

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi autoverolain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi autoverolakia. Taksien nykyinen 4 800 euron autoveron alennus ehdotetaan poistettavaksi. Isot esteettömät yhden tai useamman pyörätuolipaikan tilataksit sekä koulukuljetustaksit säädettäisiin kokonaan autoverottomiksi ja samalla invataksien verottomuus poistuisi. Esteettömien taksien veroetuun tehtäisiin myös eräitä muita täsmennyksiä. Ruumisautojen ja eläinlääkintäautojen verottomuus ehdotetaan poistettavaksi. Matkailuautojen veroetuun ehdotetaan eräitä täsmennyksiä.

Esitys liittyy valtion vuoden 2018 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018.

SISÄLLYS

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Laki liikenteen palveluista (320/2017), jäljempänä *liikennepalvelulaki*, tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018. Tämä laki on osa liikennekaari -nimistä hanketta, jolla pyritään uudistamaan laajasti liikennealan sääntelyä. Liikennepalvelulaki yhdistää ja uudistaa henkilö- ja tavaliikennettä koskevat säännökset. Laki muuttaa nykytilaa, jossa liikenteen markkinat ovat vahvasti säännellyt ja julkisin toimin ohjatut. Lain tarkoituksena on edistää liikennepalveluiden syntymistä markkinaehtoisesti kilpailun pohjalta.

Kyse on ensimmäisestä osasta kolmessa vaiheessa toteutettavaa kaikkia liikennemuotoja koskevaa liikennemarkkinoiden sääntelyn kokonaisuudistusta. Ensimmäisessä vaiheessa liikennepalvelulaille kevennetään merkittäväällä tavalla tieliikenteen palveluiden tarjoamista koskevaa sääntelyä ja vähennetään toimijoiden hallinnollista taakkaa. Uudistuksella pyritään edistämään jakamistalouden mukanaan tuomien mahdollisuuksien hyödyntämistä ja madaltamaan alalietulokynnystä. Ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen vaaditaan kuitenkin edelleen henkilö-, tavara- tai taksiliikennelupa.

Liikennepalvelulaki muuttaa taksijärjestelmää olennaisesti. Lupakiintiö-, asemapaikka- ja enimmäishintasääntelystä luovutaan. Samalla taksien ajovelvoite poistuu. Ammattimainen taksiliikenne jää luvanvaraiseksi, mutta autokohtainen taksilupa muutetaan toimijakohtaiseksi luvaksi ja sen saamisedellytyksiä kevennetään muun muassa poistamalla yrittäjäkoulutus- ja koevaatimus. Taksiryttäjään kohdistuvien kevennysten lisäksi taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset kevenevät koulutusvaatimuksen poistuessa. Taksiliikennettä saa harjoittaa myös henkilöliikenneluvan tai tavaraliikenneluvan haltija. Liikennelupien myöntäminen keskitetään yhdelle valtakunnalliselle lupaviranomaiselle, Liikenteen turvallisuusvirastolle, josta tulee myös tieliikenteen luparekisteriviranomainen. Liikennepalvelulain voimaantullessa taksiliikennelaki (217/2007), joukkoliikennelaki (869/2009), laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä (693/2006) ja laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä (695/2009) kumoutuvat.

Liikennepalvelulain yhteydessä ei ole tehty muutoksia verolainsäädäntöön. Uudistuksilla on kuitenkin vaikutuksia muun muassa autoveron kannalta. Taksien nykyinen autoverotuki liittyy olennaisesti taksiliikennelain säännöksiin. Verotuen kannalta keskeistä on erityisesti taksien lupajärjestelmä, jonka mukaiset lupakiintiöt rajoittavat mahdollisuutta verotuen saamiseen. Taksilupien rajattu määrä myös kohdistaa veroetuuden tehokkaasti yksinomaan taksikäytössä oleviin autoihin.

