

10.1.2017

Valtiovarainministeriö
PL 28
00023 Valtioneuvosto
valtiovarainministerio@vm.fi

Lausunto hallituksen esitykseen muuttaa laki kevyiden moottoriajoneuvojen verosta ja laiksi ajoneuvoverolain 21 ja 57 §:n muuttamisesta

Lausunnon sävy ja tausta

Lausunto on kielteinen, kyseisiä lakimuutoksia ei tule tehdä.

Valtiontaloudelliset perustelut

Hallitus on arvellut keräävänsä 50 miljoonan euron vuosittaiset tulot lisäämällä moottoripyörät ja tietyt moottoriveneet vuotuisen ajoneuvoveron piiriin. Jo nyt on nähtävissä selviä signaaleja, että hallituksen arvioima verokertymä ei tule toteutumaan. Moni on poistanut moottoripyöränsä liikennekäytöstä ja veneilijöille tarjotaan avointa mahdollisuutta rekisteröidä veneensä Viroon. Veropako asiassa on ilmeinen. On myös selvää, että veron kerääminen tulee maksamaan melkoisesti ja onkin mahdollista, että veron kerääminen tulee maksamaan valtiolle enemmän, kuin saadut tuotot, jolloin tuottovaikutus valtion talouteen kokonaisuutena on negatiivinen. Kunnollisia vaikutusarvioita ei ole tehty ollenkaan.

On myös odotettavissa, että valtion verokertymä muista moottoripyöräilyn osa-alueista tulee merkittävästi putoamaan, jos uusi laki astuu voimaan. Valtio saa paljon verotuloja moottoripyöräilijöiltä mm. vakuutusmaksuveroista, uusien moottoripyörien autoverosta, polttoaineen valmisteveroista ja polttoaineen alv:stä, ajovaruste- ja lisävarustehankintojen alv:stä, varaosien ja korjaamopalveluiden alv:stä, matkailu- ja ravintola-alan sektorin tuottamien tuotteiden ja palvelujen alv:stä, sekä kaikkien näiden yritysten maksamista muista veroista ja työntekijämaksuista ja niin edelleen.

Smoto:n tutkimuksen mukaan moottoripyöräilijöistä noin 15% omistaa kolme tai useamman moottoripyörän. Heille verovaikutus olisi yksityishenkilönä äärimmäisen kova kantaa, sillä jokaisesta liikennekäytössä olevasta pyörästä kannetaan vero ja tällöin henkilö joutuu äkisti maksamaan 450 euroa vuodessa ja enemmän. Tämän vuoksi moni poistaisi liikennekäytöstä yhden tai useamman omistamansa pyörän välttyäkseen veroseuraamuksilta. Tämä tosiseikka romauttaa veronmaksupohjan nopeasti.

Smoton tutkimus myös kertoo, että 53% moottoripyöräilijöistä poistaisi kaskon yhdestä tai useammasta moottoripyörästä. Kaskovakuutus on usein noin 400 – 1000 euroa. Tämä tarkoittaa sitä, että yhtä kaskovakuutuksesta poistettua moottoripyörää kohden vakuutusveron menetys valtiolle on 96 – 240 euroa.

Liikenneturvallisuuskulmaiset perustelut

10.1.2017

Moottoripyöräilijän yksityishenkilönä kohdatessa uusi 150 euron vuosittainen meno on erittäin todennäköistä, että hän siirtää rahan harrastuksensa sisällä osa-alueesta toiseen, ellei lopeta harrastusta kokonaan. Moottoripyöräilijät käyttävät satoja euroja ajovarusteisiinsa, jotta olisivat paremmin suojattuina mahdollisissa onnettomuustilanteissa. Onkin mahdollista, että moottoripyöräilijät tulevat käyttämään vähemmän rahaa suojaaviin ajovarusteisiin. Laissa pakollinen ajovaruste on ainoastaan kypärä, mutta moottoripyöräilijät hankkivat aina poikkeuksetta muita suojaavia vapaaehtoisia ajovarusteita, kuten ajotakin, ajohousut, ajohanskat, ajokengät ja jopa selkäpanssarin ja kenties rintapanssarin. Monet hankkivat useammat ajovarusteet eri säätötyypeille, jolloin yksittäisellä motoristilla voi olla helposti parin tuhannen euron edestä ajovarusteita. Ajovarusteet myös kuluvat ja niitä joutuu uusimaan säännöllisesti. Etenkin kypärän uusiminen kolhujen ja vahinkopudotusten jälkeen on erittäin tärkeää. Onkin huomattava, että moottoripyöräilijän mahdollisesti säästäessä uuden kypärän hankinnassa, onnettomuuden sattuessa vanhan kypärän suojaavuus on heikompi, jolloin vakavat päävammat ovat mahdollisia. Valtiontaloudellisesti on tietenkin pahinta, että motoristi jää vakavasti vammautuneena henkiin.

Tuhannet moottoripyöräilijät käyvät vuosittain vapaaehtoisilla ajoharjoittelukursseilla. Etenkin keväiset ruosteenpoistokurssit ovat suosittuja, joissa motoristi harjoittelee talven jälkeen uudelleen moottoripyörän peruskäsittelyä, kuten väistöä ja jarruttamista. Ruosteenpoistokurssit ovat hyvin tärkeä osa ajotaidon ylläpitämistä. Monet käyvät kesällä myös vapaaehtoisilla rataharjoittelupäivillä. Ratapäivät auttavat motoristia tuntemaan pyöränsä ja itsensä käyttäytymistä ja kehittää loistavasti ajotaitoa turvallisissa olosuhteissa. Äkkinäisessä tilanteessa motoristi on aina heikoilla ja ajan tasalla oleva ajotaito voi auttaa selviämään tilanteesta ilman onnettomuutta. Jos motoristit alkavat säästämään rahaa tällaisista vapaaehtoisista kursseista ja harjoittelutilaisuuksista, jotka maksavat useita kymmeniä euroja kerralta, on vaarana liikenneturvallisuuden putoaminen, vakavat loukkaantumiset ja lisääntyneet kuolemat.

Yksityisten yrittäjien talousnäkökulmaiset perustelut

Moni pienyrittäjä alalla saa elantonsa moottoripyöräilystä. Motoristit käyttävät ajovarusteiden lisäksi rahaa muun muassa erilaisiin lisävarusteisiin, kuten laukkarjoihin, navigaattoreihin, pyörän ulkonäön paranteluun ja kypäräpuhelimiin. Motoristeista moni huoltaa pyöränsä itse ja ostaa tarvittavat varaosat suomalaiselta pienyrittäjältä. Monet käyttävät pyörää asiantuntevassa huoltoliikkeessä, joka on poikkeuksetta pienyritys. Moottoripyöriä myyvät liikkeet ovat Suomessa myös pienyrityksiä, eikä isoja ketjuliikkeitä markkinoilla ole verrattuna esimerkiksi autoalaan. Uusien moottoripyörien myynnin lasku, tätä kautta motoristien lukumäärän tippuminen, vähentyvät ajovaruste-, lisävaruste-, korjaus-, huolto- ja muut ostot näkyvät näiden yritysten myynnissä ja todennäköisesti aiheuttaisi lukuisia konkurssia ja lisäksi työttömyyttä. Uusi vero aiheuttaisi hyvin ilmeisesti tämänkaltaisen seuraamuksen, kuten myös Smoton tutkimus indikoi.

Yksittäisen motoristin näkökulman ja talouslaskelmien perustelut

Uuden moottoripyörän hankinnan autoveroa ei ole laskettu viime vuosina ollenkaan, päinvastoin kuin uuden auton autoveroa. Motoristi hankkii usein pyöränsä käytettynä, sillä uudet pyörät ovat paljon kalliimpia vaikkapa Ruotsiin ja Norjaan verrattuna. Vaikka käytetty moottoripyörä on edullisempi hankkia, moottoripyöräilyyn liittyvät kustannukset ovat kovaa. Pakollinen liikennevakuutus

10.1.2017

maksaa pyörästä riippuen n. 300 – 800 euroa ja päälle vapaaehtoiset kaskovakuutukset, jotka nekin ovat useita satoja euroja. Ajovarusteiden hankinta vie satoja, jopa tuhansia euroja. Polttoaine ei ole edullista. Pyörän huoltaminen on edullisempaa kuin auton, mutta huoltovälit ovat huomattavasti tiheämmät, jopa vain 6000 kilometriä. Keskimäärin motoristi, joka ajaa n. 7000 kilometriä vuodessa käytetyllä moottoripyörällä ja joka ajaa ajantasaisilla ajovarusteilla, huollattaa pyöränsä säännöllisesti, on täyskaskovakuuttanut pyöränsä ja käyttää suomalaisia matkailu- ja ravintolapalveluita, käyttää tähän rahaa 3000 euroa vuodessa, joista 1200 euroa menee vakuutuksiin, 650 euroa polttoaineisiin, 400 euroa ajovarusteisiin, 500 euroa huoltoihin ja varaosiin ja 250 euroa palveluihin. Tästä suora alv / vakuutusmaksuverotuotto valtiolle on n. 700 euroa, polttoaineen valmisteveron tuotto 270 euroa ja lisäksi muut välilliset verotuotot, kuten käytettyjen yritysten maksamat verot ja työntekijämaksut. 3000 eurolla vuodessa tekee hyvän ulkomaanmatkan ja olisikin vaarana, että uuden veron tullessa moni motoristi myy pyöränsä ja säästyneillä rahoilla reissaa ulkomaille, vieden verorahat muualle.

Tasapuolinen kohtelu

Moottoripyöriä ei ole kohdeltu viime vuosina tasapuolisesti valtion verotuksessa, sillä autoveroa moottoripyöristä ei ole laskettu lainkaan, vaikka autojen autoveroa on laskettu useaan otteeseen. Uusien moottoripyörien myynti on ollut jatkuvassa laskussa vuodesta 2007 alkaen. Uusi ajoneuvovero moottoripyörille ei myöskään kohtelisi motoristeja tasapuolisesti, sillä vero olisi kiinteä, eikä veroa hyvitetä missään tilanteessa. Tämä olisi toisin kuin autoissa, sillä kun auto poistetaan liikennekäytöstä, verovelvollisuutta ei ole. Tosiasiassa moottoripyörien ajoneuvovero verottaisi moottoripyörän omistamista, eikä käyttöä, toisin kuin autojen osalta. Vero ei olisi näin tasapuolinen eikä oikeudenmukainen motoristeille.

Yhteenvedo perusteluista

Keskimääräinen motoristi maksaa arvioni mukaan moottoripyörän omistamiseen ja ajamiseen liittyvistä välillisistä ja välittömistä kuluista jo nyt valtiolle puhdasta verotuottoa vuosittain lähes 1000 euroa. Uusi vero moottoripyörille pudottaisi valtion saamaa verokertymää, vähentäisi liikenneturvallisuutta, olisi epätasapuolinen ja aiheuttaisi alalle paljon työttömyyttä ja konkurssseja. Kaikkinensa arvioiden uuden veron vaikutus on pelkästään negatiivinen ja näiden vaikutusten vuoksi uusi vero ei ole perusteltu.

Lausunnon lopputulema

Lausunto ei puolla uutta veroa missään muodossa ja kehottaa valtiovarainministeriötä, ministerineuvostoa ja hallitusta hylkäämään esityksen. Lausunto kehoittaa valtiovarainministeriötä arvioimaan esimerkiksi moottoripyörien autoveron laskemisen talousvaikutuksia, sillä moottoripyöräkaupan vilkastuessa valtio voisi hyvinkin saada enemmän verotuloja, sillä yleinen talousnäkymä on positiivinen ja kotitaloudet ovat valmiimpia käyttämään rahaa muun muassa harrasteisiin. Ylimääräinen veromuoto ohjaisi rahat muualle, pahimmassa tapauksessa ulkomaanmatkailuun.

10.1.2017

Blogikirjoitukset, omat kotisivut, sosiaalinen media
Sampo Terho



SMOTO MP2016-tutkimus

Suomalaisen motoristin profiili
Moottoripyöräily Suomessa
MP-ajoneuvoveron vaikutus moottoripyöräilyyn

SMOTO, Jari Kielenen

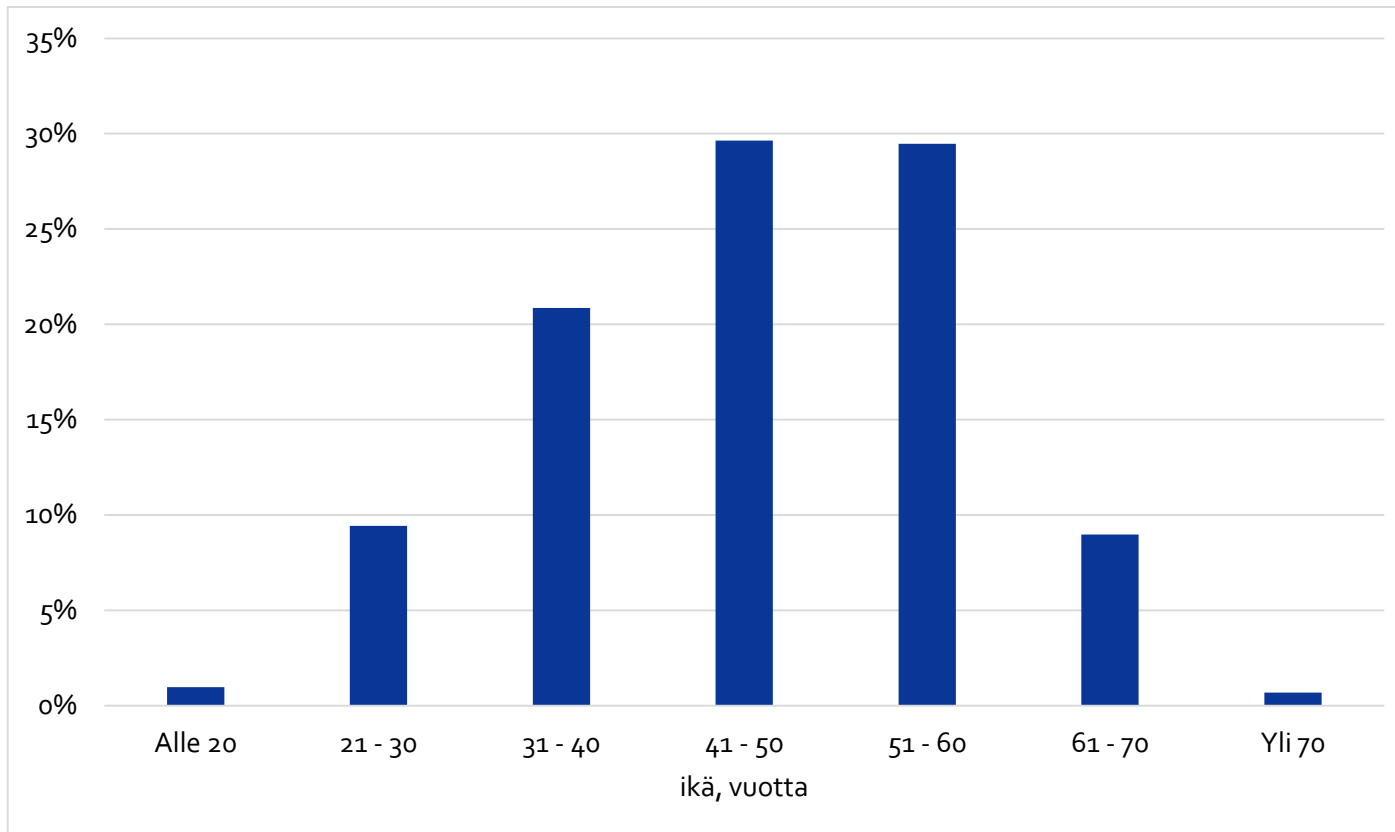
Suomalaisen motoristin profiili

SMOTO MP2016-tutkimus

Tyypillisen motoristin profiili

- 46-vuotias mies
- Työntekijä
- Koulutus ammattikoulu
- Taloudessa keskimäärin 2,5 henkilöä
- Keski- tai pienituloinen

