

Valtiovarainministeriölle, Suomen Motoristit ry:n lausunto

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kevyiden moottoriajoneuvojen verosta ja laiksi ajoneuvoverolain 21 ja 57 §:n muuttamisesta (VM140:00/2016)

Yhteenveto

Suomen Motoristit ry vaatii, että kevyiden moottoriajoneuvojen veron valmistelusta luovutaan, koska

- verolta puuttuvat sekä yleiset veropoliittiset perusteet että liikenteen verotukseen liittyvät perusteet,
- vero kohtelisi moottoripyöriä epäoikeudenmukaisesti henkilöautoihin verrattuna,
- verolla on haitallisia vaikutuksia elinkeinoihin ja työllisyyteen,
- veropohjan epävarmuuksien vuoksi oletettu verotulon lisäys ei tule toteutumaan ja lisäksi
- veron käyttäytymisvaikutukset voivat johtaa moottoripyöräilystä kokonaisuudessaan kannettavien verotulojen vähenemiseen.

Mikäli veron valmistelua jatketaan, Suomen Motoristit ry vaatii, että

- verolakiesitys palautetaan valmisteluun täydennettäväksi perusteellisella elinkeino- ja työllisyysvaikutusten sekä sosioekonomisten vaikutusten arvioinnilla,
- veroon sisällytetään moottoripyörien käyttökauden huomioon ottava päiväkohtainen veron suorittamisen mahdollisuus henkilöautojen kanssa yhdenvertaisella tavalla,
- veron suuruus määritetään porrastetusti moottoripyörien kuutiotilavuuden, kokonaismassan tai ominaispäästötason henkilöautoilta kannettavan ajoneuvoveron perusveron kanssa yhdenvertaisella tavalla,
- pienten moottoripyörien (kevytmoottoripyörien) vapautus verosta toteutetaan kuutiotilavuusperusteisen rajauksen sijaan tehoperusteisella rajauksella: esimerkiksi alle 30kW ja teho/painosuhte alle 0,15 kW/kg,
- yli 30 vuotta vanhat moottoripyörät vapautetaan verosta niiden vähäisen käytön ja laajan liikennekäytöstä poistumisen vuoksi ja
- veron haittavaikutusten kompensoimiseksi moottoripyörien autoveroa alennetaan 50 prosentilla.

Ajoneuvoverolain 57 § koskeva valvonnan laajentaminen tulee toteuttaa erillisenä lainsäädäntöhankkeena.

Merkittävä liikenteen automaattivalvonnan lisääminen edellyttää laajaa yhteiskuntapoliittista keskustelua ja esimerkiksi valtiontaloudellisten vaikutusten arviointia.

Kunnioitavasti,

13.1.2017

Marja Kuosmanen
puheenjohtaja
Suomen Motoristit ry

Juha Tervonen
veroasiantuntija
Suomen Motoristit ry

Jari Kielinen
edunvalvontajohtaja
Suomen Motoristit ry

Lakiesityksen yleiset ongelmakohdat

Esitetyllä verolla ei ole yleisiä veropoliittisia perusteita ja vero poikkeaa tieliikenteen verotuksen kehityksestä

- Lakiesityksestä ei ilmene mihin veropoliitiikan kehittämisen linjauksiin kevyille moottoriajoneuvoille esitetty vero nojaa. Erikseen perustelemattomalle valikoimalle ajoneuvoluokkia (moottoripyörät L3 ja L4 sekä kolmi- ja nelipyörät L5 ja L7) kuitenkin esitetään hyvin poikkeuksellista pisteveroa.
- Lakiesitys ei perustele, miksi valtion verotuloja pyritään lisäämään hyvin kapeasti kohdentuvan pisteveron käyttöönotolla sen sijaan, että se verotuloja pyrittäisiin lisäämään olemassa olevia laaja-alaisia kulutusveroja korottamalla. Uuden pisteveron tehokkuutta ei ole verrattu olemassa olevien kulutusverojen tai muiden verojen korottamisen tehokkuuteen valtion tulojen lisäämisessä.
- Hallitusohjelmassa vero esitetään *liikenneverouudistus*-nimikkeen alla. Lakiesitys ei kuitenkaan perustele, kuinka rajallisesti kohdistuva kevyiden moottoriajoneuvojen vero *uudistaa* mainittujen ajoneuvoluokkien verotusta. Moottoripyörille esitetään uutta lisäveroa alentamatta autoveroa, kun taas henkilöautojen ajoneuvoveron ohjaavuutta voimistetaan ja autoveroa alennetaan vaihteittain. Moottoripyörien autoveroa alennus on jätetty tekemättä aiempien autoveron alentamisten yhteydessä.
- Lakiesitys ei kuvaa sitä, että kehitettäisiinkö moottoripyörien verotusta jatkossa muun tieliikenteen verotuksen kanssa yhtenevin perustein vai siitä irrallisin perustein.
- Autoveroa, ajoneuvoveroa ja polttoaineveroa on kehitetty ilmasto- ja energiapolitiikan ehdoilla. Aiemmin puhtaasti fiskaalisiin veroihin on sisällytetty hiilidioksidipäästöjen ohjausominaisuudet. Henkilöautojen autoveroa on kevennetty ja käyttöverojen (ajoneuvovero, polttoaineverot) voimakkuutta on lisätty. Sen sijaan moottoripyörille esitetty vero edustaa tieliikenteen verotuksen kehittämisestä poikkeavaa vanhanaikaista veromallia, johon ei sisälly käyttäytymistä ohjaavia joustavia ominaisuuksia.
- Moottoripyörille asetettaisiin vanhanaikainen fiskaalinen vero ajankohdalla kun tieliikenteen hinnoittelun uudistaminen tulee jatkumaan Pariisin ilmastopöytäkirjan vuoksi.

