



MERIKARHUT - SJÖBJÖRNARNA ry

Lausunto luonnoksesta veneverolaiksi

Lausunnon sisältö tiivistettynä

Merikarhut – Sjöbjörnarna ry vastustaa kaavailtua veneveroa seuraavin perustein:

1. Matkapurjehdus ja saariston elinvoimaisuus kärsivät, mikäli esitys veneverosta toteutetaan.
2. Venevero on liike väärään suuntaan, jos hallituksen tavoitteena edelleen on vähentää byrokratiaa.
3. Verotuksen kohde on valittu kestävämmän perustein ja sattumanvaraisesti.
4. Veneveron fiskaaliset tavoitteet eivät täyty, kun vaikutus verokertymään arvioidaan kokonaisuutena.
5. Veron periminen ei onnistu yhdenvertaisesti, koska rekisteritiedot ovat puutteellisia ja koska Ahvenanmaalaiset jäävät pääosin pois verotuksen piiristä.

1. Matkapurjehdus ja saaristo

Merikarhut pyrkivät sääntöjensä mukaan ”herättämään ja vahvistamaan merimatkailun ja matkapurjehduksen harrastusta sekä mahdollisuuksia tällaisten matkojen tekemiseen”. Yhdistyksen toimintaan ei yleensä kuulu edunvalvonta, mutta tässä tapauksessa on päädytty tekemään poikkeus, koska hallituksen esitysluonnos veneverolaiksi vaikuttaisi hyvin haitallisesti näihin yhdistyksen tavoitteisiin. Sekä veneilyharrastus että saariston matkailuelinkeino tulisivat kärsimään suunnitellusta verosta.

2. Venevero ei vähennä, vaan lisää byrokratiaa

Aikaisemmin venerekisterien pito kuului maistraateille. Vuonna 2014 rekisterit siirrettiin Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille. Rekisterit ovat muodostuneet aikojen kuluessa veneen omistajien omista ilmoituksista. Trafin venerekisterissä on paljon virheitä, puutteita ja pahimmillaan ns. haamuveineitä eli tuhoutuneita, käytöstä poistettuja ja ulkomaille myytyjä veneitä. Tietojen tarkistamista ei ole tehty, koska rekisterillä ei ole ollut verotuksellista tai muuta vastaavaa tietojen tarkistamiseen kannustavaa roolia. Verottaminen tällaisen rekisterin tietojen perusteella aiheuttaa paljon turhaa selvitys- ja korjaustyötä sekä virkamiehille että veronmaksajille. Edelleen verotuspäätösten oikaisujen ja valitusten käsittely tuottaisi merkittävää lisätyötä kaikille osapuolille. Käytännössä sekä byrokratia että kustannukset tulisivat lisääntymään. Tämä on ristiriidassa hallituksen byrokratian vähentämistavoitteen kanssa.

Valtiovarainministeriön esitysluonnoksen perusteluissa on arvioitu veron keräämisen kustannukset ja työmäärä merkittäviksi haasteiksi. Byrokratian kannalta esimerkiksi polttoaineverotuksen kiristäminen onnistuisi ilman mitään lisäkustannuksia ja verotuotto ylittäisi hyvin pienelläkin korotuksella kaavaillun veneveron tuoton.

3. Verotuksen kohde on valittu kestävämmän perustein ja sattuumanvaraisesti

Hallituksen esitysluonnoksen tavoitteet ovat epäselvät. Kyseessä on ilmeisesti pistevero, joita ei ole aikoihin pidetty mielekkäinä, ellei tavoitteena ole jonkin selkeän haitan tai ei-toivotun käyttäytymisen estäminen. Mistään ei ilmene, onko nyt tavoitteena yrittää ohjata kohti ympäristöystävällistä toimintaa vai palata jo kertaalleen poistettuun varallisuusverotukseen? Tällä kertaa tosin vain yhden yksittäisen esineluokan osalta. Todennäköisesti varsinaisen tavoite ei ole kumpikaan näistä. Kaavaillon veron ponttimena lieenee populistinen ja kateuteen perustuva tavoite lisätä verotaakkaa niille henkilöille, joilla veron ideoijien mielestä on varaa maksaa lisää veroja. Ikävä kyllä venevero kohdistuu myös vaatimattomaan ja satunnaisessa käytössä olevaan sekä yhteysvene- tai kalastuskäytössä olevaan venekalustoon. Lisäksi moni kalliimpienkin veneiden omistaja on jo verotetuilla tuloilla ja usein lainarahalla saanut kokoon unelmiensa veneen rahoituksen, josta nyt vielä halutaan uudelleen kerätä ylellisyys- tai kateusveroa.