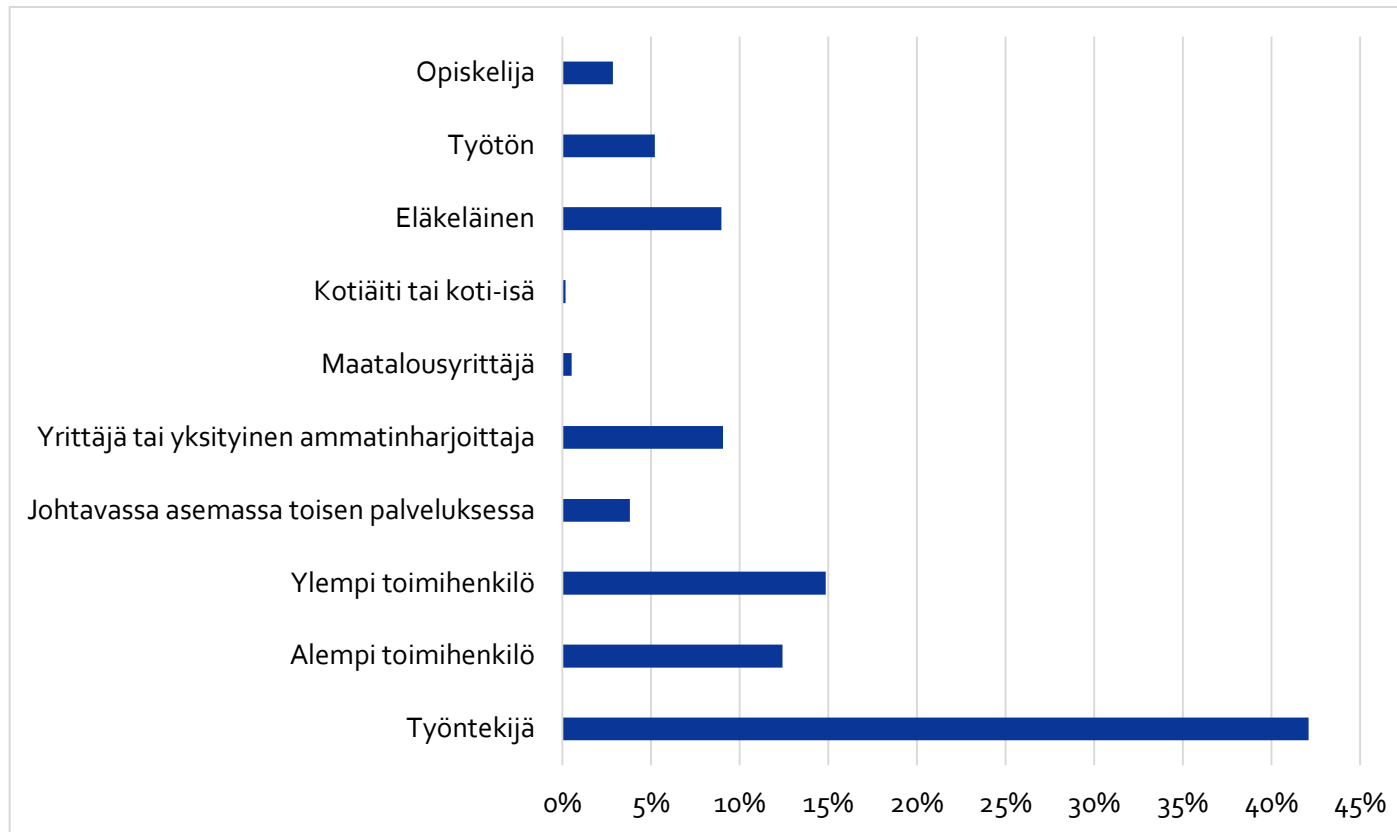
Motoristien ikäjakauma



Keskiarvo
46,2 vuotta

89 % miehiä
(MP-messut
2016 kysely)

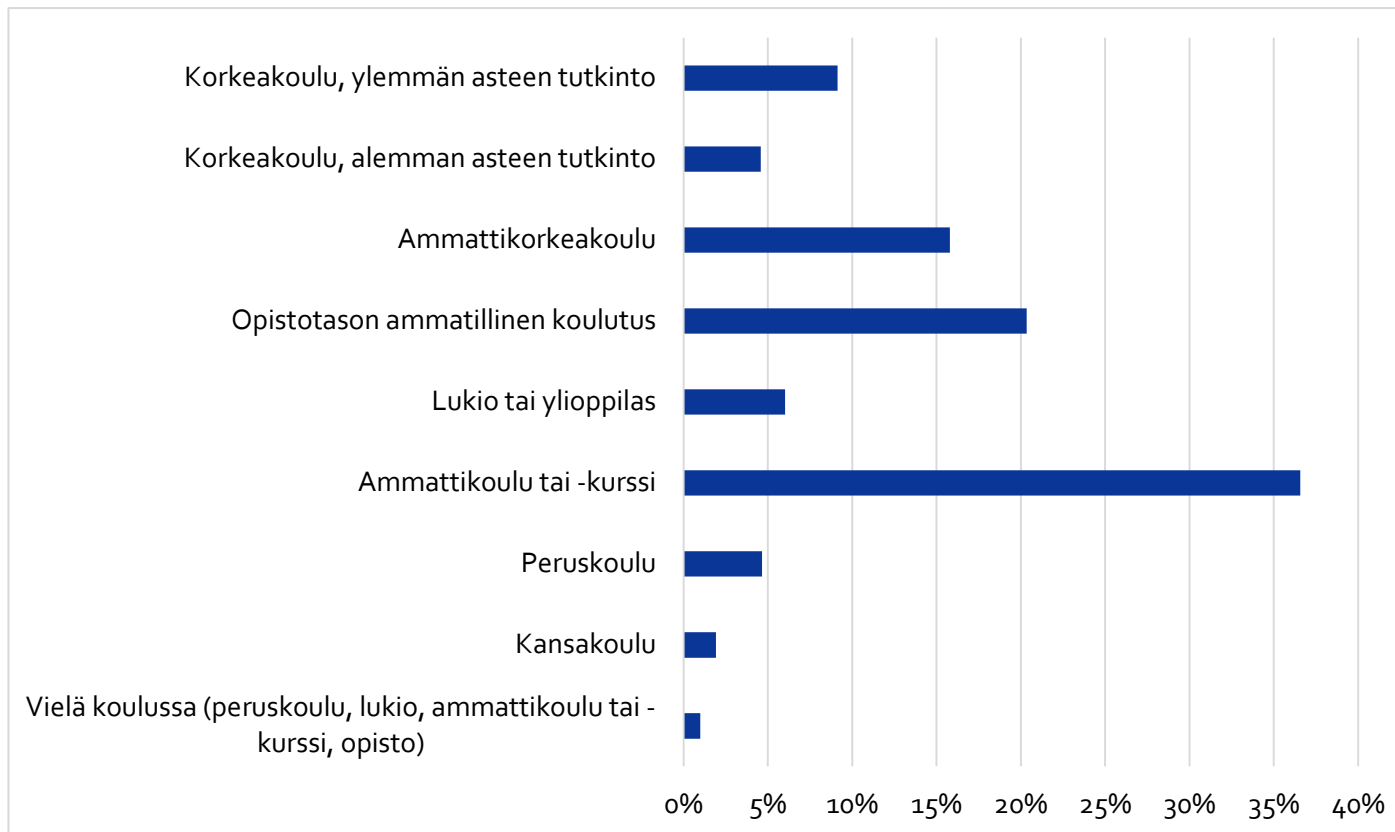
Sosioekonominen asema



Koko väestöön
verrattuna:

- Paljon enemmän työntekijöitä
- Enemmän yrittäjiä
- Vähemmän toimihenkilöitä
- Vähemmän opiskelijoita
- Paljon vähemmän eläkeläisiä

