän lisäksi ajoneuvon rekisteröintiajankohdan kokoonpanon ja ominaisuuksien mukaista täyttä alkuperäisyyttä. Kaikki museaaliset tai muut vanhat ajoneuvot eivät ole säilyneet täysin alkuperäisinä tai niitä ei ole mielekästä tai edes mahdollista entisöidä täysin alkuperäisiksi.

5 YHTEENVETO

- Moottoripyörien ajoneuvoveron valmistelusta tulee luopua, koska vero tuottaa tuloja vain vähäisesti, mutta sillä olisi merkittävät taloudelliset haittavaikutukset.
- Moottoripyörien ajoneuvovero tulisi määrittää ajoneuvoveron perusveron perusteilla ominaispäästöjen mukaan ja veron tulisi olla päiväkohtainen. Muut veroperusteet olisivat summittaisia ja oikeustajun vastaisia.
- Ajoneuvoveron perusveron perusteilla nykyiseltä moottoripyöräkannalta voidaan periä ajoneuvoveroa enintään noin 13 milj. euroa vuodessa. Veron käyttäytymisvaikutukset supistaisivat verokertymää jatkossa. Lisäksi valtio menettäisi suuren määrän muita verotuloja alan kaupankäynnin supistuessa. Valtion verokertymä moottoripyöräilystä voi jopa supistua uuden verottamisen vuoksi.
- Moottoripyörien ajoneuvoveron välittömät kustannusvaikutukset (veron määrä, rekisteri-ilmoitukset ja vakuutusmaksujen kallistuminen) johtaisivat kulutuskysynnän supistumiseen niin, että alan kaupankäynnistä poistuisi vuosittain lähes 30 milj. euron suuruinen summa ja sen seurauksena menetettäisiin lähes 100 työpaikkaa.
- Moottoripyörien ajoneuvovero johtaisi moottoripyöräkaupan (uudet ja käytetyt ajoneuvot, huoltopalvelut, varusteet ja tarvikkeet) supistumiseen mahdollisesti niin, että taloudellisissa vaikeuksissa oleva toimiala taantuisi menettäen lopulta sadan miljoonan euron liikevaihdon ja sen myötä useita satoja työpaikkoja.
- Kaupankäynnin supistumisen vuoksi valtio menettäisi uusien moottoripyörien myynnistä kerättäviä auto- ja arvonlisäverotuloja, käytettyinä maahantuoduista moottoripyöristä kerättäviä autoverotuloja, huolto-, varuste- ja tarvikekaupan arvonlisäverotuloja sekä työllisiltä kerättäviä ansiotuloveroja. Odotettavissa olevan myynnin supistumisen myötä verotulojen vähenemä olisi vähintään useita miljoonia euroja vuodessa.
- Moottoripyörien ajoneuvovero heikentäisi liikenneturvallisuutta ja hidastaisi ympäristötavoitteiden toteutumista moottoripyöräkannan uudistumisen hidastuessa.
- Mikäli moottoripyörien ajoneuvoveron valmistelua jatketaan,
 - vero tulee kytkeä oikeudenmukaisesti ajoneuvoveron perusveron veroperusteisiin, eli ajoneuvon ominaispäästöihin ja päiväkohtaiseen veron maksuun
 - yli 30 vuotta vanhat moottoripyörät tulee vapauttaa verosta
 - kevytmoottoripyörät tulee vapauttaa verosta
 - moottoripyörien autoveroa tulee alentaa tai se pitää poistaa kokonaan.