



TEKNINEN KAUPPA

LAUSUNTO

Helsinki 13.1.2017

Valtiovarainministeriö

Hallitusneuvos Merja Sandell
Snellmanninkatu 1 A, Helsinki
PL 28
00023 VALTIONEUVOSTO

Lausuntopyyntö: VM140:00/2016

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kevyiden moottoriajoneuvojen verosta ja laiksi ajoneuvoverolain 21 ja 57 §:n muuttamisesta

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki kevyiden moottoriajoneuvojen verosta. Siinä otettaisiin käyttöön uusi valtiolle tuloutettava vuotuinen vero, joka kohdistuisi L3- ja L4-luokan moottoripyöriin sekä L5- ja L7-luokan kolmi- ja nelipyöriin, kuten eräisiin mönkijöihin. Vero ei kuitenkaan koskisi näihin luokkiin kuuluvia ajoneuvoja, joiden moottorin sylinteritilavuus olisi enintään 125 kuutiosenttimetriä, kuten kevytmoottoripyöriä. Vero ei myöskään koskisi L1- ja L2-luokkaan kuuluvia mopoja eikä L6-luokkaan kuuluvia mopoautoja. Veron määrä olisi 150 euroa vuodessa. Esityksen tavoite on hallitusohjelmaan sisältyvän kirjausten mukaisesti ottaa kevyille moottoriajoneuvoille käyttöön vero valtion verotulojen lisäämiseksi 25 miljoonalla eurolla.

Lausunto: Teknisen Kaupan Liitto ry

Hallituksen esitys on muutamaa toimialaa ja sen harrastajaryhmää (moottoripyörät ja veneet) epäoikeudenmukaisesti kohteleva, ja sen perusteluissa on useita puutteita ja epä johdonmukaisuuksia, joita perustelemme alla olevassa lausunnossamme.

Teknisen Kaupan Liiton Moottoripyöräjaosto ehdottaa luopumista hallituksen esityksen mukaisesta ajoneuvoverosta kunnes liikenneverkkoon, verotukseen ja valvontaan liittyvien kokonaisuudistusten vaikutukset ovat tiedossa. Lisäksi esitämme, että hallituksen tulisi selvittää moottoripyörien verotuksen painopisteen siirtämistä aidosti päästöpohjaiseen käytön verotukseen, joka tukisi parhaiten myös EU:n asettamien kokonaispäästötavoitteiden saavuttamista Suomessa.

1) Moottoripyörien hankinnan ja omistamisen verotuksesta tulee siirtyä aidosti päästöpohjaisen käytön verotukseen

EU:n ilmastotavoitteiden mukaisesti Suomen tavoite on vähentää vuoteen 2030 mennessä liikenteen päästöjä 39 prosentilla vuoteen 2005 nähden. Tavoitetta ei saavuteta hankintaan ja/tai omistamiseen kohdentuvilla yksittäisillä veroratkaisuilla, vaan vähäpäästöisen tekniikan yleistymisen vaatii rakenteellisia muutoksia ajoneuvoverotukseen.

Hallituksen esitys on selkeästi Euroopan Unionin liikenteen valkoisen kirjan periaatteiden vastainen. Valkoisessa kirjassa (2011) luodaan raamit sille, mihin suuntaan eurooppalaista liikennejärjestelmää tulee kehittää. Kaksi- ja kolmipyöräiset moottoripyörät, skootterit ja mopedit on ansaitusti nostettu vahvasti esiin. Valkoisessa kirjassa otetaan kantaa muun muassa liikennemuotojen energiatehokkuuteen, liikenteen päästöihin, ajoneuvojen uuteen teknologiaan, ajoneuvojen turvallisuuteen, liikennejärjestelmän tehokkuuteen ja joustavuuteen¹.

¹ Valkoinen Kirja - Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma - KOM(2011) 144 lopullinen



TEKNINEN KAUPPA

LAUSUNTO

Helsinki 13.1.2017

Suomessa moottoripyörien keskimääräinen ikä on moottoripyörävakuumastilastojen mukaan noin 18 vuotta. Moottoripyöräkannan uusiutumisen nopeuttaminen edellyttää verotustavoitteiden uudelleen tarkastelua. Ympäristöohjauksen painopiste tulisi yhä selvemmin siirtää käytön verotukseen. Verorakenteen muutokset tulisi toteuttaa mahdollisimman pian, jotta ympäristöstävällisempien, teknisesti kehittyneempien ja turvallisempien moottoripyörien osuus ajoneuvokannasta saataisiin kasvuun.