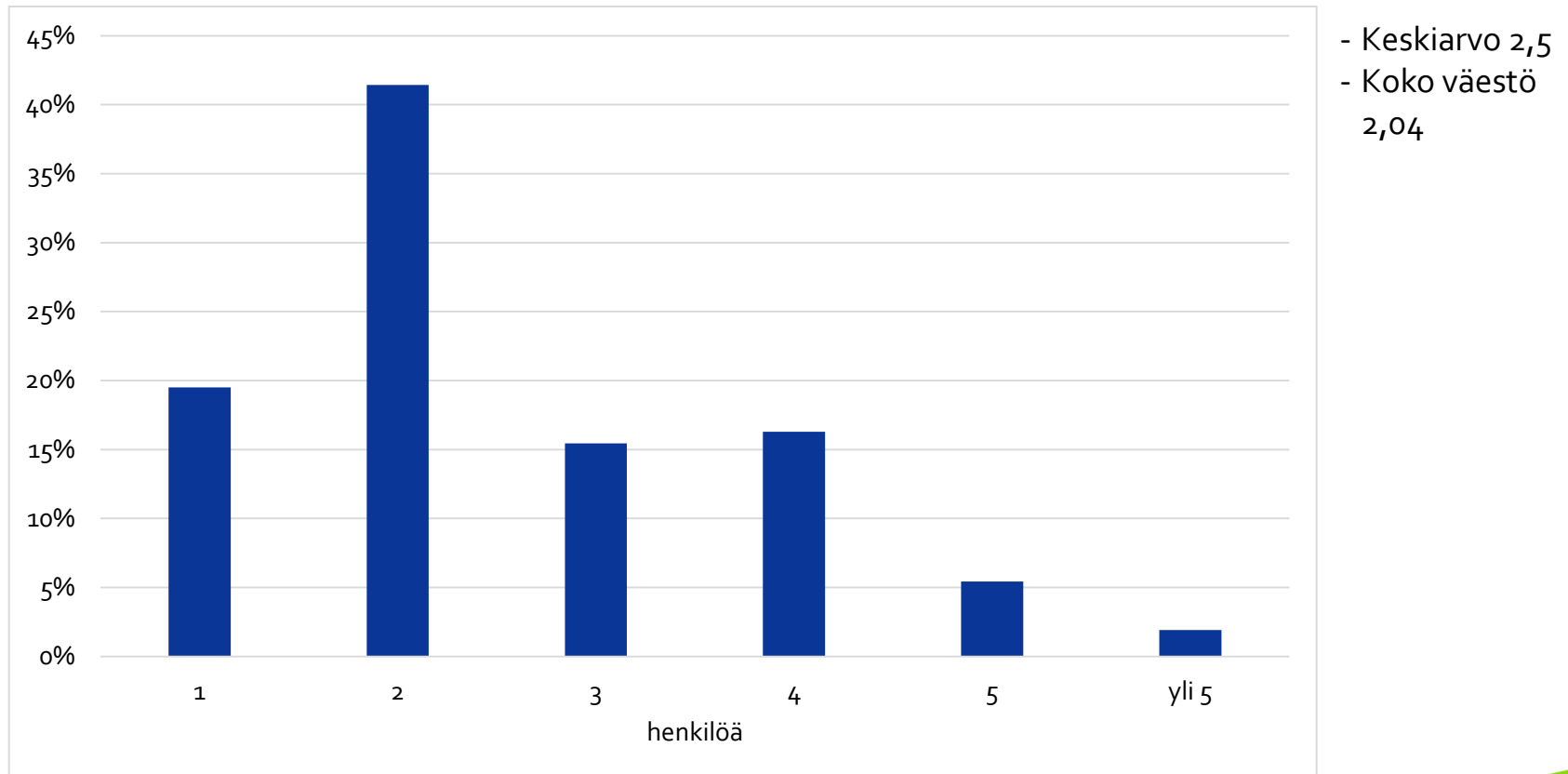
Koulutus



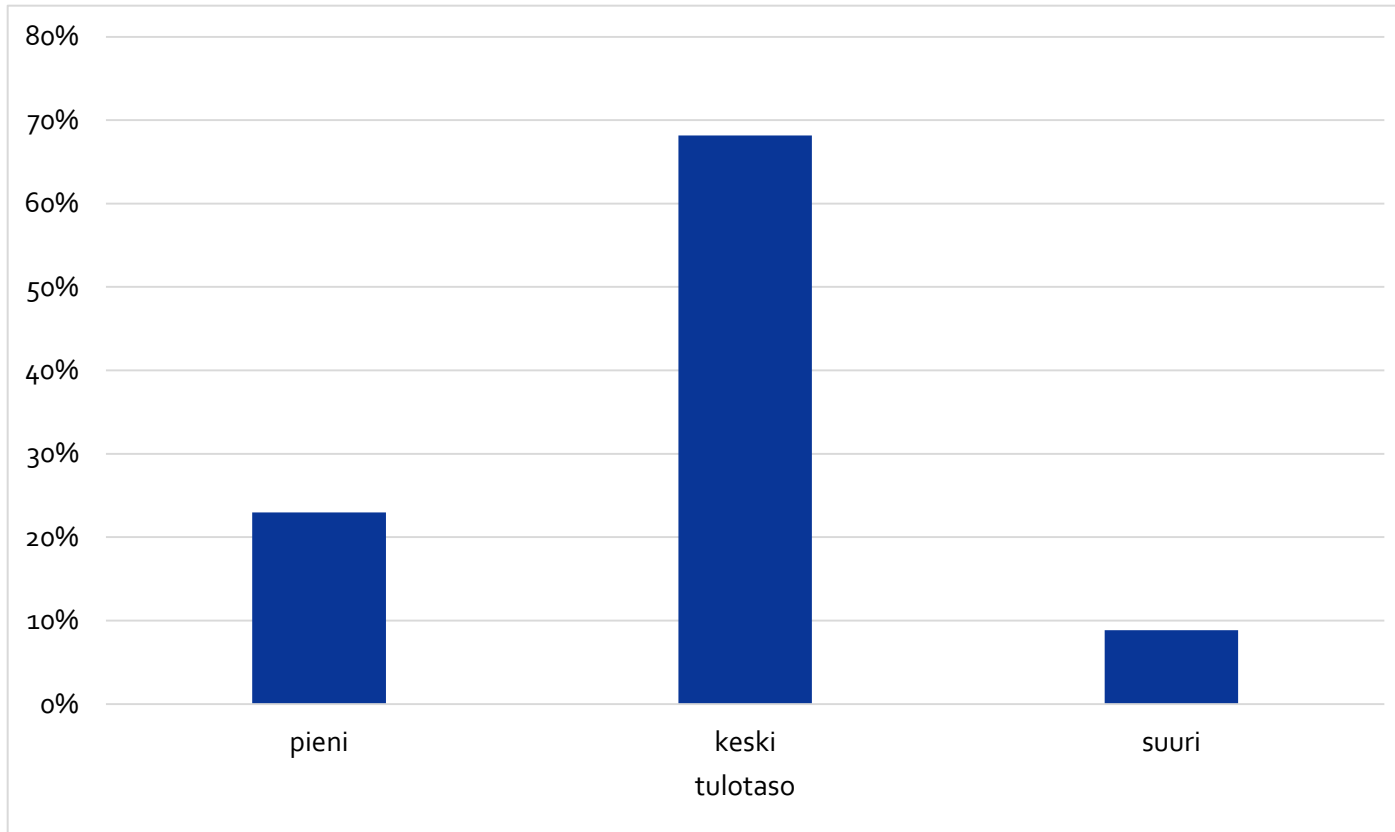
15 v
täyttäneeseen
väestöön
verrattuna:

- Enemmän opistotason ja alemman korkeakoulu-asteen koulutusta
- Paljon vähemmän peruskoulutason koulutusta

Kotitalouden koko



Tulojakauma



Koko väestöön
verrattuna:

- Paljon
enemmän
pientuloisia
- Vähemmän
suurituloisia
- Normaali-
jakauma
10/80/10 %

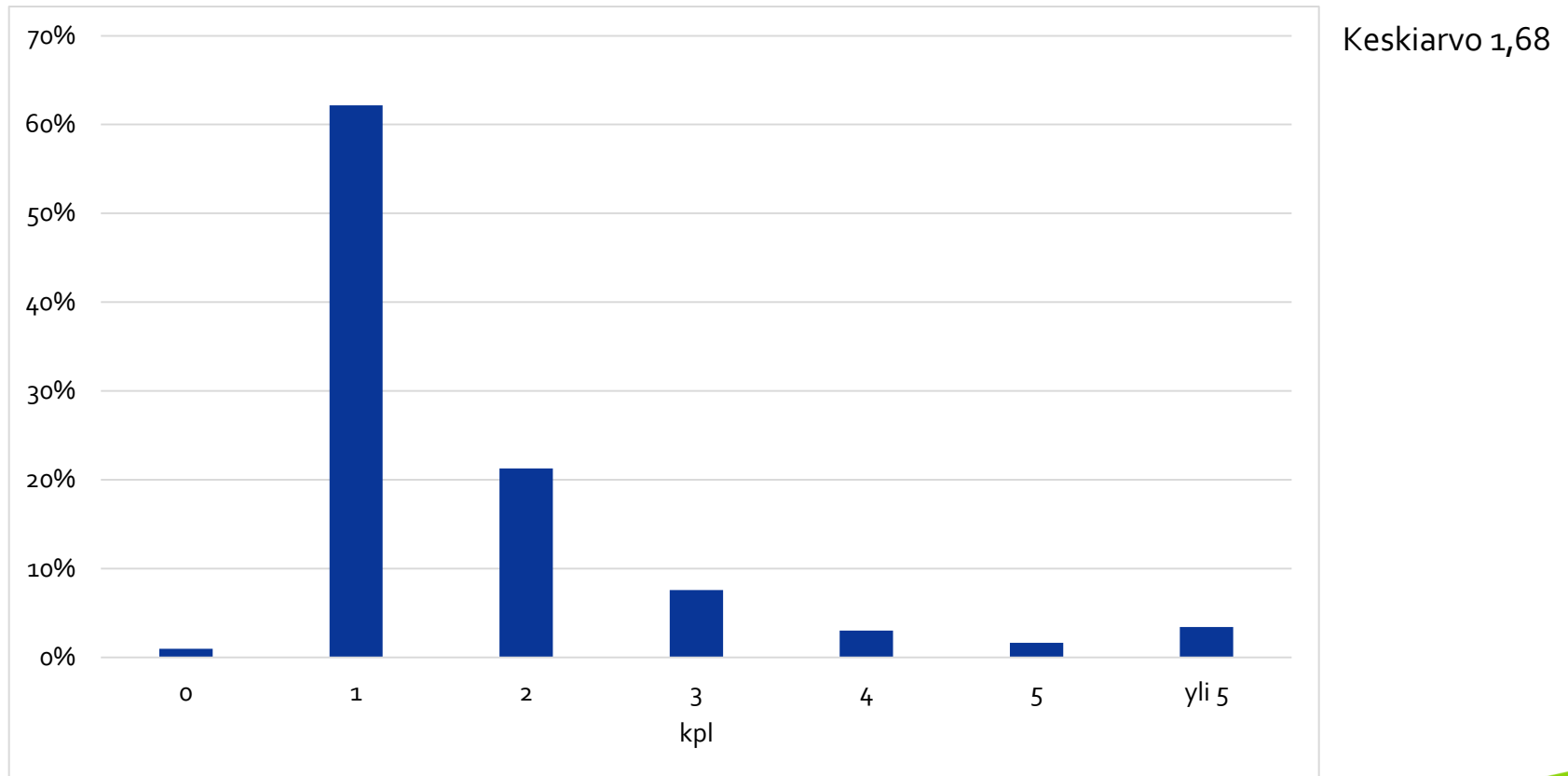
Moottoripyöräily Suomessa

SMOTO MP₂₀₁₆-tutkimus

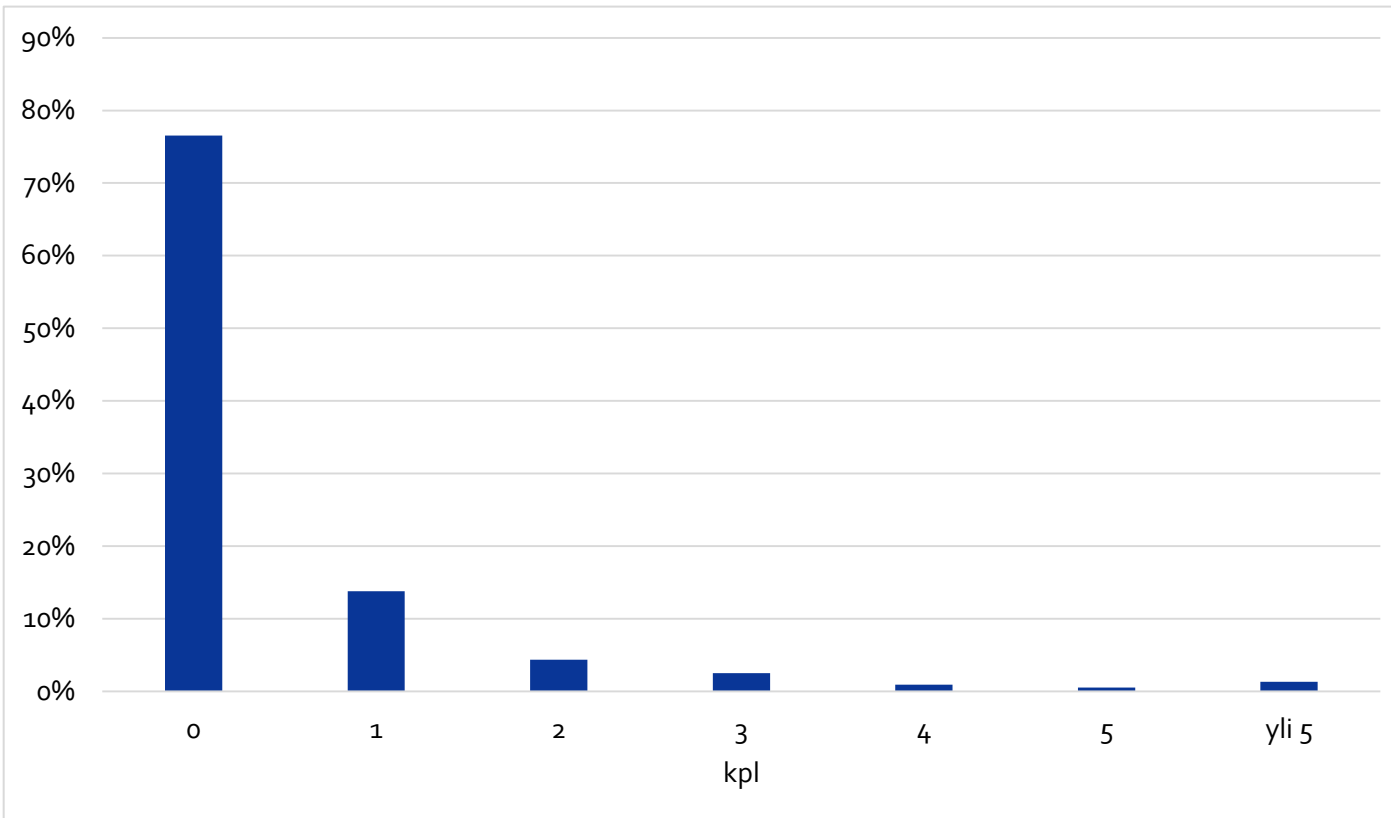
Suomalainen motoristi

- Omistaa keskimäärin 1,68 moottoripyörää
- Omistaa keskimäärin 0,44 kpl yli 30 v vanhaa moottoripyörää
- Moottoripyörän arvo on keskimäärin 6 109 €
- Ajaa vuodessa n. 6 400 km
- 70 % ajaa työmatkoja, vuodessa n. 1 700 km
- 90 % ajaa matka-ajoa, vuodessa n. 3 600 km
- Ajaa pääasiassa vapaa-ajalla
- Käyttää alan palveluihin vuodessa n. 1 000 €
- Käyttää MP-matkailuun vuodessa n. 1 300 €
- 34 % aikoo hankkia uuden tai käytetyn MP:n