Esitetty vero ei lisää valtion tuloja odotetusti

- Moottoripyörien liikennekäytöstä ja rekisteristä poistojen vuoksi esitetyn veron veropohja tulee supistumaan lakiesityksessä kuvattua voimakkaammin ja veron tuotto tulee olemaan vähäisempi.
- Muu verokertymä moottoripyöräilystä (auto-, arvonlisä-, polttoaine- ja vakuutusmaksuverot sekä työllisiltä ja yrityksiltä kerättävät verot) tulee alenemaan, koska esitetty vero vähentää moottoripyöräilyyn liittyvää kulutusta sekä suoraan että välillisesti.
- Moottoripyöräilystä kannetut verotulot saattavat kokonaisuudessaan jopa supistua.

Esitetty vero ei kohtelee moottoripyöriä yhdenvertaisesti henkilöautoihin verrattuna

- Moottoripyörille esitetty tasavero kannettaisiin henkilöautoilta kannettavan ajoneuvoveron perusveron perusteista poikkeavasti, jonka seurauksena veron suuruus moottoripyörien todellisiin käyttömääriin ja ominaiskulutuksiin nähden vääristyy kohtuuttomaksi.
- Tasaveron verovelvollisuuteen liittyvät ominaisuudet (vrt. henkilöautojen päiväkohtainen ajoneuvovero) hankaloittaisivat omistajuuden vaihtamista ja moottoripyörämarkkinoiden toimivuutta.

Esitetty vero on liikennepolitiikan vastainen

- Uusi lisävero jarruttaisi moottoripyöräilyn ympäristö- ja turvallisuustavoitteiden edistämistä veron johtaessa sekä uusien moottoripyörien myynnin vähenemiseen että moottoripyörien ylläpitoon käytettävissä olevien varojen vähenemiseen.
- Uusi lisävero ei ohjaisi kulkutapavalintoja liikennejärjestelmää tehostavaan suuntaan, vaan se johtaisi kaksipyöräisten ajoneuvojen suosion vähenemiseen kestävän mobilitietin tavoitteiden vastaisesti.

Esitetty vero on hallitusohjelman elinkeino- ja työllisyyspoliittisten tavoitteiden vastainen

- Uusi vero johtaisi moottoripyörien myynnin ja moottoripyöräilyn vähenemiseen entisestään ja sen seurauksena alan kaupankäynnin supistumiseen ja työpaikkojen menetyksiin. Lakiesityksessä ei arvioida näitä vaikutuksia riittävästi.
- Uusi lisävero vähentäisi moottoripyörämatkailua ja matkailutuloa kotimaassa, ja osa matkailukulutuksesta siirtyisi ulkomaille. Lakiesityksessä ei arvioida näitä vaikutuksia ollenkaan.

Esitetty vero on sosiaalisen ja sosio-ekonomisen yhdenvertaisuuden kanssa ristiriitainen

- Yksittäisten harrastusten lisäverottaminen on askel kohti aiemmin tuntematonta veropolitiikan aluetta, johon liittyy erityisiä epätasa-arvoisia ominaispiirteitä ja sosiaalisia riskejä. Haittaveron kaltainen vero kaventaa kansalaisille tärkeiden sosiaalisten toimintojen ja kansantaloudellisesti hyödyllisten taitojen ylläpitämisen mahdollisuuksia. Lakiesitys ei arvioi näitä vaikutuksia.
- Suomen Motoristit ry:n selvitys aktiivisen moottoripyöräilijän varallisuudesta ja sosio-ekonomisista ominaisuuksista poikkeaa lakiesityksen sisältämästä moottoripyörän omistajan profiilista.

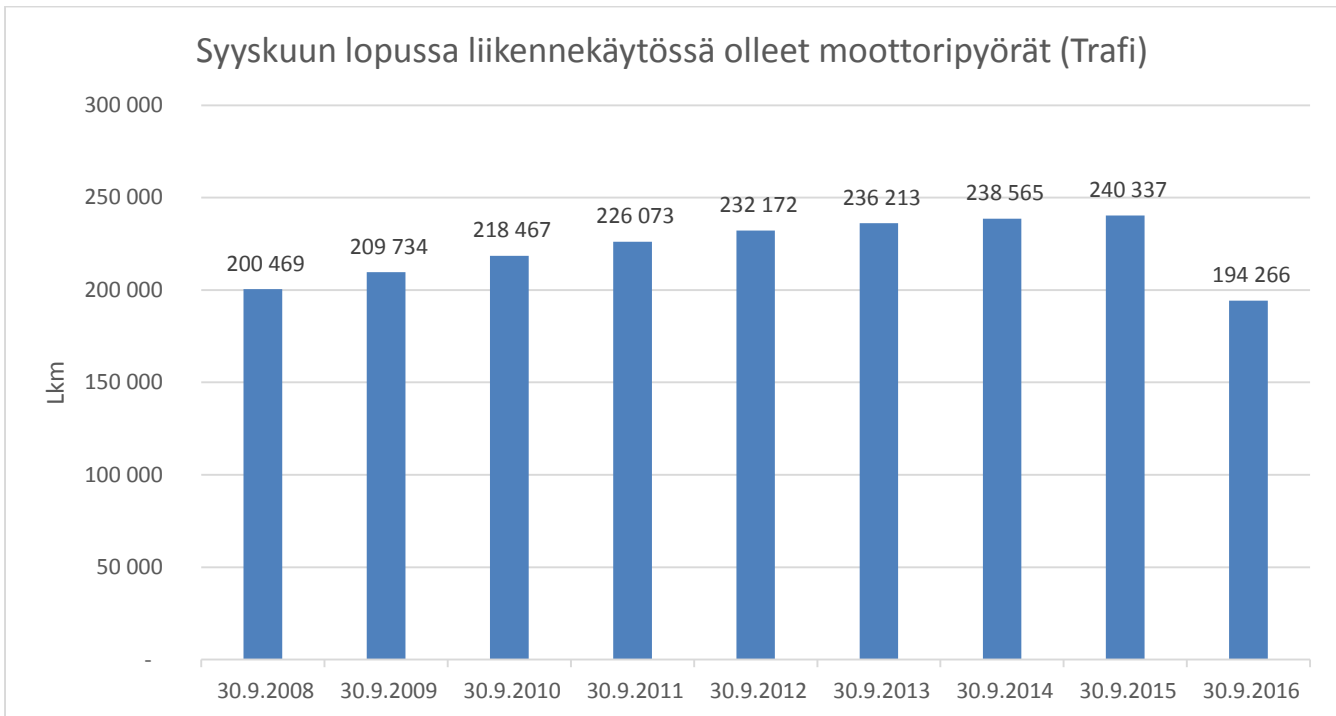
Lakiesityksen yksityiskohtaiset ongelmakohdat

