

Lausunto luonnokseen hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi kevyiden moottoriajoneuvojen verosta 9.12.2016, VM140:00/2016

Muunneltujen moottoripyörien yhdistys MMAF ry kiittää tilaisuudesta lausua otsikon asiassa. Lausuntonamme esitämme kohteliaimmin seuraavaa.

Johdanto

Moottoripyörille ehdotettu uusi vuotuinen vero on herättänyt paljon keskustelua julkisuudessa. Keskustelun sisältöä voidaan jäsentää seuraavasti.

Veroa vastustetaan sillä perusteella, että vero koetaan epäoikeudenmukaiseksi. Samanaikaisesti veron puolesta esitetty painavin argumentti perustuu niin ikään oikeudenmukaisuuteen: moottoripyörien verotus koetaan oikeaksi, koska autojakin verotetaan.

Veron puolustuspuheenvuoroihin, samoin kuin hallituksen esitysluonnoksen perusteluihin, sisältyy ajatus valtion verotulojen lisäämisestä. Veron aiheuttamat negatiiviset taloudelliset vaikutukset huomioon ottaen veron fiskaalinen tehokkuus näyttäytyy kuitenkin hyvin heikkona ja nettovaikutus valtiontalouteen voi olla negatiivinen.

Useasti keskustelussa esitetyn väitteen mukaan silloin, kun henkilöllä on varaa omistaa moottoripyörä, ajatellaan tästä seuraavan, että hänellä on myös varaa maksaa veroja. Veron puolesta on argumentoitu myös sillä, että moottoripyörä nähdään ylellisyshyödykkeenä (”turhakkeena”), jollaisena sen verotus koetaan oikeutetuksi.

Tässä lausunnossa tarkastellaan hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetun moottoripyörien verotusmallin oikeudenmukaisuutta ja fiskaalista tehokkuutta. Näkökulma ensiksi mainitussa on veronmaksajan, jälkimmäisessä veronsaajan.

Ylellisyshyödykkeiden verotuksesta todettakoon lyhyesti, että ylellisyysverot eivät ole kuuluneet sivistysvaltion veropolitiikan työvälineisiin enää aikoihin. Fiskuksen tehtävänä ei ole ohjata verovelvollisten valintoja eri hyödykeryhmien välillä, vaan verotuksen tulisi päinvastoin olla lähtökohtaisesti neutraalia. Verotuksen neutraalisuudesta tulisi poiketa vain, kun ohjaukselle tavoitteelle voidaan osoittaa painavat perusteet. Käsillä olevan veron osalta hallituksen esityksessä todetaan, että ohjaavaa tavoitetta ei ole.

MMAF ry on aikaisemmin julkaissut aihetta käsittelevän kirjoituksen ”Moottoripyörien käytön verotus ja hyvän verolainsäädännön ominaisuudet”, *Teemu S. Lindfors* 2016. Kirjoituksessa tarkastellaan moottoripyörien käytön veromalleja oikeus- ja taloustieteellisen veropoliittisen tutkimuksen hyvän verolainsäädännön ominaisuuksia koskevien yleisten oppien valossa. Suomen Motoristit ry (SMOTO) puolestaan on julkaissut moottoripyörien käytön verotuksen taloudellisiin vaikutuksiin painottuvan kirjoituksen ”Moottoripyörien ajoneuvoveron päivitetty vaikutusarvio”, *Juha Tervonen* 2016. Tämä lausunto perustuu suurelta osin mainittuihin kirjoituksiin.

Veron oikeudenmukaisuudesta

Maksukykyisyys

Vertikaalisella oikeudenmukaisuudella viitataan maksukykyyn: ehdotetun veron vertikaalinen oikeudenmukaisuus edellyttäisi, että moottoripyörän omistajilla olisi poikkeuksellista maksukykyä. MMAF ry:n ja SMOTO ry:n selvitykset eivät tue oletusta moottoripyöräilijöiden keskimääräistä korkeammasta maksukykyvyydestä. Varallisuusesineenä moottoripyörä ei myöskään keskimäärin ole kovin arvokas. Sen sijaan hallituksen esitysluonnoksen perusteluissa (s. 10) todetaan ajoneuvorekisterin ja verotustietojen vertailuun tukeutuen, että kolme neljäsosaa moottoripyörän omistajista on tulotasoltaan keskiarvon yläpuolella. Tällä perusteella moottoripyörärien ehdotettu uusi vero jossain määrin toteuttaa maksukykyisyysperiaatetta.