Moottoripyöriä omistuksessa

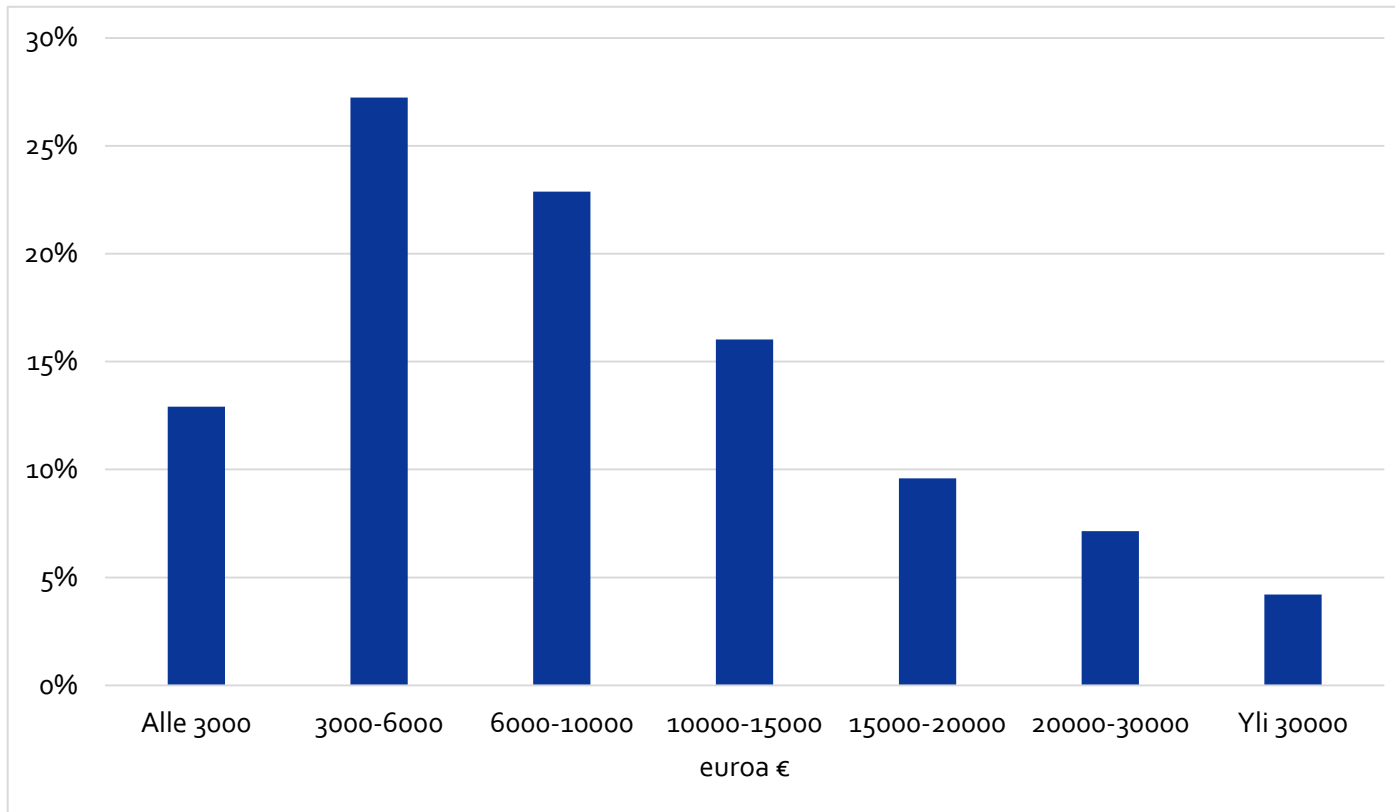


Yli 30 v vanhoja moottoripyöriä omistuksessa



Keskiarvo 0,44

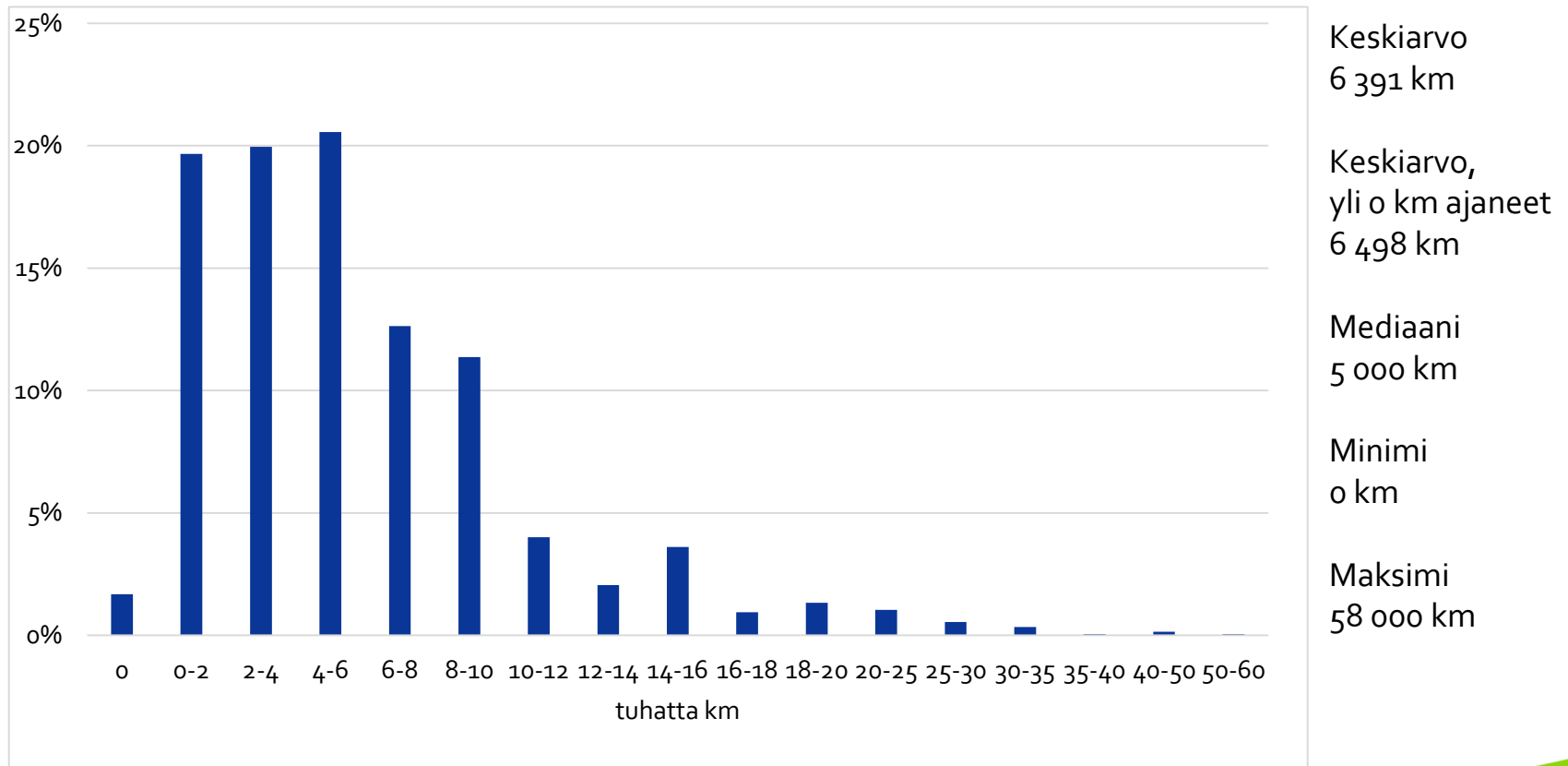
Omistuksessa olevien moottoripyöräiden arvo