Verotettavissa olevan moottoripyöräkannan osan kehitys

- Esitetyn tasaveron suuruuden (150 €/mp/vuosi) ja odotetun verotulokertymän (25 milj. €) nojalla arvioiden vuosittain verotettavissa olevan kannan kooksi on oletettu 166 667 moottoripyörää sekä kolmi- ja nelipyörää. Kannasta on laskettu pois verosta vapautettavat museorekisteröidyt moottoripyörät ja kevytmoottoripyörät. Lisäksi moottoripyöriä on oletettu poistuvan liikennekäytöstä jonkin verran veron vuoksi. Lakiesitys ei kerro, kuinka verotettavissa olevan ajoneuvokannan oletetaan kehittyvän pidemmällä aikavälillä ja mitä verolle tehdään, jos tulotavoite ei täyty.
- Suomen Motoristit ry esittää, että vero tulee ohjaamaan moottoripyöriä pois liikennekäytöstä oletettua voimakkaammin. Moottoripyöräilyn verottamisen dynaamiset vaikutukset ovat voimakkaammat kuin joustamattoman kysynnän hyödykkeiden kuten esimerkiksi ruuan ja polttoaineiden verottamisessa. Liikennekäytöstä poistoja tullaan tekemään paljon vanhemmassa ei-museorekisteröidyssä kannan osassa. Usean moottoripyörän omistajat / useita moottoripyöriä omistavat kotitaloudet tulevat maksamaan vuosiveroa vain aktiivikäytössä olevista moottoripyöristä. Vähemmän aktiivisesti moottoripyöräileville henkilöille moottoripyörän liikennekäytöstä pois siirtämisen kynnys on aktiivista motoristia alhaisempi. Aktiivisia järjestäytyneitä motoristeja on Suomessa muutamia kymmeniä tuhansia.
- Vuodesta 2015 vuoteen 2016 syyskuun lopussa liikennekäytössä olleiden moottoripyörien määrä väheni noin 46 000 moottoripyörällä (Kuva 1). 31.12.2016 liikennekäytössä oli 167 658 moottoripyörää. Osa ilmiöstä liittyy vakuutusten seisonta-aikaan. Osa moottoripyöristä poistui liikennekäytöstä pysyvämmiin.
- Uuden veron myötä liikennekäytöstä pysyvämmiin pois olevat moottoripyörät tulevat muodostamaan suuren osan rekisteröidystä moottoripyöräkannasta (vrt. Ruotsin ajoneuvorekisteri).
- Veron korottaminen johtaisi vielä laajempiin liikennekäytöstä poistoihin sekä uusien moottoripyörien myynnin ja rekisteröintien vähenemiseen.

Veron suorat ja välilliset vaikutukset valtion moottoripyöräilystä saamaan kokonaisverokertymään

- Kaikkeen verotuksen kiristymiseen liittyy yksityisen kulutuksen välitön syrjäytyminen suoraan lisää kerätyn veron määrällä. Kulutuksen syrjäytyminen johtaa valtion keräämien kulutusverojen vähenemiseen. Niistä merkittävimpiä ovat arvonlisävero sekä tässä tapauksessa polttoainevero ja vakuutusmaksuvero. Jos valtio kerää moottoripyörän omistavilta kotitalouksilta lisäverona 25 milj. € vuodessa, johtaa tämän suuruinen kulutuksen supistuminen 24 prosentin arvonlisäverokannan kulutukseen kohdistuessaan suoraviivaisesti usean miljoonan euron arvonlisäverotulojen vähenemiseen. Moottoripyörien omistajien tapauksessa osa kulutuksen supistumisesta kohdistuu polttoaineiden hankintaan ja sen verosisältö on erityisen suuri. Näin ollen verotusta kiristävä toimenpide ei voi tuottaa täyttä laskennallista määrää nettomääräistä verotulon lisäystä. Verotulojen lisäys voi olla nettomääräisesti enintään 20 milj. € olettaen, että verotettavissa oleva kevyiden moottoriajoneuvojen kanta ei supistu selvästi valtiovarainministeriön olettamasta määrästä.



Kuva 1. syyskuun lopussa liikennekäytössä olleet moottoripyörät (Trafi).

