

Karel Kakko
Torpantie 5
10210 Inkoo

1(3)

Helsinki 10.1.2017

Valtiovarainministeriö
Hallitusneuvos Merja Sandell

Parahin Hallitusneuvos Merja Sandell

Lähestyn Teitä lausuntokierroksella olevan veneveroesityksen johdosta.

Työni takia tunnen veneet, suomalaisen venekannan ja suomalaisen veneilyn paremmin kuin moni muu. Olen myös työni puolesta ollut useaan otteeseen tekemisissä rekisteröintiasioiden kanssa, niin maistraattien kuin Trafinkin aikana.

Siksi haluaisin kiinnittää huomiota muutamiin seikkoihin.

Eteeni on sattunut lukemattomia tapauksia, joissa tavattu vene ei ole lainkaan sama vene, mikä rekisteriin on ilmoitettu. Virheitä on ollut merkissä, mallissa ja teknisissä tiedoissa. Yleensä omistajat ovat olleet vilpittömän tietämättömiä siitä, että vene ei olekaan se, miksi ovat sen rekisteritietojen perusteella kuvitelleet olevan. Näitä tietoja ja niiden oikeellisuuttahan ei ole koskaan tarkastettu, eikä niitä venettä näkemättä ja sitä tuntematta edes pystytä tarkastamaan.

Voiko sellaista rekisteriä, jonka tiedoissa on huomattava määrä merkittäviä puutteita, käyttää verotuksen pohjana? Kuinka kauaskantoiset ja kalliit ovat seuraukset, kun tulevaisuudessa aletaan käsitellä oikaisuvaatimuksia väärin kannetuista, liian pienistä tai jopa liian suurista veroista? Miten virheellisten tietojen antaja tai tämän tahallisuus kyetään osoittamaan?

Olen myös saanut huolestuneita yhteydenottoja koskien veron kaavailtuja määräytymisperusteita. Käytetäänkö tehoilmoituksessa kampi- vai potkuriakselitehoa? Jotkut moottorit on ilmoitettu rekisteriin kampiakselitehon mukaan, jotkut potkuriakselitehon mukaan. Kumpi on verotuksessa käytettävä teho, entä kuinka vahvistetaan tunnistetiedottomien, yhä käytössä olevien vanhojen moottorien teho? Esimerkiksi omavalmisteet?

Esitetty tehohaarukka ei myöskään ole suhteessa nykyaikaisten veneiden todellisiin tehoihin, vaan se on lähempänä henkilöautojen tehoja. Esityksessä sanotaan, että ”Vero koskisi siten vain melko isotehoisella moottorilla varustettuja vesikulkuneuvoja.” Tämä ei pidä paikkaansa.

Nykyään moottoriveneiden tehot yltävät useisiin satoihin, jopa useisiin tuhansiin hevosvoimiin isommissa, huvijahtien kokoluokissa.

Karel Kakko
Torpantie 5
10210 Inkoo

2(3)

Helsinki 10.1.2017

Valtiovarainministeriö
Hallitusneuvos Merja Sandell

Siksi verokaton asettaminen alle 200 hevosvoiman ei anna oikeaa kuvaa veron oikeutuksesta, riippumatta siitä kuinka paljon tai kuinka vähän todellisia huvijahteja rekisterissä on.

Lisäksi esityksessä todetaan näin: ” moottoritehon voi katsoa jonkin verran kuvastavan vesikulkuneuvon arvoa”.

Tämä on virhe, joka ilmenee selvimmin esimerkiksi purjeveneissä.

Yhtä epämääräinen on veneen pituuden käyttäminen verotuksessa, koska osa rekisterin veneistä on ilmoitettu sinne kokonais-, eikä suinkaan runkopituuden mukaan.