Taksilupien määräsääntelystä luopuminen tarkoittaa sitä, että luvat myönnetään kaikille vaatimukset täyttävälle hakijoille. Suurin osa kaikista autoilijoista täyttää sekä taksiluvan saamiselle asetetut edellytykset että taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset. Myös yritykset täyttävät yleisesti taksiluvan saamisen edellytykset. Taksilupia tullaan todennäköisesti hakemaan merkittävästi nykyistä enemmän. Taksilupien määrän kasvu johtaisi myös verotuen huomattavaan kasvuun. Samalla verotukeen liittyvät väärinkäytösriskit kasvaisivat. Suorien valtiontaloudellisten vaikutusten lisäksi taksisääntelyyn ehdotetut muutokset edellyttäisivät lisäresursseja tukikäsittelyyn ja valvontaan.

Taksien veroedun ei voi nykyisinkään katsoa monelta osin täyttävän hyvän yritystuen tunnusmerkkejä, kuten relevanttia tavoitetta, oikeaa kohdistumista, tuen vaikuttavuutta, kustannustehokkuutta, tarkoituksenmukaisuutta ja vähäistä hallinnollista rasitusta sekä määräaikaista vapautta ja harkinnanvaraisuutta. Vapaan hinnoittelun ja kilpailun tilanteessa taksien hankinnan tuen vaikuttavuus, tarkoituksenmukaisuus ja kohdentuvuus heikkenisivät edelleen. Vapaan

kilpailun tilanteessa tietyn elinkeinon tukeminen ei ole lähtökohtaisesti perusteltua. Tämä esitys autoverolain muuttamisesta koskee taksien autoverotukeen liikennepalvelulain takia tarvittavia muutoksia. Lisäksi esityksessä ehdotetaan eräiden muiden autoverotukien poistamista ja täsmentämistä.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö

Taksien autoverotuki

Autoverolain (1482/1994) 28 §:n 1 momentissa (laissa 1073/2014) säädetään taksien veronalennuksen suuruudesta. Säännöksen mukaan autoveroa alennetaan enintään 4 800 eurolla autosta, joka Suomessa ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi taksiliikennelaissa tarkoitettuun tilausliikenteeseen ja jota sen omistaja pääasiallisesti käyttää tällaiseen liikenteeseen. Alennus on enintään 15 000 euroa, jos taksi on esteetön tai se on varustettu koulukuljetuskäyttöön hyväksytyillä lisäturvavöillä, minkä lisäksi autoverolain mukaan edellytetään, että taksissa on kuljettajan istuimen lisäksi vähintään seitsemän istuinpaikkaa. Esteetön taksi, jossa istuinpaikkoja on tätä vähemmän, rinnastetaan tavalliseen taksiin, jonka veroedun suuruus on 4 800 euroa. Takseille myönnettävää veron alennusta pienennetään yhdellä kolmaskymmeneskuudesosalla jokaista täyttä tai alkavaa kalenterikuukautta kohden, jonka ajoneuvo on muualla kuin Suomessa ollut käytössä ennen sen rekisteröintiä edellä mainittuun käyttöön. Autoverolain 29 §:n mukaan veron alennus voidaan myöntää kutakin taksiliikennelupaa kohden vain yhdelle autolle samanaikaisesti.

Esteettömille takseille asetettavista teknisluonteisista vaatimuksista säädetään taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (723/2009). Tämä taksiliikennelain nojalla annettu asetus kumoutuu 1 päivänä heinäkuuta 2018 taksiliikennelain kanssa. Koulukuljetuskäyttöön hyväksytyistä lisäturvavöistä säädetään koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (553/2006).

Autoverolain 21 §:ssä säädetään eräistä autoverottomista ajoneuvoista. Tämän säännöksen perusteella invataksit ovat kokonaan verottomia. Invataksien tekniset vaatimukset sisältyvät ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen (1256/1992), jäljempänä rakenneasetus, 13 §:ään. Invataksissa on oltava tilat kahdelle pyörätuolissa matkustavalle asiakkaalle, kun taas esteettömässä taksissa pyörätuolipaikkoja voi olla yksi tai useampi.