- Esitetyllä verolla tulee kuitenkin olemaan merkittäviä moottoripyöräilyyn liittyvän kulutuksen supistumiseen johtavia välillisiä ohjausvaikutuksia, jotka vähentävät edelleen valtion verotuloja. Uusi vero ohjaa kansalaisia kohdistamaan kuluttamisensa toisaalle moottoripyörien ostamisen, varustamisen, huoltamisen ja käytön sijaan. Valtion nettoverokertymä moottoripyöräilystä (auto-, arvonlisä-, polttoaine- ja vakuutusmaksuvero sekä työllisiltä ja yrityksiltä kerättävät verot) alenisi tämän seurauksena.
- Moottoripyörien uusi vero voi johtaa siihen, että kotitaloudet kompensoivat veron kustannusseuraamuksia ottamalla henkilöautoja pois liikennekäytöstä, ja se alentaisi henkilöautoilta kannettavia ajoneuvoveroja.
- Moottoripyöräilyn sijaan toisaalle kohdistuva vapaa-ajan kuluttaminen siirtyy tänä päivänä hyvin herkästi kotimaasta matkustamiseen ja kuluttamiseen ulkomailla.
- Suomen Motoristit ry:n arvion mukaan valtion verokertymä moottoripyöräilystä voi nettomääräisesti supistua uuden veron vuoksi jopa enemmän, kuin mitä sen odotetaan tuovan lisää tuloja.
- Mikäli valtion verotuloja moottoripyöräilystä halutaan lisätä, tulee moottoripyörien autoveroa laskea sekä uuden vuosiveron negatiivisten vaikutusten kompensatiotoimenpiteenä että kuluttamisen kannustamiseksi. Lisääntyvä moottoripyörä-, varuste-, varaosa-, tarvike- ja huoltopalvelumyynti tuottaisi valtiolle lisätuloa auto- ja arvonlisäveroina sekä yrittämiseen ja työllisyyteen liittyvinä veroina.

Esitetyn veron perusteet eivät ole yhdenvertaisia autojen verotukseen verrattuna

- 12 kk verokausi ei vastaa moottoripyörien pääsääntöisesti enintään puolen vuoden ajokautta.
- Moottoripyöriltä esitetään kannettavaksi 12 kk verokaudelle määräytyvää tasaveroa, jonka suuruuteen eivät vaikuttaisi moottoripyörän ominaisuudet tai liikennekäytön määrä. Myöskään verovelvollisuuteen ei vaikuttaisi moottoripyörän omistajan tai haltijan vaihdos kesken verokauden. Moottoripyöriä ei kohdeltaisi yhdenvertaisesti verrattuna henkilöautoihin, joiden ajoneuvoveron suuruus määräytyy henkilöauton ominaiskulutuksen tai kokonaismassan mukaan, verokausi ja verokaudelta kannettavan vero määräytyy liikennekäyttöpäivien mukaisesti, ja verokausi ja verovelvollisuus määräytyvät päiväkohtaisesti myös omistajan tai haltijan vaihtumisen mukaisesti.
- 12 kk verokauteen sidottu joustamaton verovelvollisuus on ongelmallinen ja taloudellisesti rasittava tekijä moottoripyöräkauppiaille ja haitallinen tekijä myös käytettyjen moottoripyörien yksityisille markkinoille.
- Lakiesityksessä esitetään, että moottoripyörien verottaminen tasaverolla on perusteltua siksi, että moottoripyöräkannalta puuttuu rekisteriin merkitty ominaispäästötieto. Se rikkoo yhdenvertaisuutta jälleen sen vuoksi, että vanhemmilta henkilöautoilta, joilta myös puuttuu ominaispäästötieto, kannetaan ja tullaan vastaisuudessaakin kantamaan kokonaismassaperusteista ajoneuvoveron perusveroa. Ominaispäästötiedon puuttuminen ei ole johtanut kyseisen henkilöautokannan osan verottamiseen tasaverolla. Vastaavanlainen massaperusteinen tai vaihtoehtoisesti kuutiotilavuusperusteinen veron suuruuden porrastus yhdessä päiväkohtaisen verovelvollisuuden kanssa on täysin mahdollista määrittää myös moottoripyörille.
- Moottoripyörien lyhyt ajokausi huomioon ottaen veron suuruus todellisia käyttöpäiviä kohti muodostuu moninkertaiseksi henkilöautojen ajoneuvoveron perusveron suuruuteen verrattuna. Jos 150 euroa kohdennetaan 180 päivän pituiselle ajokaudelle, muodostuu veron laskennalliseksi suuruudeksi 0,83 €/pv. Jos ajokauden kestoksi oletetaan 120 päivää, muodostuu veron laskennalliseksi suuruudeksi 1,25 €/pv. Tavanomaisen kesäloman pituisella ajokaudella (30 vuorokautta) veron suuruudeksi muodostuisi 6,00 €/pv. Esitetyn veron suuruus olisi moottoripyörille täysin epäsuhtainen henkilöautoihin verrattuna. Mainitun suuruisia päiväkohtaisia veroja kannetaan ajoneuvoveron perusverona henkilöautoilta, joiden ominaispäästötaso on moninkertainen moottoripyöriin verrattuna. Suomen Motoristit ry:n mukaan oikeasuhtainen tasavero 12 kk verokautta kohti todellinen ajokauden pituus ja tyypillinen polttoaineenkulutus huomioon ottaen voi olla enintään 90 euroa suurimpia moottoripyöriä kohti. Pienemmillä moottoripyörillä oikeasuhtainen vero olisi tätä alhaisempi.