MMAF ry toteaa kuitenkin, että maksukykyllä on olemassa huomattavasti parempia mittareita kuin moottoripyörän omistaminen. Hallituksen esitysluonnoksessa (s. 7 ja 9) todetaan, että veron tavoite on puhtaasti fiskaalinen, eikä esimerkiksi ympäristöpoliittinen. Toisaalta vero pyritään oikeuttamaan viittaamalla moottoripyörän omistajien maksukykyyn. Jos tavoitteena on kiristää hyvätuloisten henkilöiden verorasitusta, niin voidaan perustellusti kysyä, minkä vuoksi vero pitää kytkeä moottoripyörän omistamiseen?

Maksukykyä mittaa huomattavasti paremmin henkilön tulotaso sellaisenaan. Vaikka moottoripyörän omistaminen ilmeisesti jossain määrin korreloikin tulotason kanssa, niin neljännes moottoripyörän omistajista on hallituksen esitysluonnoksen tietojen valossa tulotasoltaan keskiarvon alapuolella. Toisaalta kohdentamalla kiristytävä verorasitus moottoripyörän omistajiin se kohdentuu todellisuudessa vain pieneen osaan hyvätuloisista henkilöistä. Toisin kuin tulotaso, moottoripyörän omistaminen ei myöskään kerro henkilön likviditeetistä käytännössä mitään. MMAF ry:n näkemyksen mukaan moottoripyörärien uutta esitettyä veroa ei voida oikeuttaa viittaamalla moottoripyörän omistajien maksukykyyn.

Eri ajoneuvoluokkien yhdenvertainen verokohtelu

Ajoneuvojen verotusta voidaan pitää *horisontaalisesti oikeudenmukaisena* silloin, kun *kaikista tieliikenteessä käytettävistä ajoneuvoista kannetaan veroa samoin perustein*. Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetun moottoripyörärien uuden veron kohdalla tämä vaatimus ei täyty alkuunkaan, vaan moottoripyörärien ehdotettu vero on tässä suhteessa räikeästi epäoikeudenmukainen. MMAF ry:n käsityksen mukaan juuri tämä ominaisuus ehdotetussa verossa koetaan yleisesti kaikkein ongelmallisimmaksi.

Jotta moottoripyörärien verokohtelu olisi muihin moottoriajoneuvoihin nähden yhdenmukaista, tulisi veropohjan käsittää kaikki tieliikenteessä käytettävät ajoneuvot, ellei jonkin ajoneuvoryhmän vapauttamiselle verovelvollisuudesta ole esitettävissä painavia perusteita. Tällöin, kun veropohja on laaja, myös verorasituksen taso voidaan pitää kohtuullisena, mikä parantaa merkittävästi veron fiskaalista tehokkuutta. Hallituksen esitysluonnoksen mukaan näin ei kuitenkaan ole, vaan ehdotetun veron kohteena olevat moottoripyörät edustavat selkeää vähemmistöä hallituksen esityksessä tarkasteltujen ajoneuvoluokkien yhteenlaskettuun kantaan nähden. Hallituksen esitysluonnoksen mukaan esimerkiksi traktoreita on rekisterissä lähes kaksinkertainen määrä moottoripyöräihin verrattuna.