Ahvenanmaan invataksien tekniset vaatimukset sisältyvät Ahvenanmaan ajoneuvomääritelmiä koskevaan maakunta-asetuksen (46/2004) 3 §:ään ja vastaavat rakenneasetuksen 13 §:n teknisiä vaatimuksia ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista. Koulukuljetuksen tekniset vaatimukset sisältyvät Ahvenanmaan koulukuljetuksia koskevaan maakunta-asetukseen (140/2008) ja maakunta-asetukseen tehtyihin muutoksiin (82/2010, 22/2012 ja 74/2015). Taksien veronalennuksen niin sanottuja kuoleentumisaikoja koskevat säännökset sisältyvät autoverolain 48 §:ään. Jos ajoneuvo ei enää täytä verottomuuden tai alennetun veron edellytyksiä, kannetaan veroa se määrä, joka ajoneuvosta olisi tullut sitä ensi kertaa verotettaessa kantaa täysimääräisenä verona vähennettynä ajoneuvosta jo suoritetun veron määrällä. Taksista maksuunpantavaa veroa alennetaan yhdellä kolmaskymmeneskuudesosalla jokaista rekisterissäoloajan täyttä kuukautta kohti. Invataksin osalta vastaava alennus on yksi neljäskymmeneskahdeksasosa. Käytännössä tavallisten taksien, samoin kuin esteettömien ja koulukuljetustaksien veronalennus kuoleentuu siis kolmessa vuodessa, jonka jälkeen taksin voi myydä ilman autoveroseuraamuksia. Invataksien verottomuuden kuoleentumisaika on neljä vuotta.

Autoverolain 29 §:n 1 momentin mukaan takseille 28 §:ssä säädetty veroetu voidaan myöntää yhtä liikennelupaa kohden vain yhdelle autolle samanaikaisesti. Jos ajoneuvorekisteristä poistetaan merkintä ajoneuvon ammattimaisesta käytöstä tai ajoneuvo luovutetaan toiselle liikenneluvan haltijalle, joka käyttää ajoneuvoa ammattimaiseen liikenteeseen, liikenneluvan haltijalle voidaan uudelleen myöntää mainittu etu. Lisäksi pykälän 2 momentti sisältää varataksien pitoon oikeuttavat säännökset. Se, jolle on myönnetty taksien veronalennus, voidaan lyhytaikaisesti merkitä ajoneuvorekisteriin liikennelupaa kohti useamman kuin yhden ammattiliikenteeseen rekisteröidyn auton omistajaksi tai haltijaksi, jos tämä on auton huollon tai korjauksen johdosta tarpeen. Vero pannaan kuitenkin maksuun, jos useampi kuin yksi ammattiliikenteeseen rekisteröity auto liikennelupaa kohti on pitemmän ajan kuin 60 päivää kuuden kuukauden ajanjakson aikana saman omistajan tai haltijan nimiin rekisteröitynä.

Taksialan sääntely

Taksiliikenteestä säädetään taksiliikennelaissa. Taksiliikennelain tavoitteena on laadukkaiden taksipalvelujen saatavuuden turvaaminen. Taksiliikennelain mukaan ammattimainen henkilöiden kuljettaminen tiellä henkilöautolla edellyttää taksilupaa. Ammattimaisella liikenteellä tarkoitetaan elinkeinon harjoittamisen tai toimeentulon hankkimisen taikka muun tulonhankkimisen tarkoituksessa harjoitettua henkilöiden kuljettamista tiellä henkilöautolla korvausta vastaan päätoimisesti taikka sivutoimisesti tai muuten toisen elinkeinon ohella. Ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen rinnastetaan kuljetus korvausta vastaan, jos kuljetusta edeltää kuljetuspalvelun tarjoaminen yleisölle julkisella paikalla. Taksiliikennelain 2 §:n 3 kohdan mukaan taksiluvalla tarkoitetaan hakemuksesta myönnettävää liikennelupaa, joka oikeuttaa luvan haltijan harjoittamaan tilausliikennettä ja palvelusopimusasetuksessa tarkoitettua liikennettä yhdellä henkilöautolla tai yhdellä esteettömyyttä koskevat vaatimukset täyttävällä henkilöautolla koko maassa Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta. Ahvenanmaan maakunnalla on oma itsehallintoon perustuva taksialan sääntely.