Ympäristö- ja liikennepoliittiset ongelmakohdat

- Uusien moottoripyörien myyntiä vähentävä vero ohjaisi moottoripyöräilyä liikennepoliittisten tavoitteiden vastaisesti. Uudet moottoripyörät ovat vähäpäästöisiä, vähän melua aiheuttavia ja ennen kaikkea liikenneturvallisuusominaisuuksiltaan selvästi edeltänyttä kantaa parempia. Moottoripyöräkannan uusiutumisen hidastaminen jarruttaa päästöjen vähenemistä ja heikentää liikenneturvallisuutta.
- Moottoripyörien tasaveron epäsuhtaisuus henkilöautoihin verrattuna ei ohjaa liikennejärjestelmää tehostaviin kulkutapavalintoihin. Moottoripyörien autoja keskimäärin selvästi alhaisempi ominaiskulutus, lähes olematon tie- ja katuverkon kuluttaminen sekä vähäisempi tilantarve liikennevirrassa ja pysäköinnissä ovat seikkoja, joiden vuoksi moottoripyöriä pitäisi suosia henkilöautoa korvaavana kulkutapana.
- Henkilöautojen verotusta on kehitetty ja kehitetään edelleen suuntaan, jossa ominaispäästöiltään enintään 140 grammaa hiilidioksidia sataa kilometriä kohti aiheuttavien ajoneuvojen verotusta kevennetään. Kutakuinkin kaikki moottoripyörät kokoluokasta riippumatta aiheuttavat päästöjä em. rajaa vähemmän. Sitä ei kuitenkaan ole otettu huomioon moottoripyörien verotuksen kehittämisessä.

Elinkeino- ja työllisyyspoliittiset ongelmakohdat

- Elinkeinoin ja työllisyyteen kohdistuvien vaikutusten arviointi ei ole riittävä eikä todenmukainen.
- Moottoripyöräalan kohdistuva lisävero kohtelee suppeaa elinkeinojen ryhmää epäoikeudenmukaisesti muihin tukku- ja vähittäiskaupan elinkeinoin nähden.
- Moottoripyörien myynti on laskenut lähes 10 vuotta, alan yritykset ovat merkittävässä taloudellisissa vaikeuksissa ja toimialan tilastolliset tunnusluvut ovat laskussa (Taulukko 1 ja Kuva 2). Myyntiä edelleen vähentävä lisäverotus johtaa yritysten ja työpaikkojen vähenemiseen. Tilaston ulkopuolella on lisäksi suuri määrä teknisten kauppojen moottoripyöräilyyn liittyvää myyntiä, jonka merkitys tulee myös arvioida.
- Suomen Motoristit ry:n arvion mukaan moottoripyöräalan kaupankäynnin supistuminen esimerkiksi 2000-luvun alussa vallinneelle tasolle johtaisi yritysten ja työpaikkojen merkittävään poistumaan.
- Uusi vero tulee todennäköisesti aiheuttamaan merkittävän ylitarjonnan käytettyjen moottoripyörien markkinoilla. Sen myötä käytettyjen moottoripyörien arvo laskee. Omaisuuden arvon aleneminen koskee niin moottoripyöräkauppiaita kuin yksityisiä moottoripyörien omistajia. Käytettyjen moottoripyörien vaihtoarvon aleneminen osaltaan vähentäisi uusien moottoripyörien myyntiä.
- Veron lisäkustannuksia kompensoidaan pakollisen liikennevakuutuksen ja vapaaehtoisen liikennevakuutuksen (kasko) irtisanomisella tai edullisemmalla vakuutustuotteella (osakasko). Vakuutustuotteiden myynti ja vakuutusmaksutulo supistuvat vakuutusosalalla sen lisäksi mitä liikennekäytöstä poistojen lisääntyminen ja uusien moottoripyörien myynnin väheneminen saa muutoinkin aikaan.
- Moottoripyöräilyn suosion väheneminen vähentäisi liikennekoulutusalan elinkeinotuloja.
- Vero muodostaisi merkittävän lisäkustannuksen moottoripyöräliikkeille vaihtojoneuvovaraston vuoksi ja moottoripyöräkoulutusta tarjoavien liikennekoulujen toimintakustannukset lisääntyisivät.

Toimialatietoja – 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	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



Kuva 2. Moottoripyörien rekisteröinnit (Trafi).

Sosiaaliset ja sosioekonomiset riskit

- Lakiesityksen sosiaalisten ja sosio-ekonomisten vaikutusten arviointi on puutteellinen.
- Moottoripyörien uudella verolla asetettaisiin yksi kansalaisten vapaa-ajan toimintoihin liittyvä ajoneuvoluokka eriarvoiseen asemaan moneen muuhun ajoneuvoluokkaan nähden. Se heikentää yhden ajoneuvoluokan piirissä harjoitettavien moninaisten harrastusten asemaa. Uusi vero eriarvoistaa voimakkaasti verotettuja ajoneuvoharrastuksia muihin harrastustoiminnan muotoihin nähden. Harrastusten verotuksellisen aseman muutoksilla voi olla merkittäviä tärkeisiin kansalaistaitoihin liittyviä vaikutuksia sekä merkittäviä sosiaalisia vaikutuksia. Moottoriharrastukset pitävät yllä hyödyllisiä teknisluonteisia kansalaistaitoja. Niiden heikentäminen heikentää ennen pitkää myös kansantalouden kestävyyttä. Moottoriharrastukset pitävät yllä tärkeitä sosiaalisen toiminnan muotoja ja verkostoja ja se pitää yllä hyvinvointia. Moottoriharrastusten aseman heikentäminen lisäverotuksella riskeeraa sosiaalista hyvinvointia. Sosiaalisen hyvinvoinnin heikkenemisen riskit ovat lisääntyneet yhteiskunnassa merkittävästi. Nuoremmat sukupolvet voivat alkaa vieraantua yhteisöllisistä hyödyllisistä taitoja tarjoavien harrastusten muodoista. Ikääntyneemmät ikäluokat pelkäävät menettävänsä taloudellisista syistä mahdollisuuden jatkaa hyvinvointia ylläpitäviä harrastuksia.
- Suomen Motoristit ry:n selvitys moottoripyöräilyä aktiivisesti harjoittavan henkilön sosioekonomisesta profiilista (mm. ansiotaso, koulutus ja ammatillinen asema) tarjoaa perusteita veron kohdistumisen moniulotteiselle arvioinnille. Lakiesitys tarkastelee moottoripyöriä omistavien kansalaisten tulotasojakaumaa mielikuvana ilman numeerisia tietoja ja tuntematta tarkemmin moottoripyörän omistajan ja hänen kotitaloutensa sosioekonomisia ominaisuuksia.

