

15.5.2020

Valtiovarainministeriö

**Kuulemispyyntö liikenteen verotuksesta**

Kiitämme mahdollisuudesta lausua mainitussa asiassa. Päästötavoitteet asettavat haasteita nykymuotoiselle liikenteen verotukselle. Tämän vuoksi on keksittävä uusia keinoja tavoitteiden saavuttamiseksi, mutta myös löydettävä keinovalikoimasta optimaalisimmat vaihtoehdot taksirytysten erilaisten palveluiden ja kilpailukyyn sekä kestävän liiketoiminnan parantamiseksi.

Tieliikenteen verokertymä on kasvanut selvästi viime vuosikymmenellä ja lisäksi ammattiliikenteen ryhmistä voimakkaimmin verotetaan taksialaa. Taksi on ainoa ammattiliikenteen muoto, jolta peritään ajoneuvoveron perusvero ja käyttövoimaveron täysimääräisesti, lisäksi autoverohuojennus pienten ajoneuvojen osalta on poistumassa. Jopa matkailuautot, kolmipyörät ja nelipyörät ovat takseja kevyemmin verotettuja. Suhtaudummekin kriittisesti oletukseen, että liikenteestä kerättäisiin tulevaisuudessa nykytasoa vastaava määrä verotuloja, kun verotuksella tulisi tässä tilanteessa ensisijaisesti pyrkiä kannustamaan yrittäjiä päästöttömiin vaihtoehtoihin ja samalla parantaa näin toimien myös taksirytysten palvelutuotantoa ja kilpailukykyä.

**Muutokset nykyiseen verojärjestelmään**

Yksi tärkeimpiä pitemmän aikavälin keinoja päästötavoitteiden saavuttamiseksi olisi muutokset autoverotukseen. Verotuksen muuttaminen hankinnan verotuksesta käytön verotukseen nopeuttaisi alan autokannan kiertoa entisestään sekä edistäisi vähäpäästöisemmän ajoneuvotekniikan yleistymistä myös taksiliikenteessä. Siirtyminen käytön verotukseen tulee kuitenkin huomioida taksien verotuksessa. Taksit tulee muiden ammattiliikenteen toimijoiden tavoin vapauttaa ajoneuvoveron perusverosta ja käyttövoimaveron tason tulee olla sama kuin linja-autoliikenteellä. Polttoaineveron korotuksia emme kannata ilman yritysKompensaatiota, jotta taksirytysten kilpailukyky ei heikkenisi entisestään.

**Uusia keinoja taksipalveluiden kehittämiseksi**

Uusi liikennepalvelulaki heinäkuusta 2018 alkaen merkitsi, että esimerkiksi asemapaikkoja ja ajovuoroja ei enää ole. Tämä on johtanut monilla alueilla taksipalveluiden saatavuuden heikentymiseen, koska harvaan astutussa maassamme taksipalveluita ei synny kaikkialle markkinaehtoisesti. Taksi on osa julkista liikennettä ja sen merkitys erityisesti maaseudulla sekä haja-asutusalueilla on merkittävä. Ilman liityntäliikennettä hoitavaa taksia julkisen joukkoliikenteen toimintaedellytykset olisivat heikot. Koko maan kattavan taksiliikenteen turvaamista voidaan pitää ehdottoman tärkeänä niin alueellisen tasa-arvon kannalta, mutta myös yksilöiden liikkumisvapauden kannalta. Taksipalveluiden saatavuuden heikentyminen on myös huolestuttava ilmiö, kun

15.5.2020

kuitenkin eri liikkumispalveluiden yleistymistä voidaan pitkällä aikavälillä pitää mielestämme päästövähennysten kannalta tärkeänä toimenpiteenä.

Oman henkilöauton käyttö on myös edelleen tärkein kulkutapa niin maaseudulla kuin kaupungissakin, ja yksittäisistä tieliikenteen päästölähteistä merkittävimpiä ovat henkilöautot. Taksipalveluiden käytön kehittämällä osana matkaketjua olisi vaikutusta ihmisten liikkumisen toimivuuteen ja näin vähentäisi oman auton tarvetta. Taksin käytön lisääntyminen johtaisi myös päästöjen vähenemiseen, koska taksikäytössä on keskimääräistä enemmän uusinta vähäpäästöistä teknologiaa.

Tarvitsemme ehdottomasti uusia keinoja päästötavoitteiden saavuttamiseksi ja keinovalikoiman on oltava laaja. Koska taksit ovat keskimääräistä vähäpäästöisempiä, tulisi ihmisiä kannustaa myös verotuksella käyttämään taksia oman henkilöauton sijaan. Yhtenä keinona esitämme ns. työsuhdetaksia. Malli työsuhdetaksin käyttöön voisi olla sama, joka on jo käytössä työsuhdematkalippujen kohdalla.

### **Lyhyen aikavälin verokeinot**

Koronakriisin lopullisia vaikutuksia taksimarkkinoihin voidaan tässä vaiheessa vain arvailla, mutta selvää on jo nyt, että kriisillä on seurauksensa. Kyselyymme toukokuun alussa vastanneesta 1.742 taksiryttäjästä jopa 72 prosenttia kertoo, että liikevaihto on tippunut vuoden takaiseen verrattuna yli 60 prosenttia. 35,9 prosentilla vastaajista pudotus on ollut yli 80 prosenttia. Koronan aiheuttamat vaikutukset tulee siis ehdottomasti huomioida liikenteen verotuksen valmistelussa, koska käynnissä oleva kriisi tulee vaikuttamaan varsin laajasti ja pitkään taksialan toimintaedellytyksiin.

Kannatamme lyhyellä aikavälillä mallia, jossa Suomessa ensirekisteröidyille vähäpäästöisille taksiajoneuvoille myönnettäisiin huojennus autoverosta, joka kannustaisi taksiryttäjiä panostamaan vähäpäästöiseen kalustoon. Koronakriisiin liittyen huojennus autoverosta olisi apuna myös koko autoalan selviytymiseen autokaupan romahduksesta. Kun lisäksi huomioidaan ensi vuonna voimaan tuleva puhtaan kaluston direktiivi sekä sen aiheuttamat haasteet julkisissa hankinnoissa, niin rahallisia kannustimia vähäpäästöiseen kalustoon tarvitaan, jotta ryttäjillä on kannustin hankkia direktiivin mukaista kalustoa.

### **Aikataulu**

Nykyiseen veropohjaan tehtävät muutokset on tehtävä ennakoiden, jotta uudistus ei johda markkinahäiriöihin. Ryttäjillä on oltava mahdollisuus sopeuttaa toimintansa tulevaan. Sen sijaan päästökeinoina työsuhdetaksi ja autoveroon liittyvää huojennus olisi tässä vallitsevassa tilanteessa jopa suositeltavaa ottaa käyttöön mahdollisimman pikaisesti.

Kunnioittaen  
Suomen Taksiliitto