Luvat taksiryttäjille myöntävät alueelliset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, jotka myös vahvistavat vuosittain taksilupien kuntakohtaiset enimmäismäärät. Luvan saadakseen hakijan tai hakijayrityksen liikenteestä vastaavan henkilön on täytettävä luvan saamisen edellytykset. Edellytyksinä ovat oikeustoimikelpoisuus, hyvämaineisuus, yrittäjäkurssin ja yrittäjäkokeen suorittaminen tai käytännön kokemus, puolen vuoden kokemus taksinkuljettajana, kyky vastata taloudellisista velvoitteista ja se, ettei hakijalta tai hakijayritykseltä ole peruutettu taksilupaa viimeksi kuluneen vuoden aikana. Taksiluvan hakijoita on yleensä enemmän kuin myönnettäviä lupia. Ennen nykyisen taksiliikennelain säätämistä lupaviranomaisilla oli laaja harkintavalta sen suhteen, kenelle lain vaatimukset täyttävistä hakijoista luvat myönnettiin. Taksiliikennelain säätämisen yhteydessä tarveharkintaisesta lupamäärien sääntelystä luovuttiin, koska menettely oli ristiriidassa perustuslain elinkeinovapauden kanssa. Taksiliikennelaki kuitenkin sisältää tarkat määräykset siitä, mitä kysyntään ja tarjontaan vaikuttavia tietoja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten on otettava huomioon lupamääriä määriteltäessä. Kysyntään vaikuttavia tietoja ovat muun muassa väestön tulotaso, työpaikkaomavaraisuus sekä katu- ja tieverkon pituus. Tarjontaan vaikuttavista tekijöistä on otettava huomioon muun muassa voimassa olevien taksilupien määrä, taksiliikenteen liikevaihto ja tilausvälityskeskusten välittämien tilausten määrä. Kuntakohtaisen lupien enimmäismäärän lisäksi kyseisen enimmäismäärän rajoissa päätetään myös siitä, kuinka moni luvista myönnetään esteettömille taksiautoille ja kuinka moni kuntaan liitetyn kunnan alueelle. Laki sisältää yksityiskohtaiset määräykset luvanhakijoiden keskinäisestä etusijajärjestyksestä luvan saamiseen.

Taksilupaa ei voi siirtää toiselle, sillä lupien myöntämisestä voi päättää yksinomaan lupaviranomainen. Jos taksiryitys myydään, vanha lupa peruutetaan ja yrityksen saaneen on haettava uutta taksilupaa. Taksiluvan haltija on velvollinen harjoittamaan liikennettä ensisijaisesti tak-

silupaan merkityllä asemapaikalla. Asemapaikkavelvoitteella tarkoitetaan sitä, että taksi ei saa jäädä toisen asemapaikan alueelle odottamaan paluukyytejä, vaan auton on viipymättä palattava omalle asemapaikalle. Lupa sisältävä ajovelvollisuus tarkoittaa sitä, että pyydetystä ajosta ei saa kieltäytyä laissa erikseen säädettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta. Taksiliikenteelle on lisäksi asetettu laatuvaatimuksia. Taksiliikenteen kuluttajilta perittävistä enimmäishinnoista säädetään vuosittain valtioneuvoston asetuksella. Maksujen tulee olla kustannussuuntautuneita siten, että niihin sisältyy kohtuullinen voitto. Neljä kertaa vuodessa päivitettävällä taksiliikenteen kustannusindeksillä seurataan taksiliikenteen keskimääräistä kustannuskehitystä.

Eräät muut autoverotuet

Autoverolain 21 §:n mukaan verosta on asetuksella säädettävien ehdoin vapaa pelastusauto, sairausauto, eläinlääkintäauto, kuorma-auto sekä yksinomaan ruumiiden ja hautajaistoimintaan liittyvien kukkalaitteiden kuljetukseen käytettävä ruumisauto. Autoverosta on asetuksella säädettävien ehdoin vapaa myös matkailuauto, jonka oma massa on vähintään 1 875 kiloa. Lisäksi verosta on vapaa M1-luokkaan kuuluva auto, jonka oma massa on vähintään 6 000 kilogrammaa. Samoin verosta vapaita ovat eräät kevyet L-luokan ajoneuvot, kuten mopot ja mopoautot.

