



Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle veneverolaiksi ja laiksi vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain muuttamisesta

Suomen Purjehdus ja Veneily ry (SPV) on pyynnöstänne perehtynyt luonnokseen hallituksen esitykseksi eduskunnalle veneverolaiksi ja laiksi vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain muuttamisesta ja pyrkinyt arviomaan näiden mahdollisia vaikutuksia veneilyn sekä todennäköisten muutosten yhteiskunnallisia ja taloudellisia seuraamuksia.

Näemme ongelmallisena veron kohdistamisen yhteen harrastukseen, joka tapahtuu jo verotetuin välinein ja tuottaa valtiolle välillisesti verotuloja ja jolla on yhteiskunnallisesti työllistävä vaikutus. Kaavailtu vero ei ole määrätymisen osalta yhdenvertainen ja selkeä. Käytettävissä olevat rekisterit ovat epäluotettavia ja alun perin tarkoitettu muuhun kuin verotukselliseen käyttöön.

Tehdyn tarkastelun perusteella ja SPV:n jäseninä olevien veneilyseurojen jäsenkunnalle suunnatun kyselyn perusteella on pääteltävissä, että veron vaikutus veneilijöiden käyttäytymiseen tulee olemaan merkittävämpi kuin kaavailun veronrasitteen voisi arvioida aiheuttavan. Kaavailun veron perusteita ja veronmaksun määrätymisen perusteita ei pidetä oikeudenmukaisena, yhdenvertaisina eikä eri harrastuksia tasapuolisesti kohtelevana. Tämän lisäksi huvikäyttöä koskeva vero tulisi kohdistumaan monen kansalaisen elinkeinoon, ammatinharjoittamiseen tai päivittäiseen liikkumiseen. Puutteelliset rekisterit ja veron suorittamisen valvonnan vaikeus tulevat johtamaan tilanteeseen missä osa veneilijöistä ei tule maksamaan veroa. Veneilyalan liikevaihto Suomessa on 500–700 ME ja veneveron seurauksena liikevaihto pienenisi arviolta 5-10 %. Valtio kerää veneilystä nykyään vuosittain käyttökulujen verotuksen ja arvonlisäverkotuksen kautta noin 300 miljoonaa euroa. Menetykset verokertymissä (ALV, tulo- ja palkkaverot sekä polttoaineverot) olisivat vähintään 15 miljoonaa euroa vuodessa.

Mielestämme esitys yhden alan ja harrastuksen pisteverotuksesta ei täytä hyvän veropolitiikan periaatteita, verotuksen neutraalisuutta ja tulisi aiheuttamaan valtiolle vähentyneen kulutuksen, heikentyneen työllisyyden ja maamme rajojen ulkopuolelle siirtyvän aktiviteetin kautta negatiivisen tulonkertymän.

Esitämme, ettei kyseistä verolakia säädetä.

Veron kohde ja määrättyminen

Veron määrätymisen ja veron suuruuden pitäisi perustua johonkin yksiselitteiseen ja helposti todennettavaan tekijään. Veneissä kaavailtu moottoritehon mukaan määrättyvä verorasite on ilmeisesti ainoa käytettävissä oleva, joskin ei erityisen hyvä. Mikäli verolla halutaan olevan ympäristövaikutuksia, voidaan moottoritehon ajatella korreloivan polttoaineen kulutukseen ja sen myötä hiilidioksidipäästöihin. Käytännössä ei kuitenkaan ole näin. Todelliseen ympäristökuormitukseen vaikuttavat mm. veneen kulutus meripenikulmalla, vuotuinen ajosuorite ja todelliset moottorin päästöt. Näin ollen ympäristön kannalta paremmin ohjaavaan verotukseen päästään nykyisen polttoaineveron kautta. Kokonaisuudessa veneilyn aiheuttama ympäristökuormitus on kuitenkin erittäin vähäistä. Moottoritehoon perustuva veron määrättyminen luonnoksessa suunnitellulla tavalla tulisi aiheuttamaan tilanteen, jossa moni hyvinkin iäkäs pienehkö ja arvoltaan vähäinen vene olisi yhtä suuren verorasituksen kohteena kuin satojatuhansia euroja maksava uusi moottorijahti. Suomalainen venekalusto on vanhahkoa ja vaatimatonta, venerekisterissä