Jotta moottoripyörien verokohtelu olisi edes henkilöautoihin nähden yhdenmukaista, veron tulisi määräytyä päiväkohtaisesti, verovelvollisuudesta tulisi vapautua poistamalla moottoripyörä liikennekäytöstä ja verorasituksen tason tulisi olla välillä 0,38 € - 0,58 € käyttöpäivää kohti. Hallituksen esitysluonnoksen mukaan vero määräytyisi tästä poiketen kahdentoista kuukauden jaksotuksella, jona aikana verovelvollisuudesta ei voisi vapautua poistamalla moottoripyörä liikennekäytöstä. Jo tämä jaksotus sellaisenaan asettaa moottoripyörien omistajat huomattavasti huonompaan asemaan kuin henkilöautojen omistajat.

Esitysluonnoksen mukaan verorasituksen taso olisi 150 € kahdentoista kuukauden verojaksoilta. Vakuutustiedoista laskettuna moottoripyörän käytettävissäoloaika on verottomassa tilanteessa ollut noin 131 päivää kalenterivuodessa (ns. nollavakuutetut pois lukien). Käyttöpäivää kohti laskettuna tämä merkitsisi noin 1,15 € päiväkohtaista verorasitusta. Henkilöautoihin verrattuna verorasitus olisi tällöin pienimmilläänkin kaksinkertainen. Hallituksen esitysluonnoksesta ei käy ilmi, mikä tässä suhteessa oikeuttaisi moottoripyörien omistajien kiireämmän verorasituksen.

Vanhat ajoneuvot

Erityisen raskaasti esitetty vero kohdistuisi sellaisten moottoripyörien omistajiin, joilla syystä tai toisesta käyttöpäiviä sesongin aikana on vain vähän. Tällaisia moottoripyöriä ovat tyypillisesti vanhat moottoripyörät riippumatta siitä, täyttävätkö ne museorekisteröinnin vaatimukset vai eivät. Jos käyttöpäiviä olisi esimerkiksi 15 kappaletta sesongin aikana (mikä on monelle vanhalle moottoripyörälle tyypillinen tilanne), se merkitsisi verorasituksen tasoja 10 € per käyttöpäivä. *Henkilöautoja vastaavan päiväveron tasoon verrattuna tämä merkitsisi edelleen, että verorasituksen taso olisi vaatimattomasti kaksikymmenkertainen!*

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan museorekisteröidyt moottoripyörät ovat verosta vapaita. Tästä seuraa, että museokäisten, vähintään 30 vuotta vanhojen moottoripyörien omistajille syntyy kannustin museokatsastaa moottoripyöränsä – riippumatta siitä, täyttyvätkö museokatsastuksen edellytykset vai eivät. Museokatsastuksen vaatimusten täyttymisestä päättävät nykyisessä järjestelmässä yksityisoikeudellisten yhdistysten nimittämät museotarkastajat. On todennäköistä, että museorekisteriin kohdistuu jatkossa veron välttelyyn liittyviä paineita.

Hallituksen esitysluonnoksessa (s. 7) todetaan, että veropohja pidettäisiin ajoneuvoveroon nähden samanlaisena hallinnollisten kustannusten ja verojärjestelmän selkeyden takia. Tästä syystä vain museorekisteröidyt moottoripyörät on vapautettu verosta. Henkilöautoja koskeva ajoneuvoverojärjestelmä ja moottoripyörille ehdotettu uusi järjestelmä ovat kuitenkin yllä mainituin tavoin jaksotukseltaan muutenkin aivan erilaisia. Tämä eroavuus ei ole omiaan lisäämään verojärjestelmän selkeyttä. Toisaalta verojärjestelmän erilaisuudesta seuraa, että poikkeusten verovelvollisuudesta ei tarvitse olla samoja. Veron hallinnolliset kustannukset ovat puolestaan joka tapauksessa vähäisiä. Verovelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen hallinnollisia kustannuksia mahdollisesti lisäävä vaikutus riippuu siitä, miten vapautus määritellään. Jos vapautus kytketään systemaattisesti johonkin ajoneuvorekisterin tietoon, joka kaikista ajoneuvoista löytyy, vapautus ei käytännössä lisää hallinnollisia kustannuksia lainkaan.