Suomen ja sen ympäristönsuojelun kannalta esimerkiksi polttoaineveron korotus olisi paljon perustellumpi veromuutos, kuin nyt kaavailtu venevero, jossa jopa täysin päästöttömät purjeverneet joutuisivat verolle pituutensa tähden. Hyvin ikäviä tilanteita syntyy niille, joilla on omistuksessaan useita, mutta arvoltaan vähäisiä ja pienellä käytöllä olevia veneitä.

Tavoitellun tuoton saaminen voi johtaa yksittäistapauksissa kohtuuttomaan verorasitukseen. Samalla verotus kohdistuu sattuumanvaraisesti yhteen toimialaan ja vaikuttaa negatiivisesti alan työllisyyteen. Veneily on maassamme koko kansan harrastus ja valtiovalan tulisi mieluummin tukea sitä kuin kurittaa. Maamme venekanta on hankittu jo verotetuilla tuloilla, veneistä on maksettu arvonlisävero ja niiden käytöstä valtio kerää huomattavan summan polttoaineen hintaan sisältyvää polttoaineveroa sekä arvonlisäveroa.

4. Veneveron fiskaaliset tavoitteet eivät täyty

Verotuksen päätehtävä on julkisten menojen rahoittaminen. Verotuksen neutraalisuus tarkoittaa säännösten yksinkertaisuutta, kansalaisten tasapuolista kohtelua ja vähäisiä mahdollisuuksia verojen välttämiseen. Veropolitiikan tulisi kannustaa talouden positiivista kehitystä. Veropohjan tulee olla laaja ja veron määräytymiselle pitää olla selkeät perusteet. Tehokkuusperiaatteen mukaan verotuksen toimittaminen eli veronkanto ei saisi olla kustannuksiltaan verotuloon nähden liian kallista. Yksittäisiin toimialoihin mielivaltaisesti kohdistetut toimenpiteet eivät ole hyvän veropolitiikan mukaisia.

Venevero ei täyttäisi mitään näistä hyvän verotuksen periaatteista.

Kaavaillon veron on ajateltu muodostuvan erityisesti isojen ja kalliiden, koneteholtaan suurien veneiden maksuista. Veneveron ideoijilta on vain jäänyt huomiotta se, että näitä veneitä on lukumääräisesti todella vähän ja ne ovat usein ulkomaisten, esimerkiksi venäläisten tai virolaisten yhtiöiden omistuksessa.

Venetoimialaan liittyvät palvelut ovat merkittävä työllistäjä. Veneverolla olisi negatiivinen vaikutus suomalaisille veneveistäjille, venesatamille, huolto- ja asennusyrityksille, telakkatoiminnalle, rantaravintoloille ja monille muille palveluntuottajille, joiden asiakkaita ovat veneellä liikkujat. Veneen omistuksen kustannuksen kasvu vaikuttaisi suoraan kaikkien näiden palveluiden myyntiä alentavasti ja sitä kautta pienentäisi muun muassa polttoaineveron sekä arvonlisäveron kertymiä.

Ruotsissa kokeiltiin veneveroa, mutta veron tuotto jäi niin alhaiseksi, että siitä päätettiin luopua. Maamme venekanta on huomattavasti vaatimattomampi kuin ruotsalaisten. On hyvin epätodennäköistä, että vero Suomessa täyttäisi lähellekään sille asettuja verokertymän tavoitteita. Samaan lopputulokseen on tultu eri puolilla maailmaa veneverokokeilujen päätteeksi.

