

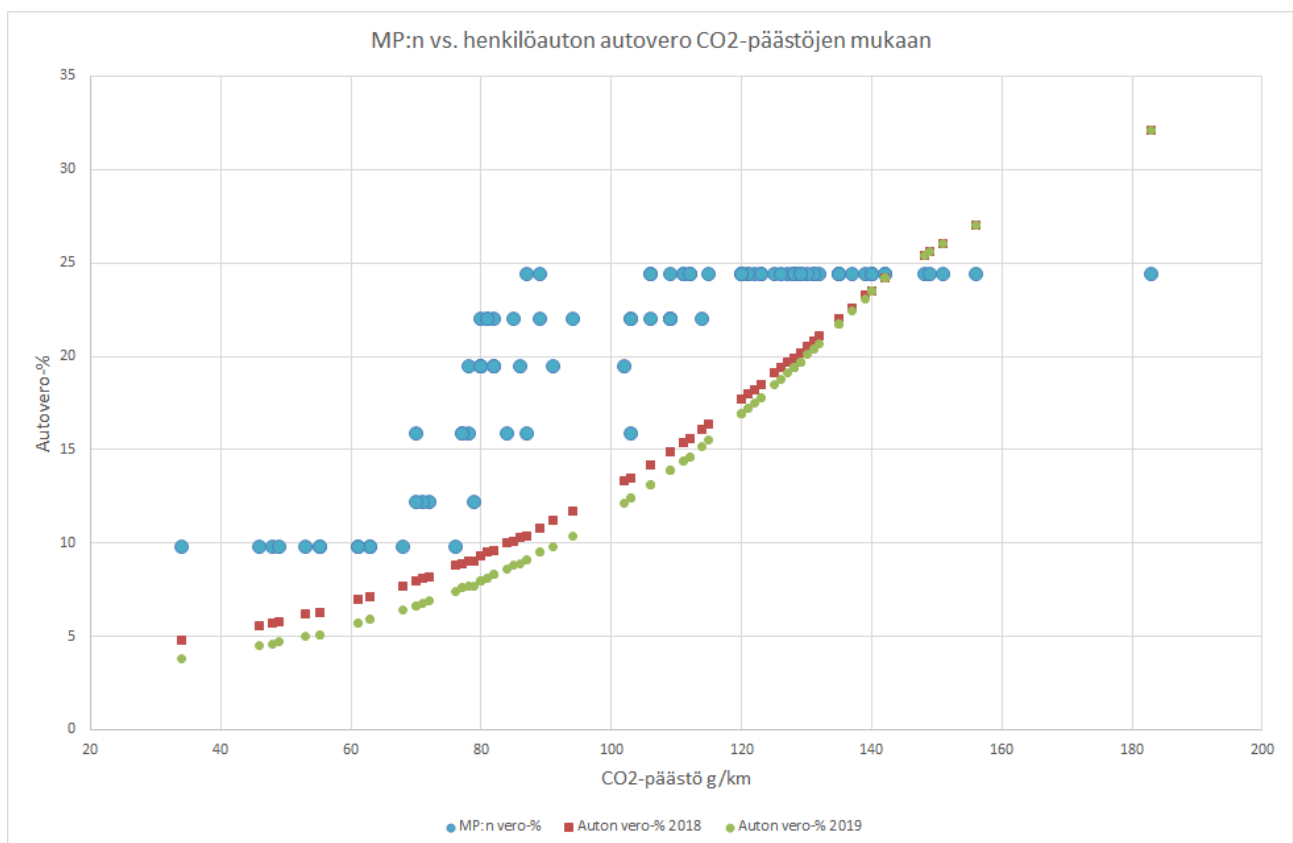
>> SMOTO edellyttää, että

moottoripyörien autoveroa alennetaan samalle (veroprosentti) tasolle kuin vastaavilla päästömäärillä olevista henkilöautoista perittävä vero on, ja että moottoripyörien autoveroa alennetaan vuosittain samassa tahdissa, samoilla prosenttimäärillä ja samalla tavalla kuin henkilöautoilla.

Moottoripyörien autovero tulee lopettaa vaiheittain ja vähintään samassa tahdissa kuin henkilöautojen autovero. Autoveron poistaminen moottoripyöriltä lisääsi kituvan kaupanalan ja siihen liittyvien palvelujen myyntiä, nopeuttaisi moottoripyöräkannan uusiutumista, toisi liikenteeseen enemmän paremman polttoainetalouden omaavia vähäpäästöisiä ja sähkökäyttöisiä moottoripyöriä ja mopoja. Lisääntyvät käyttäjämäärät toisivat kaupan ja palveluiden alalle kipeästi kaivatun piristysruiskeen, jolla olisi kustannuksiaan suurempi positiivinen vaikutus yhteiskuntatalouteen jo lyhyelläkin tarkastelujaksolla. Moottoripyörien kiinteä autovero lasketaan moottorin iskutilavuuden tai (sähkökäyttöisillä moottoripyörillä)

käyttövoiman perusteella 1.1.2016 jälkeen käyttöönotetuilla ajoneuvoilla. Henkilöautojen autoveron perustana on päästöt. Näistä erilaisista perusteista johtuen henkilöautojen ja moottoripyörien verotuskohtelussa on ilmiesvä epäkohta. Päästö määrien ja veroprosenttien vertailulla pystytään osoittamaan tämän epäkohdan räikeys.