Vanhon museorekisteröimättömien henkilöautojen käyttötarkoitus ja -tapa vastaavat vanhojen moottoripyörien käyttöä liikenteessä. Kumpiakaan ei käytetä päivittäiseen arkiliikkumiseen, vaan kysymyksessä on puhtaasti harrastus. Henkilöauton ajoneuvovero määräytyy kuitenkin päiväkohtaisesti ja liikennekäytöstä poistamalla verovelvollisuudelta välttyä. Esimer-

kiksi museorekisteröimättömällä henkilöautolla, jonka käyttöönottovuosi on 1960 ja kokonaisuudessa 1800 kg, päiväveron määrä vuoden 2017 alusta on 0,78 € päivää. Yhden kuukauden liikennekäyttö maksaa siten 23,40 €. Sama yhden kuukauden liikennekäyttö moottoripyörällä, jonka käyttöönottovuosi on 1960, maksaisi hallituksen esitysluonnoksen mukaan 150 €. Tässäkin vertailussa moottoripyörän verorasitus on yli kuusinkertainen henkilöautoon verrattuna. MMAF ry:n käsityksen mukaan tällaiset eroavuudet verorasituksen tasossa käyttötarkoitukseltaan vastaavien ajoneuvojen kohdalla eivät ole mitenkään oikeutettavissa.

MMAF ry toteaa, että museoajoneuvoharrastus on merkittävä ja tärkeä osa Suomen ajoneuvokulttuuria. Se ei kuitenkaan ole muita harrastusmuotoja arvokkaampi eikä poissulkeva harrastusmuoto, vaan oma tärkeä kulttuurinen arvonsa on myös muilla vanhoilla ajoneuvoilla, jotka eivät täytä museorekisteröinnin edellytyksiä. Kaikilla tällaisilla korostetusti harrastustoimintaan käytettävillä vanhoilla neuvoilla on yhteisiä nimittäjiä: esimerkiksi niiden kunnostaminen, rakentaminen ja ylläpito vaatii runsaasti käsityötä, eikä niitä käytetä arkipäivän liikku mistarpeisiin. Näistä syistä ei ole perusteltua sitoa vapautusta verovelvollisuudesta museorekisteröintiin: sillä tavoin asetetaan kulttuuriselta arvoltaan ja käyttötarkoitukseltaan vastaavat ajoneuvot perusteettomasti erilaiseen asemaan.

Tämä epäoikeudenmukaisuus voidaan välttää, jos verosta vapautetaan kaikki vähintään 30 vuotta vanhat moottoripyörät. Hallinnollisesti tämä järjestely on yksinkertaisesti toteutettavissa, sillä käyttöönottoajankohta on merkitty kaikkien moottoripyörien rekisteritietoihin. Ikä on myös erittäin selkeä ja kaikkia ajoneuvoja tasapuolisesti kohteleva määritelmä. Lisäksi tällöin vältetään kannustin veron välttelyyn virheellisin perustein suoritetun museorekisteröinnin kautta, mikä on omiaan vähentämään valvonnan kustannuksia. Toisaalta muutos ei käytännössä vaikuta verokertymään, koska veron käyttöönoton seurauksena valtaosa vanhoista moottoripyöristä, joita ei ole museorekisteröity, olisi ilmoitettuna liikennekäytöstä poistetuksi koko verojakson ajalle – hallituksen esitysluonnoksessa ehdotettu verorasituksen taso on vain muutamaa käyttöpäivää silmällä pitäen erittäin korkea.

Veron fiskaalinen tehokkuus

Veron bruttokertymä

Veron fiskaalisen tehokkuuden arvioimisessa on huomioitava ensinnäkin veron bruttomääräinen tuottopotentiali, jonka osalta keskeisin muuttuja tämäntyyppisessä kiinteään veron määrään perustuvassa järjestelmässä on veropohjan laajuus. Veron bruttotuotto ei kuitenkaan ole realistinen veropoliittisen päätöksenteon peruste, jos samalla ei tehdä realistista arviota veron nettokertymästä, toisin sanoen siitä, missä määrin uusi vero vähentää muiden verojen tuottoa ja aiheuttaa hyvinvointitappioita taloudellisen toiminnan vähentymisen kautta. Hallituksen esitysluonnos on MMAF ry:n näkemyksen mukaan tässä suhteessa altis arvostelulle.