Varsinaisen lakiesitystekstin ongelmakohdat

- Luku 2 Lainsäädäntö ja käytäntö – Moottoriajoneuvojen verotus
 - o Teksti ei kerro, ovatko esitetyt keskimääräiset ajoneuvoveron perusveron suuruudet (223 €/vuosi ja 246 €/vuosi) verotaulukon keskiarvoja vai henkilöautokannalta tosiasiallisesti kannetun perusveron keskiarvoja. Kannetun veron keskiarvo on aito efektiivinen keskiarvo.
- Luku 2.2 Nykytilan arviointi
 - o Toisin kuin tekstissä todetaan, moottoripyörien liikennekäytöstä poistolla voi olla taloudellista merkitystä liikennevakuutuksen ja vapaaehtoisten vakuutusten vuoksi. Vero yhdessä vakuutusmaksun kanssa voimistaa taloudellista kannustinta pitää vähän käytetyt moottoripyörät pois liikennekäytöstä.
 - o Tekstissä moottoripyörää pidetään toissijaisena kulkuvälineenä. Kulkuvälineiden hierarkiasta ei voida esittää tällaista yleistystä. Moni moottoripyörän omistaja ei omista henkilöautoa tai poistaa auton liikennekäytöstä moottoripyörän käyttökaudella. Vaikka henkilöauto olisi liikennekäytössä, voi moottoripyörä olla ensisijainen kulkuväline moottoripyörän käyttökaudella. Moottoripyörä voi myös korvata kotitaloudessa toisen henkilöauton tarpeen.
 - o Moottoripyörien hankintaan vaikuttavat talouden trendien ohella lukuisat muut tekijät, kuten moottoripyörien verotuksellinen kohtelu, ajokorttisäännösten kehitys, moottoripyörien teknisen kehityksen ja mallistojen kehityksen muodostama houkuttelevuus, ajovarusteiden kehitys sekä yleinen sääntely-ympäristön kehitys (mm. valvonta ja katsastaminen).
- Luku 3.2 Keskeiset ehdotukset – Veron kohde ja rajaukset
 - o Lakiesityksessä ei tarkastella verotettavia ja veron ulkopuolelle jääviä ajoneuvoluokkia veronmaksukyvyyn kannalta yhdenvertaisesti. Nuorten veronmaksukyky ei ole kestävä rajausperuste siksi, että alaikäisten (15–17-vuotiaat) ajoneuvon hankinta ja käyttö eivät perustu heidän omaan varallisuuteen, vaan se perustuu pääosin heidän vanhempien varallisuuteen. Esimerkiksi mopoautojen hankintahinnat vastaavat pientä henkilöautoa tai kookasta moottoripyörää ja mopoautojen vakuutusmaksut ovat tieliikenneajoneuvoista kalleimmat. Veronmaksukykyä tulisi tarkastella kotitalouden tasolla ja ottaen huomioon ajoneuvojen kokonaislukumäärä kotitaloudessa.
 - o Moottorikelkkojen rajaamista veron ulkopuolelle perustellaan vähäisellä verokertymällä ja maastovalvonnan vaikeudella. Samoja rajausperusteita voitaisiin soveltaa myös nelipyöriin, joista suuri osa on maastokäytössä ja lukumäärä on moottorikelkkoja vähäisempi.
- Luku 3.2 Keskeiset ehdotukset – Veron peruste ja määrä
 - o Moottoripyöriltä kannettavaksi esitetyn tasaveron perustelut eivät ole kestävä, koska henkilöautojen ajoneuvoveron perusveron kantamiseen sovelletaan rinnakkain ominaispäästöihin ja kokonaismassaan perustuvia verotaulukoita. Vaikka tasaveron kantaminen on yksinkertaista, se rikkoo ajoneuvoluokkien yhdenvertaista kohtelua. Fiskaalisen veron asettaminen moottoripyörille kun kaikki muut tieliikenteen verot on muutettu ohjaaviksi, on epäjohtonmukaista.