Tästä on hyviä kokemuksia muista pohjoismaista, joissa moottoripyörien myynti on lähtenyt viime vuosina selkeään kasvuun. Moottoripyörien verotusta on kevennetty johdonmukaisesti Norjassa ja Tanskassa. Ruotsissa moottoripyörien hinnassa ei ole autoveroa. Uusien moottoripyörien rekisteröinnit ovat lisääntyneet edellisen kahden vuoden aikana Norjassa ja Tanskassa noin 50 prosenttia ja Ruotsissa noin 24 prosenttia. Suomessa uusien moottoripyörien myynti laski samalla aikavälillä lähes 20 prosenttia.

Uudet moottoripyörät ovat vanhoja vähäpäästöisempiä, ja lisäksi niissä on kehittyneitä aktiivisia ja passiivisia turvallisuutta lisääviä ja onnettomuuksia vähentäviä ratkaisuja.

Ratkaisuehdotus:

Teknisen Kaupan Liitto ehdottaa verotuksen painopisteen siirtämistä hankinnan ja omistamisen verotuksesta käytön verotukseen. Tämä tarkoittaa moottoripyöriin kohdistuvan autoveron poistoa ja siirtymistä uusien pyörien osalta eurostandardien mukaiseen käytön verotukseen (L3- ja L4-luokkien osalta Euro4-standardi voimassa 1.1.2017 alkaen; Euro5:n käyttöönotto valmisteilla 2020 alusta alkaen). Niihin moottoripyöriin, joista ei pystytä ilmoittamaan standardien mukaisia päästöjä, ehdotamme massaperusteista veromallia. Esimerkkejä sen soveltamisesta on autoissa. Myös sähkökäyttöisten moottoripyörien kova veroprosentti (9,8 %) on täysin päästöperustaisen verotusjärjestelmän logiikan vastainen ja syrjivä autoihin (3,8 %) verrattuna. Asia pitää tässä yhteydessä muuttaa.

2) Ajoneuvoveron ulottaminen moottoripyöriin syrjisi yhtä harrastusta ja johtaisi kokonaisverokertymän rapautumiseen

Suomessa moottoripyörien myyntiluvut ovat pudonneet lähes 12 000:sta (2007) noin 3 000 kappaleeseen (2016). Suomen Motoristit ry:n (SMOTO) motoristeille viime vuoden syksyllä tekemän kyselytutkimuksen (n=4 400) mukaan moottoripyörämyynti alenisi edelleen ja yksittäisen moottoripyöräilijän kustannusten lisääntyminen seurauksena alajoutuisi supistamaan toimipisteverkostoaan ja palvelutarjontaansa, huolto- ja korjaustoimintaansa sekä varaosa- ja varustekauppaansa. Vaikutus alan liikevaihdon vähenemiseen on sadan miljoonan luokkaa, joka vähentäisi vastaavasti valtion arvonlisäkertymää 20—30 miljoonalla eurolla². Myös työllisyysvaikutukset olisivat merkittäviä³.

Mikäli moottoripyörille säädetään ajoneuvovero, on jo osoitettavissa, että moottoripyörien omistajat reagoivat siihen poistamalla vähän käytössä olleet moottoripyörät liikennekäytöstä. Valtionvarainministeriön ilmoituksen mukaan liikennekäytössä oli (1.9.2016) 203 300 moottoripyörää, joista kevytmoottoripyöriä (alle 125-kuutioisia) on noin 28 700. Saman lähteen mukaan pyöriä oli vakuutettuna vähän alle 170 000 sekä rekisteröimättömiä moottoripyöriä noin 8 000. Tekemämme selvityksen mukaan liikenteen turvallisuusvirasto Trafín rekisterissä olevia moottoripyöriä oli (joulukuussa 2016) enää kuitenkin vain 114 266 kappaletta (L3- ja L4-luokat). Niiden haltijoista 102 381 on yksityishenkilöitä (luku ei sisällä museopyörien eikä turvaluokituksen omaavia haltijoita)⁴.

2 Suomen Motoristit Ry:n MP16-kyselytutkimus (syyskuu 2016)

3 Suomen Motoristit Ry - Moottoripyörien ajoneuvoveron vaikutusarvio, 21.9.2016

4 Bisnode 12/2016, Lähde: Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafí)



TEKNINEN KAUPPA

LAUSUNTO

Helsinki 13.1.2017

Rekisteröityjen moottoripyörien määrä siis romahti jo viime syksynä verokeskustelun kiihtyessä. Tänä vuonna kehitys jatkuu, mikäli hallituksen veroehdotus hyväksytään eduskunnassa. Edellä mainittujen faktaalukujen pohjalta on helppo päätellä, että hallituksen esityksessään tavoittelema 25 miljoonan euron verokertymä on vähintäänkin kyseenalainen.