Ajoneuvolain (1090/2002) 3 luvussa säädetään erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen tarkemmasta luokituksesta. Laki sisältää muun muassa matkailuauton ja ruumisauton määrittelyn. Tarkemmat säännökset muun muassa ruumisautojen, eläinlääkintäautojen ja matkailuautojen autoverovapauden edellytyksistä sisältyvät rakenneasetukseen siihen asetuksella 703/1998 tehtyine muutoksineen. Rakenneasetus on suurimmaksi osaksi kumottu vuonna 2003 voimaantulleella ajoneuvolailla. Rakenneasetuksen säännökset ajoneuvojen veroetujen edellytyksistä ovat kuitenkin yhä voimassa.

Rakenneasetuksen mukaan matkailuauto on erityiskäyttöön tarkoitettu ajoneuvo, jossa on vähintään seuraavilla varusteilla varustetut majoitustilat: istuimia ja pöytä, makuupaikkoja, jotka voidaan muuntaa istuimista, keittomahdollisuus ja säilytystiloja. Lisäksi edellytetään, että näiden varusteiden on oltava kiinnitetty tukevasti majoitustilaan. Pöytä voi kuitenkin olla helposti poistettavissa. Autoverosta vapaan matkailuauton on rakenneasetuksen mukaan oltava matkailutarkoitukseen rakennettu ja varustettu, liikenneasioista vastaavan ministeriön antamat määräykset täyttävä M1-luokan henkilöauto. Verovapaan matkailuauton sisäkorkeus on vähintään 1,9 metriä alueella, jonka leveys on vähintään 0,4 metriä ja pituus vähintään 40 prosenttia asunto-osan pituudesta.

Ruumisauto on rakenneasetuksen mukaan kuolleiden henkilöiden kuljetukseen tarkoitettu M-luokan ajoneuvo, jossa on erityisvarusteita tätä tarkoitusta varten. Autoverolaissa tarkoitettua verovapaan ruumisauton edellytetään olevan hautaustointa harjoittavan omistuksessa oleva ruumiiden kuljetukseen tarkoitettu, väriltään musta, valkoinen tai hopeanharmaa M1-luokan auto, jossa on kiinteällä vetolavalla varustettu kori. Verovapaan ruumisauton ohjaamon ja arkkutilan välillä on kiinteä väliseinä. Arkkutilan pituus 0,4 metrin korkeudelta vetolavasta mitattuna on vähintään 2,1 metriä. Arkkutilassa on enintään yksi istuin yhdelle henkilölle.

Eläinlääkintäauto on rakenneasetuksen mukaan eläinlääkärintointa harjoittavan eläinlääkärin omistuksessa oleva M1- tai N1-luokan autosta rakennettu ja varustettu, eläinlääkintätyössä käytettäväksi tarkoitettu N1-luokan auto, jossa on tilaa matkustajille vain kuljettajan vieressä olevilla istuimilla. Eläinlääkintäauton ohjaamo-osan takana olevan korin osan sisäkorkeus mitattuna 0,8 metrin levyisellä ja 1,4 metrin pituisella alueella on vähintään 0,5 metriä. Tässä tilassa on eläinlääkintätyötä varten kiinteästi asennettu koneellisella jäähdytyslaitteella varustettu säilytystila sekä kiinteät kaapit, laatikostot ja muut tarpeelliset rakenteet.

Ahvenanmaalla eläinlääkintäautoja, ruumisautoja ja matkailuautoja koskevat tekniset vaatimukset sisältyvät Ahvenanmaan ajoneuvomääritelmiä koskevaan maakunta-asetuksen (46/2004) 3 §:ään ja vastaavat rakenneasetuksessa mainittuja teknisiä vaatimuksia ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista.

