

15.11.2016

## Hallituksen varmistettava oikeudenmukaisuuden toteutuminen moottoripyörien verotuksessa

Juha Sipilän hallituksen budjettiesitykseen tuoma ehdotus kevyiden moottoriajoneuvojen vuotuisesta verosta vaikuttaa ensi silmäyksellä perustellulta. Uusi vero tukisi näkökulmaa, missä eri moottoriajoneuvoluokkia kohdeltaisiin tasapuolisin perustein, vaikka moottoripyörä onkin yleensä ensisijaisesti harrastusväline.

Uusi vero on herättänyt paljon keskustelua ja kohdannut arvostelua, mutta esityksen tarkemmista veropoliittisista tavoitteista ja perusteluista on ollut saatavilla vain vähän tietoa. Niinpä päätimme tutkia veroa tarkemmin ja julkaisemme nyt OTK Teemu S. Lindforsin Modified Motorcycle Association of Finland ry:lle tekemän muistion ”Moottoripyörien käytön verotus ja hyvän verolainsäädännön ominaisuudet”.

Veneille jyvitetäisiin 50 M€ veropotista 20 M€ ja moottoripyörille 30 M€. Liikenteen verokertymä vuonna 2015 oli 7,7 miljardia euroa. Siihen nähden uuden veron tuottotavoite on pieni, toteutuessaan ainoastaan 0,6 prosenttia tieliikenteen verokertymästä. Sama summa olisi mitä todennäköisimmin kerättävissä muualta huomattavasti pienemmin vahingoin.

Verotuksen pitäisi lähtökohtaisesti olla neutraalia ja vääristää taloudellista toimintaa mahdollisimman vähän. Vastakohta neutraalille verotukselle on ohjaava verotus, jollaiseksi myös moottoripyörien käytön verottaminen muodostuisi. Kuitenkin ympäristönäkökulmasta katsottuna moottoripyörien päästöt, varsinkin hiilidioksidipäästöt, Suomen ajoneuvoliikenteestä ovat hyvin pieni osa, noin yksi prosentti. Uuden veron ohjausvaikutukset olisivat näin ollen hyvin vähäisiä.

Verotuksen oikeudenmukaisuutta pohdittaessa yksi tärkeä alue Suomessa on maksukykyisyys. Veron perustelemisen ilmaisulla ”herrojen huvikuunarit ja juppiskooterit” viittaa ajatukseen siitä, että motoristilla olisi poikkeuksellista maksukykyä. Tarkastelu kuitenkin osoittaa, että yli 90 prosenttia Suomen moottoripyöräkannasta on vähintään viisi vuotta vanhaa ja että keskimäärin moottoripyörän arvo on vähäinen. Myöskään Suomen Motoristit ry:n moottoripyöräilijöiden sosioekonomista asemaa kartoittavan kyselyn tulokset eivät tue oletusta moottoripyöräilijöiden erityisestä maksukykyvystä.

Nykyisen ajoneuvoverolain mukaisin perustein moottoripyörien hiilidioksidipäästöihin perustuvan päiväveron tason pitäisi olla välillä 0,38€-0,58€ per päivä. Koska moottoripyörät eivät juuri kuluta tiestöä, verotaso ei ainakaan saisi olla muita ajoneuvoluokkia korkeampi. Myös liikennekäytöstä poiston pitäisi olla samalla tavoin mahdollista kuin vaikkapa sesonki-käytössä olevan henkilöauton. Näillä reunaehdoilla moottoripyörien verotus voisi olla oikeudenmukaista.

Jotta tuottotavoite saavutettaisiin ajoneuvoverolain mukaisella verotasolla, moottoripyörien verotason pitäisi kuitenkin olla moninkertainen nykyisen lain verotason nähden. Jos liikennekäytöstä poistoja ei tehdä nykyistä enempää, veron määrän tulisi olla noin 1,07 €/päivä, jotta tavoiteltu 30 M€ saavutettaisiin. Korkea päivävero kuitenkin todennäköisesti lisäisi liikennekäytöstä poistamisia: verotasolla 1,07 €/päivä ja liikennekäytöstä poistamisen kustannustasolla 6 €/kerta liikennekäytöstä poistaminen olisi kannattavaa jo kuuden päivän käyttämättömyyden kohdalla.

Vuosiperusteella määrättävän veron kohdalla tuottotavoitteen 30 M€ toteutumista voidaan arvioida jakamalla se tasan kaikkien rekisteriin merkittyjen moottoripyörien määrällä 261 826 kpl 31.12.2015. Keskimäärin veron määrä rekisteriin merkittyä moottoripyörää kohti olisi tällöin 114,58 €/vuosi. Tällainen omistukseen kohdistuva vero iskisi kuitenkin ankarasti kauppiaisiin, keräilijöihin sekä muihin sellaisiin henkilöihin, jotka omistavat useamman kuin yhden moottoripyörän. Tällaisia henkilöitä on noin 30 000 ja he omistavat kaikkiaan noin 80 000 moottoripyörää.

Ongelma voidaan osittain ratkaista poistamalla veropohjasta vähintään 30 vuotta vanhat moottoripyörät sekä sellaiset pyörät, joilla vuoden verojakson aikana ei ajeta yhtenäkkään päivänä. Tällöin veropohja kuitenkin pienenee ainakin 100 000 ajoneuvolla ja tuottotavoitteen saavuttamiseksi verotaso tulisi nostaa henkilöautoihin nähden lähes kolminkertaiseksi. Voikin oikeutetusti kysyä, minkä vuoksi moottoripyöräilijän tulisi osallistua julkisten menojen rahoittamiseen suuremmalla osuudella kuin vaikkapa henkilöautoilijan tai traktorinkuljettajan?

Uutta veroa puoltaa se, että veron myötä ajoneuvoverotuksen veropohja laajenisi ja tieliikenteen verorasitus jakautuisi tällöin tasaisemmin kaikille tienkäyttäjille. Henkilöautoja vastaavalla verotasolla tästä kuitenkin seuraa, että tavoiteltua verotuottoa ei likimainkaan saavuteta. Moottoripyörän omistajia – toisin sanoen veron maksajia – on Suomessa yksinkertaisesti liian vähän merkityksellisen verotuoton ja tehokkuuden saavuttamiseksi, eikä tähän tosiasiaan voida vaikuttaa jaksottamalla vero päiväkohtaisuuden sijasta kalenterivuosille. Korkeammalla veroasteella verotuksen aikaansaamat hyvinvointitappiot sekä oikeudenmukaisuuteen liittyvät ongelmat puolestaan kasvavat eksponentiaalisesti.

Ajatus moottoripyörien käytön verotuksesta oli lähtökohtaisesti hyvä ja tutkimisen arvoinen. Johtopäätös on kuitenkin se, että päätöstä moottoripyörien uuden veron käyttöön ottamisesta olisi viisasta harkita uudelleen.