olevien veneiden keski-ikä on 23 vuotta ja niiden keskimääräinen markkina- arvo jäänee reilusti alle 10 000 euron. Näille veneille vuotuinen verorasitus on niiden arvoon verrattuna kohtuuton. Veneiden käyttö rajoittuu keskimäärin alle kymmeneen päivään vuodessa ja kuten veroluonnoksessa todetaan niin rekisterivelvoitteen alaisia perämoottoriveneillä vain noin 20 tuntiin vuodessa. Näin ollen veron päiväkohtainen kustannus nousee korkeaksi.

Venerekisterissä olevista suuritehoisista moottoriveneistä osa on meripelastuksen, palo ja pelastustoimen ja muiden viranomaisten käytössä tai saaristolaisten yhteysliikenteessä. Venerekisterissä arvioidaan olevan noin 1 000 pelastustoiminnassa käytettävää venettä. Isojen huvikäytössä olevien moottorijahtien määrä on vähäinen, muutamia satoja ja on hyvin todennäköistä että, niistä moni tultaisiin jatkossa siirtämään ulkomaiselle yhtiölle tai jatkossa isommat veneet hankittaisiin ulkomaisilta leasingyhtiöiltä. Uusia yli 10 metriä pitkiä moottoriveneitä maassamme myydään vain noin 10 kpl vuodessa. Käytännössä verorasitus kohdistuisi täten pitkälti tavallisten kansalaisten verotetuilla tuloilla hankkimiin aika vaatimattomiin harrastus- ja kulkuvälineisiin. Tämä kehitys ei olisi myöskään toivottavaa puolustusvalmiutemme kannalta, huviveneiden alusotolla on oma roolinsa poikkeusolojen varautumissuunnittelussa.

Perustelu verotuksen oikeudenmukaisuudesta yli yhdeksän metrin alle 38 kilowatin tehoisten veneiden kohdalla on epälooginen. Näitä veneitä arvioidaan olevan noin 9000 kpl. Huviveneen rungon pituudelle on virallinen huvivenestandardin määritelmä, mutta valitettavasti veneiden myyjillä on ollut tapana ilmoittaa veneiden kokonaispituus, eli mitta johon sisältyvät mahdolliset rungon ulkopuolelle tulevat uimataso, ankannokka ja kaiteet. Näin ollen monella veneellä on venerekisterissä virheellinen tai arvioitu pituusmitta. Nämä veneet tulisi näin ollen tarkistusmitata. Tähän ryhmään kuuluvat myös useat saaristolaisten perinteiset ns. fiskarit sekä monet vanhat pitkät ja kapeat klassikkopurjeveneet. Monet näistä purjeveneistä ovat ilman moottoria tai varustettu pienellä apumoottorilla tuulen tyyntymisen varalta. Näiden veneiden osalta ainakaan polttomoottorin ympäristöpäästöt eivät voi olla peruste oikeudenmukaisuuden vaatimuksesta. Suurella osalla pienellä moottorilla varustetuista yli yhdeksän metriä pitkistä purjeveneistä pääasiallinen käyttö on matka- ja avomerikilpailut sekä niihin harjoittelu. Kilpailuihin osallistuvat veneet tulee voida siirtää jatkossakin vesitse kilpailupaikoille ilman veronalaisuutta. Oletettava on, että osa näistä veneistä tullaan poistamaan venerekisteristä. Näitä veneitä ei ole nykyäänkään Ahvenanmaan venerekisterissä. Verotuksen tulee kohdistua yhdenmukaisin perustein niin Manner-Suomen kuin Ahvenanmaan veneisiin. Pelkästään pituuden mukaan verotettavista veneistä tulisi verotuottoa ehkä hieman yli puoli miljoona euroa, mutta erityisesti näiden veneiden osalta verotuksen yhdenvertaisuus, oikeudenmukaisuus ja tasapuolisuus olisivat hyvin kyseenalaisia. Tämän lisäksi veronkannon kustannukset puutteellisten rekistereiden vuoksi nousisivat suuriksi tuottoon nähden.