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellaan parhaillaan liikenneverkon, verotuksen että katsastuslain-säädännön kokonaisuudistusta. Teknisen Kaupan Liiton mielestä onkin perusteetonta käsitellä yksittäistä toimialaa erikseen ennen kuin hallituksen esitykset edellä mainituista kokonaisuudistuksista valmistuvat ja pystytään arvioimaan tarkemmin uudistusten vaikutukset kerättävien verojen määrään, veropohjan oikeudenmukaisuuteen ja valvonnan tehokkuuteen.

Ratkaisuehdotus:

Hallituksen esityksen mukaisesta ajoneuvoverosta luovutaan, kunnes liikenteen verotukseen ja valvontaan (katsastuslainsäädäntö) liittyvien kokonaisuudistusten vaikutukset ovat tiedossa, ja verotuksen painopisteen siirtämistä aidosti päästöpohjaiseen käytön verotukseen.

3) Moottoripyörien ajoneuvovero on epäoikeudenmukainen, lisää byrokratiaa ja yritysten kustannuksia

Kansalaisia ei tule rangaista erityisellä harrastukseen kohdistuvalla verorasituksella, joka asettaa tietyn harrastuksen eriarvoiseen asemaan kuin muut harrastusmuodot. Hyvän veronlaatimismenettelyn näkökulmasta harrastus ei ole mielestämme sopiva verotettava kohde.

Hallituksen esitys sisältää myös useita muita epäohdonmukaisuuksia. Hallituksen esityksen mukaan muun muassa veropohja pidettäisiin tältä osin autojen kanssa mahdollisimman yhdenmukaisena hallinnollisten kustannusten ja verojärjestelmän selkeyden takia. Alla muutamia hallituksen tavoitteesta selkeästi poikkeavia näkemyksiä:

Esimerkki I (kohta 4.1.) Taloudelliset vaikutukset

Hallituksen esitys:

”Rekisterissä olevista veronalaisista ajoneuvoista vero kannettaisiin etukäteen 12 kuukauden pituiselta jaksolta riippumatta siitä, kuinka paljon sitä käytetään liikenteeseen.”

Tämä kohta poikkeaa merkittävästi autojen verokohtelusta. Liikenteestä poistettutusta ajoneuvosta maksetaan ajoneuvoveroa vain niiltä päiviltä, joina autoa on käytetty.

Tämän ehdotuksen mukaisesti moottoripyörän jo yhden päivän liikennekäytöstä tulisi maksaa täysi vero. Eli vero on maksettava täysimääräisesti, jos harrastaja siirtää tai koeajaa ajoneuvoa korjaustarpeiden toteamiseksi. Oletettavasti myös kilpailuissa käytettäviä ajoneuvoja verotettaisiin, ainakin, jos niillä on siirtolupa. Myös kauppiaiden koeajopyörät olisivat veronalaisia. Autojen kohdalla vastaavaa ongelmaa ei ole, koska niitä verotetaan käyttöpäivien mukaan.

Teknisen Kaupan Liiton näkemys:

Liikennekäytöstä poistojen määrä todennäköisesti moninkertaistuu, koska muuta mahdollisuutta välttyä verolta ei ole. Liikennekäytöstä poistetut ajoneuvot olisivat käyttökielossa, mikä vaikeuttaisi merkittävästi niille mahdollisesti asetettujen korjausveloitteiden (takaisinkutsu, ajoneuvolaki 86 § 23.4.2010/276) täyttämisestä.



TEKNINEN KAUPPA

LAUSUNTO

Helsinki 13.1.2017

Ajoneuvoveron päiväkohtainen laskenta vähentäisi pitkien käytöstä poistojen tarvetta ja poistaisi myös mainitun takaisinkutsuongelman. Lisäksi se myös kohdistaisi veron ajoneuvon todelliseen käyttöön, ei vain omistamiseen. Haltijan/omistajan muutoksen on siirrettävä verovelvollisuus uudelle omistajalle jäljellä olevalla verokaudella. Lopullisen rekisteristä poiston on katkaistava verokausi.