Hallituksen esitysluonnoksen (s. 7 ja 8) mukaan uuden veron arvioidaan lisäävän valtion verotuloja vuosittain noin 25 miljoonalla eurolla. Veropohjan kooksi arvioidaan 185000 ajoneuvoa, joista noin 10 prosentin osuuden arvioidaan olevan vuosittain liikennekäytöstä poistettuna koko verojakson ajan. Tällöin vero kannettaisiin vuosittain 166 500 ajoneuvosta ja veron bruttokertymä verotasolla 150 € ajoneuvoa kohti olisi yhteensä 25 miljoonaa euroa vuodessa.

Hallituksen esitysluonnoksen (s. 8) mukaan on mahdollista, että koko verojakson ajan liikennekäytöstä poistettujen ajoneuvojen osuus on suurempi kuin 10 prosenttia. MMAF ry:n käsityksen mukaan tämä on todennäköistä, koska moottoripyöräkantaan kuuluu paljon sellaisia ajoneuvoja, joiden luonteenomainen käyttö rajoittuu vain muutamaan päivään sesongin aikana. Tällaisia ajoneuvoja silmällä pitäen ehdotettu verotaso on hyvin korkea ja käytännössä kannustaa pitämään ajoneuvot liikennekäytöstä poistettuna koko verojakson ajan.

Tätä kirjoitettaessa yli 30 prosenttia moottoripyöräkannasta on poistettu liikennekäytöstä. Tämän havainnon merkityksen arviointi on vaativaa, koska liikennekäytöstä poistamisen motiiveja eikä liikennekäyttöön tulevan sesongin kuluessa otettavien ajoneuvojen määrää ole mahdollista luotettavasti arvioida. On kuitenkin huomattava, että liikennekäytöstä poistamisesta ei ole moottoripyörän omistajalle aikaisemmin ollut mitään hyötyä, koska vakuutuksen seisonta-aika ei ole edellyttänyt liikennekäytöstä poistamista. Tämä merkitsee, että todennäköisesti moottoripyörärien liikennekäytöstä poistamisen taustalla ovat verotukselliset syyt.

Osa moottoripyöräistä on todennäköisesti poistettu liikennekäytöstä strategisista perusteista ja voidaan olettaa, että osa myös palaa liikennekäyttöön sesongin aikana. Toisaalta kaikkia sellaisia moottoripyöriä, jotka on tarkoitettu poistamaan liikennekäytöstä siinä tapauksessa että uusi vero tulee voimaan, tuskin on vielä poistettu liikennekäytöstä. Hallituksen esitysluonnoksen mukaan verosta välttyisi, kun poisto tehdään 30.4.2017 mennessä.

Jos oletetaan, että liikennekäytöstä poistetuksi jää pysyväisluontoisesti noin 25 prosentin osuus koko kannasta, veron bruttotuotto jää noin 20 miljoonaan euroon.

Veron nettokertymä

Hallituksen esitysluonnoksen (s. 9) mukaan uudella verolla ei ole merkittäviä vaikutuksia muiden verolajien tuottoon. Tämä pitää paikkansa, mutta ainoastaan siinä merkityksessä, että uuden veron fiskaalinen merkitys ylipäätään on vähäinen, jolloin sen muita verolajeja pienentävä vaikutuskin on todennäköisesti vähäinen valtion talousarvion loppusummaan nähden. *Tästä ei kuitenkaan voida pätevästi tehdä johtopäätöstä, jonka mukaan veron fiskaalinen tehokkuus olisi hyvä ja veron käyttöönotto olisi siten valtiontalouden näkökulmasta perusteltua.* Asia on MMAF ry:n näkemyksen mukaan päinvastoin: sen lisäksi, että veron fiskaalinen merkitys on vähäinen, myös sen fiskaalinen tehokkuus on erittäin heikko ja muiden verolajien tuoton pienentyminen sekä verosta seuraavat muut hyvinvointitapioit käytännössä nettoavat veron bruttokertymän.

