



16.1.2017

Valtiovarainministeriö
Hallitusneuvos Merja Sandell
PL 28
00023 VALTIONEUVOSTO

Lausuntopyyntö VM140:00/2016

Lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi kevyiden moottoriajoneuvojen verosta ja laiksi ajoneuvoverolain 21 ja 57 §:n muuttamisesta

MP-Kauppiaat ry ehdottaa luopumista hallituksen esityksen mukaisesta ajoneuvoverosta, koska se on esityksen kohteena olevia toimialoja syrjivä ja puhtaasti fiskaalinen vero, sekä sen todelliset vaikutukset valtion verokertymään ovat negatiiviset.

MP-Kauppiaat ry:n jäsenyritysten mukaan veron negatiiviset vaikutukset toimialaan ovat merkittävät ja poikkeavat selkeästi hallituksen esityksen vähättelevästä linjasta.

MP-Kauppiaat ry haluaa tuoda esille toimialan erittäin vaikean tilan, mitä ei tulisi enää lisää rasittaa uusilla taloudellisilla vaikutuksilla tai byrokratiaa lisäävillä toimilla. Uusien moottoripyörien myynti on romahtanut Suomessa alle kymmenen vuoden aikana 11 533 kappaleesta 3107 kappaleeseen.¹ Romahduksen taloudelliset vaikutukset ovat muokanneet kauppiaskenttää, minkä vuoksi tilanne on erittäin kriittinen. Kuvaa on, että MP-Kauppiaat ry:n jäsenmäärä on pudonnut 25 prosentilla vuoden 2009 jälkeen.

Kauppiaiden elinehtona on ollut käytettyjen pyörien kaupallinen kannattavuus sekä jälkimarkkinoiden tuomat mahdollisuudet. Veron toteutuksessa rekisteristä tai liikennekäytöstä poistot lisääntyisivät merkittävästi, mikä vaikuttaisi negatiivisesti suoraan ajoneuvojen kauppaan ja jälkimarkkinoihin.

¹ MP-Kauppiaat ry:n tilasto 12/2016



16.1.2017

Suorat vaikutukset toimialan kauppiaisiin

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.”

MP-Kauppiaat ry:

Moottoripyörät, jotka ovat kauppiaaverkoston myyntivarastossa, joudutaan pitämään liikennekäytössä. Mikäli erikoisjärjestelyjä, kuten rekisteristä poistoja jouduttaisiin verovaikutusten vuoksi tekemään, niin lisäksi se muita kustannuksia merkittävästi (rekisteristä poisto, uudelleenrekisteröinti) ja näin poistaisi oletetun hyödyn tai arvon siirron. Mikäli rekisteristä poiston vuoksi kauppiaat joutuisivat tekemään poikkeavia järjestelyjä, kuten hankkimaan siirtokilpiä, loisi se jälleen uudenlaisia kustannuksia sekä lisäksi jo ennestään korkealla tasolla olevaa byrokratiaa. Vaarana on myös harmaan alueen lisääntyminen ja sen käyttö ääritapauksissa.

Mikäli veron aiheuttamana joudutaan ajoneuvoja poistamaan liikennekäytöstä, on sillä suorat vaikutukset negatiivisesti myyntivarastossa olevien käytettyjen laitteiden kauppaan. Suomalainen kuluttaja haluaa aina koeajaa laitetta, jota on ostamassa eikä toinen korvaava laite ole mahdollinen, näin ollen erikseen esillä olleet koeajopyörät eivät ole ratkaisu.

Vaihtokaupassa tulevien käytettyjen moottoripyörien veromaksujen seurannasta tulisi myös merkittävästi lisää byrokratiaa. Vaihtoajoneuvojen veroseuranta olisi kauppiaan näkökulmasta todella hankalaa ja jälleen aiheuttaisi ainakin välillisesti lisää myös kauppaan kohdistuvia kustannuksia.

Käytännön toteutuksista voidaan myös esittää kysymyksiä: Miten 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?



16.1.2017

Entä jos pyörästä on maksettu vero juuri kun se tulee vaihdossa? Jos yritys ottaisi sen myyntivarastoon ja poistaisi liikenteestä, tuleeko uusi veronmaksulomake seuraavalle omistajalle, jos pyörä myydään vaikkapa kahden viikon päästä?

Epäselvyydet tai harmaat rajapinnat niin seurannassa kuin maksukäytännöissä johtaisivat väärinkäytöksiin ja aiheuttaisivat merkittäviä ongelmia kauppiaille.

Epäsuorat vaikutukset toimialan kauppiaisiin

Trafin julkaisemien tilastojen mukaan vuonna 2016 poistettiin liikennekäytöstä 96 528 moottoripyörää, kun vuonna 2015 poistojen määrä oli vain n. 6 000 kappaletta. Voidaan siis todeta, että jo pelkkä verokeskustelu on aiheuttanut merkittävän muutoksen liikennekäytössä olevaan kantaan vuonna 2016.

Vaikutukset näkyvät suoraan toimialan kauppiaille. Koska ajoneuvoja ei käytetä, niiden kulutusvaikutukset mm. varaosien, renkaiden, huoltotöiden ja ajovarusteiden osalta ovat merkittävästi negatiiviset. Nämä muutokset vaikuttavat kerrannaisesti myös toimialan ulkopuolisiin kaupallisiin tahoihin taloudellisesti ja siten myös merkittävästi työllisyyteen. Vaikutukset ovat myös valtiolle negatiiviset menetettyjen arvonlisäverojen kannalta.

Voidaan myös todeta, että liikennekäytössä olevan kannan pienentyminen heijastuu suoraan polttoaineen kulutukseen ja siten laskee valtion polttoaineesta perittävän veron määrää.