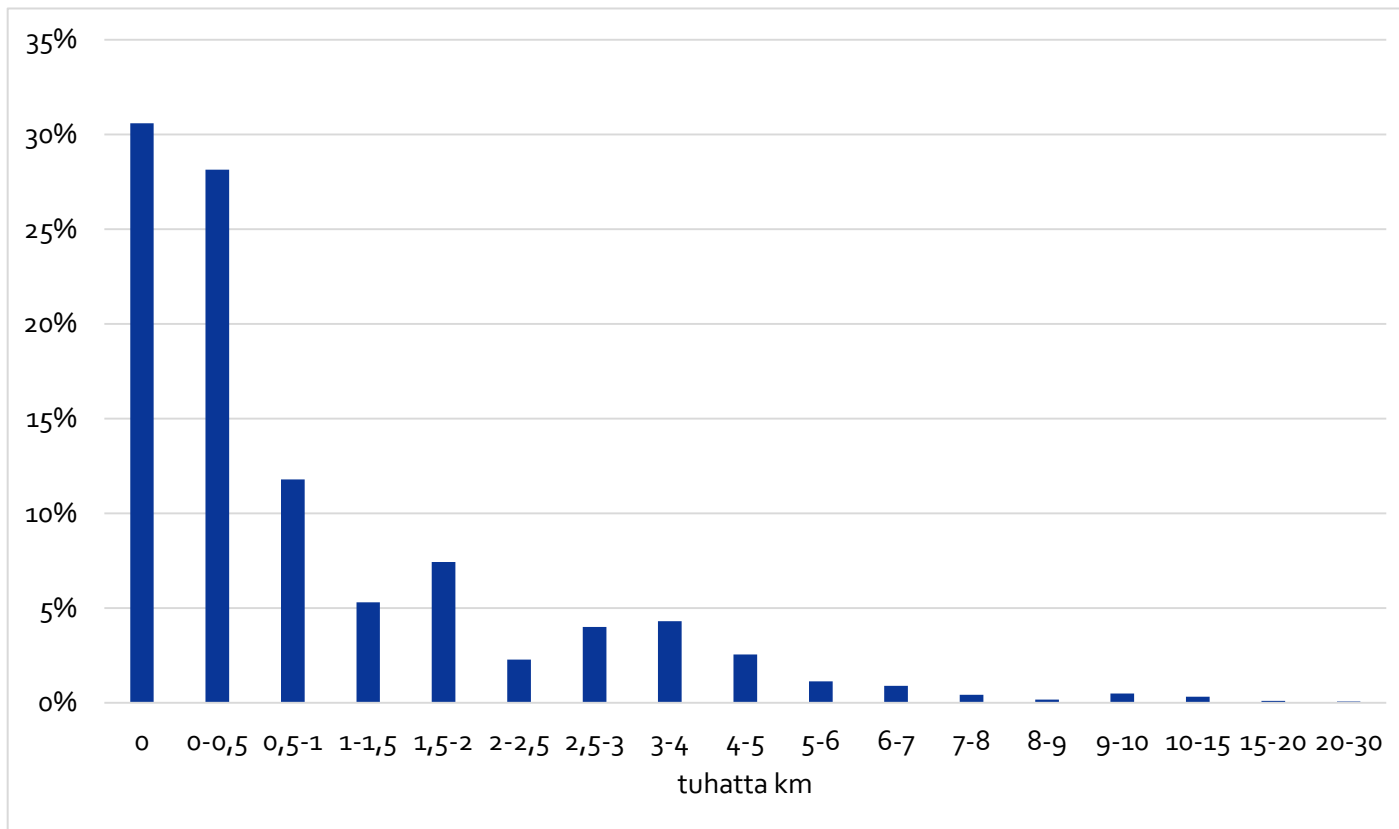
Kaikkien omistusten keskiarvo
10 260 €

Yhden moottoripyörän keskiarvohinta
6 109 €

Ajomäärä



Ajomäärä työmatkoihin



Keskiarvo
1 175 km

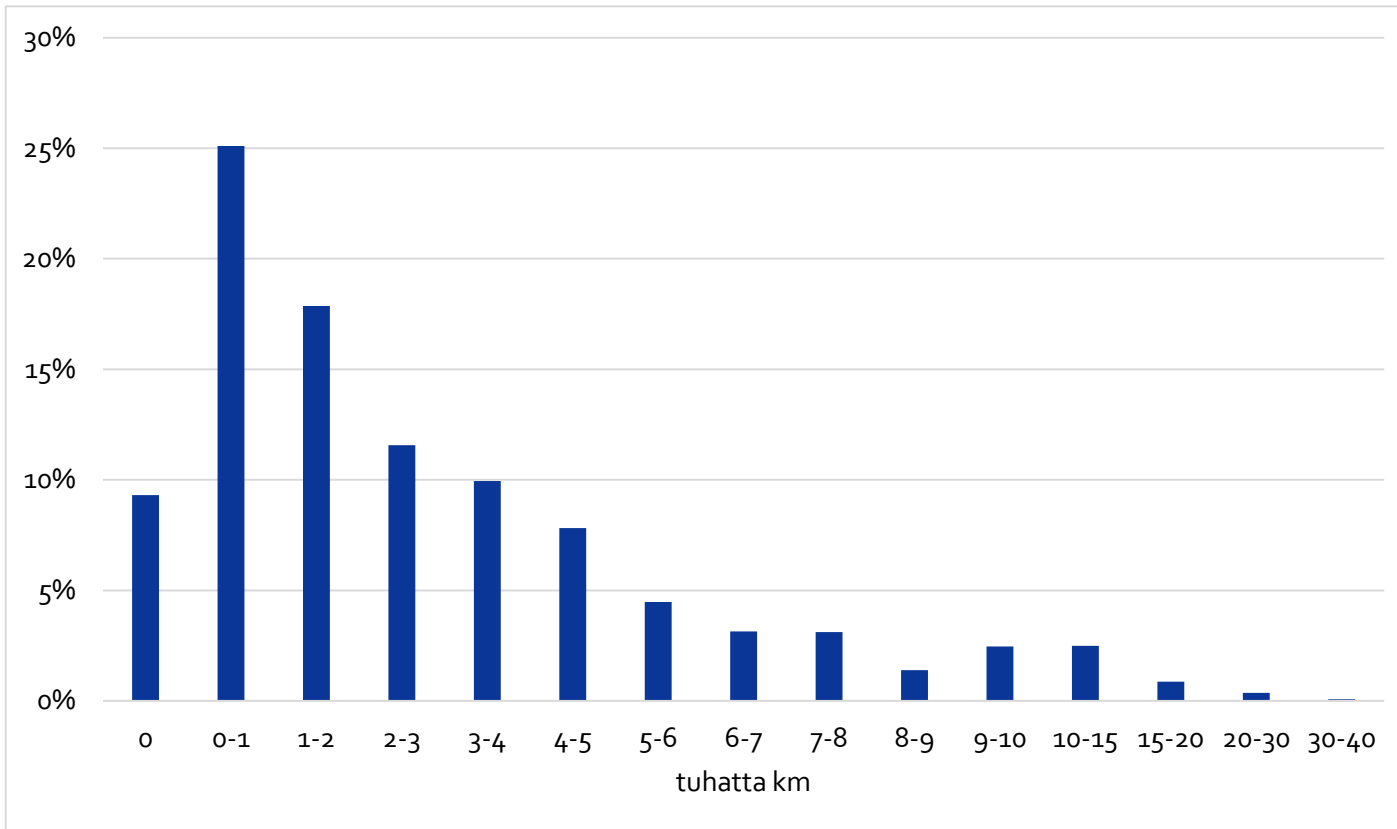
Keskiarvo,
yli 0 km ajaneet
1 692 km

Mediaani
400 km

Minimi
0 km

Maksimi
30 000 km

Ajomäärä matkailuun



Keskiarvo
3 300 km

Keskiarvo, yli
0 km ajaneet
3 636 km

Mediaani
2 000 km

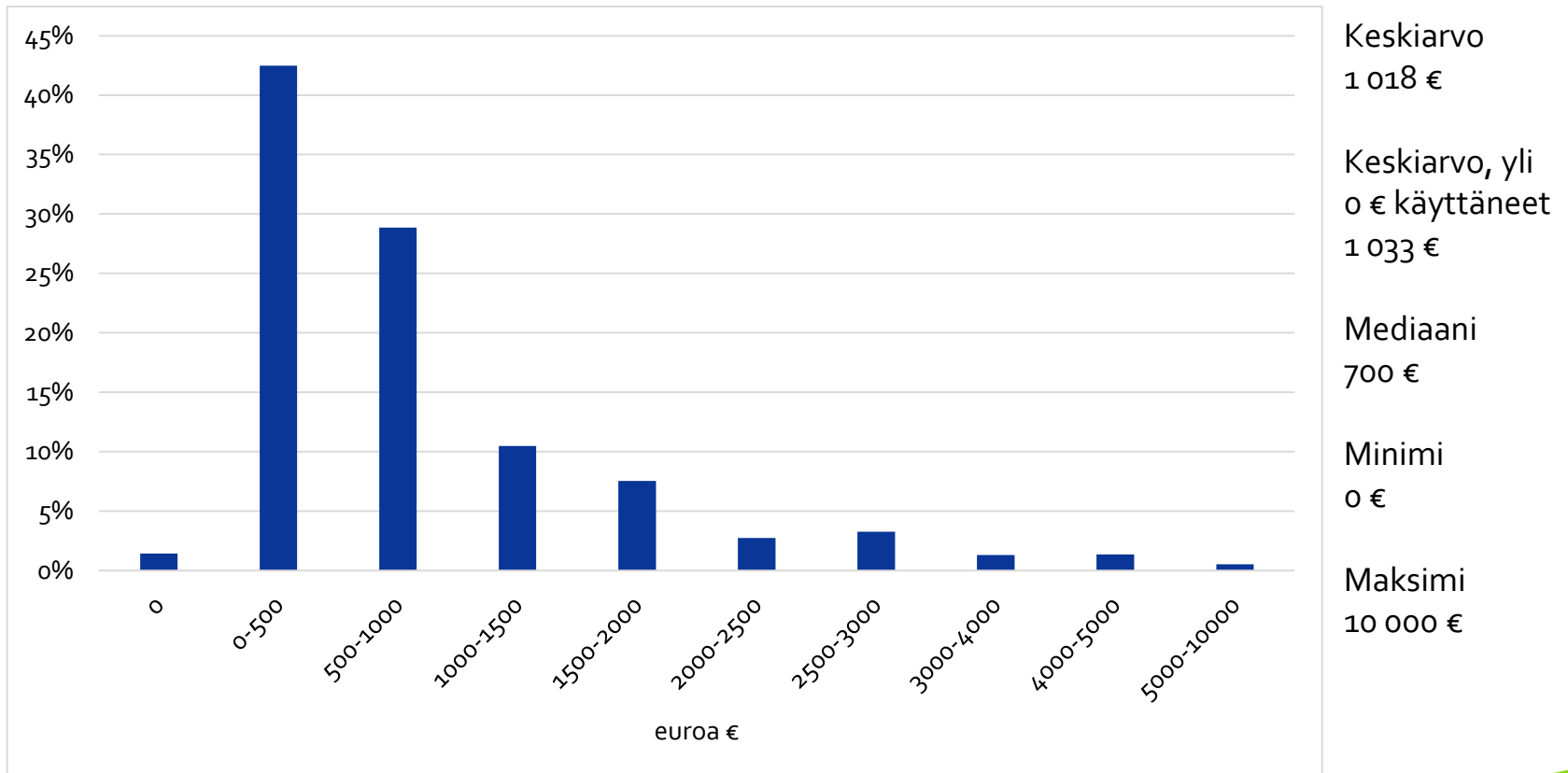
Minimi
0 km

Maksimi
40 000 km

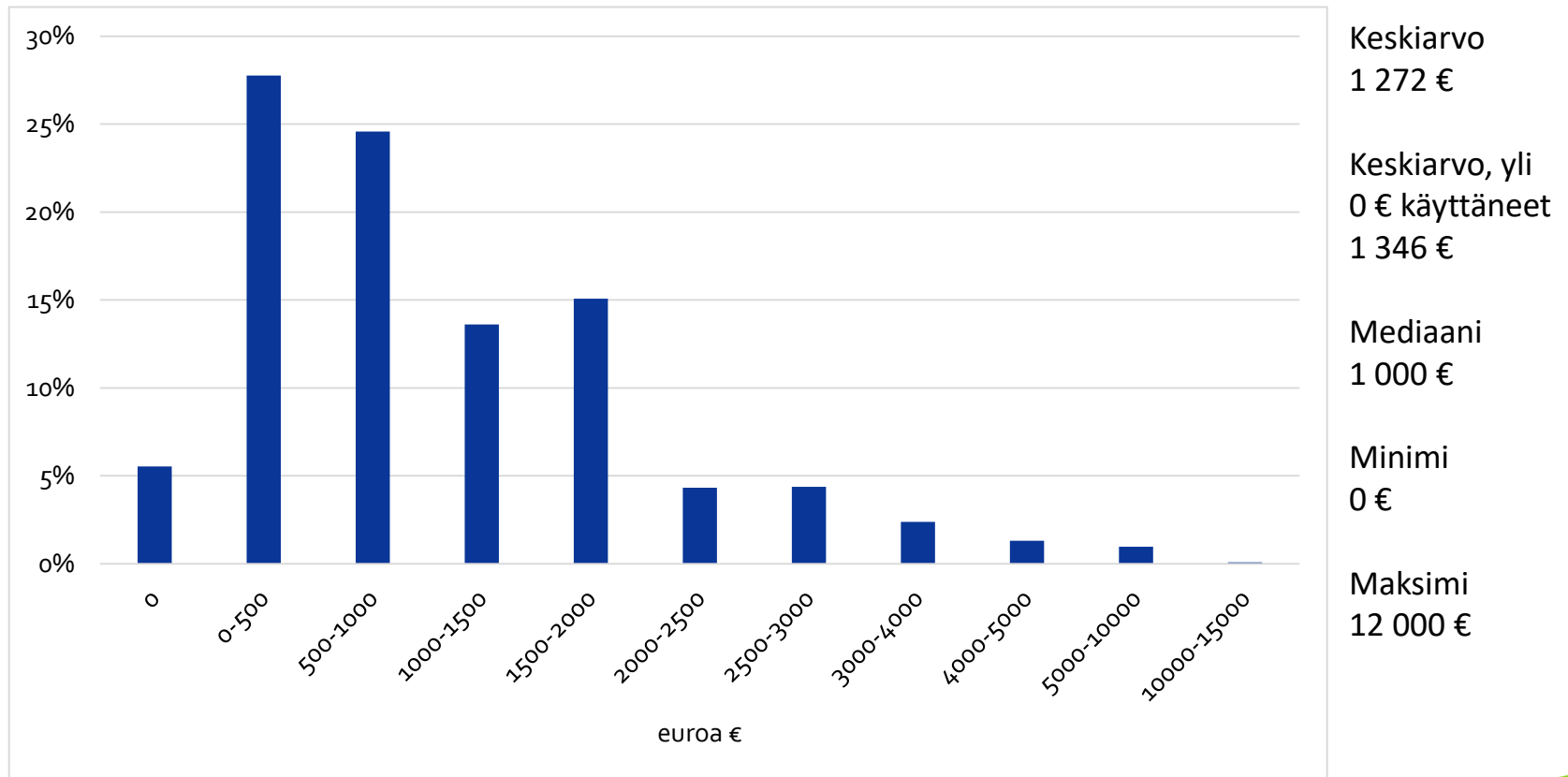
Moottoripyörällä ajamisen syy



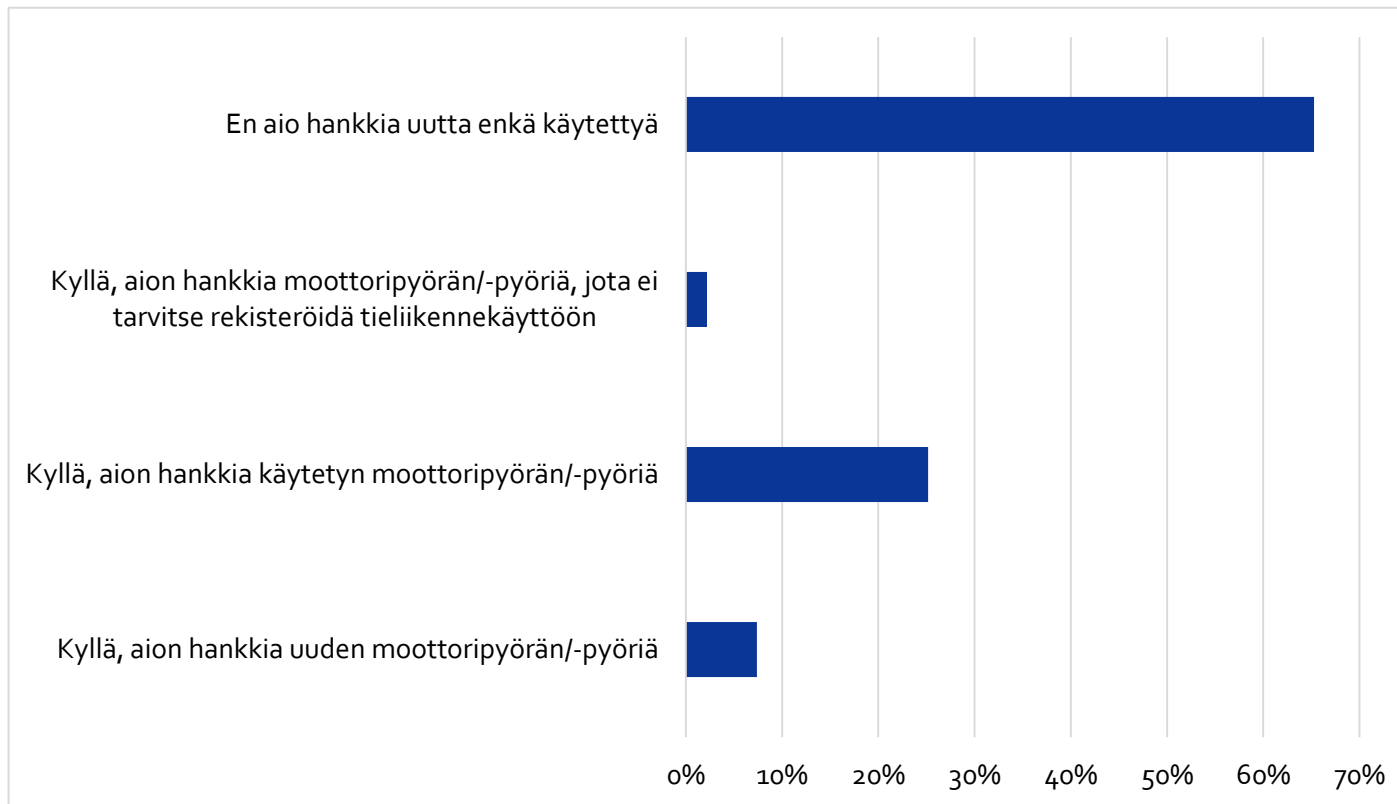
MP-alan palveluihin käytetty rahamäärä



MP-matkailuun käytetty rahamäärä



Moottoripyörän hankinta nykyisessä verotustilanteessa



Nykyisin moottoripyörillä on autovero, mutta ei ajoneuvoveroa

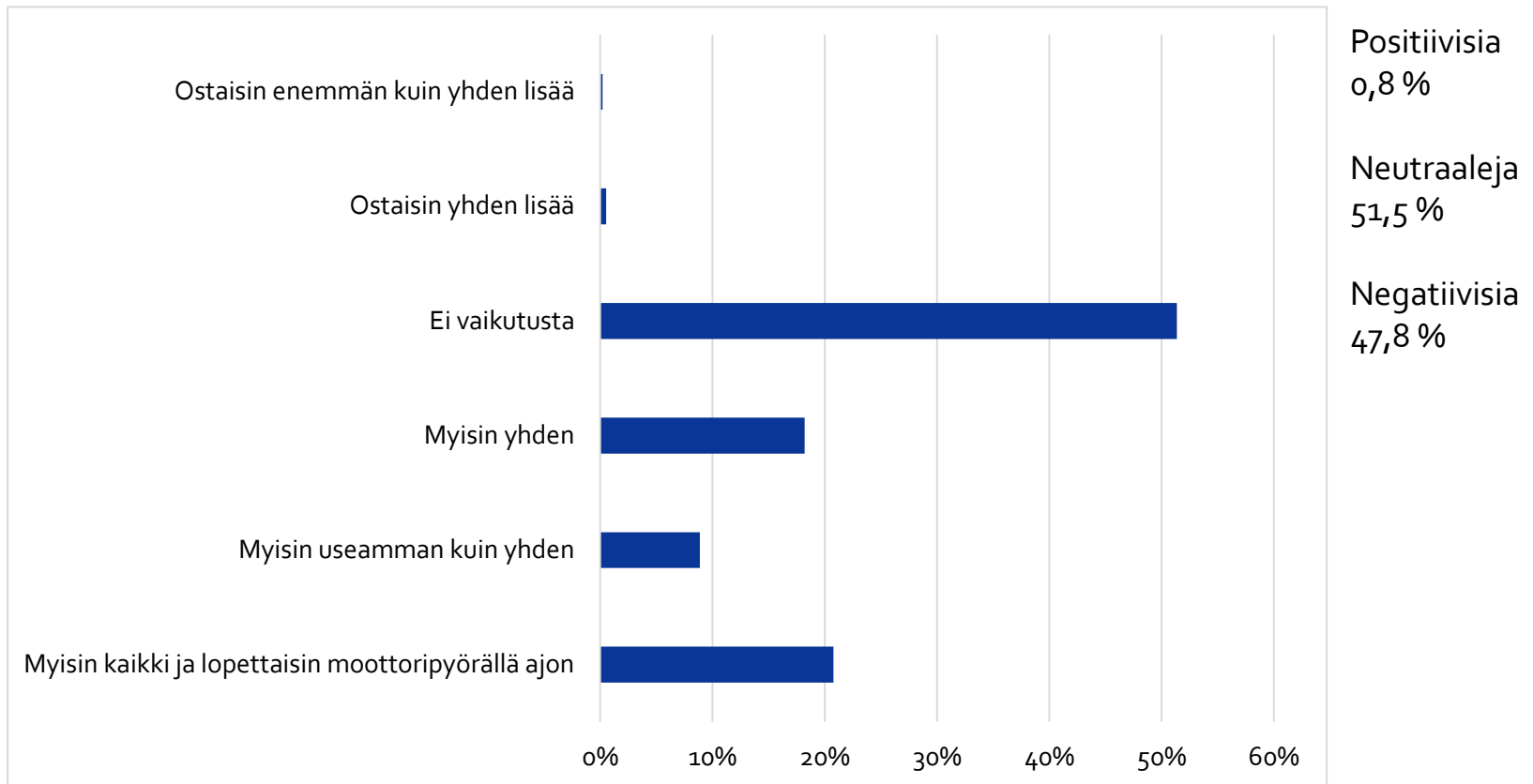
MP-ajoneuvoveron vaikutus moottoripyöräilyyn