Veron nettokertymän täsmällinen arviointi on tunnetusti vaativa tehtävä. Tässä lausunnossa täsmällistä arviota ei edes yritetä esittää. On kuitenkin mahdollista tunnistaa tekijöitä, jotka ovat omiaan kasvattamaan uuden veron negatiivisia taloudellisia vaikutuksia.

Lähtökohtana nettokertymän arvioinnissa voidaan pitää staattista tarkastelua siitä, paljonko uuden veron kotitalouksien käytettävissä olevien tulojen vähentymisestä seuraava kulutuskysynnän pienentyminen vähentää muiden verolajien kertymää. On todennäköistä, että kulutuskysynnän pienentyminen kohdistuu suurimmalta osin moottoripyöräilyyn ja moottoripyörätoimialaan. Tällöin kulutuskysynnän pienentyminen ei vaikuta ainoastaan tulo- ja arvonlisäverojen kertymään, vaan lisäksi se vaikuttaa esimerkiksi polttoaineveron kertymään ja moottoripyöräisten kannettavan autoveron kertymään. Yksityiskohtaisempaa analyysia tekemättä voidaan arvioida, että moottoripyöräilyyn kohdistuva kulutuskysynnän pienentyminen vähentää muiden verolajien kokonaiskertymää vähintään suhteellista kokonaisveroastetta vas-

taavan osuuden verran. Jos kulutuskysyntä pienentyy 20 miljoonalla eurolla, tämä merkitsee, että muiden verojen kertymä pienentyy noin 10 miljoonalla eurolla.

Tämäntyyppisessä staattisessa tarkastelussa ei vielä huomioida taloudellisen toiminnan vähentymisen ja muiden hyvinvointitappioiden merkitystä veron nettokertymään. Tällaisia dynaamisia negatiivisia vaikutuksia todennäköisesti kasvattavat ainakin seuraavat seikat.

Verorasituksen korkea taso. Erityisesti vähäisellä käytöllä olevien moottoripyörien kohdalla verorasituksen taso on hyvin korkea. Se on korkea myös kansainvälisessä vertailussa. Ruotsissa samankaltainen vero on 180 kruunua vuodessa ja Saksassa kuutiotilavuuden mukaan määräytyen enimmillään noin 120 euroa vuodessa. Vertailun kannalta merkille pantavaa on, että molemmissa maissa liikennekäytöstä poistamisesta saa täysiltä kalenterikuukausilta hyvityksen. Näin ollen Suomeen esitetyn veron taso on Saksaankin verrattuna käytännössä noin kolminkertainen. Verotusta koskevassa taloustieteellisessä tutkimuksessa vallitseva paradigma on, että verotuksen aikaansaamat hyvinvointitappiot kasvavat suhteessa veronkorotuksen neliöön.

Toimialan taloudellinen tilanne. Moottoripyörätoimiala on Suomessa tällä hetkellä vaikeuksissa. Moottoripyörien ensirekisteröinnit ovat laskeneet kymmenessä vuodessa noin 75 prosenttia ja moottoripyörätoimialan liikevaihto on laskenut samassa ajassa noin 30 prosenttia. Samassa ajassa yritysten määrä on kuitenkin supistunut vain vähän ja toimialan työllistävien henkilöiden määräkkin vain hieman yli 10 prosenttia. Luvuista voi päätellä, että moottoripyörätoimialan liikevaihto on suurimmalta osin peräisin jälkimarkkinoista ja että moni alan yritys toimii tällä hetkellä varsin lähellä kannattavuusrajaa. Uusi vero todennäköisesti vaikuttaa moottoripyöräilyn määrää vähentävästi, mikä näkyy erityisesti jälkimarkkinoiden liikevaihdossa. Tällöin on todennäköistä myös, että uuden veron myötä osa alan yrityksistä putoaa lopullisesti kannattavuusrajan alapuolelle ja osa puolestaan joutuu sopeuttamaan toimintaansa lomautuksien ja irtisanomisten kautta. On huomattava myös, että merkittävä osa moottoripyöräilyyn kytkeytyvästä taloudellisesta toiminnasta tapahtuu tämän toimialaluokituksen ulkopuolella (esimerkiksi matkailu). Näin ollen moottoripyöräilyn vähentyminen aiheuttaa negatiivisia taloudellisia vaikutuksia myös muiden toimialaluokitusten piiriin kuuluvissa toiminnoissa.