SMOTO on tehnyt 101 moottoripyörän otannalla arvioita moottoripyörien verokohtelusta, kuva alla.



Otannan mukaan moottoripyörien veroprosentti on keskimäärin 5,6 prosenttiyksikköä korkeampi kuin henkilöautoilla vuonna 2018 ja veroprosenttien ero kasvaa 6,5 prosenttiyksikköön vuonna 2019. Suurimmillaan veroprosenttien ero on otannan 14 prosenttiyksikköä ja vuonna 2019 se kasvaa 15,3

prosenttiyksikköön. Ainostaan muutamilla tehokkailla tai painavilla moottoripyörillä on alempi autovero kuin vastaavan päästötason henkilöautolla, 95 %:lla veroprosentti on korkeampi. Kaksi esimerkkiä kiteyttää järkyttävät erot veroprosenteissa. Moottoripyörälle, jonka päästöt ovat 103 g/km, määrättävä autoveroprosentti on 24,4 %, ja vastaavalla päästömäärällä henkilöauton veroprosentti on ainoastaan 15,8 %. Toisena esimerkkinä otetaan pienipäästöiset ajoneuvot. Keskikokoisen moottoripyörän päästöt ovat noin 81 g/km:n tasolla, jolloin autoveroksi määrätään 22 %, ja henkilöautolla vastaavasti 12,2 %. Sähkökäyttöisestä moottoripyörästä (9,8 %) joutuu maksamaan lähes nelinkertaisen autoveroprosentin verrattuna sähkökäyttöiseen henkilöautoon (2,7 %). Moottoripyöriin ja mopoihin ja niihin liittyviin palveluihin ja tuotteisiin ei tule kohdistaa muita veroja tai veroluonteisia maksuja

SMOTO edellyttää, että moottoripyörien ostamisen ja käytön verotuksen tulee olla tasapuolinen ja yhdenvertainen henkilöautojen verotuksen kanssa.

Moottoripyörien käytön verotus perustuu pitkälti polttoaine- ja sähköveroon ja näiden arvonlisäveroon. Käyttöön ei tule kohdistaa muita veroja tai veroluonteisia maksuja, ei edes tilapäisiä veroja tai maksuja.

SMOTO edellyttää, että Moottoripyörien pisteverojen valmistelut tulee lopettaa eikä niitä tule edistää millään tavalla.

SMOTO:n vuonna 2016 tekemän kyselyn mukaan moottoripyörien ajoneuvovero tappaa moottoripyöräilyn sekä siihen liittyvät liiketoiminnan ja palvelut.

Moottoripyörien **muutoskatsastuksen sekä oma- ja piensarjavalmistajien verotusperusteet** tulee olla läpinäkyvät ja oikeudenmukaiset, eikä niillä pidä pyrkiä ohjaamaan moottoripyörien muutoksia ja rakentelua.

Moottoroituja kaksipyöräisiä suosiva verotus johtaa kaikkien tienkäyttäjien kannalta sujuvampaan liikenteeseen ja parempaan lopputulokseen. Moottoripyöriin ja moottoripyöräilyyn kohdistuu toistuvasti paine, jolla perustellaan, miksi näihin kohdistuvia veroluonteisia maksuja tulee lisätä tai korottaa. Näiden perusteluna käytetään usein kestäättömiä, huonosti perusteltuja ja taustoiltaan väärä perusteluita.

EU:n liikenteen Valkoisen kirjan mukaan EU vaatii konkreettisia toimenpiteitä, joilla varmistetaan ”*käyttäjän maksaa*”- ja ”*saastuttajan maksaa*”-periaatteiden toteutuminen. Tämä ei sisällä yhteen ajoneuvoryhmään kohdistettuja pisteveroja. EU vaatii myös, että unionin kestävä liikkuvuuspolitiikan mukaan eri liikennemuotojen yhdenvertaisten toimintaedellytysten varmistamisen täytyy perustua entistä laajempaan poliittisten välineiden valikoimaan. Tällä valikoimalla voidaan siirtyä kohti ympäristöystävällisempiä liikennemuotoja etenkin pitkillä matkoilla, kaupunkialueilla sekä ruuhkaisissa liikenneolosuhteissa.