Autoverolain 46 § mukaan, jos verosta vapaan tai alennettuun veroon oikeutetun ajoneuvon rakennetta, omistusta tai käyttötarkoitusta on muutettu siten, että ajoneuvo tai sen käyttötarkoitus ei enää täytä verottomuuden tai alennetun veron edellytyksiä, ajoneuvon omistaja, jonka omistusaikana ajoneuvon rakenteen tai käyttötarkoituksen muutos on tehty, on velvollinen tekemään tästä ilmoituksen yhden kuukauden kuluessa Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Autoverolain 48 §:n mukaan ajoneuvo, joka ei enää täytä verottomuuden, veronpalautuksen tai veronalennuksen ehtoja, verotetaan uudelleen niiden perusteiden mukaan, joita olisi sovellettava lajiltaan samanlaiseen käytettyyn ajoneuvon ajankohtana, jona verovelvollisuus syntyi. Kuten taksien veroetuun, myös ruumisautojen ja eläinlääkintäautojen veroetuun liittyy kuoleentumisaika. Eläinlääkintäauton ja ruumisauton verosta vähennetään yksi neljäskymmeneskahdeksasosa rekisterissäoloajan kutakin täyttä kuukautta kohti. Tämä siis tarkoittaa veroedun kuoleentumista neljässä vuodessa. Veroa ei vähennetä ajalta, jonka ajoneuvo on ollut ilmoitetuna liikennekäytöstä poistetuksi. Jos ajoneuvolajin tai -ryhmän muutos tai omistajanvaihdos tehdään sen jälkeen, kun verovapaus on kokonaan kuoleutunut, muutoksesta ei ole veroseuraamuksia. Ennen verovapauden kuoleutumista tehdystä muutoksesta maksuunpannaan autoveroa se määrä, joka ajoneuvosta olisi tullut sitä ensi kertaa verotettaessa kantaa täysimääräisenä verona vähennettynä ajoneuvosta jo suoritetun veron määrällä.

Matkailuauton veroetu ei kuoleennu. Jos matkailuauto ei siihen tehtyjen muutosten jälkeen enää täytä verovapauden edellytyksiä, on muutoksilla veroseuraamuksia.

2.2 Käytäntö

Esteettömien tila- ja koulukuljetustaksien autoverotuki oli vuonna 2016 yhteensä noin 1,2 miljoonaa euroa, invataksien noin 9,0 miljoonaa euroa ja muiden taksien noin 8,9 miljoonaa euroa. Verohallinnon tilaston mukaan vuonna 2016 ilmoitettiin verotettavaksi 288 invataksia, 84 esteetöntä tilataksia sekä ja 1 870 taksia, joiden verotuen määrä on 4 800 euroa.

Suomessa on Tilastokeskuksen toimialatilaston mukaan noin 8 000 taksirytyistä eli taksiliikenneluvan haltijaa. Taksilupia on 9 700 ja näistä esteettömiä autoja koskevia lupia on 1 100 eli noin 11 prosenttia kokonaismäärästä. Taksilupien kokonaismäärä on säilynyt ennallaan noin 10 000 luvassa useita vuosikymmeniä, mikä on ollut seurausta kiintiöiden laskentaperusteita koskevista vaatimuksista. Suurin osa liikenneluvan haltijoista on yhden auton omistajia. Alan liikevaihto oli vuonna 2015 noin 1,1 miljardia euroa, ja se on kasvanut keskimäärin neljä prosenttia vuodessa. Taksien keskimääräinen liikevaihto on noin 110 000 euroa ja yritysten tilikauden tulos noin 25 000 euroa, eli noin 22 prosenttia liikevaihdosta.

Eläinlääkintäautojen verotuki oli vuonna 2016 noin 1,2 miljoonaa euroa ja ruumisautojen verotuki noin miljoona euroa. Matkailuautot saivat veroetua laskennallisesti noin 36,4 miljoonaa euroa. Verohallinnon tilaston mukaan vuonna 2016 eläinlääkintäautoja rekisteröitiin 68, ruumisautoja 57 ja matkailuautoja 1 608.

Suomessa toimii noin 2 000 eläinlääkäriä, joista yksityisellä sektorilla työskentelee noin 800 henkilöä. Tilastokeskuksen yritysrekisterin vuoden 2015 tietojen mukaan eläinlääkintäpalvelualalla toimii noin 1 000 yritystä, joiden yhteenlaskettu liikevaihto on noin 224 miljoonaa euroa. Eläinlääkintäkäyttöön merkittjä autoja on noin 400. Eläinlääkintäautojen erityisvaruste-

lua suorittavat Suomessa tietyt ajoneuvovarusteluihin erikoistuneet yritykset, jotka tarjoavat useimmiten eläinlääkintäautojen erityisvarustelua ja muutostöitä muun ajoneuvovarustelun ohessa.