SMOTO MP₂₀₁₆-tutkimus

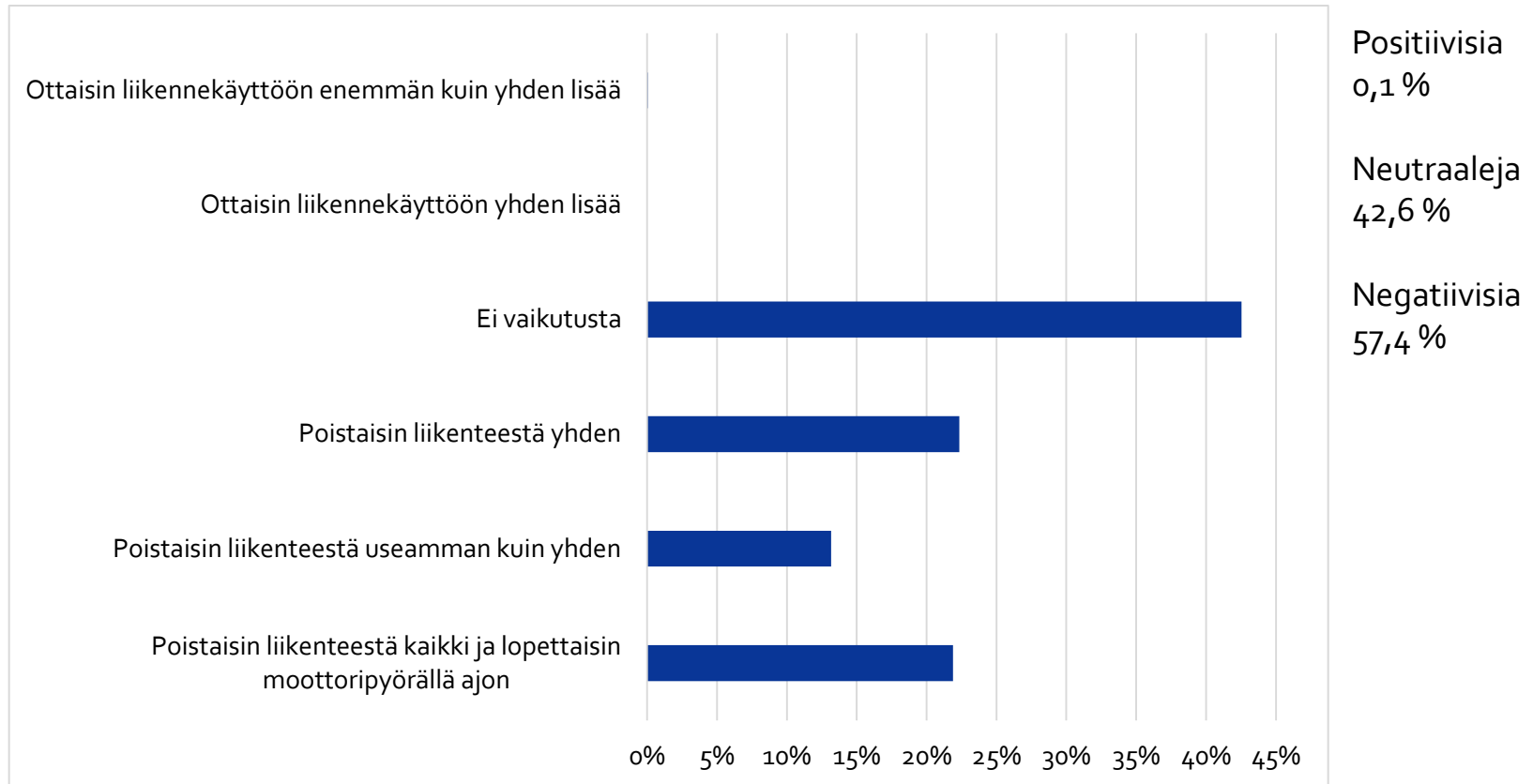
MP-ajoneuvoveron vaikutukset

- 96 % motoristeista ei näe perusteita verolle
- 97 % motoristeista vastustaa veroa
- 48 % harkitsee myyvänsä ainakin yhden pyörän tai luopuvansa moottoripyöräilystä kokonaan
- N. 80 % vähentäisi palveluiden hankintaa ja matkailua
- Suurimmat vaikutukset elinkeinoelämään (MP-kauppa, varusteet, palvelut, matkailu)

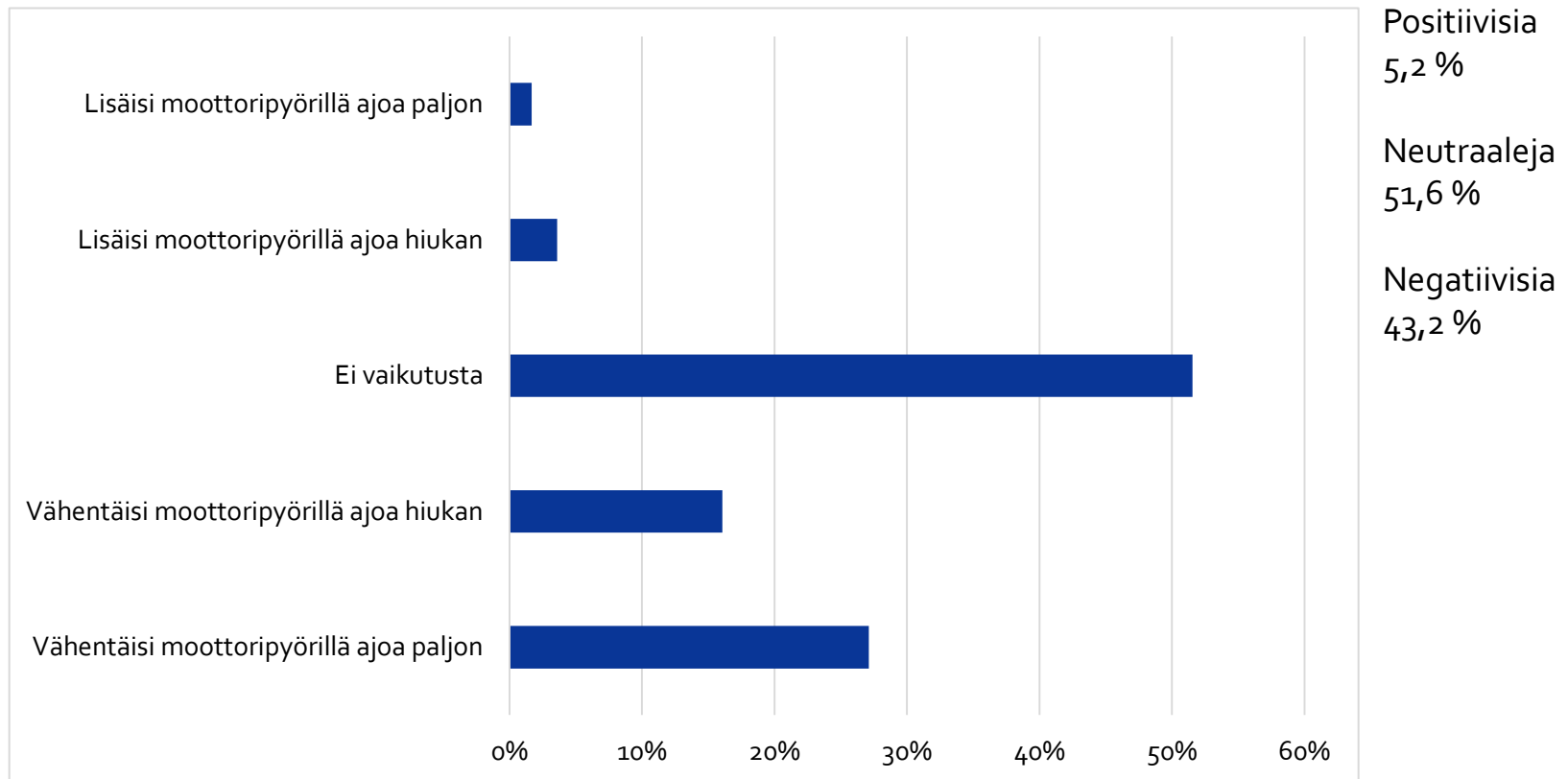
Moottoripyörrien määrä



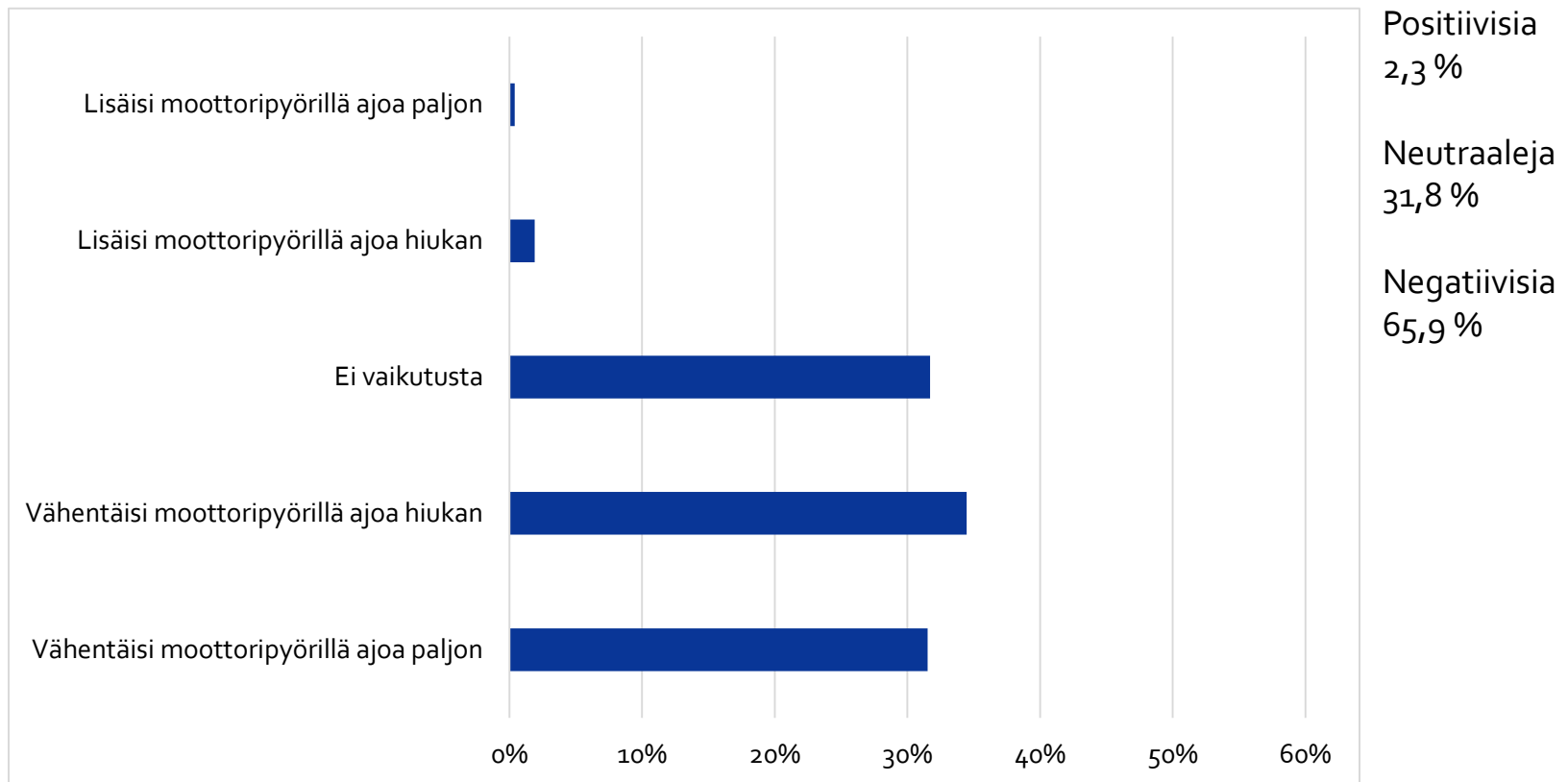
Liikennekäytöstä poisto



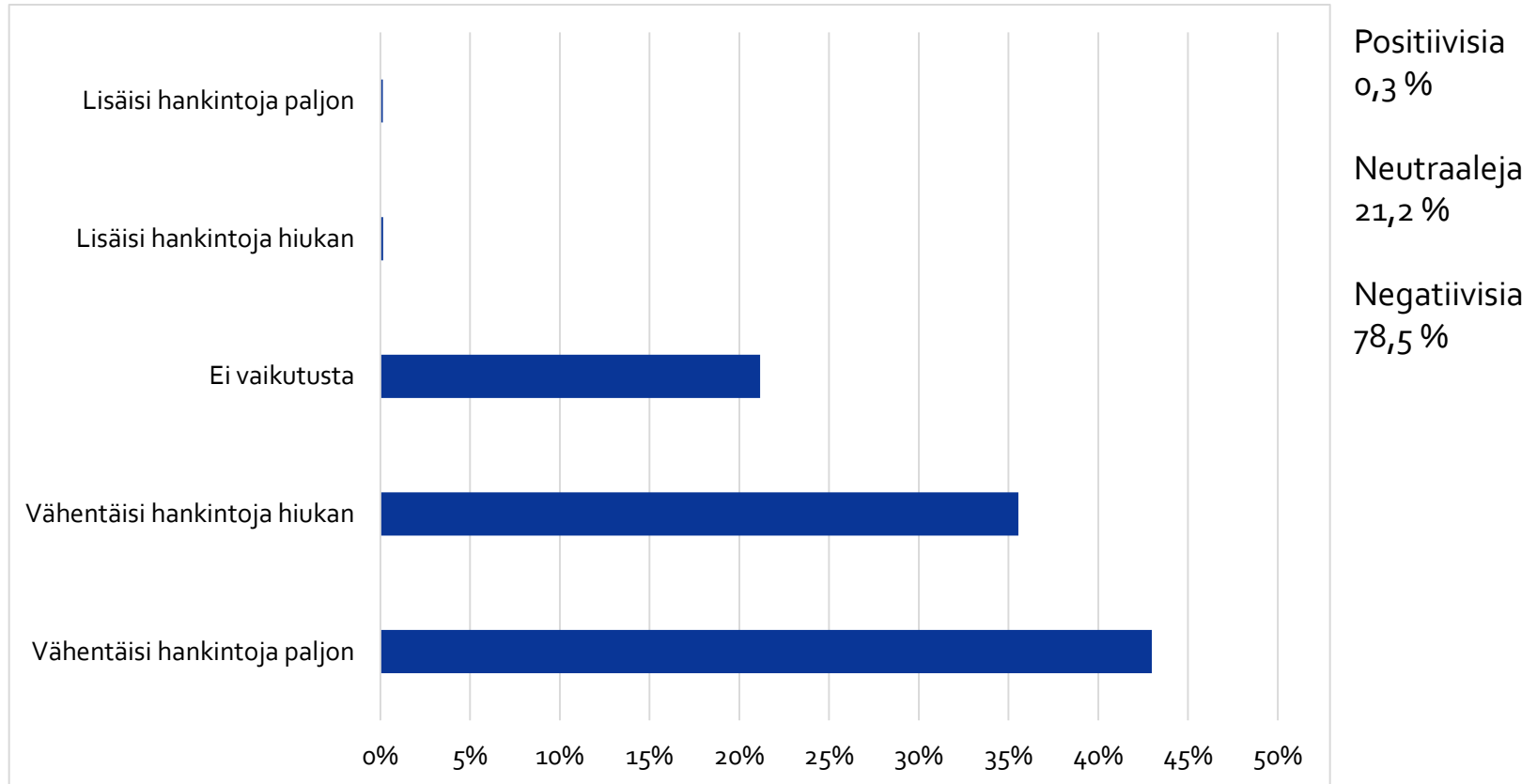
Vaikutus ajomäärään, jos vero olisi kiinteä vuosivero