Moottoripyörä ei ole välttämättömyyshyödyke. Tämä merkitsee, että moottoripyöräilyn kysyntä reagoi hintamuutoksiin varsin herkästi. Osaltaan tästä kertoo liikennekäytöstä poistettujen moottoripyörien määrän voimakas kasvu, joka ajoittuu samalle ajanjaksolle, jonka kuluessa uudesta moottoripyörien verosta on uutisoitu tiheämmin. Vastaavasti on todennäköistä, että taloudellisen toiminnan vähentyminen on moottoripyöräalalla suhteellisesti suurempaa kuin sellaisilla toimialoilla, joilla kysynnän hintajousto on pienempää. Veron korkea taso osaltaan kasvattaa kysynnän hintajoustoa.

Näistä lähtökohdista voidaan arvioida, että veron aiheuttama negatiivinen dynaaminen vaikutus on suuruusluokaltaan samantasoinen kuin staattinen arvio muiden verolajien tuoton supistumisesta. Veron fisikaalinen tehokkuus on siten heikko. Tästä seuraa, että esitetyn uuden veron nettokertymä on optimistisestikin arvioiden vain joitakin miljoonia euroja positiivinen. Yllä mainitut dynaamisten vaikutusten merkitystä kasvattavat seikat huomioon ottaen on todennäköisempää, että nettovaikutus lähellä nolaa tai negatiivinen.

Näin ollen uuden veron käyttöönotto ei ole valtiontalouden näkökulmasta mielekäästä.

Esityksen perustuslainmukaisuus

Hallituksen esitysluonnoksessa ei ole tarkasteltu ehdotetun veron perustuslainmukaisuutta. MMAF ry haluaa nostaa esitysluonnoksesta esiin kaksi näkökulmaa, joilla on selkeä liityntä perustuslakiin.

Veron peruste on lähtökohtaisesti sama kuin nykyisessä ajoneuvoverolaissa perusveron osalta: ajoneuvon käyttö liikenteessä. Kuten yllä on esitetty, vero kuitenkin kohtelisi yhtä kansalaisryhmää (moottoripyörien omistajia) aivan eri tavoin kuin ajoneuvoverolain piiriin kuuluvien ajoneuvojen omistajia. Tämänäyttöiset kysymykset on oikeuskirjallisuudessa liitetty perustuslain 6 §:n yhdenvertaisuusperiaatteen soveltamisalaan.

Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan myös ajoneuvoverolakia muutettavaksi. Lakiin liittäisiin säännös, jonka mukaan ajoneuvoveron valvontaa voitaisiin suorittaa teknisillä laitteilla luonteeltaan jatkuvasti tai toistuvasti. Ehdotettu uusi säännös on kirjoitettu hyvin avoimeksi ja esimerkkinä valvonnasta sen perusteluissa mainitaan ajoneuvolaitteiden lähettämän tiedon tallennus ja valvonta.

Vaikka esityksessä todetaankin, että valvonta ei saa ulottua kotirauhan piiriin kuuluviin tiloihin, MMAF ry huomauttaa, että yksityisyyden suoja ulottuu huomattavasti kotirauhaa laajemmalle. Tältä osin esityksessä on ilmeinen liityntä perustuslakiin.