Hyvän verotusperiaatteen mukaan veron määrä on joko suhteutettu verotettavan maksukykyyn, verotettavan omaisuuden arvoon, tuottoon tai sen käyttöasteeseen. Nykymallin mukaan kaavailtu venevero ei täytä yhtäkään näistä periaatteista. Teiltä lienee jäänyt huomaamatta se, että taloudellinen rasite veneverosta voi olla määrättyä veroa monin verroin suurempi, kun vanha ja arvoltaan vähäinen, mutta täysin käyttökelpoinen vene pahimmassa tapauksessa menettää jälleenmyyntiarvonsa lähes tyystin.

Kun verotuksessa käytetään perustana rekisteriin merkittyjä teknisiä tietoja, olisi veneistä ja moottoreista oltava jonkinlaiset intresseistä riippumattomat vahvistetut tietokannat. Näinhän tilanne on autojen kanssa. Mitä uudemmas veneestä ja moottorista on kyse, sitä varmemmin siitä on saatavilla valmistajan ilmoittamia tietoja. Sertifioiduista tuotteista tietokannat löytyvät jo lähes poikkeuksetta edes jonkinlaisessa muodossa.

Siksi haluan saattaa tietoisuuteenne ne mahdolliset keinot ja muutokset, joiden avulla nyt esitetty ehdotus veneveroksi saisi oikeudenmukaisemman ja riskittömämmän muodon, mutta myös veneilevän kansan paremman hyväksynnän:

Porrastakaa vero veneen iän mukaan siten, että yli 50 vuotta vanha vene on kokonaan verosta vapaa. Tämä tarkoittaa kahden prosenttiyksikön veronalennusta kutakin ikävuotta kohden. Veroesityksen suurimmaksi epäkohdaksi on koettu se, että arvoltaan vähäiset ja vanhat veneet saavat kohtuuttoman verokohtelun, etenkin kun niiden käyttö on oletettavasti muutenkin vähäistä.

Karel Kakko
Torpantie 5
10210 Inkoo

3(3)

Helsinki 10.1.2017

Valtiovarainministeriö
Hallitusneuvos Merja Sandell

Asettakaa tehohaarukka ihan reilusti markkinoilla olevien kaikkien huviveneiden tehoja vastaaviksi.

Kansan oikeustajua nimittäin koettelee se, että tavallisen perheveneen vero on samansuuruinen kuin tuhannella hevosvoimalla varustetun miljoonaveneen, riippumatta siitä kuinka paljon niitä todellisia miljoonaveneitä sitten rekisterissä onkaan.

Suomen veneilykausi on lyhyt. Asettakaa vero veneen käyttöpäivien mukaan, niin kuin autojen ajoneuvovero. Autoista perittävään ajoneuvoveroonhan tämän veron puolustajat yleensä vetoavat.

Harkitkaa vielä sitäkin vaihtoehtoa, että mahdollisen verotuksen piiriin tulisivat ainoastaan kaikki sertifioidut, esimerkiksi CE-kilvellä varustetut veneet. Näistä on olemassa kattavat tietokannat, jolloin poistuu kaikki epävarmuus teknisistä tiedoista, eikä verotuksen tarvitsisi olla veneen omistajan ilmoittamien tietojen tai luulojen varassa.

Mikäli nämä tasa-arvoa tukevat muutokset johtavat verotuspohjan kapenemiseen kannattamattomaksi, lieenee selvä, ettei kannattamattoman tai epäoikeudenmukaisen veron valmistelua ole syytä jatkaa Suomen kaltaisessa sivistysvaltiossa.

Mikäli tarvitsette yksityiskohtaisempia tietoja tai veneisiin liittyvää konsultaatiota, olen käytettävissänne.

Ystävällisin Terveisin

KAR. KAREL P. KAKKO X
NAVAL ARCHITECT NMMA
MARINE SURVEYOR ABYC
WESTLAWN ID KA. 54800

Karel Kakko
Venetarkastaja
Venetoimittaja, veneilytoimittajat r.y. varapuheenjohtaja