Tilastokeskuksen toimialarekisterin vuoden 2015 tietojen mukaan Suomessa toimii noin 400 hautaus toimistoa, jotka työllistävät yhteensä noin 900 henkilöä. Yhteensä näiden yritysten liikevaihto vuonna 2015 oli noin 100 miljoonaa euroa. Suomessa on noin 600 ruumisautoksi rekisteröityä autoa, ja niiden käyttö keskittyy hautauspalveluja tarjoaviin yrityksiin.

Ruumisautojen valmistuksen, varustelun sekä tuonnin osalta Suomessa toimii muutamia yrityksiä. Osa yrityksistä keskittyy valmiiden ruumisautojen tuontiin ulkomailta, kun taas osa yrityksistä tekee itsenäisesti muutos- ja erityisvarustelutyöt Suomessa. Erityisvarustelua tarjoavat yritykset tarjoavat useimmiten ruumisautojen erityisvarustelua ja muutostöitä muun ajoneuvovarustelun ohessa.

Suomessa on rekisteröitynä noin 40 000 matkailuautoa. Matkailuautojen hankinta jakautuu pääasiassa Suomesta ostettavien uusien matkailuautojen sekä ulkomailta tuotavien käytettyjen matkailuautojen välille. Suomessa rakennetaan noin 400 matkailuautoa vuodessa. Valmiina maahantuotavien matkailuautojen osuus on arvolta 1 200 autoa vuodessa.

Invataksien, esteettömien taksien, tila- ja koululaistaksien, ruumisautojen, eläinlääkintäautojen ja matkailuautojen korimuutoksia ja varustelua tekeviä yrityksiä on noin 30. Lisäksi on joitakin kymmeniä yrityksiä, jotka tekevät vähäisessä määrin autojen korimuutoksia ja varustelua. Yritysten yhteenlaskettu liikevaihto on 55 - 60 miljoonaa euroa. Yritykset työllistävät suoraan noin 400 henkilöä.

2.3 Nykytilan arviointi

Työ- ja elinkeinoministeriö on vuonna 2012 tehnyt yritystukiselvityksen, joka kattaa myös verotuet. Selvityksen mukaan verotukia on käytetty välineinä erilaisten sektoritavoitteiden saattamiseksi ja järjestelmä on rakentunut erillisten päätösten pohjalta ratkaisuna yksittäisiin ongelmiin. Vuosikymmenien aikana rakentunutta yritystukijärjestelmää voidaan pitää sekavana, monitahoisena ja osin hallinnollisesti turhan raskaana. Tukiin ja niiden hallinointiin käytettyjen julkisten resurssien määrä on kasvanut voimakkaasti viime vuosiin asti, vaikka tukien kustannuksista, hyödyistä ja vaikuttavuudesta ei ole kattavaa tietoa.

Yritystukiselvityksessä listattiin hyvän tuen periaatteet. Hyvällä tuella tulisi olla relevantti tavoite. Tuen tulisi kohdistua oikein, kuten esimerkiksi markkinapuutteen korjaamiseen, tuen tulisi vaikuttaa esimerkiksi tuottavuuteen tai työllisyyteen, tuella tulisi saada mahdollisimman suuri hyöty pienillä kustannuksilla, tuen tulisi olla tarkoituksenmukainen, tuen hallinnollinen rasitus tulisi olla mahdollisimman pieni, tuen haittavaikutusten tulisi olla pieniä ja tukiautomaattikka tulisi poistaa.

Taksien verotuen poistaminen sisältyi keväällä 2014 yritystukien ja muiden veroluonteisten tukien uudistamista ja uudelleenkohdentamista selvittäneen ministerityöryhmän loppuraporttiin, jonka perusteella hallitus päätti esittää eräiden verotukien poistamista. Vuoden 2015 alussa voimaantulleella autoverolain muutoksella taksien veroetua ei kuitenkaan poistettu kokonaan, vaan se puolitettiin 9 600 eurosta 4 800 euroon. Isojen esteettömien taksien ja invataksien veroetua ei tehty tässä yhteydessä muutoksia.

