

Uusi ajoneuvovero moottoripyörille - moottoripyöristä saatava kokonaisverokertymä putoaa miinukselle yli 23 miljoonaa euroa

Hallituksen suunnittelema moottoripyöräajoneuvovero on voimakas isku vasten lähes kymmenen vuotta voimakkaassa taantumassa ollutta moottoripyöräalan maahantuontia ja kauppaa. Moottoripyörämaahantuonnin, -kaupan, -huollon, -varaosien ja -tarvikkeiden kysyntää uhkaa yli 120 M€ liikevaihdon katoaminen, yritysten lopettamiset, yli sadan työpaikan menetykset ja palvelujen huononeminen. Hallituksen tavoite on kerätä motoristeilta 30 miljoonaa euroa, mutta kyselyjen ja asiantuntija-arvioiden perusteella moottoripyöristä kerättävät verot putoavat yli 23 miljoonaa euroa miinukselle, verokertymävaje siis reippaasti yli 50 miljoonaa euroa.

Alaa ovat koetelleet vuoden 2007 jälkeiset ajokorttimuutokset, kotitalouksien taloustilanteen huononeminen ja nyt viimeisenä iskuna valmisteilla oleva vuotuinen moottoripyöräajoneuvovero. Valtiovarainministeriössä valmistelussa oleva vuotuinen ajoneuvovero vetää kaiken realiteetin moottoripyöräkaupulta, sen yritysten toimintaedellytyksiltä ja henkilökunnan työpaikoilta. Valtiovarainministeriö ei ole julkistanut ajoneuvoveroon liittyviä yksityiskohtia, mutta tämän hetkisen tiedon mukaan ajoneuvovero lankeaa maksettavaksi kokonaisuudessaan (= koko 12 kk maksu), heti kun moottoripyörä otetaan liikennekäyttöön, vaikka vain päiväksi tai vain koeajoon. Mahdollisen uuden veron tullessa voimaan koituu siitä suomalaiselle moottoripyöräelinkeinolle miljoonien eurojen lisäkustannukset ja noin 100 ihmisen työpaikan menetykset. Samassa yhteydessä valtiolle kaavailtua kertyy huomattavasti vähemmän verotuloja (auto-, ajoneuvo-, polttoaine- ja arvonlisäverot) kuin on asetettu vaatimukseksi.

Me, Suomen moottoripyörämaahantuoja ja moottoripyöräkauppiat yhdessä, tuemme täysin Suomen Motoristit Ry:n - SMOTO:n tekemää "Moottoripyöräajoneuvoveron vaikutusarvio"-muistiota ja sen näkemyksiä ja vastustamme moottoripyörille kaavailtua vuotuista ajoneuvoveroa seuraavin perusteluin.

Yhteenveto: Mahdollinen uusi moottoripyöräajoneuvovero aiheuttaa...

1. Ajoneuvoverokertymä jää pienemmäksi kuin tavoite:
 - liikenteessä olevan moottoripyöräkannan vähenemisen nykyisestä 220.000 pyörästä noin 40% eli 132.000¹ pyörään. Tähän on syynä motoristien lisääntynyt halu poistaa kaikki ylimääräiset pyöränsä tieliikennekäytöstä.
 - o valtiolle tästä seuraa ajoneuvoverokertymän jääminen noin 10 miljoonaan euroon
 - noin 1,25 miljoonan euron lisäkustannukset myyntivarastossa olevien uusien ja käytettyjen moottoripyöräajoneuvoveromaksusta²
 - o valtiolle tästä seuraa vastaava summa ajoneuvoverokertymänä eli noin 1,25 miljoonaa euroa
- valtio saa yhteensä noin 11,25 miljoonaa euroa ajoneuvoveroa

¹ Suomen Motoristit Ry:n MP16-kyselytutkimus (syyskuu 2016), johon osallistui 4140 vastaajaa.

² Varastomäärät tarkastettu NettiMoto-palvelusta 19.10.2016

2. Autoverokertymä laskee:

- uusien moottoripyörämaahantuontimäärän putoamisen noin 500 kappaleella³ vuoden 2016 määrästä (2800 → 2300 kpl). Tähän on syynä motoristien vähentynyt halu ostaa uusia pyöriä⁴.
 - o valtiolle tästä seuraa noin 1,5 miljoonan euron autoverokertymän väheneminen

→ valtio menettää noin 1,5 miljoonaa euroa autoverokertymää

3. Arvonlisäverokertymä laskee:

- moottoripyöräalan kaupalle noin 100 miljoonan euron³ liikevaihdon vähenemisen (moottoripyörämyynti ja palvelut, sis. huolto, varaosat, tarvikkeet ja varusteet). Tähän ovat syynä motoristien vähentynyt halu ostaa uusia tai käytettyjä pyöriä, ajaa ja matkailla vähemmän, täten siis vähentyvä huolto-, varaosa- ja tarvikeostotarve.⁴

- o valtiolle tästä seuraa noin 24 miljoonan euron arvonlisäverokertymän väheneminen

- matkailupalveluihin motoristit arvioivat käyttävänsä noin 20-30 miljoonaa euroa⁴ vähemmän kuin aikaisemmin

- o valtiolle tästä seuraa noin 2-4 miljoonan euron arvonlisäverokertymän väheneminen (ALV-kannat 10%/14%)

- polttoaineisiin motoristit arvioivat käyttävänsä miljoonaa euroa⁴ vähemmän kuin aikaisemmin

- o valtiolle tästä seuraa noin 4 miljoonan euron vähittäismyynnin arvonlisä- ja polttoaineverokertymän väheneminen (ALV-kannat 10%/14%)

→ valtio menettää noin 30-32 miljoonaa euroa arvonlisäkertymää

4. Seuraukset moottoripyöräkaupalle:

- varastossa olevien vaihtoajokkien arvonalenemana noin vajaan miljoonan euron tappiot
- noin 10 jälleenmyyjän tai pienen liikkeen lopettamispäätös ja noin 100 työpaikan poistuminen alalta³. Nuorille ei synny uusia harjoittelu- ja työpaikkoja lainkaan.