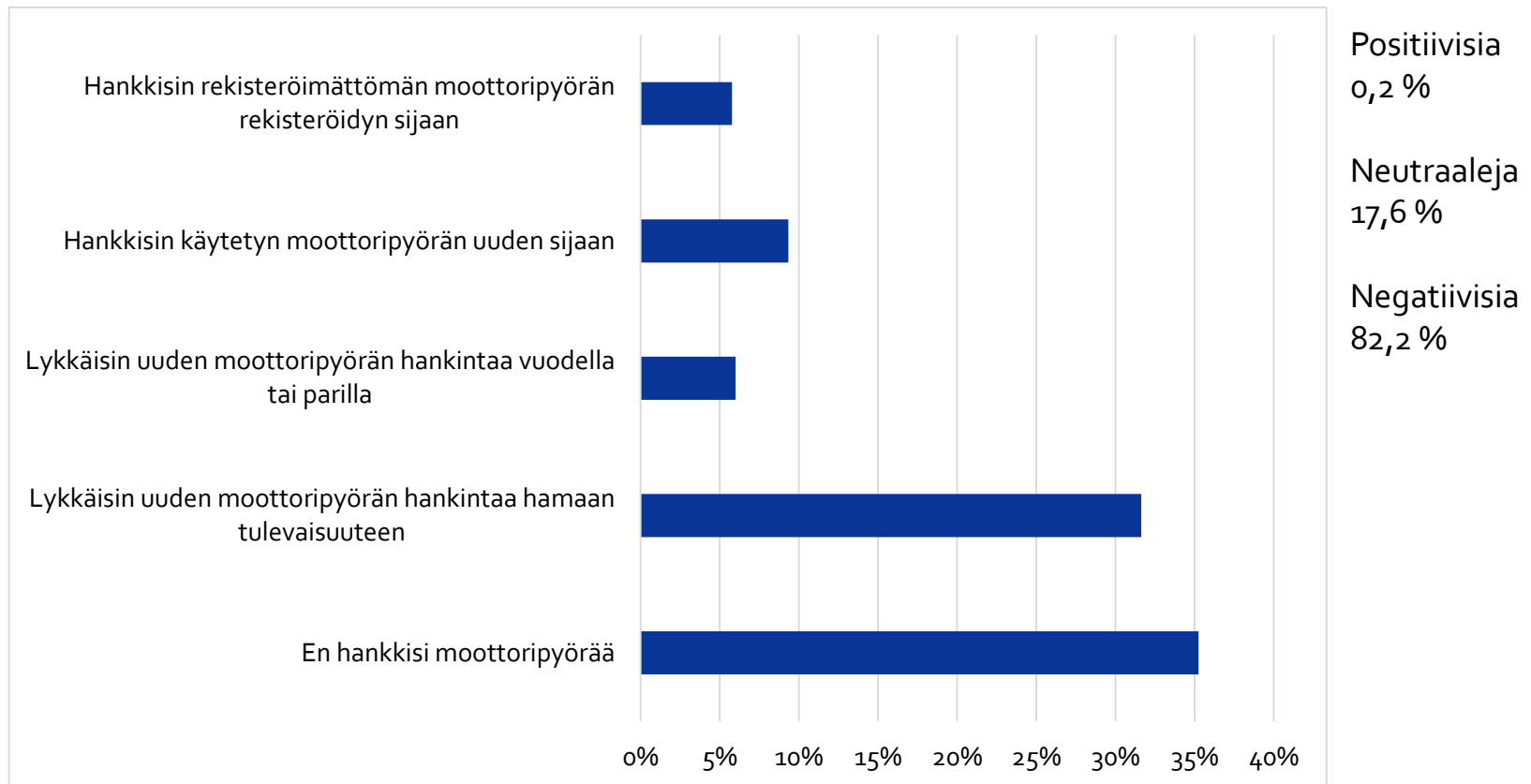
Vaikutus ajomäärään, jos vero olisi käyttöaikapohjainen