Esimerkki II (kohta 4.2.) yritysvaikutukset

Hallituksen esitys:

"Veron suoranaiset vaikutukset yrityksille jäisivät kuitenkin pieniksi, sillä moottoripyörien ja muiden L-luokan ajoneuvojen käyttö yritysten liiketoiminnassa on vähäistä, eikä esimerkiksi myyntivarastossa olevista moottoripyöristä tarvitsisi maksaa veroa ennen kuin ne otetaan liikennekäyttöön."

Teknisen Kaupan Liiton näkemys:

Myyntivarastossa olevat moottoripyörät joudutaan yleensä pitämään liikennekäytössä pelkästään koeajojärjestelyjen vuoksi. Jos ne pitäisi poistaa liikennekäytöstä välttyäkseen ajoneuvoverolta, yrittäjällä tulisi olla useita ajoneuvojen siirtolupia, mikä puolestaan lisäisi turhaa byrokratiaa ja kustannuksia.

Lisäbyrokratiaa tulisi myös vaihtokaupassa tulevien käytettyjen moottoripyörien veromaksujen seurannasta. Miten esimerkiksi seurataan kesäkuussa vaihdossa tarjotun moottoripyörän veronmaksutilannetta? Onko vero maksettu vuoden alusta vai edellisvuoden kesäkuussa? Toisin sanoen jos vaihtopyörä otetaan vaihtoon kesäkuussa, tuleeeko yrittäjälle heinäkuun alussa sitä koskeva veronmaksulomake ja tuleeeko seuraava tammikuussa, jos pyörä on edelleen liikennekäytössä? Entä jos pyörästä on maksettu vero juuri kun se tulee vaihdossa? Jos yritys ottaisi sen myyntivarastoon ja poistaisi liikenteestä, tuleeeko uusi veronmaksulomake seuraavalle omistajalle, jos pyörä myydään vaikkapa kahden viikon päästä?

Edellä mainittu johtaisi helposti turhaan kikkailuun, kun ne ajoneuvot, joista edellinen omistaja on maksanut veron lähiaikoina, kannattaisi pitää liikennekäytössä ja poistaa vasta, kun maksettu verokausi on päättymässä. Tämä aiheuttaisi myös ajoneuvokohtaista lisäseurantaa. Lisäksi se hankaloittaisi koeajojärjestelyjä, kun jokaisen koeajon yhteydessä pitäisi tarkistaa ajoneuvon liikennekäytökelpoisuus sekä hankkia tarvittaessa koeajokilvet.

Esimerkki III (Ajoneuvoverolain 57§ Valvonta)

Hallituksen esitys:

"Valvovat viranomaiset voivat valvoa ajoneuvoveroa kuvaamalla tai muuten tallentamalla teknisin laittein tietoja liikenteessä olevista ajoneuvoista. Automaattinen kuvaaminen tai kuvan tai muun valvontatiedon tallentaminen voi olla jatkuvaa tai toistuvaa. Kuvaaminen tai muun tiedon tallentaminen ei kuitenkaan saa kohdistua kotirauhan piirissä oleviin paikkoihin".

Teknisen Kaupan Liiton näkemys:

Kansalaisten liikkeiden yksityiskohtainen seuranta ja tallentaminen ovat perustuslain hengen vastaisia eikä kuulu normaalin oikeusvaltion toimintatapoihin. Tästä esimerkkinä voidaan käyttää julkisen liikenteen matkakorttien matkustustietojen tallennusten rajoituksia. Lisäksi kyseenalaistamme veron maksun valvonnan liikenteessä (myös veneveron osalta vesillä), koska siihen ei käsittäksemme ole resursseja eikä teknisiä valvontalaitteitakaan ole vielä olemassa. Se vaatisi moottoripyörään eturekisterikilven, mikä on tyyppihiväksynnän vastaista. Kuinka paljon koko järjestelmän luominen maksaa? Kokonaistuotto valtiolle tulee olemaan todennäköisesti negatiivinen.