- o valtiolle tästä seuraa noin 1 miljoonan euron ansiotulovero ja työeläkemaksut

- o valtiolle tästä seuraa noin 2 miljoonan euron työttömyysturvan kustannukset

→ valtio menettää noin 1 miljoonaa euroa muina veroina ja maksuina

→ valtiolle kertyy työttömyysturvan kustannuksia noin 2 miljoonaa euroa

- moottoripyöräalan palvelutason laskun, jonka seurauksena 250 000 moottoripyöräilijää äänestäjää hankkivat palvelunsa pääosin ulkomailta, siirtävät moottoripyöränsä pois Suomesta ja lomamatkoillaan vuokraavat ulkomailla moottoripyörät ajoihinsa.⁴

Seuraamukset matkailuelinkeinolle:

- matkailupalveluihin motoristit arvioivat käyttävänsä noin 20-30 miljoonaa euroa vähemmän kuin aikaisemmin, ks. edellä

³ VTT:n tekemä kysely Moottoripyörämaahantuojille lokakuussa 2016

⁴ Suomen Motoristit Ry:n MP16-kyselytutkimus (syyskuu 2016)

Taulukko 1: Yhteenveto kokonaisverokertymästä, jos moottoripyöräajoneuvovero toteutetaan.

Vero- tai kustannuslaji	Verokertymä [milj.€]
1. Ajoneuvoverokertymä jää pienemmäksi kuin tavoite	10 1,25
2. Autoverokertymä laskee	-1,5
3. Arvonlisäverokertymä laskee	-30...-34
4. 100 työpaikan poistuminen alalta: ansiotulovero, TyEL-maksut alenevat Työttömyysturvan kustannukset nousevat	-1 -2
YHTEENSÄ VEROKERTYMÄ	noin -23 ... -27

Uusien moottoripyörämyynti laskee edelleen, varastoissa olevista moottoripyörästä maksettava ajoneuvovero aiheuttaa kaupalle noin 1,25 miljoonan euron ylimääräisen kustannuksen

Uusien moottoripyörämyynnin arvioidaan painuvan lähes 1990-luvun lopun tasolle. Kuluvana vuonna 2016 myytiin noin 2 800 uutta moottoripyörää. Moottoripyörämaahantuojoilta saatujen ensi vuoden ennakkotilastietojen perusteella pudotaan noin 2 300 myyntiin tulevaan uuteen moottoripyörään. Pudotus on huima, kun otetaan huomioon jo kymmenen vuotta jatkunut myynnin jatkuva lasku.

Myyntivarastossa olevien käytettyjen moottoripyöräajoneuvovero aiheuttaa alan yrityksille noin 1.250.000 euron kustannuserän. Moottoripyöräkauppiaille on ajokauden jälkeen vaihtoajokkivarastot suurimmillaan. Liikkeissä on myyntivarastossa yli 2 100 käytettyä moottoripyörää. Vaihtoajoneuvojen pitäminen liikennekäytössä - siis asiakkaan koeajettavissa - on valtaisa kuluerä kauppiaille, jota ei voida siirtää myyntihintaan käytettyjen moottoripyöräajoneuvojen laskevan hintatason takia.

Nyt alkusyksystä on jo nähty kiihtyvää moottoripyöräliikennekäytöstä poistamista, yksityishenkilöiden luopumista moottoripyöräilystä ja käytettyjen moottoripyöräajoneuvojen poismyyntiä. Tämä johtuu uuden veron valmistelun ja eritoten siihen liittyvästä epätietoisuudesta, salamyhkäisyydestä ja näistä johtuvasta pelosta.

Moottoripyöräkauppiat joutuvat tekemään noin miljoonan euron vaihtoajokkivaraston alaskirjaukset. Kauppiat arvioivat, että käytettyjen moottoripyöräajoneuvojen markkinoille syntyy häiriöitä keväteen 2017 mennessä. Syynä on se, että markkinoille tulee suuri määrä käytettyjä moottoripyöräajoneuvoja⁵, ja tieliikenteessä pitämisen kasvaneista kustannuksista ja sen myötä syntyvän ylitarjonnan myötä käytettyjen moottoripyöräajoneuvojen hintataso laskee. Liikkeissä olevat vaihtopyörät menettävät arvoaan arviolta useita satoja euroja kappaleelta.

Pienet moottoripyöräliikkeet joutuvat taloudellisesti erittäin ahtaalle syys-, talvi- ja kevätkausien ja tulevan vuoden 2017 ajokauden aikana; nähtävissä on liikkeiden lopettamisia ja yrittäjien luopumisia moottoripyöräliiketoiminnasta, niiden myynnistä, huollosta, tarvike- ja varaosamyynnistä.

⁵ Suomen Motoristit Ry:n MP16-kyselytutkimus (syyskuu 2016)

Uusi ajoneuvovero on konkreettinen uhka moottoripyöräalalle

Alenevan moottoripyörämyynnin ja yksittäisen moottoripyöräilijän kustannusten kasvamisen seurauksena moottoripyörämaahantuoja ja -kauppiat arvioivat, että ala joutuu supistamaan toimipisteverkostoaan ja palvelutarjontaansa, huolto- ja korjaustoimintaansa sekä varaosa- ja varustekauppaansa. Liikevaihtona ilmaistuna nämä edustavat noin 1.500.000 euron palvelutoiminnan supistuksia (tämä ei sisällä moottoripyörämyyntiä).

Yhteensä arvioidaan alalta poistuvan noin 100 työpaikkaa⁶, eli yhden keskisuuren teollisuuslaitoksen verran. Näillä myyntimäärillä ja kustannuserillä kattavan myynti-, huolto-, korjaus- ja varaosapalveluverkoston ylläpitäminen käy liian kalliiksi ja paikoittain jopa mahdottomaksi. Asiakkaalle tarjottava palvelutaso laskee, ja suomalaiset 250 000 äänestävää motoristia äänestävät ensin lompakollaan ja siirtyvät ulkomaisten verkkokauppiaitten asiakkaaksi. Kotimainen työllisyys kärsii, ja nykyisiä työpaikkoja menetetään. Uusia nuorille soveltuvia työpaikkoja ei synny. Markkinoilta poistuu kymmeniä jälleenmyyjä ja pieniä toimijoita.