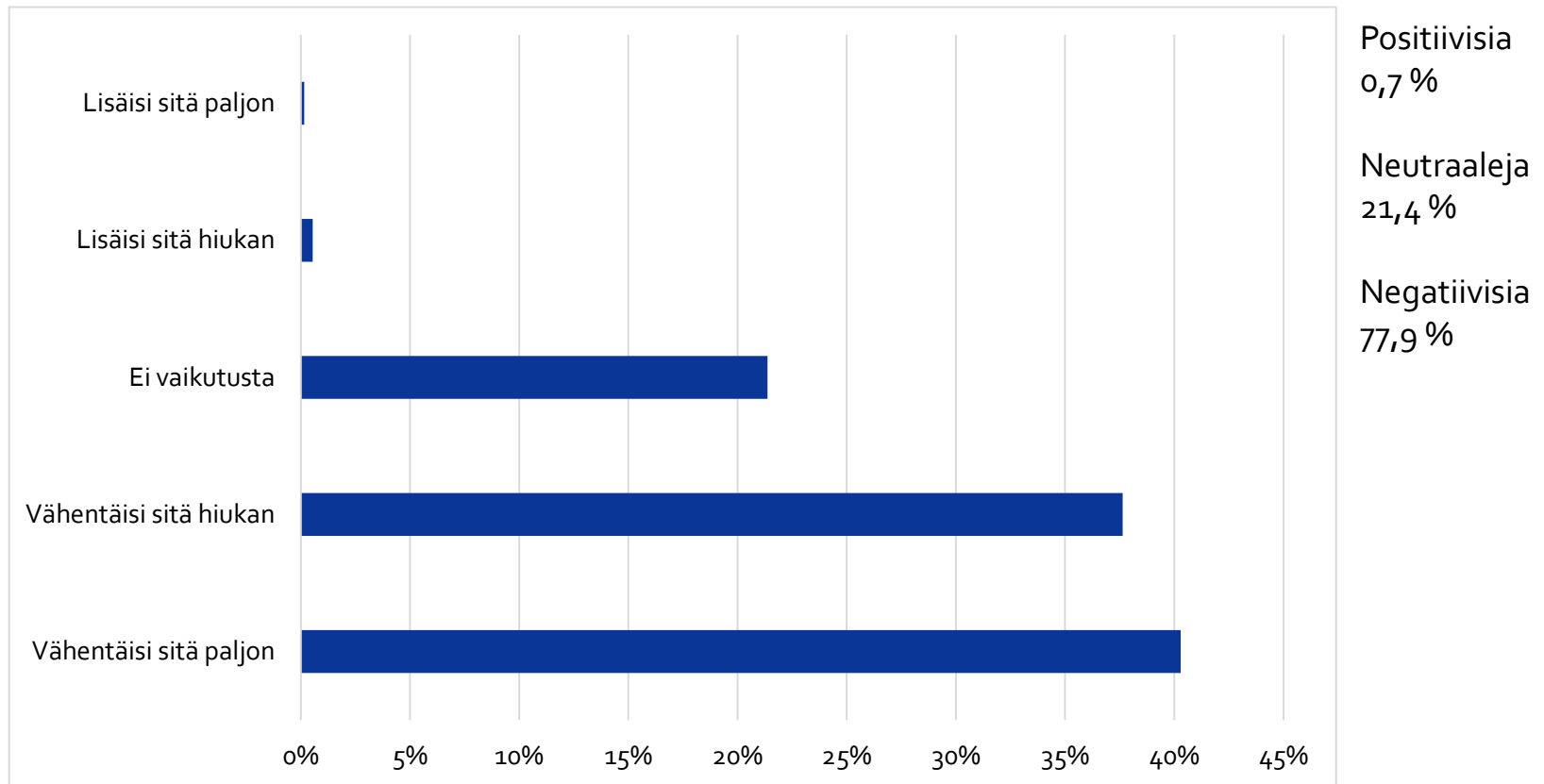
MP-alan palveluiden hankinta



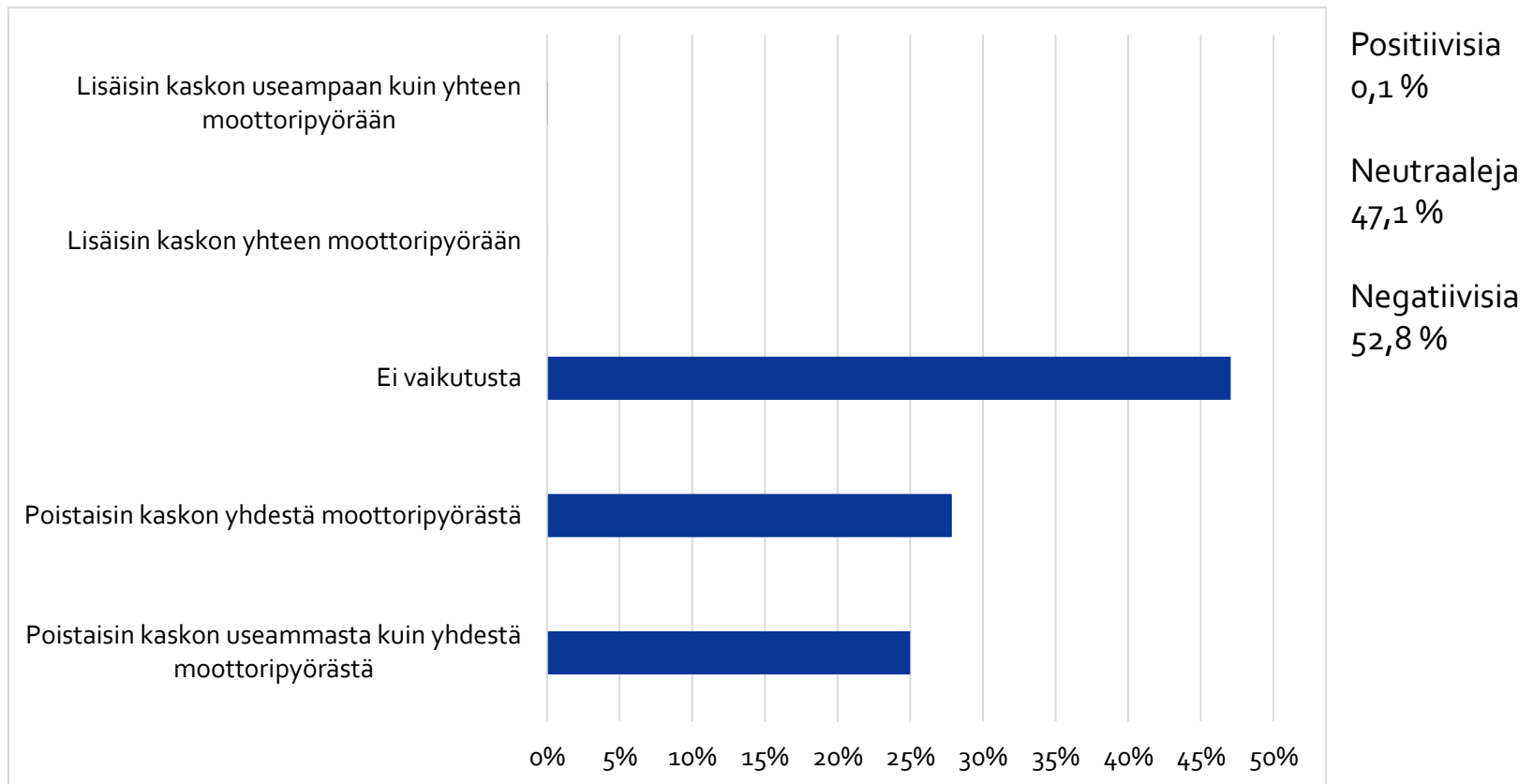
Moottoripyörän hankinta



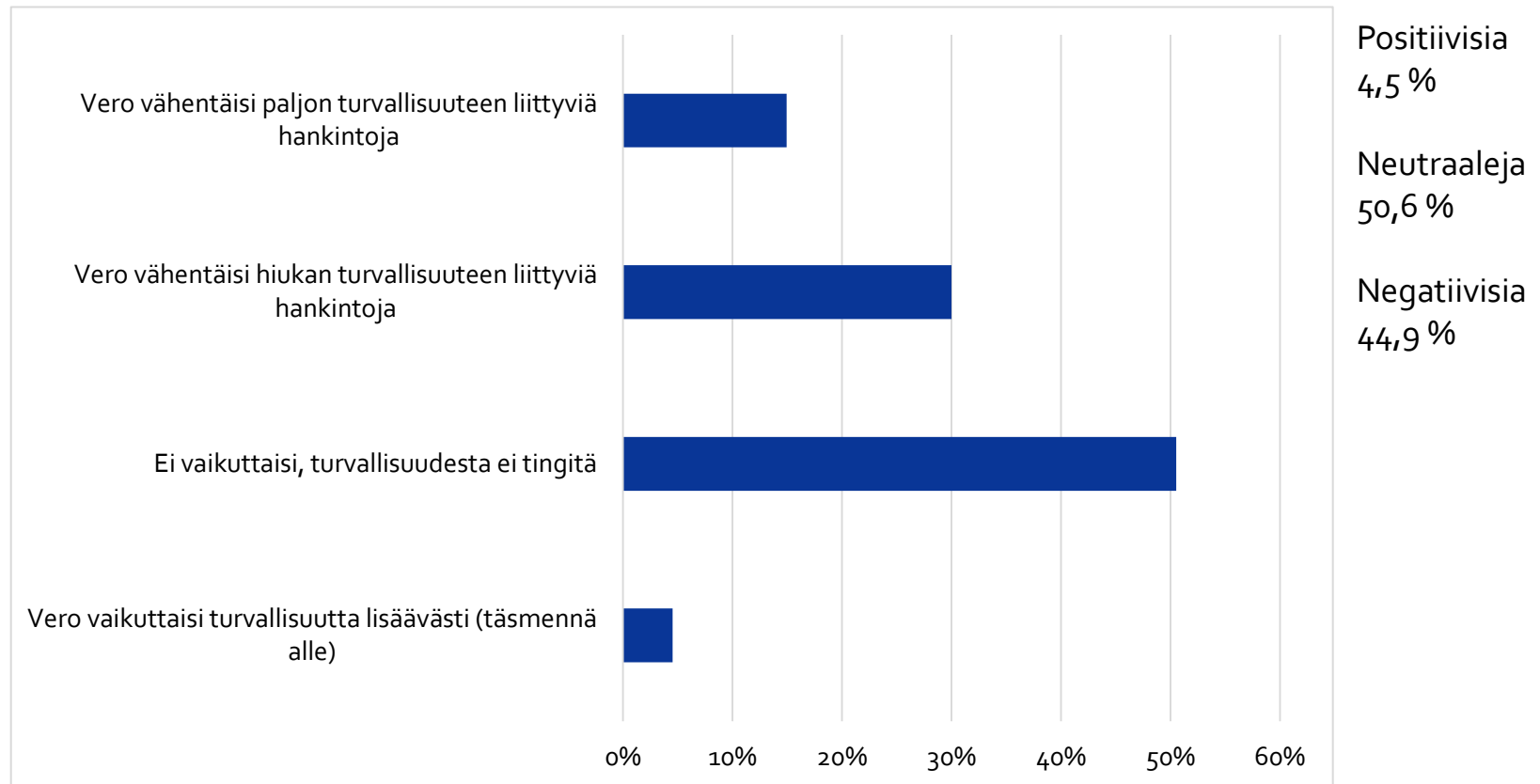
Matkailuun käytetty rahamäärä



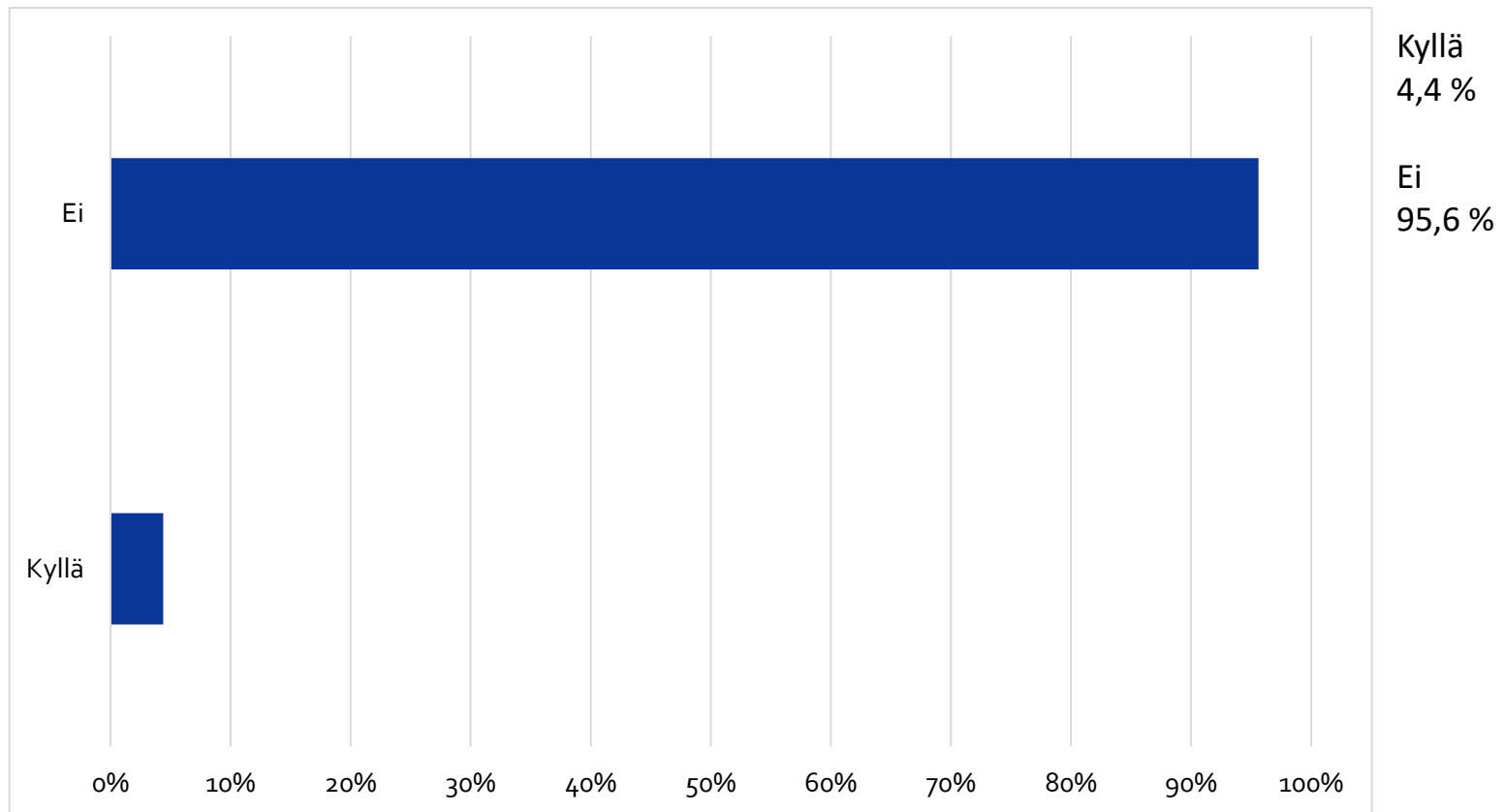
Kaskovakuutuksen ottaminen



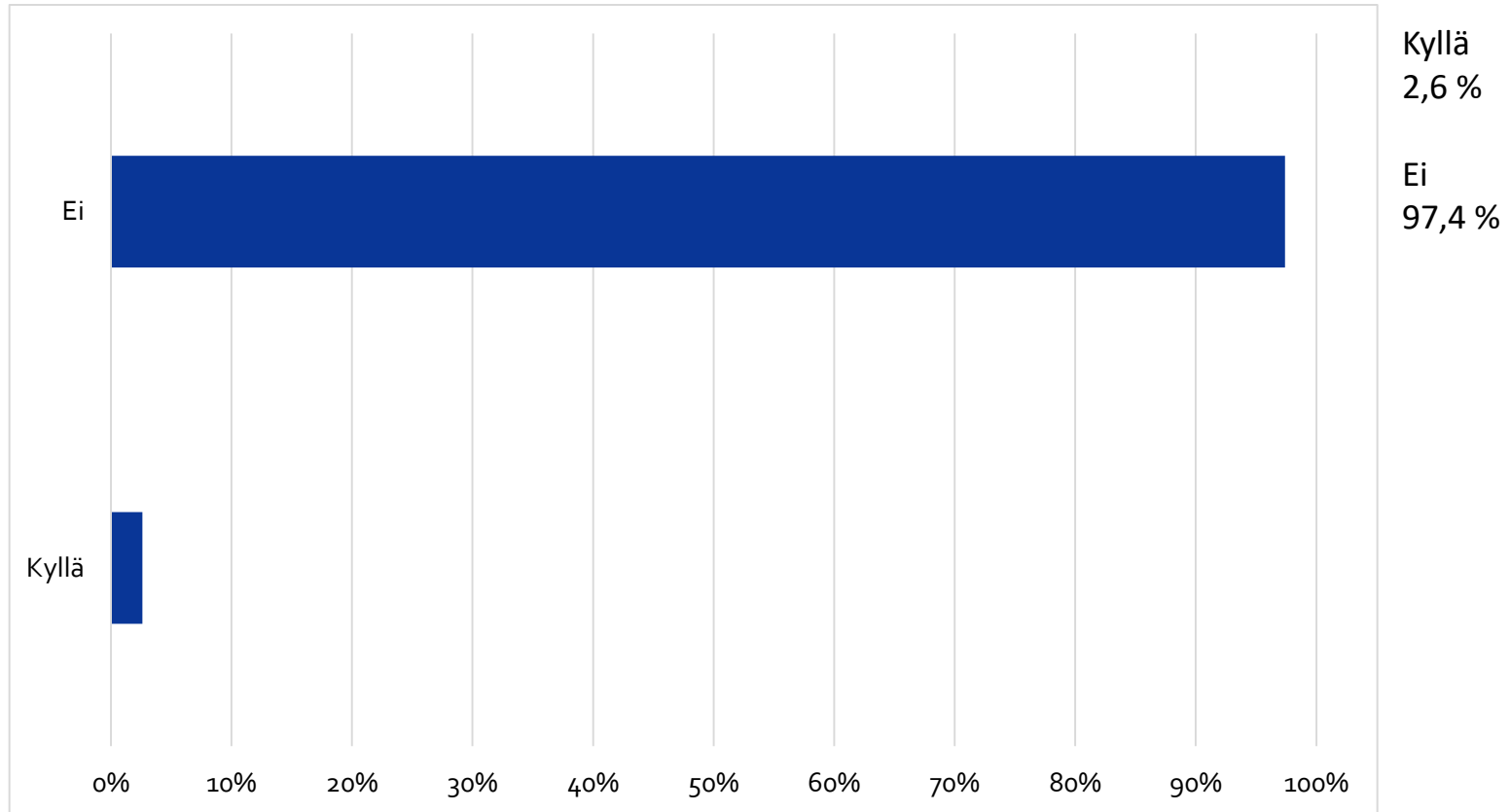
Turvallisuuteen liittyvät hankinnat



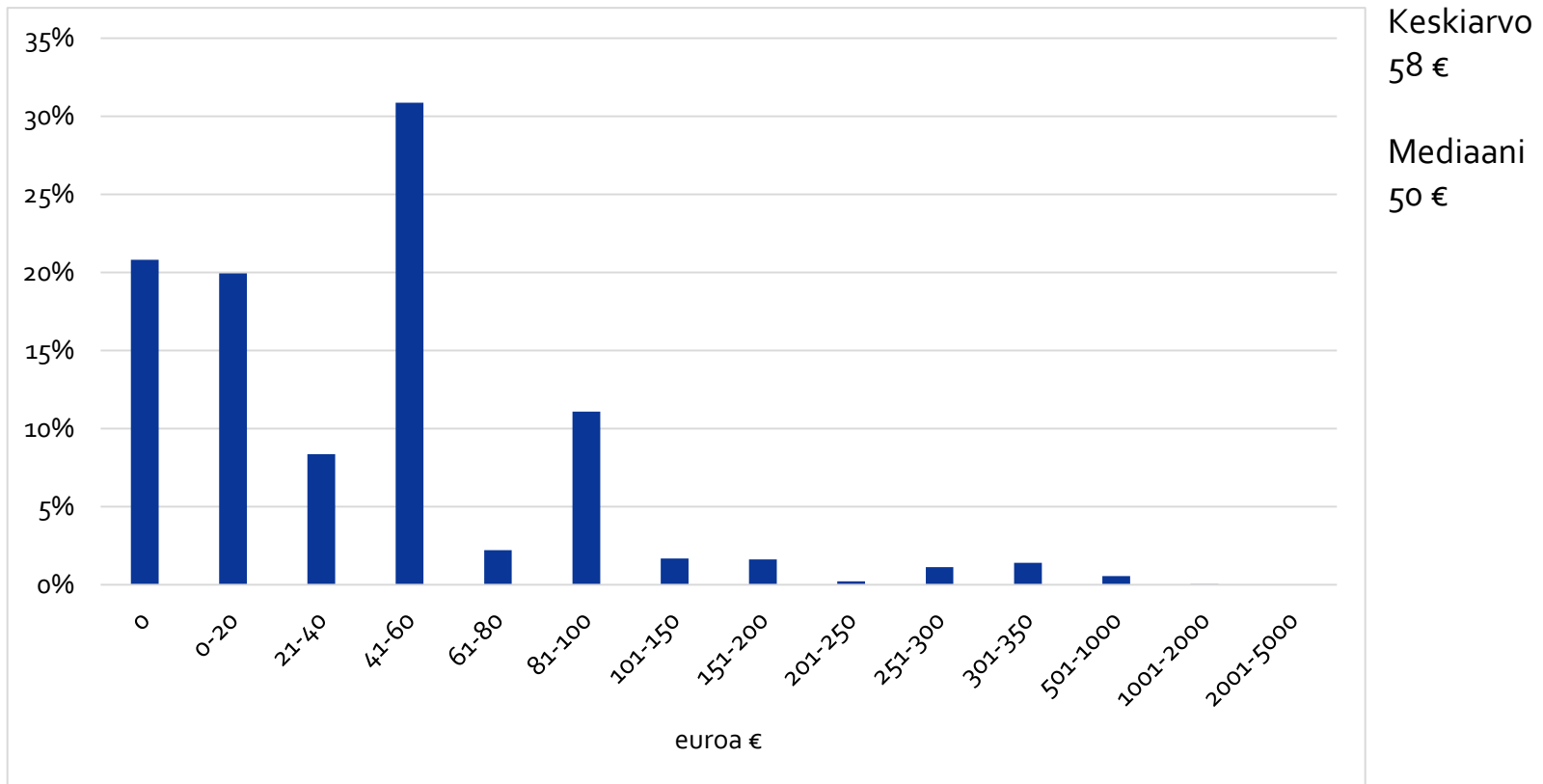
Onko verolle pätevät perusteet?



Kannatatko MP ajoneuvoveroa?



Veron taso, joka ei vaikuttaisi harrastukseen merkittävästi



Menetelmäkuvaus

MP2016 kyselytutkimus tehtiin nettikyselynä Surveymonkey-alustalla osoitteessa https://fi.surveymonkey.com/r/Smoto_MP_kysely. Kysely oli avoinna 15.-27.9.2016 kaikille vastaajille. Kyselyä markkinoitiin SMOTOn nettisivulla ja some-kanavissa. Myös MP-alan julkaisut huomioivat kyselyn.

Kyselyyn saatiin yhteensä 4 140 kpl vastauksia, joista 3 790 vastasi kyselyn loppuun saakka. Kyselyn tuloksista hylättiin epäluotettavina vastaukset, joissa oli:

- Yli 30 v vanhojen moottoripyörien lukumäärä > moottoripyörien kokonaislukumäärä
- Ajomäärä työmatkoihin > kokonaisajomäärä
- Ajomäärä matkailuun > kokonaisajomäärä
- Matkailuun käytetty rahamäärä poikkeuksellisen suuri matkailun ajomäärään verrattuna: (matka € / matka km > 5) JA (matka € > 1 000 €)
- Moottoripyörien arvo > 3 000 € ja omistuksessa ei yhtään moottoripyörää

Samoista IP-osoitteista ei todettu tulleen poikkeuksellisia määriä vastauksia. Suurimmat vastausmäärät samasta osoitteesta olivat yrityksistä eikä manipulointiyrityksiä todettu. Tutkimukseen on otettu mukaan luotettavuustarkastelun jälkeiset vastaukset, joita oli 4 025 kpl ja joista 3 686 vastasi kyselyn loppuun saakka.

Kiitos!

Suomen Motoristit ry