Merilaki tunnistaa yli 12 metriä ja yli 24 metriä pitkät alukset. Nyt täysin uusi kansallinen määräys yli yhdeksän metriä pitkien veneiden verokohtelusta ei olisi mitenkään yhteneväinen kansainvälisen lainsäädännön kanssa. Tämä saattaisi myös uusien veneiden myyjät ja maahantuojat eriarvoiseen asemaan. On hyvin oletettavaa, että kotimainen veneteollisuus ryhtyisi tekemään 8,90 metriä pitkiä hyvin leveitä 37 kilowatin koneteholla varustettuja veneitä. Tämä kehitys ei olisi toivottavaa vesiliikenteen turvallisuuden eikä kansainvälisen kaupan esteiden poiston kannalta.



Venerekisteri

Maassamme ei ole luotettavia rekistereitä veneistä. Venerekisterit oli perustettu aikoinaan nopeakulkuisten veneiden tunnistamiseen ja valvontaan. Aikaisemmin venerekisterien pito kuului maistraateille. Vuonna 2014 rekisterit siirrettiin Trafille. Rekisterit ovat muodostuneet vuosien kuluessa veneen omistajien omista ilmoituksista ja tietojen oikeellisuuden tarkistaminen ei ole ollut kovinkaan tarkkaa. Veneiden pituudet ja konetehot on ilmoitettu omistajan parhaan tietämyksen perusteella. Myytyjä ja tuhoutuneita veneitä ei ole välttämättä poistettu rekisteristä ja siksi sama, eri maistraattien alueille edelleen myyty vene voi esiintyä rekistereissä eri rekisteritunnuksilla useaan kertaan. Tehtyjä moottorien vaihtoja ei ole välttämättä päivitetty rekisterinpitäjälle. Merkittävää osaa käytössä olevista veneistä ei ole valmistajan toimesta merkitty millään tunnuksin, käytännössä vasta vuoden 16.6.1998 jälkeen käyttöönotetut CE-merkityt veneet on varustettu yksilöinnin mahdollistavalla valmistenumeroilla. Veneiden omistuksen siirtoa ei ole aikaisemmin vaadittu, kuten ei muunkaan irtaimen kauppaa, tekemään kirjallisesti ja näin ollen vanhemmista veneistä ei ole myöskään kauppakirjoja tai vastaavia omistuksen todistavia asiakirjoja.

Venerekisteri ei sovellu sen puutteiden, virheellisten tietojen ja tuplarekisteröintien takia mitenkään kaavaillun veneveron verotustietojen pohjaksi. Rekisterissä on arvioiden mukaan 10–20 prosenttia ns. haamuveneitä ja sen lisäksi paljon puutteellisia ja virheellisiä tietoja. Venerekisterin ylläpidon yksi peruste on ollut veneilyturvallisuus ja sen hyöty pelastustoimille. Nyt on selkeästi havaittavissa, että kansalaiset poistavat kiihtyvällä tahdilla veneitään venerekisteristä. Perusteluina että vene ei tule olemaan ensi kaudella käytössä. On hyvin todennäköistä, että jatkossa liikenteessä tulee olemaan rekisteristä poistettuja veneitä. Saaristolaisilla ja saariston mökkiläisillä on usein useampia yhteysveneitä, joista nyt osa poistetaan rekisteristä. Vuoden 2016 aikana venerekisteristä on poistettu yli 4 000 venettä. Tämä kehitys on veneilyturvallisuuden kannalta valitettavaa.

Lakiesityksessä vesikulkuneuvorekisteriksi mainitaan § 17 rekisteriin tallennettavissa tiedoissa sinne voitavan tehdä merkinnän veneen katsastuksesta. Onko lakiesityksellä tarkoitus samalla antaa Trafille mahdollisuus määrätä huviveneet katsastettaviksi? Tuleeko tämä aiheuttamaan lisää kustannuksia veneilijöille? Katsastus olisi käytännössä mahdotonta suorittaa sellaisella tavalla, että siitä olisi hyötyä kenellekään.