- Yli 30 vuotta vanhojen moottoripyörien vapauttaminen verosta olisi hallinnollisesti helppoa ja perusteltua (Ruotsin mallin mukaisesti), koska näiden moottoripyörien liikennekäyttö on yhtä vähäistä kuin museorekisteröityjen ajoneuvojen. Juuri näitä moottoripyöriä tullaan poistamaan liikennekäytöstä suhteessa eniten.
- Luku 3.2 Keskeiset ehdotukset – Verotusmenettely
 - Tasaveron tarkoituksenmukaisuus ei ole kestävästi perusteltu. Tasaverolla on nimenomaan liikennekäyttöä välttävään käyttäytymiseen ohjaava vaikutus, ja se rajoittaa fiskaalisen tavoitteen saavuttamista. Sen sijaan joustava käyttökauden pituutta mukaileva veromalli johtaisi siihen, että suurempi osa moottoripyöräkannasta olisi jonkin aikaa vuodesta liikennekäytössä.
 - 12 kk verokauden joustamaton verovelvollisuus poikkeaa epäoikeudenmukaisesti henkilöautojen ajoneuvoveron verovelvollisuuden määräytymisestä. Verokauden mukaan määräytyvä verovelvollisuus johtaa vero-oikeudellisen *etuperiaatteen* kannalta muusta ajoneuvoverotuksesta poikkeavaan verovelvollisuuden kohtaantoon moottoripyörän omistajan vaihtumisen tilanteissa.
 - Esitetty veromalli voi johtaa moottoripyörien kaupankäyntiin liikennekäytöstä poistetuilla ajoneuvoilla, ja se olisi markkinoiden toimivuudelle erityisen hankala kehityssuunta.
 - Moottoripyörien määräaikaikatsastuksen käyttöönotto verovalvonnan vuoksi on epäjohdonmukaista katsastuslainsäädännön kehittämislinjausten kanssa (Säädöshankepäätös LVM/1162/03/2016). Mikäli verovalvontaa on tarpeelliseksi lisätä, tulee sen valtiontaloudelliset vaikutukset sekä kansalaisiin ja elinkeinoihin kohdistuvat vaikutukset arvioida erikseen.
- Luku 4.1 Taloudelliset vaikutukset
 - Veropohjan muodostavasta liikennekäytössä olevasta moottoripyöräkannasta voidaan tehdä pitävää arviota siksi, että liikennekäytöstä poistot ovat lisääntyneet voimakkaasti jo ennen verolakiesityksen julkista käsittelyä. Lakiesityksen käsittelyn ja voimaan tulon julkistuksen myötä liikennekäytöstä poistot lisääntyvät edelleen. Liikennekäytössä ajokaudella käyvä moottoripyöräkanta voi olla selvästi lakiesityksen olettamaa pienempi. Näin ollen veron suora tuotto vähenee selvästi oletetusta 25 milj. €:sta.
 - Veron vaikutukset valtion muiden verojen tuotoissa voivat olla uuden veron suoraan tuottoon suhteutettuna hyvin merkittävät. Uusi vero syrjäyttää kulutusta ja arvonlisäverotuottoja useilla miljoonilla euroilla. Jos uusien moottoripyörien myynti vähenee esimerkiksi 500 moottoripyörällä vuodessa, vähenevät valtion autovero- ja arvonlisäverotulot keskimääräisin arvo-oletuksin yhteensä noin 2,4 milj. €/vuosi. Suomen Motoristit ry:n kyselyn mukaan valtaosa motoristeista reagoi veroon moottoripyöräilyyn liittyvää kulutusta vähentämällä. Vero vähentää varusteiden, varaosien, tarvikkeiden ja huoltopalvelujen myyntiä, ja siten arvonlisäverotuloja. Sen lisäksi moottoripyörien käytön väheneminen vähentää polttoaineiden myynnistä saatavia verotuloja (polttoainevero ja arvonlisävero) sekä matkailupalvelujen myynnistä saatavia verotuloja. Moottoripyörien siirtyminen pois liikennekäytöstä vähentää vakuutusmaksuverotuloja. Kaikkeen kulutuksen supistumiseen liittyy alan työpaikkojen menetyksiä ja ansiotuloverojen vähenemistä. Lakiesitys käsittelee nämä verotulojen muutokset hyvin ylimalkaisesti.