Lakiesityksen perustuslainmukaisuutta on syytä tarkastella jo ennen eduskuntakäsittelyä.

Johtopäätökset

Muunneltujen moottoripyörien yhdistys MMAF ry vastustaa hallituksen esitysluonnoksessa ehdotettua moottoripyörien vuotuista veroa seuraavin perustein:

- Verorasituksen taso on muihin tiellä käytettäviin ajoneuvoihin nähden moninkertainen, eikä verovelvollisuudesta vapaudu samalla tavalla kuin henkilöautojen kohdalla poistamalla ajoneuvo liikennekäytöstä. Tämä epäoikeudenmukaisuus korostuu vanhojen moottoripyörien kohdalla, joita käytetään liikenteessä vain vähän ja satunnaisesti.
- Veron fiskaalinen merkitys on käytännössä olematon ja tehokkuus erittäin heikko, nettokertymä on optimistisimmankin arvion mukaan vain joitakin miljoonia euroja vuodessa. Samanaikaisesti veron aikaansaamat hyvinvointitappiot ovat merkittäviä.
- Veron perustuslainmukaisuutta ei ole selvitetty, eikä esitykseen ei sisälly kansainvälistä tarkastelua.

Jos veron valmistelua jatketaan, *kaikkien tieliikenteessä käytettävien ajoneuvojen* verokohtelu tulee *sekä verorasituksen tason että veron jakotuksen* osalta järjestää oikeudenmukaisesti. Veron yhteensopivuus perustuslain kanssa tulee tutkia jo ennen eduskuntakäsittelyä. Lisäksi *vanhat ajoneuvot* tulee *tarkoituksenmukaisuussyistä vapauttaa verosta kokonaan.*

Veron fiskaalisen merkityksen ja tehokkuuden parantaminen edellyttää niin ikään veropohjan laajentamista. Rekisterissä on lähes miljoona muuta moottoriajoneuvoa kuin autoa. Jos ajoneuvoveron veropohja laajennetaan käsittämään kaikki rekisteriin merkityt moottoriajoneuvot, tavoiteltu bruttotuotto saavutetaan huomattavasti matalammalla verorasituksen tasolla. Tällöin veron aiheuttamat hyvinvointitappiot vähenevät olennaisesti. Matalan veroasteen seurauksena myöskään sosiaalisia vapautusperusteita verosta ei tarvita.

Veropoliittista päätöksentekoa silmällä pitäen olisi kuitenkin pohdittava vakavasti sitä, ovatko ajoneuvot kansantalouden kannalta järkevä verotuksen kohde, ainakaan nykyisessä mittakaavassa, jossa ajoneuvojen verorasituksen taso Suomessa on kansainvälisesti vertaillen erittäin korkea. Ajoneuvojen korkea veroaste aiheuttaa suuria hyvinvointitappioita, sen vaikutus näkyy Suomen kaltaisessa maassa käytännössä kaikissa kuluttajahinnoissa.

Erinomaisena esimerkkinä ajoneuvojen verotuksen negatiivisista taloudellisista vaikutuksista, joskin kansantaloudelliselta merkitykseltään vähäisenä sellaisena, toimii yksilöllisesti valmistettujen moottoripyörien autoverotus. Ajoneuvoteknisellä lainsäädännöllä sallittiin yksilöllisesti valmistettujen moottoripyörien rekisteröinti Suomeen vuoden 2016 alusta lukien. Yksilöllisesti valmistettujen moottoripyörien valmistaminen on jo määritelmällisesti käsityötä, joka tapahtuu Suomen kansantaloudessa. Yksilöllisesti valmistetuista moottoripyöristä kannettava määrältään tuhansien eurojen autovero kuitenkin käytännössä supistaa niiden valmistuksen olemattomiin. Niinpä niitä rekisteröitiin vuoden 2016 aikana peräti yksi kappale.

Helsingissä 16.1.2017,



Sakari Mäkinen
Puheenjohtaja, MMAF ry



Teemu S. Lindfors
Asiantuntija, MMAF ry