Moottoripyörä on ajoneuvo ja harrastuksen kohde

Moottoripyörää tulisi kohdella yhdenvertaisesti muiden tieliikenteen ajoneuvoluokkien kanssa, sillä moottoripyörä on yksi Suomessa yleisesti käytössä olevista ajoneuvoluokista. Nyt kaavailtu vero kohtelee moottoripyörä eriarvoisesti ja epäoikeudenmukaisesti muihin tieliikennemuotoihin verrattuna.

Moottoripyörän asemaa suomalaisessa yhteiskunnassa kuvaa se, että tilastojen mukaan v.2015 uusista rekisteröidyistä moottoripyörästä (3192 kpl) lähes kolmannes (942 kpl) meni liikennekouluille, vuokraamoille ja palveluyrittäjille. He voivat vähentää arvonlisäveron omassa verotuksessaan.

Yksityisten käyttöön menneillä 2 250 moottoripyörällä ajetaan myös työmatka- tai työhön liittyviä ajoja, kuten autottomat työssäkävijät, liikenneopettajat, lähetit, matkatyömiehet, maa- ja metsätalouden harjoittajat, urakka-, maastotyö- ja kohdetarkastajat.⁶ Opiskelijat käyttävät moottoripyörää opiskelumatkoihin ja kotiseudulla käynteihin. Esimerkiksi näillä henkilöryhmillä ei ole käytettävissään ylimääräisiä satoja euroja uuden ajoneuvoveron maksuun, vaan he vähentävät ajamista ja kotimaista kulutusta veron määrällä.⁶

Moottoripyörät ja moottoripyöräily koetaan paljolti myös harrastuksena. Harrastuksena asiaan kuuluu moottoripyörävarustaminen henkilökohtaisten mieltymysten mukaan, rakentelu ja kustomointi. Harrastuksena olevat moottoripyörät otetaan pois tieliikennekäytöstä⁶ ja siten veron ulottumattomiin.

Moottoripyöräajoneuvovero ei ole hyvän veronlaatumismenettelyn mukainen⁷

Moottoripyörä ei voi rankaista erityisellä yhteen harrastukseen kohdistuvalla verorasituksella. Verotuksen kohteena moottoripyörällä ei ole samanlaista haittavaikutusta käyttäjälleen tai yhteiskunnalle kuin on esimerkiksi alkoholilla, tupakalla ja sokerilla. Harrastus ei ole verotettava kohde hyvän veronlaatumismenettelyn näkökulmasta.

Mahdollisen uuden veron määräytymisen perusteita ei ole esitetty, mutta arvioiden mukaan ne eivät perustu päästöihin kuten henkilö- ja pakettiautoilla. Rekisterin pitäjillä ei ole käytössään tällaista tietoa. Kaikki muut ajoneuvoveron perustelut ovat keksittyjä, keinotekoisia ja eriarvoistavia, eivätkä ne täytä hyvän verolainsäädännön periaatteita.

⁶ Suomen Motoristit Ry:n MP16-kyselytutkimus (syyskuu 2016)

⁷ Suomen Motoristit Ry - Moottoripyöräajoneuvoveron vaikutusarvio, 21.9.2016

Moottoripyörä: "Juppiskootteri" vai monimuotoinen ajoneuvo ja harrastusväline

Julkisuudessa on uuden ajoneuvoveron yhteydessä moottoripyöräistä ja skoottereita käytetty nimitystä "juppiskootteri" (vrt. Kuva 1).

Tilastojen ja mm. Suomen Motoristit Ry:n MP16-kyselytutkimuksen perusteella selvä enemmistö moottoripyörällä ajavista on kuitenkin perinteistä suomalaista työväestöä, yrittäjiä, liikkeenharjoittajia, työ- ja sairaseläkeläisiä, opiskelijoita ja alempia toimihenkilöitä.



Kuva 1: "Juppiskootteri(ko)". Kuva: Iltalehti.

Suomalainen keskivertomotoristi⁸:

- on 46-vuotias pieni- tai keskituloinen, työntekijä ja mies, jolla on ammattikoulutusta ja taloudessa 2,5 henkilöä
- omistaa 1,7 moottoripyörää, joista 0,4 on yli 30 vuotta vanha - yhden moottoripyörän arvo on noin 6 100 euroa
- ajaa vuodessa noin 6 400 km

Suomalaisista keskivertomotoristeista⁸:

- 70 % ajaa työ- tai työhön/opiskeluun liittyviä ajoja, keskimäärin 1 700 km vuodessa
- 90 % ajaa matkailuajoja, keskimäärin 3 600 km vuodessa

Keskiverto motoristilla on vaikeuksia löytää uuteen veroon tarvittavia satoja euroja. Jokainen euro on pois muusta kotimaisesta kulutuksesta. Vaikeaa uutta veroa on ymmärtää varsinkin silloin, kun moottoripyörän arvo lähentelee siitä maksettujen verojen määrää.

Mikäli julkisuudessa mainitulla "juppiskootterilla" tarkoitetaan esimerkiksi 'uuden pienen henkilöauton hintaista isoa moottoripyörää', niin niiden markkinaosuus ja osuus liikenteessä olevasta moottoripyöräkannasta on alle 10 %. Tämä määrä ei anna perusteita rankaista koko yli 250.000 moottoripyöräilijän äänestäjäkuntaa.

Ei pelkästään "juppiskoottereita" - moottoripyörätyyppejä on jokaisen tarpeeseen

On syytä tiedostaa, että "juppiskootteri" ei suinkaan ole ainut moottoripyörätyyppi, kun puhutaan moottoripyöräistä. Moottoripyörätyyppejä on lähes yhtä monta kuin on omistajaa. Seuraavat moottoripyörätyypit ovat tieliikenteessä yleisimpiä (satunnaisjärjestyksessä). Ellei toisin mainita, kaikki kuvat ovat MP-Maailma-lehden on-line-arkistoista.