Käynnissä oleva vesiliikenteen turvallisuuteen liittyvän vesikulkuneuvorekisterilain muuttaminen ajoneuvoliikennerekisterilain kaltaiseksi laiksi ei edistä vesiliikenteen turvallisuutta vaan vaarantaa sitä. Esitämme, että vuonna 2014 voimaan tullutta venerekisterilakia ei muuteta niin, että siihen lisättäisiin säännös rekisterin käytöstä myös verotustarkoituksiin.

Veron suorittamisen valvonta

Veron suorittamisen valvonta tulisi olemaan haasteellista ja maassamme tulisi olemaan paljon vesistöjä, joissa kaavailluilla valvontaviranomaisilla poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella ei olisi valvontaa resursseja eikä tarvittavaa kalustoa. Verotettavista veneistä vain osa on julkisissa venesatamissa, joten valvonta tulisi kohdistaa vesille. Tiettyjen vesistöjen alueilla valvonta tulisi olemaan niin epätodennäköistä, että verolain kunnioitus voisi joutua koetukselle.



Veron yhteiskunnallisia ja taloudellisia vaikutuksia

Veneily on maamme tuhansien järvien, jokien ja rikkonaisen rannikkolinjan takia koko kansan harrastus tulo- ja sosiaaliluokkiin katsomatta. Veneilytaidot ovat kansalaistaitoja, joiden kehittymistä tulisi tukea. Veneily on liikuntamuoto, jota voi harrastaa useampi sukupolvi yhdessä. Suomi on maantieteellisestä sijainnistaan huolimatta johtavia olympiapurjehduksen ja nopeuskilpaveneilyn maita. Purjehdus on mitalein mitattuna parhaimpia kesäolympialajejamme. Laji kannustaa myös tavallisia kansalaisia ylläpitämään kuntoaan ja aktiivista elämäntapaa. Joskus liikkuminen huviveneellä on myös olosuhteista johtuen ainoa kulkuyhteys niin kouluun kuin töihin. Saaristossamme huviveneillä liikkuvat niin nuohooja kuin rakennusmiehet. Erityisesti saariston elinvoimaisuuden turvaamisen kannalta vero on kyseenalainen. Veneilyn harrastekyselyissä on nähtävänä nuoremman aikuisväestön selvästi vähentynyt kiinnostus veneilyyn. Mahdollinen vero tulisi todennäköisesti lisäämään vapaa-ajan aktiviteettien suuntautumista muihin harrastuksiin, monesti mitä ilmeisimmin lomailuun maamme rajojen ulkopuolella. Tällöin veneilystä siirtyvä kotitalouksien kulutus ei jäisi kansantaloutemme kierto.

Tämän lisäksi epäselvien perusteiden ja epäluotettavien rekistereiden vuoksi veronkannon kustannukset nousisivat tavanomaista suuremmiksi. Vähentynyt veneiden käyttö ja veneistä luopuminen vähentäisivät kotimaan matkailua, mikä tuntuisi erityisesti Järvi-Suomen ja rannikon alueella. Veneilyharrastuksen vähentyminen ja suurempien veneiden lippuvaltion vaihtuminen pienentäisi venetelakointi sekä korjauspalvelujen käyttöä. Uudet suuremmat veneet ostettaisiin jatkossa mahdollisesti ulkomaisten yhtiöiden nimiin, jolloin näiden osalta valtio ei saisi arvonlisäverokertymää ja todennäköisesti myös kotimainen veneteollisuus menettäisi ostajia. Vähentyneen arvonlisävero-, polttoainevero- ja tuloverokertymän lisäksi on mahdollista, että verolla olisi negatiivisia työllisyysvaikutuksia. Venevalmistajien Finnboatin 280 jäsenyrityksissä työskentelee noin 3 500 suomalaista. Uusien veneiden ja moottoreiden myynti tuottaa valtiolle noin 60 miljoonaa euroa arvonlisäveroja vuodessa. Tehtyjen kyselyjen mukaan keskimääräinen veneilijä käyttää vuodessa veneilyyn runsaat 2 500 euroa, josta valtion verokertymä on yli 950 euroa. Varovaisestikin arvioiden kaavailtu venevero tulee laskemaan valtion kokonaisverokertymää ja aiheuttamaan negatiivisia vaikutuksia matkailulle, työllisyydelle, suomalaiselle venealalle ja yhdelle aktiivisuutta ja liikuntaa lisäävälle harrastukselle. Toteutuessaan vero vaikuttaisi kuten haitta- tai pisteveron yleensä on tarkoitus eli ohjaisi kansalaisten käyttäytymistä.