TEKNINEN KAUPPA

LAUSUNTO

Helsinki 13.1.2017

Esimerkki IV (kohta 3.2.) Veron kohde ja rajaukset

Hallituksen esitys:

Vero koskisi L-luokkaan kuuluvista moottoriajoneuvoista tavallisia moottoripyöriä sekä eräitä kolmi- ja nelipyöriä, kuten mönkijöitä. Veronalaisia ovat luokkiin L3, L4, L5, ja L7 kuuluvat ajoneuvot (lain yksityiskohtaiset perustelut § 2), jotka on merkitty tai joiden tulisi olla merkittynä ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003). Veron ulkopuolelle jäisivät myös moottorikelkat. Ahvenanmaalla käytettävät moottorikelkat eivät kuulu rekisteröintivelvoitteen piiriin, ja näiden osalta olisi siten luotava erillinen veroilmoitusmenettely. Veron valvonnan järjestäminen maastossa olisi vaikeaa. Edellä mainituista syistä ja moottorikelkoista kerättävän vähäisen verokertymän vuoksi ei ole tarkoituksenmukaista sisällyttää moottorikelkoja veron piiriin.

Teknisen Kaupan Liiton näkemys:

L4e- ja L5e- (sivuvaunut ja kolmipyörät) ajoneuvojen kanta ja siten verokertymä ovat valtiontaloudellisesti ja myös tämän veron kannalta merkityksettömät. Kolmipyöriä on esityksen mukaan rekisteröitynä 800 kappaletta ja sivuvaunuja 400 kappaletta. Ehdotamme kolmipyörien ja sivuvaunujen poistamisesta veron piiristä, koska esimerkiksi rekisterissä olevia moottorikelkoja on huomattavasti enemmän, ja hallituksen esityksessä sanotaan, etteivät ne ole veron kohde vähäisen verokertymän vuoksi.

Lausunnon yhteenveto:

Kuluttajat tekevät moottoripyöräilyä koskevia hankintapäätöksiä samalla periaatteella kuin henkilöauto-hankintoja – mitä enemmän hankintaa ja omistamista verotetaan, sen vanhemmilla ajoneuvoilla ajetaan. Jokainen harrastus ja sen aiheuttamat kustannukset arvioidaan yksittäisessä taloudessa erikseen. Jos jonkin harrastuksen todetaan maksavan liikaa, keskivertotaloudessa kyseinen harrastus helposti loppuu.

Moottoripyöräilijöitä ei tulisikaan rangaista erityisellä harrastukseen kohdistuvalla verorasituksella. Hyvän veronlaatumismenettelyn näkökulmasta harrastus ei ole mielestämme sopiva verotettava kohde.

Suunnitellulla moottoripyörien ajoneuvoverolla tavoitellaan 25 miljoonan euron lisäystä verokertymään. Asiasta tehdyt laskelmat kuitenkin osoittavat, että veron seurauksena valtio menettäisi pelkästään moottoripyörille kohdennetun veron ansiosta 20–30 miljoonaa euroa, kun vero vaikuttaisi negatiivisesti moottoripyörien myyntimääriin sekä niiden ja palveluiden käyttöön². Lisäksi monet moottoripyöräharrastajat omistavat useampia pyöriä. Rekisteristä olevien moottoripyörien määrä on romahtanut jo viime syksynä verokeskustelun kiihdyttyä. Tänä vuonna kehitys jatkuu, mikäli hallituksen veroehdotus hyväksytään eduskunnassa.

Samaan aikaan kun moottoripyörille suunnitellaan veronkorotuksia Suomessa, veron alentamisesta on saatu positiivisia tuloksia muissa Pohjoismaissa. Suomessakin on hyviä kokemuksia uusien autojen kaupasta, jossa esimerkiksi autoveron tuotto on veron alentamisesta huolimatta kasvanut lisääntyneen myynnin myötä.

Teknisen Kaupan Liiton Moottoripyöräjaosto ehdottaa, että hallituksen tulisi selviittää verotuksen painopisteen siirtämistä aidosti päästöperusteiseen käytön verotukseen, joka tukisi parhaiten myös EU:n asettamien kokonaispäästötavoitteiden saavuttamista Suomessa.

Liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellaan parhaillaan muun muassa liikenneverkon, verotuksen ja katsastuslainsäädännön kokonaisuudistusta. Ehdotamme luopumista hallituksen esityksen mukaisesta ajoneuvoverosta kunnes liikenneverkkoon, liikenteen verotukseen ja valvontaan liittyvien kokonaisuudistusten vaikutukset ovat tiedossa.



TEKNINEN KAUPPA

LAUSUNTO

Helsinki 13.1.2017

Kunnioittaen

Teknisen Kaupan Liitto ry

Markku Uitto
Toimitusjohtaja

Esa Ruohonen
Moottoripyöräajaoston puheenjohtaja

Lisätiedot:

Hannu Kyyhkynen

Moottoripyöräajaoston asiamies

hannu.kyyhkynen@tekninen.fi

puh. 050 599 4942