- KEVYTMOOTTORIPYÖRÄT. "Kevarit" on varustettu tilavuudeltaan alle 125 kuutiosenttimetrin ja alle 11 kW tehoisella moottorilla. Näitä löytyy lähes kaikista alla mainituista tyyppiluokista.
- PERUS-/RETRO-/ "NAKU"-PYÖRÄT. Näihin kuuluvat perinteiset katumoottoripyörät, joissa on pysty ajoasento ja joissa ei ole



⁸ Suomen Motoristit Ry:n MP16-kyselytutkimus (syyskuu 2016)

katteita antamassa suojaa ajoviimalta ja sääolosuhteilta. Niiden pääasiallisinta käyttöaluetta ovat asiointi-, työ- ja opiskelumatkat sekä vapaa-ajan ajot. Pääsääntöisesti näitä käytetään kaupunkialueilla ja taajamissa.

- **CUSTOM-PYÖRÄT.** Näille ovat ominaista suurella iskutilavuudella, matalalla viritysasteella ja suurella vääntömomentilla varustetut kaksisyylinteriset V-moottorit, matala istuinkorkeus sekä muita



moottoripyörätyyppejä edempänä sijaitsevat jalkatapit ja/tai astinlaudat. Pääasiassa näitä moottoripyöriä käytetään kotimaan matkailussa, lähinnä päällystetyllä tieverkolla.

- **ENDURO- JA MATKAENDURO-PYÖRÄT.**

Enduro-pyörille tyypillistä on "nappula"renkaat (edessä suurempi halkaisija kuin takana) sekä korkea maavara ja istuinkorkeus. Enduro-moottoripyöriä rekisteröidään normaalin tieliikennekäytön



("valkokilpinen") lisäksi, myös kilpailukäyttöön ("punakilpinen"), jolloin tiellä saa ajaa vain kilpailuihin liittyvää ajoa. Enduroissa käytetään useimmiten yksi- tai kaksisyylinterisiä kaksi- tai nelitahtimoottoreita iskutilavuudeltaan 80-700 kuutiosenttimetriä.

Matkaenduro-pyörissä on yleensä yli 700 kuutiosenttimetrin kaksi- tai kolmesyylinterinen rivi-, boxer- tai V-moottori. Näitä rekisteröidään pelkästään tieliikennekäyttöön.



Tyypillistä niille on pysty ajoasento, jonkin verran tuulisuojaa antava

"tuulilasi", matkakäyttöön asennettavat suuret sivu- ja takalaukut, nappularenkaat soratieajossa tai hienokuvioiset renkaat päällystetyllä tieverkolla ajamiseen. Niitä käytetään pääasiassa pitkillä matkoilla ja koko tieverkolla kotimaan ja ulkomaan matkailuun.

- **SUPERMOTO-PYÖRÄ.** Supermoto on lyhyesti sanottuna kuten enduro-moottoripyörä, mutta siinä on koville alustoille (asfaltti, öljysora) tarkoitetut enduropyörää pienemmät renkaat ja vanteet sekä normaaliin ajoon sovitett



jousitus ja jarrut. Supermoto alkoi kilpailulajina, mutta nykyisin se on myös suosittu tieliikennekäytössä oleva moottoripyörätyyppi.

- **SPORT-PYÖRÄT.** Aluksi sporttisimmatkin katetut urheilulliset mallit olivat nykymittapuun mukaan varsin maltillisia matkamalleja. Nykyisin ne ovat muotoilultaan, mutta eivät kuitenkaan tehoiltaan, lähellä aitoa rata-ajossa käytettävää kilpamoottoripyörää.

Tieliikennekelpoiset sporttipyörät jakautuvat kahteen ryhmään, matkailupyöriin (Sport Touring; kuvat oikealla ylhäällä) ja rata-ajopainotteisiin urheilupyöriin (Superbike; kuvat alhaalla oikealla).



Sporttipyörille ominaista on korkea huipputeho ja huippunopeus, korkea teho-paino suhde, eteenpäin kallistunut ajoasento sekä pyörän hyvä aerodynamiikka ja kuljettajan suojaus ajoviimalta ja sääelementeiltä.



- MUSEOREKISTERISSÄ OLEVAT MOOTTORIPYÖRÄT.

Museoajoneuvo on valtakunnallisen rekisteröidyn museoajoneuvojärjestön lausunnon perusteella katsastustoimipaikan museoajoneuvoksi hyväksymä ajoneuvo. Ajoneuvon valmistusvuoden päättymisestä on oltava kulunut vähintään 30 vuotta. Ajoneuvon tulee olla säilytetty alkuperäistä vastaavassa kunnossa tai entistetty asianmukaisesti. Nämä ovat harrastemoottoripyöriä, jotka voivat olla kaikkia edellä mainittuja tyyppisiä.



Kuva 2: Yksityishenkilöiden museorekisteröityjä moottoripyöriä. Lähde: Nettimoto.com.

Moottoripyörillä ajetaan monissa erilaisissa tieympäristöissä alkaen kotipiiristä tilusteiden ja kokoojaka-
katujen kautta pääkaduille ja päätieverkolle. Lisäksi ajoympäristöinä toimivat muu alempi tieverkko,
soratiet, metsätiet ja muut sallitut yleiset liikkumisympäristöt⁹.



⁹ Lumiaho, Aki: Älykkäaseen ja ympäristöystävälliseen liikkumiseen. Näkökulma-seminaari. Ramboll Finland Oy. 2012

Euroopan unionin Liikenteen valkoinen kirja¹⁰ luo raamit tulevalle kehitykselle - myös moottoripyöräilylle ja myös Suomessa

Valkoisessa kirjassa (2011) luodaan raamit sille, mihin suuntaan eurooppalaista liikennejärjestelmää tulee kehittää. Kaksi- ja kolmipyöräiset moottoripyörät, skootterit ja mopedit ovat ansaitusti nostettu vahvasti esiin. Näillä kansalaiset pystyvät aktiivisesti vastaamaan Euroopan parlamentin ja komission tavoitteisiin. Valkoisessa kirjassa otetaan kantaa mm. liikennemuotojen energiatehokkuuteen, liikenteen päästöihin, ajoneuvojen uuteen teknologiaan, ajoneuvojen turvallisuuteen, liikennejärjestelmän tehokkuuteen ja joustavuuteen. Valkoisessa kirjassa todetaan, mm.