On myös huomioitavaa, että vaarana on liikennekäytöstä poistettujen ajoneuvojen siirtyminen ulkomaiseen omistukseen ja siten poistuminen koko Suomen moottoripyöräkannasta. Myös liikennekäytöstä poistettujen ajoneuvojen käyttö lakien vastaisesti on vaarana lisääntyä määrän merkittävästi kasvaessa.

Esitys syrjii yhtä harrastusta ja johtaisi kokonaisverokertymän alenemiseen

Suomen Motoristit ry:n (SMOTO) motoristeille viime vuoden syksyllä tekemän kyselytutkimuksen (n=4 400) mukaan moottoripyörämyynnin



16.1.2017

lasku jatkuisi edelleen. Tämä johtaisi suoraan yksittäisen moottoripyöräilijän kustannusten lisääntymiseen ja sen seurauksena toimiala supistuisi edelleen. Kuluttajalle tämä tarkoittaisi palvelutarjonnan heikentymistä ja se näkyisi suoraan kulutusta laskevana. On arvioitu, että alan liikevaihto vähenisi n. sata miljoonaa euroa, mikä vähentäisi vastaavasti valtion arvonlisäverokertymää 20–30 miljoonalla eurolla.² Myös työllisyysvaikutukset olisivat merkittäviä.³

Moottoripyörämyynnin laskun ja liikennekäytöstä poiston yhteisvaikutus on merkittävä myös muiden toimialojen näkökulmasta. Motoristit ovat merkittävä tulonlähde esimerkiksi majoitus- ja ravintolapalveluja tarjoaville yrityksille. Näin kerrannaisvaikutuksena toimialojen tulot vähentyisivät ja sitä kautta taas valtion verokertymät pienentyisivät.

On myös huomioitavaa, että liikennekäytöstäpoistot aiheuttavat vakuutusmaksujen merkittävän vähentymisen. Vakuutusasioiden asiantuntijan⁴ laskelmien mukaan vuonna 2016 liikennekäytöstä poistettujen ajoneuvojen (96 528) negatiivinen vakuutusmaksuvaikutus yhtiöille on n. 76 miljoonaa euroa. Vakuutusverotuotto valtiolle laskisi tämän arvion mukaan n. 14,7 miljoonaa euroa.

Lakiesityksessä on myös mainittu arvio, jonka mukaan liikennekäytöstäpoistojen kasvu olisi veron aiheuttamana 10–15%. Tämä ei ole mitenkään realistinen arvio, koska jo pelkästään keskustelu aiheutti merkittävästi suuremman poistomäärän 2016 verrattuna vuoden 2015 lukuun.

Edellä mainittujen faktalukujen pohjalta on helppo päätellä, että hallituksen esityksessään tavoitteleva 25 miljoonan euron verokertymän lisäys on vähintäänkin kyseenalainen.

Lisäksi on tiedossa, että Liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellaan parhaillaan liikenneverkon, verotuksen ja katsastuslainsäädännön kokonaisuudistusta. MP-Kauppiaat ry:n mielestä täysin 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.

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

³ Suomen Motoristit ry - Moottoripyörien ajoneuvoveron vaikutusarvio, 21.9.2016

⁴ Tapio Vesterinen



16.1.2017

Esitys on Euroopan Unionin liikenteen valkoisen kirjan periaatteiden vastainen

EU:n asettamien ilmastotavoitteiden mukaisesti on Suomelle annettu tavoite vähentää vuoteen 2030 mennessä liikenteen päästöjä 39 prosentilla vuoteen 2005 nähden. Tavoitetta ei saavuteta hankintaan ja/tai omistamiseen kohdentuvilla yksittäisillä pisteveroratkaisuilla. Ajoneuvo-veron rakenteellinen tavoite tulisi olla vähäpäästöisen tekniikan yleistämisen tukemisessa.

Valkoisessa kirjassa⁵ (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 joustavuuteen.

Suomessa moottoripyörien keskimääräinen ikä on moottoripyörävakuumustilastojen 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 ympäristöystävällisempien, teknisesti kehittyneempien ja turvallisempien moottoripyörien osuus ajoneuvokannasta saataisiin kasvuun.

Tällaisesta mallista 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.

⁵ Valkoinen Kirja - Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma - KOM(2011)



16.1.2017

Loppulausuma

Edellä mainittuihin lausunnon kohtiin vedoten MP-Kauppiat ry ehdottaa esitetystä verosta luopumista.

Loppukuluttajat tekevät moottoripyöräilyä koskevia hankintapäätöksiä tunnepohjaisesti. Kauppioiden asiantuntemuksen mukaan mitä enemmän hankintaa ja omistamista verotetaan sen vanhemmilla ajoneuvoilla kuluttajat ajavat. Moottoripyöräilijöitä ei tulisi rangaista erityisellä harastukseen kohdistuvalla verorasituksella.

Lausunnossa esitetyt luvut osoittavat selkeästi, että esityksessä mainitut tavoitteet eivät verokertymän osalta tule toteutumaan. Vero vaikuttaisi negatiivisesti suoraan moottoripyörätoimialaan ja epäsuorasti lukuisiin muihin kaupallisiin toimialoihin.

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

Hallituksen tulisi selvittää verotuksen painopisteen siirtämistä aidosti päästöperusteiseen käytön verotukseen, mikä tukisi parhaiten myös EU:n asettamien kokonaispäästötavoitteiden saavuttamista Suomessa.

Kunnioittaen

MP-Kauppiat ry

Niko Kantola
Puheenjohtaja
puheenjohtaja@mpkauppiat.fi
Puhelin 0400 747542