Ajoneuvojen (veneet mukaan lukien) käyttämään bensiiniin ja dieseliin sisältyvät verotuotot ovat vuodessa noin 4 miljardia euroa. Puolen prosenttiyksikön korotus kerryttäisi valtiolle noin 20 miljoonaa euroa eli yli veneveron optimistisesti arvioidun 17 miljoonan tuoton verran, eikä veron kerääminen aiheuttaisi mitään lisäkustannuksia. Kun veneveron arvioidusta bruttotuotosta vähennetään suorat ja välilliset keräämiskulut sekä otetaan huomioon arvonlisäverovelvollisten palveluiden ja polttoaineen käytön väheneminen, ollaan todennäköisesti negatiivisessa verokertymässä. Fiskaaliselta kannalta suunnitelmassa ei ole mitään järkeä.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Autovero	687,0	941,1	1 068,0	1 007,0	932,5	918,0	884,1
Ajoneuvovero	654,0	691,0	759,0	758,0	866,2	877,6	930,0
Polttoainevero tieliikenteessä kulutetun polttoaineen osalta	2 198,1	2 178,8	2 389,7	2 661,6	2 653,5	2 745,3	2 785,1
Polttoaineiden alv	1 009,0	1 184,8	1 352,0	1 455,0	1 479,1	1 436,5	1 283,2
Alv uusista ajoneuvoista	590,8	681,0	787,2	690,0	678,1	700,3	724,4
Alv ajoneuvojen osista sekä huolto- ja korjaustoista	584,2	658,3	695,2	713,0	763,4	765,6	773,4
Vero liikenne- ja autovakuutusmaksuista	268,9	284,9	299,5	317,7	343,1	378,4	386,8
Yhteensä	5 992,0	6 619,9	7 350,6	7 602,3	7 715,9	7 821,7	7 767,0

Päiväys: 2016-07-08 15:20

Lähde: Finanssialan Keskusliitto, Liikennevakuutuskeskus, Tieliikenteen Kustannusarvio/Tieliikenteen Tietokeskus, Tulli, Valtion tilinpäätökset, Öljy- ja biopolttoaineala ry

5. Venevero polkisi alleen kansalaisten yhdenvertaisuuden

Verotuksen tulisi kansalaisten perusoikeuksiin kuuluvan yhdenvertaisuuden vuoksi kohdella samassa tilanteessa olevia kansalaisia samalla tavalla. Maassamme ei ole luotettavia rekistereitä veneistä. Sama vene, joka eri kaupoilla on siirtynyt eri maistraattien alueille, voi esiintyä rekistereissä eri rekisteritunnuksilla useaan kertaan. Myytyjä tai tuhoutuneita veneitä ei ole välttämättä poistettu rekistereistä. Tehtyjä moottorien vaihtoja ei ole välttämättä päivitetty rekisterinpitäjälle.

Trafien vesikulkuneuvorekisterissä oli 30. kesäkuuta 2016 yhteensä 203 944 vesikulkuneuvoa, joista 185 548 moottorivenettä, 13 967 purjevenettä ja 4 429 nimikkeellä muut. Purjeveneistä veron piiriin tulisi yli 9 metrin pituuden takia noin 9000 eli 64 % kaikista purjeveneistä. Rajausta on keksitty eikä perustu mihinkään rationaaliseen argumenttiin. Merkittävä osa rekisteröidyistä veneistä on kalastuksessa ja yhteysveneinä käytettäviä ns. pulpetti- ja puolikannellisia moottoriveneitä, joihin venevero kohdistuisi sattumanvaraisesti riippuen siitä, sattuuko konetehto olemaan yli tai alle 38 kw tai pituus yli tai alle 9 metriä.

Ahvenanmaalla käytössä olevat erilaiset perusteet veneiden rekisteröinnille johtavat siihen, että alueen venerekisterissä ei ole kuin murto-osa purjeveneistä ja hidaskulkuisista sisämoottoriveneistä. Verotuksen tasapuolisuusperiaatteen mukaan vastaavia veneitä ei tulisi voida verottaa Manner-Suomessa.

Edellä johtuvista syistä venevero kohdistuisi kansalaisiin sattumanvaraisesti. Tämä sattumanvaraisuus on Suomen perustuslaissa kansalaisille säädetyn yhdenvertaisuuden vastaista.

Yhteenvedo

Uusien kansalaisten yhdenvertaisuutta loukkaavien, perusteiltaan haasteellisten ja kateusveroa muistuttavien verojen sijaan tulisi miettiä, kuinka voidaan edistää työllisyyttä, saaristomatkausta sekä suomalaista venealaa ja saada tätä kautta kokonaisuudessa suurempi verokertymä. Venevero ei ole linjassa hallituksen normipurkutalkoiden kanssa, vaan tulee synnyttämään veron maksajissa epätietoisuutta, katkeruutta ja lisääntyvää kiinnostusta verojen välttämiseen laajemminkin.

Veneveron säätämisestä tulisi luopua.

MERIKARHUT - SJÖBJÖRNARNA ry



Mika Heikkilä
kommodori

Merikarhut – Sjöbjörnarna ry on Suomen suurin matkapurjehdusyhdistys, jonka 2700 jäsentä ja 1200 venettä edustavat noin 10 % osuutta Suomen matkapurjehdusveneistä.