- Lakiesitys ei esitä kaavaa sille, että voiko moottoripyöräilyyn liittyvän kuluttamisen supistuminen korvautua vastaavansuuruisten verotulojen kera muunlaisessa kuluttamisessa, ja miten esimerkiksi estetään kuluttamisen ja verotulojen siirtyminen ulkomaille.
- Moottoripyörän laskennallisen päiväkohtaisen veron rinnastaminen keskimääräiseen henkilöauton päiväkohtaiseen veroon on vääristävä siksi, että henkilöauton päivävero määräytyy polttoaineen ominaiskulutuksen (tai massan) perusteella, ja vastaavin yhdenvertaisin perustein määritetty moottoripyörien keskimääräinen päivävero olisi alhaisemman ominaiskulutuksen (tai massan) vuoksi selvästi pienempi. Toisin sanoen, tasavero on esitettyä selvästi suuremmassa määrin epäsuhtainen henkilöautojen verokohteluun verrattuna.
- Tasaveron todetaan lisäävän moottoripyörien käyttökustannuksia, mutta veroa verrataan epä johdonmukaisesti moottoripyörien arvoon. Vero joka tapauksessa laskee käytettyjen moottoripyörien arvoa, eivätkä nykyiset markkina-arvot ole tasaverolle käypä vertailukohta. Veroa maksettaisiin liikennekäytössä olevasta moottoripyörästä joka vuosi, ja etenkin vanhan moottoripyörän elinkaareissa vuosiverojen kokonaismäärä ylittää pian ajoneuvon arvon.
- Luku 4.2 Yritysvaikutukset
 - Yritysvaikutukset ohitetaan vaikutusarvioinnin vaikeuteen vetoamalla. Vaikutusarvioinnin velvoite koskee kaikkia taloudellisia vaikutuksia aiheuttavia lakihankkeita, eikä arvioinnin vaikeus ole peruste velvoitteen ohittamiselle. Valtionvarainministeriöllä on mahdollisuus yhteistyöhön verohallinnon kanssa, ja alan yritysten taloudellinen asema on mahdollista selvittää hyvinkin tarkkaan. Lainsäätäjällä on käytettävissä taloudelliseen vaikutusarviointiin erikoistuneita yksityisiä ja julkisia tutkimuslaitoksia vaikutusarvioinnin tekemiseksi.
 - Tasaveron verovelvollisuusominaisuudet on ymmärretty moottoripyöräkauppiaiden kannalta vähämerkityksellisenä asiana. Uusia ja käytettyjä moottoripyöriä on kuitenkin vaikea myydä ilman, että niitä voidaan koejaa. Sen vuoksi tasaveron maksamiselta on käytännössä vaikea välttyä.
- Luku 4.3. Ympäristövaikutukset
 - Lakiesitys pitää moottoripyöräkannan ympäristöominaisuuksien paranemista vähämerkityksellisenä asiana. Moottoripyörien käytöllä voitaisiin korvata henkilöautojen käyttöä. Yleistäen se johtaa ilmastovaikutusten kannalta aina suotuisampaan tulemaan. Auto- ja ajoneuvoverotuksessa sekä myös liikumisen kehittämisessä (mm. joukkoliikenteen tukeminen ja kevyen liikenteen edistäminen) tehdään jatkuvasti päätöksiä merkitykseltään vastaavan suuruista päästövähennystoimenpiteistä.
- Luku 4.5. Yhteiskunnalliset vaikutukset
 - Rekisteritiedot eivät tule päivittymään nykyistä tehokkaammin. Päinvastoin, ajoneuvorekisteriin muodostuu pysyvästi liikennekäytöstä pois oleva moottoripyöräkannan osa, jota ei poisteta kokonaan rekisteristä. Rekisteristä poiston estää romutusdirektiivin kansallinen täytäntöönpano, jossa ajoneuvolle voi tehdä lopullisen liikennekäytöstä poiston vain ajoneuvon romuttamisella hyväksytyn kierrätystoimipisteen toimesta. Rekisteristä poistamisen jälkeen ajoneuvoa ei voida enää palauttaa rekisteriin. Tämä romutusdirektiivin vaatimuksista poikkeava menettely on

perustuslaillisen omaisuudensuojan vastaista sekä myös ajoneuvoharrastusten ominaispiirteiden vastaista. Liikennekäyttöön kelvottomat ajoneuvot halutaan säilyttää esimerkiksi varaosa-ajoneuvona tai mahdollista myöhempää entistämistä varten. Rekisteristä poistaminen olisi siinä yhteydessä soveliasta, mutta ilman ajoneuvon romuttamista. Siten ajoneuvorekisteriin karttuu vääjäämättä liikennekäytöstä poistettuja ajoneuvoja.

- Lakiesityksestä puuttuvat seuraavat arviot:
 - o Millä tavalla verolaki ohjaa kevyiden moottoriajoneuvojen hankintaa verotettavien ja ei-verotettavien ajoneuvoluokkien kesken, ja mitä vaikutuksia sillä voi olla edelleen kansalaisten liikkumiselle ja kulkutapavalinnoille?
 - o Kuinka vero vaikuttaisi liikenneturvallisuuteen kun moottoripyöräkannan uudistumisen hidastaminen verotuksella jarruttaa liikenneturvallisuustavoitteisiin pyrkimistä?
 - o Ovatko veronalaisiksi ja veron ulkopuolella rajatut ajoneuvoluokat ja niistä eri vaiheissa kirjatut rekisteritiedot (ts. ajoneuvorekisterin laatu) veronkannon kannalta yksiselitteisiä?
 - o Onko olemassa riskejä siitä, että ajoneuvoja voidaan muuttaa ja muutoksastastaa veronalaisesta ajoneuvoluokasta veron ulkopuolella olevaan ajoneuvoluokkaan?
- *Laki kevyiden moottoriajoneuvojen verosta, 2 § Veronalaiset ajoneuvot*
 - o Kevytmoottoripyörä mainitaan ilman sen tarkkaa ajoneuvoluokkaa.
 - o Lakiesitys ei kuvaa mikä suhde ajoneuvon käyttövoimalla on ajoneuvolainsäädännön ajoneuvoluokkiin ja millä perusteella eri käyttövoimia hyödyntäviä kevyitä moottoriajoneuvoja voidaan siten rajata veron alaisiksi tai veron ulkopuolelle. Yleisesti sähkökäyttöisyyden lievempi verokohtelu liittyy ilmastopolitiikkaan, mutta ilmastopoliittiset perusteet eivät esiinny muutoin kevyiden moottoriajoneuvojen verolakiesityksen perusteluissa.
- *Ajoneuvoverolain 57 § Valvonta*
 - o Esitetty valvonnan merkittävän laajentaminen esimerkiksi automaattisen rekisterikilpien luennan lisäämisellä tietojen automatisoituine käsittelyineen ja tallentamisineen tulee käsitellä omana lainmuutosasiana kattavan yhteiskuntapoliittisen keskustelun kautta. Valvonnan laajentamista ei voida käsitellä kevyiden moottoriajoneuvojen verolakiesityksen käsittelyn katveessa. Aiheesta tulee pyytää lausuntoja huomattavasti laajemmalla sidosryhmien joukolta, ja lakimuutosesitykseen tulee liittää kattava vaikutusten arviointi. Nyt lakiesityksessä ei arvioida esimerkiksi valvonnan lisäämisen valtiontaloudellisia vaikutuksia.