- o Liikenteestä on tullut energiatehokkaampaa, mutta EU:n liikenne on energiatarpeidensa suhteen edelleen 96-prosenttisesti öljystä ja öljytuotteista riippuvainen.
- o Liikenne on muuttunut puhtaammaksi, mutta lisääntyneet liikennemäärät merkitsevät, että se on edelleen suuri melun ja paikallisten ilmansaasteiden aiheuttaja.
- o Ajoneuvoihin ja liikenteen hallintaan liittyvät *uudet teknologiat* ovat avaintekijä liikennepäästöjen alentamiseen EU:ssa sekä muualla maailmassa. Kestävään liikkuvuuteen on pyrittävä maailmanlaajuisesti. Viivästynyt toiminta ja uusien teknologioiden varovainen käyttöönotto voisi johtaa EU:n liikennealan peruuttamattomaan taantumiseen.
- o Ruuhkista aiheutuvat kustannukset voivat kasvaa noin 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Keskus- ja reuna-alueiden väliset saavutettavuuserot kärjistyvät. Onnettomuuksista ja melusta aiheutuvat sosiaaliset kustannukset kasvavat entisestään.
- o Liikkuvuuden rajoittaminen ei ole vaihtoehto.
- o Komissio tarkastelee ehdotuksia, joiden tavoitteena on lisätä liikenneverotuksen osa-alueiden välistä johdonmukaisuutta ja kannustaa puhtaiden ajoneuvojen pikaiseen käyttöönottoon.
- o Kohti nollatoleranssia tieturvallisuudessa - Kiinnitetään erityishuomiota haavoittuvimpiin ryhmiin, kuten jalankulkijoihin, polkupyöräilijöihin ja *moottoripyöräilijöihin*, muun muassa turvallisemman infrastruktuurin ja ajoneuvoteknologian avulla.

Mietinnössä Liikennepolitiikan vuoden 2011 valkoisen kirjan täytäntöönpanosta: Tilannekatsaus kohti kestävästä liikkuvuudesta (2015/2005(INI))¹¹ todetaan lisäksi mm.

- o on edistettävä sähköistä liikennettä, ja asetettava etusijalle sähköautojen ja -pyöräiden ja sähkökäyttöisten kaksi-/kolmi-/nelipyöräisten ajoneuvojen edistäminen
- o kaksipyöräisillä moottoriajoneuvoilla (moottoripyörät, skootterit ja mopedit) ja nykyisin yhä useammin sähkömoottorilla varustetuilla kaksi- ja kolmipyöräisillä on merkittävä rooli kestävästä liikkuvuudesta kannalta etenkin kaupunkialueilla, joilla ne edistävät osaltaan ruuhka- ja pysäköintiongelmien ratkaisemista ja tarjoavat vaihtoehdon pienlogistiikan kysymyksissä: edellyttää siksi, että kyseisten ajoneuvojen erityissuunnittelu ja niistä koituvat edut olisi otettava asianmukaisesti huomioon unionin lainsäädännössä ja -ohjeissa.
- o kaikkien liikennemuotojen on kehitettävä ympäristöystävällisemmiksi, turvallisemmiksi ja energiatehokkaammiksi. Eri liikkumisvälineiden tehokkaampi käyttö sellaisenaan ja näiden yhdistelmänä edesauttaa optimaalista ja kestävästä resurssien käyttöä. Tämä lähestymistapa tarjoaa parhaat takeet saavuttaa samanaikaisesti korkeatasoinen liikkuvuus ja ympäristönsuojelu.

¹⁰ Valkoinen Kirja - Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma - Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää, KOM(2011) 144 lopullinen

¹¹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2015-0246+0+DOC+XML+V0//FI>

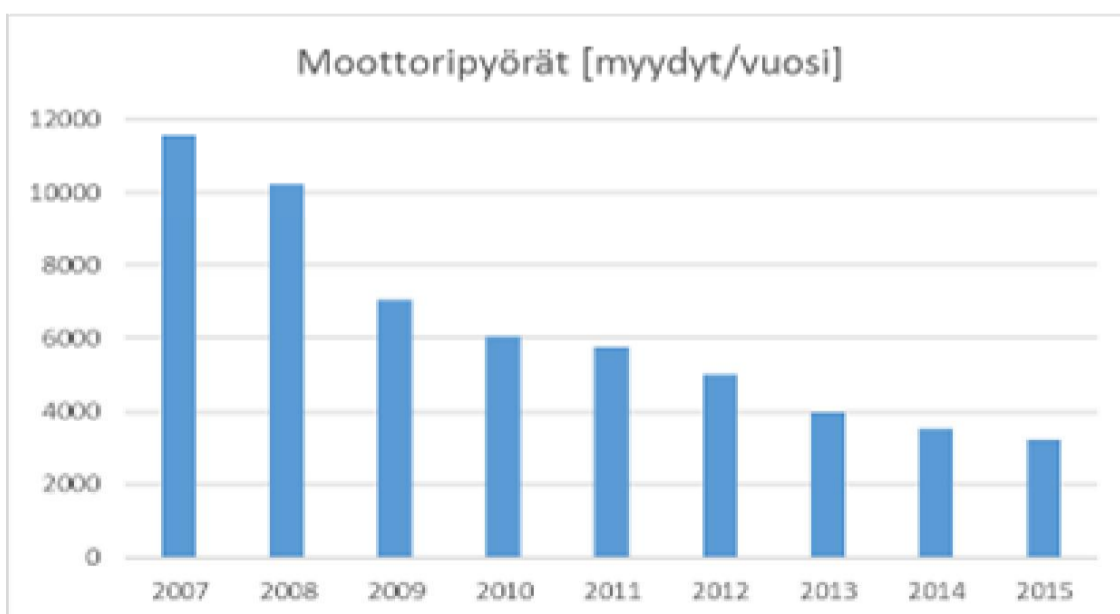
- o liikennekuolemien määrän saamiseksi lähelle nollaa on toteutettava mm. seuraavia toimia: entistä turvallisempien teiden rakentaminen; älykkäiden ajoneuvojen kehittäminen; koulutuksen tehostaminen; keskittyminen jalankulkijoihin, pyöräilijöihin, moottoripyöräilijöihin ja haavoittuvassa asemassa oleviin tienkäyttäjiin