Arviomme mukaan venerekisterissä on 10-20 000 kpl haamuvenetä ja olemassa olevia veneitä tullaan poistamaan noin 20 000 kpl (vuoden 2016 aikana poistettiin yli 4000 kpl). Tämä vähentäisi verokertymän noin 10 miljoonaan euron. Puutteellisista rekistereistä johtuen Trafille on varattu valtion budjetissa vuodelle 2017 yhden miljoonan euron lisärahoitus.

Pelkästään nyt kaavailun veneveron toteutuminen aiheuttaisi, mikäli kotitalouksien kulutus ei kasva, veron osalta 2-3 miljoonan euron arvonlisäkertymän menetyksen.

Veneilyalan (teollisuus, kauppa, palvelut ja polttoainemyynti) menetyksiä on haastavaa arvioida, mutta mikäli veneilyn suoritteiden määrä vähenisi noin 10 prosentilla, aiheuttaisi tämä 15–23 miljoonan verokertymän menetyksen. Veneilyalalle ja kotimaan matkailulle koituisi tämän lisäksi vähentyneestä kysynnästä johtuvia työllisyysvaikutuksia, jotka tulevat olemaan useita miljoonia euroja.



Koko venealan tuottaa valtiolle nykyään suoranaisia verotuloja 260–300 miljoonaa euroa vuodessa.

Varovaisenkin arvion mukaan esitetyn veron taloudellinen vaikutus olisi yhteiskunnalle negatiivinen.

Laskelma miljoona euroa		Paras	Huonoin	Olettamukset
Veron tuotto		15,0	10,2	Haamuveneet ja rekisteristä poistuvat veneet
ALV	Veneala	-6,0	-9,0	Liikevaihdon menetys
	Ostokyky	-3,6	-2,4	ALV:n osuus veneverosta
	Polttoaineet	-1,4	-2,3	Poistuvat veneet
	Palvelut*	-0,7	-1,4	Liikevaihdon menetys
Palkkavero	Veneala	-4,5	-7,5	Menetettyt työpaikat
Tulosvero		-0,2	-0,6	Alentunut verotettava tulos
Työttömyyskulut, netto		-3,0	-5,0	Lisäkulu työttömyydestä
Veronkantokulut		-0,8	-1,4	Venerekisterin ongelmat
<u>Kokonaisvaikutus</u>		<u>-5,2</u>	<u>-19,4</u>	<u>Miljoona euroa</u>

*Satamat, Huolto ja telakointi

Ruotsissa kokeiltiin veneveroa, mutta veron tuotto jäi niin alhaiseksi että siitä päätettiin luopua. Maamme venekanta on huomattavasti vaatimattomampi ja pienempi kuin Ruotsissa.

Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n näkemyksen mukaan esitys ei täytä hyvän veropolitiikan periaatteita, verotuksen neutraalisuutta ja tulisi aiheuttamaan valtiolle vähentyneen kulutuksen, heikentyneen työllisyyden ja maamme rajojen ulkopuolelle siirtyvän aktiviteetin kautta negatiivisen tulokertymän. Näin ollen esitämme, ettei kyseistä verolakia säädetä.

Suomen Purjehdus ja Veneily ry

Samuli Salanterä

liittohallituksen puheenjohtaja

044 505 5005

samuli.salantera@spv.fi

Jan Jansson

liittohallituksen varapuheenjohtaja

0400 561 557

jan54.jansson@gmail.com

Liite

Museoviraston, Forum Marinumin ja Klassikkorekisterin lausunto