

23.9.2011

Valtiovarainministeriö
valtiovarainministerio@vm.fi

Asia: Energiaverotuksen muutosta koskevan hallituksen esityksen luonnos, HE 147/2010 vp

Viite: Lausuntopyyntö VM076:00/2011

Suomen Taksiliitto ry esittää kunnioittavasti otsikossa mainitusta hallituksen esityksestä seuraavaa:

Liikennepolttoaineiden polttoaineverotuksen rakennemuutoksen tavoitteena on tuottoneutraaliteetti. Käsitteemme mukaan esitys näyttää johtavan valitettavasti taksiliikenteen ja koko maantieliikenteen ammattiliikenteen verotuksen kiristymiseen entisestään.

Taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvokalusto on varsin uutta, ajoneuvojen vaihtoikä on tällä hetkellä keskimäärin alle kolme (3) vuotta. Ajoneuvomme ovat siis käytännössä uusimmalla mahdollisella tekniikalla varustettuja autoja, joiden moottorit ovat taloudellisia ja ympäristöystävällisiä. Myös mahdolliset uudet ratkaisut saadaan taksiautoihin käyttöön varsin nopeasti. Esimerkiksi, jos markkinoille saadaan tosiasiallisia vaihtoehtoja dieselöljyn käyttöön moottoripolttoaineina, niin todennäköisesti taksiautot tulevat ottamaan ne käyttöön ensimmäisenä.

Maamme on varsin harvaan asuttu ja pinta-alaltaan suuri, samoin maantieteellisesti pohjoinen sijaintimme asettaa liikenteellemme suuria haasteita. Maamme rataverkko tai lentoliikenneyhteydet eivät sellaisenaan ole vaihtoehtoja kovinkaan monessa tapauksessa maantieliikenteelle. Maamme talouselämä ja globaali kilpailukyky edellyttää ehdottomasti tehokasta ja taloudellista maantieliikennettä. Taksiliikenne osana julkista liikennettä on merkittävä osa maamme henkilöliikennettä. Maaseudun linja-autoliikenteen yhä vähentyessä taksiliikenteen merkitys hiljaisen alueiden ja hiljaisen ajan liikenteen hoitamisessa korostuu edelleen.

Koska mielestämme taksiliikenteen osalta emme näe varsinaisen liikennepolttoaineiden verotuksesta löytyvän kustannustehokasta tapaa erityttää taksiliikenne muusta liikenteestä, pidämme käyttövoimaveron liittyviä ratkaisuja realistisina ja käytännöllisinä vaihtoehtona veroneutraaliteetin säilyttämiseksi taksiliikenteessä.

Käyttövoimaveron porrastaminen henkilöautojen eri käyttövoimatekniikoille objektiivisen laskentamallin mukaisesti siten, että tavoitemallin määrittelemä verorasitus toteutuu edellyttää tiettyjen lähtöoletusten käyttämistä. Hallituksen esityksessä dieselauton keskimääräisenä ajosuoritteena käytetään 25.000 kilometrin vuotuista ajosuoritetta. Lisäksi keskimääräisenä polttoaineen kulutuksena käytetään dieselautolla 6,5 litraa sadalla kilometrillä. Taksiliikenteen osalta näiden keskimääräisten arvojen käyttäminen ei johda tasapuoliseen verokohteluun ja esitetty malli tulee nostamaan taksiliikenteen kuluja huomattavasti. Taksiliikenteessä käytettävillä ajoneuvoilla ajetaan noin neljä / viisi kertaa enemmän vuositasona, kuin tässä esityksessä keskimääräiseksi ajosuoritteeksi arvioidaan.



23.9.2011

Samoin suomalaisen taksiliikenteen käytössä olevat ajoneuvot ovat keskimääräisiä henkilöautoja suurempia, jolloin niiden kulutuskin on oleellisesti keskimääräistä suurempi. Erityisesti tilataksien osalta tämä esitetty verotusmalli johtaa nykytilaa merkittävästi suurempaan verorasitukseen, joka tulisi vähentämään tämän ajoneuvokaluston määrää entisestään. Tällä olisi merkittävä vaikutus mm. koulu- ja päivähoitokuljetusten järjestämiseen.

Energiaverotuksen muutosesityksen mukainen veroneutraali lopputulos on myös taksiliikenteen osalta saavutettavissa eriyttämällä taksiliikenteessä käytettävät ajoneuvot omaksi ryhmäkseen. Ammattimaisessa henkilöliikenteessä käytettävät henkilöautot eritellään Liikenteen turvallisuusviraston ajoneuvorekisterissä omaksi ryhmäkseen, jota voidaan käyttää yksinkertaisesti myös käyttövoimaveron määrittelyssä.

Jo nykyisellään mm. pakettiautot ovat henkilöautoja alemman käyttövoimaveron piirissä ja perusteena on nimenomaisesti tavoite yhdenmukaistamaan pakettiautojen ja kevyen kuorma-autokaluston verotusta. Tällä samalla perustella taksien ja linja-autojen käyttövoimaveroa tulee yhdenmukaistaa.

Jotta verotuksellisesti voidaan kompensoida toisaalta polttoaineverotuksen korotuksesta aiheutuvien kustannusten nousu taksiliikenteelle ja samalla korjataan verotuksen kilpailuneutraaliteetti joukkoliikenneluvallisten linja-autojen kanssa, esitämme, että taksiliikenteessä käytettävät ajoneuvot vapautetaan kokonaisuudessaan käyttövoimaverosta.

Käytettäessä hallituksen esityksen mukaisen keskimääräisen (1.900 kg) dieselhenkilöauton mukaista käyttövoimaveroa voitaneen arvioida, että 10.000 taksiauton käyttövoimaveron esityksen mukaisesti olisi noin 3,8 miljoonaa euroa. (nykymallilla vastaavasti noin 4,6 miljoonaa euroa). Toisaalta keskimääräisellä 80.000 km ajosuoritteella edelleen käytettäessä hallituksen esityksen mukaisia keskimääräisiä kulutusarvoja, polttoaineveron määrä lisääntyy taksiliikenteen ajosuoritteesta noin 5 miljoonaa euroa. Näin ollen jopa kokonaan käyttövoimaverosta luovuttaessa taksitoimiala maksaisi tämän verouudistuksen seurauksena noin 1,2 miljoonaa euroa lisää veroa. Ilman tätä muutosta taksialan lisävero on tästä muutoksesta 5,8 miljoonaa euroa.

Katsomme, että julkisen liikenteen yhtenä merkittävänä toimijana ei toimialaamme voida rasittaa kohtuuttomalla lisäverorasituksella.

Kunnioittaen

Suomen Taksiliitto

Lauri Säynäjoki
toimitusjohtaja