Moottoripyörät pystyvät vastaamaan kaikkiin edellä mainittuihin vaatimuksiin, mm. siten että:

- o Moottoripyörä kuluttaa kaupunkiajossa noin puolet henkilöautojen polttoainekulutuksesta 100 km kohti. Moottoripyörä aiheuttaa vähemmän ilmansaasteita kuin autoliikenne. Myös moottoripyörissä on pakokaasukatalysaattorit.
- o Moottoripyörä on kestävä kehityksen liikkumisväline niin kaupungeissa kuin maaseudulla. Myös moottoripyörissä on ja on tulossa enenevässä määrin sähkömoottorilla varustettuja malleja.
- o yli 125 kuutiosenttimetrin moottorilla varustetuissa moottoripyörissä on jo pakollisena mm. lukkiutumattomat jarrut (ABS). Myös muita kuljettajan tukijärjestelmiä on ja on tulossa moottoripyöriin.
- o Liikenteessä moottoripyörät ovat se osapuoli, joka onnettomuustilanteissa on suojaamaton.
- o Moottoripyörät eivät aiheuta ruuhkia. Moottoripyörä käytetään keskustojen ja reuna-alueiden välisessä liikenteessä enenevässä määrin autojen sijasta.
- o Moottoripyörät eivät aiheuta niin paljon liikenneonnettomuuksia kuin autot. Moottoripyörät ovat usein sosiaalisen kanssakäymisen välineitä.
- o Moottoripyörät ovat vapaaseen ja kestäväan liikkumiseen tähtäävä liikennemuoto.
- o Moottoripyörä tulee kohdella liikenneverotuksessa johdonmukaisesti, yhdenvertaisesti autojen kanssa. Moottoripyörät ovat liikenneympäristössä puhtaampia kuin autot pienemmän kulutuksensa ansiosta. Moottoripyöräkäyttöä tulisi edistää näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

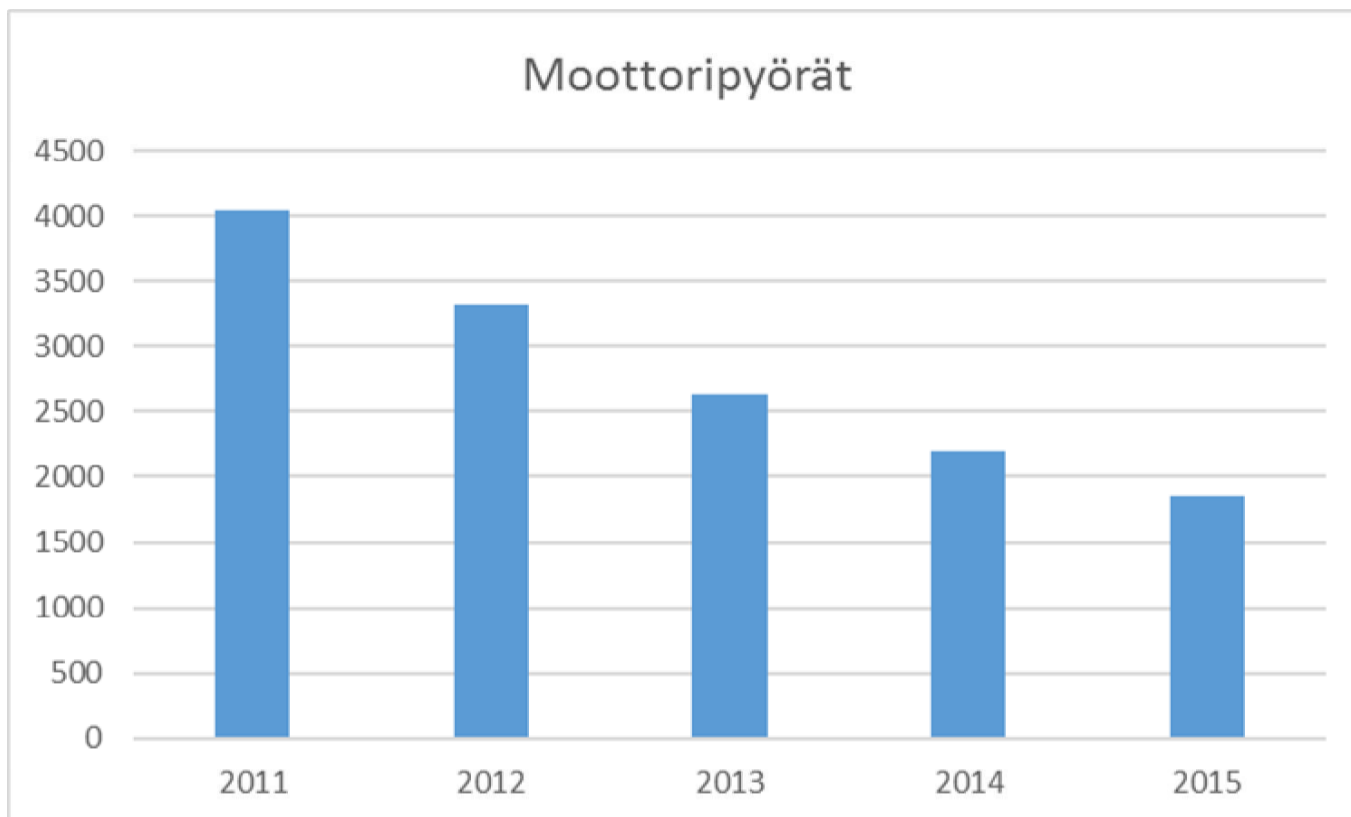
Suomen moottoripyöräkanta vanhenee jatkuvasti

Suomessa moottoripyörän keskimääräinen ikä on moottoripyörävakuutusilastojen mukaan noin 18 vuotta, siis yli seitsemän vuotta vanhempaa kuin suomalainen henkilöautokanta. Tähän on merkittävänä tekijänä vuodesta 2007 alkanut voimakas moottoripyörämyynnin väheneminen, Kuva 3. Myyntiluvut ovat pudonneet lähes 12 000:sta noin 3 200 kappaleeseen, siis noin neljännekseen. Jokaisen ajokorttiuudistuksen jälkeen on tullut selvä notkahdus moottoripyörä- ja mopojen myyntilukuihin.



Kuva 3: Moottoripyörämyyntiluvut vuosittain Suomessa. Lähde: Tilastokeskus/Trafi.

Käytettyinä maahantuotujen moottoripyörien määrät ovat laskeneet jatkuvasti, Kuva 4. Määrä on puolittunut viidessä vuodessa.



Kuva 4: Trafín tilastojen mukaan käytettyinä maahantuodut moottoripyörät saatavissa olevalla aikajaksolla.

Moottoripyöräkannan kasvu on hidastunut koko tarkastelujakson vuodesta 2007 lähtien. Käytännössä tämä tarkoittaa, että liikenteessä on yhä vanhempaa ja teknisesti jälkeenjäänyttä kalustoa, Kuva 5.



Kuva 5: Trafín tilastojen mukainen rekisterissä oleva moottoripyöräkanta tarkastelujaksolla.

Moottoripyörä on osa kestävästä kaupunkikehityksestä

Moottoroidut kaksi- ja kolmipyöräiset (mopot, skootterit ja moottoripyörät) ovat osa kestävästä kaupunkikehityksestä ja mahdollistavat kansalaisten vapaata liikkuvuutta. Kaupunkialueilla moottoripyöräily katsotaan Euroopan unionin tasolla tasapäiseksi kulkuvälineeksi. Moottoroiduilla kaksipyöräisillä voidaan oleellisesti vähentää liikenteen ruuhkautumista ja paikoitusongelmia.¹² Kaupunkialueilla kaksipyöräisillä on kiistattomasti edullisempaa, helpompaa ja joutuisampaa liikkua kuin autolla.

Mahdollinen uusi ajoneuvovero uhkaa vakavasti moottoripyörämarkkinoiden positiivista kehitystä. Suomen markkinoiden kannalta on erityisen tärkeää, että uudet energiatehokkaammat ja pienemmällä päästörajoilla toimivat turvallisemmat moottoripyörämallit saadaan onnistuneesti markkinoille.

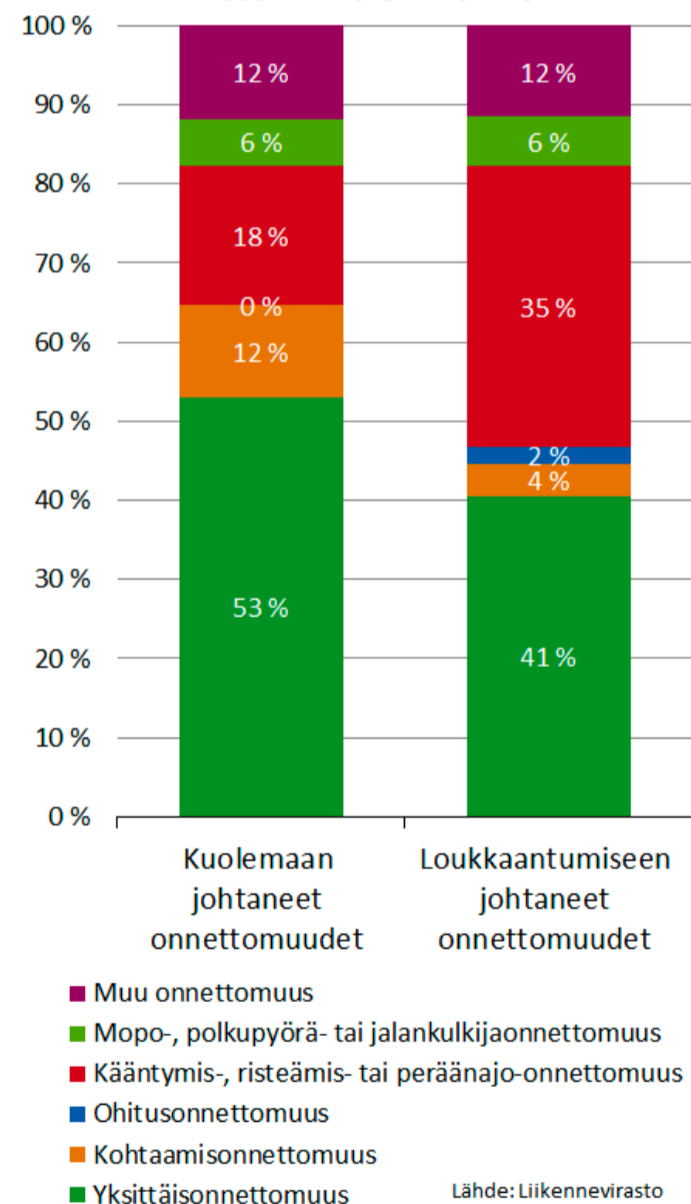
Moottoripyöräajoneuvoveroa ei pystytä laatimaan päästöperusteisesti, koska tällaisia rekisteritietoja ei ole käytettävissä¹³. Tämän johdosta bensiinikäyttöiset ja sähköenergiaa käyttävät moottoripyörät ovat yhtä suuren ajoneuvoveron kohteena. Kuitenkin sähkömoottoriset moottoripyörät ja mopot ovat jo nyt vahvasti tulossa Suomen teille, ja ne ovat käyttöympäristössään päästöttömiä ja meluttomia.

Moottoripyöräajoneuvoveron bensiinikäyttöisten moottorien päästörajoja ollaan Euroopan unionissa kiristämässä. Uudet päästörajat laittavat moottoripyörävalmistajat tiukoille moottoriensa ominaisuuksien kanssa. Tämä tarkoittaa monen nykyisen mallin putoamista tuotannosta. Vastaavasti tuotekehitystä on lisättävä, jotta yleensä saadaan päästörajat täyttäviä uusia moottoripyörämallit markkinoille. Tästäkin syystä tulee moottoripyöräkannan uusiutumista edistää.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa liikenteen tilaa käsittelevässä Trafifin julkaisussa¹⁴, että tieliikenteen turvallisuuden parantaminen ja päästöjen vähentämisen edellytyksenä on autokannan uusiutumisen nopeuttaminen. Sen takia verotuksen painopistettä on siirrettävä ajoneuvon hankinnasta käyttöön ja vaihtoehtoisia polttoaineita suosivaksi.

Uusissa vuosimalleissa on myös aikaisempaa paremmat aktiiviset ja passiiviset turvateknologiat avustamassa moottoripyöräilijää ja antamassa paremman tuntuman ajamiseen erityisesti kaarteissa. Suomen teillä suistumis- onnettomuudet ovat yleisimpiä, henkilövahinkoihin johtaneista moottoripyöräonnettomuuksista vuonna 2014 keskimäärin 46 % on yksittäisonnettomuuksia¹⁵. Nämä jakautuvat siten, että kuolemaan johtaneista moottoripyöräonnettomuuksista vuonna 2014 oli 53 % yksittäisonnettomuuksia ja loukkaantumiseen johtaneista 41 %.

Moottoripyöräonnettomuudet onnettomuusluokittain vuonna 2014



¹² <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2015-0246+0+DOC+XML+V0//FI>

¹³ Suomen Motoristit Ry - Moottoripyöräajoneuvoveron vaikutusarvio, 21.9.2016

¹⁴ http://katsaukset.trafi.fi/media/katsaukset/trafi_liikenteen_tila_2015_esite_web_fin.pdf

¹⁵ <http://katsaukset.trafi.fi/media/katsaukset/tieliikenne/suomen-tieliikenteen-tila-2015.pdf>

Vuosimallista 2017 alkaen¹⁶ uusissa moottoripyörämalleissa alkavat yleistyä aktiiviset kaarteissakin lukkiutumatta toimivat jarrut, niin kutsutut kaarre-ABS. Tällöin moottoripyöräilijä voi jarruttaa kaarteissa turvallisesti paremmalla tietuntumalla ja suuremmalla teholla.

Näin motoristi voi välttää vaaratilanteen ja selvitä siitä ilman loukkaantumisen, tieltä suistumisen ja/tai toiseen ajoneuvoon törmäämisen riskiä. Muitakin ajovakauteen liittyviä kuljettajaa avustavia järjestelmiä on jo uusimmissa moottoripyörämalleissa, kuten luiston ja sutimisen estojärjestelmät.

Moottoripyöräajoneuvoverosta seuraa¹⁷, että motoristi

- ei uusi moottoripyörää muutamaan vuoteen, josta seuraa kaluston keski-ikä vanheneminen
- ei osta muille perheen jäsenille omaa (uutta/käytettyä) moottoripyörää, josta seuraa moottoripyöräkaupan hiljeneminen
- ostaa uuden sijasta käytetyn moottoripyörän, josta joku muu (esimerkiksi moottoripyöräliike tai muu entinen omistaja) on jo maksanut ajoneuvoveron
- siirretään moottoripyörät esimerkiksi Viron rekisteriin ja ajellaan näillä pyörillä Virossa, Suomessa ja ulkomailla
- ajetaan vain lomamatkoilla ulkomailla vuokratuilla moottoripyörillä, josta kaikki kulutuskysyntä jää kohdemaihin

Mikään näistä vaihtoehdoista ei ole edullinen moottoripyöräalalle, mutta ei myöskään Suomen taloudelle.

Vanhat jo museoikäiset moottoripyörät katoavat rekistereistä

Moottoripyörä harrastusvälineenä liittyy vanhojen moottoripyöräajoneuvoveron kunnostamiseen ja entisöintiin sekä uudempien rakenteluun ja varustamiseen henkilökohtaisten mieltymysten mukaisesti. Vaadimme tämän toiminnan edellytysten jatkuvan, sillä moottoripyöräajoneuvoveron kunnostaminen, entisöinti ja rakentelu ovat ainoita konkreettisia toimia suomalaisen moottoripyöräilyhistorian säilyttämiseksi.

Yli 30 vuotta vanhoja moottoripyöräajoneuvoja on Suomen moottoripyöräkannassa noin 30.000 kpl (Trafi). Näiden osalta kaavailtu ajoneuvovero jää pääosin tuloutumatta valtiolle, koska näiden kohdalla kyse on enemmänkin entisöinnistä kuin ajamisesta. Tämän johdosta näitä käytetään harvoin, jos ollenkaan, liikenteessä. Veron voimaantulon myötä on arvioitu, että ne poistetaan liikenteestä veron ulottumattomiin.

Moottoripyörä on ympäristöystävällinen ajoneuvo

Moottoripyörä on myös ympäristöystävällisempi kulkuväline kuin autot keskimäärin. Kaupungissa henkilö, jolla on auto ja moottoripyörä, voi jättää auton pihaan. Auto kuluttaa yli 10 litraa sadalla kilometrillä. Auton sijasta hän ajaa moottoripyörällä. Paitsi energian kulutuksessa ja päästöissä niin tarvitsemansa tilan osalta moottoripyörä on henkilöautoa edullisemmassa asemassa niin liikenteessä, katutilassa kuin pysäköitäessä.

Kiinteä moottoripyöräajoneuvovero poistaa autojakin liikenteestä¹⁶

Uuden moottoripyöräajoneuvoveron myötä henkilöautojakin poistetaan kesäkaudella liikennekäytöstä entistä enemmän ja ajetaan kesät moottoripyörällä. Tämä aiheutuu siitä, että autojen liikennekäytöstä poisto katkaisee veronmaksuvelvoitteen, mutta moottoripyörille tätä ei aiota sallia. Moottoripyöräajoneuvovero on kiinteä vuosimaksu ja se joudutaan maksamaan heti liikenteeseen ottamisen yhteydessä, niin.¹⁸

¹⁶ VTT:n tekemä kysely Moottoripyörämaahantuojuille lokakuussa 2016

¹⁷ Suomen Motoristit Ry:n MP16-kyselytutkimus (syyskuu 2016)

¹⁸ Puhelinkeskustelu: SMOTO/VM, Merja Sandell