Taksien veroedun puolitus koski 1 päivänä maaliskuuta 2015 ja sen jälkeen rekisteröityjä takseja. Verotuen aleneminen vaikutti taksien rekisteröintimääriin siten, että vuonna 2015 taksien rekisteröintimäärä jäi aikaisempia vuosia pienemmäksi, koska taksikalustoa uusittiin tavallista enemmän ennen lainmuutosta. Takseja, joita verotuen alentaminen koski, verotettiin vuonna 2014 lähes 3 500 kun määrä oli vuonna 2015 alle 1 500 ja vuonna 2016 alle 1 900. Tätä edeltävinä vuosina verotusmäärät ovat olleet 2 500—3 000 auton suuruusluokkaa. Taksien reilun kahden vuoden keskimääräinen vaihtoväli huomioon ottaen verotettujen taksien määrän voi olettaa nousevan entiselle tasolle vuoden 2017 aikana. Vuoden ensimmäisen kuudenkuukauden aikana tavallisia takseja verotettiin jo runsas 1300. Vuoden 2018 heinäkuussa voimaantuleva liikennepalvelulaki todennäköisesti kasvattaa taksiautojen kysyntää selvästi aikaisempaa suuremmaksi.

Takseista maksettavaksi jäävän autoveron määrä vaihtelee huomattavasti auton vähittäismyyn-tiarvoon perustuvasta verotusarvosta ja hiilidioksidipäästöstä riippuen. Tammi-kesäkuussa 2017 verotettujen taksien keskimääräinen laskennallinen autoveron määrä oli noin 8 300 euroa, josta veroedun jälkeen maksettavaksi jäänyt veron määrä oli keskimäärin noin 3 500 euroa. Vastaavana ajankohtana uutena verotuista henkilöautoista kannettiin veroa keskimäärin 6 500 euroa. Taksien keskimääräinen hiilidioksidipäästö vastasi pitkälti muiden uusien henkilöautojen keskimääräistä päästöä, joten ero taksien ja muiden uusien henkilöautojen keskimääräisessä autoveron määrässä johtuu lähinnä takseiksi ostettavien autojen suuremmista verotus-arvoista.

Taksit jäävät nykyisin osittain autoveron ympäristöohjauksen ulkopuolelle, koska veroetus kattaa ainakin merkittävän osan auton verosta päästötasosta riippumatta. Kyseisen verotuen voi siten katsoa olevan tiettyssä määrin ympäristölle haitallinen. Toisaalta ammattiliikenteestä poistuvat taksit saattavat lievästi nopeuttaa ajoneuvokannan uudistumista, millä on ympäristön ja liikenneturvallisuuden kannalta positiivisia vaikutuksia.

Esteettömien tilataksien rekisteröintimäärä on viime vuosina ollut keskimäärin alle 100 kappaletta vuodessa. Vuoden 2017 alkupuolella verotettujen esteettömien taksien osalta autoveroa jäi 15 000 euron veroedun jälkeen keskimäärin maksettavaksi noin 2 600 euroa autoa kohden. Keskimääräinen esteettömien taksien hiilidioksidipäästö oli 164 grammaa kilometriltä.

Taksien veroetuuden tarkoituksena on ollut tukea taksiyrittäjän auton hankintaa. Verotukea on voitu perustella myös taksilupa- ja sisältyvillä velvoitteilla, kuten asemapaikka- ja ajovelvoitteilla, jotka ovat rajoittaneet taksiluvan saaneiden elinkeinovapautta. Tuen elinkeinopoliittinen tarkoituksenmukaisuus ja vaikuttavuus ovat kuitenkin kyseenalaisia. Autoveron osuus taksien kustannusrakenteessa on varsin vähäinen, eikä sillä ole merkittävää vaikutusta taksipalveluiden kysyntään. Taksiyrittäjiksi on myös ollut enemmän hakijoita kuin lupia on myönnetty, eikä taksipalveluiden tarjonnan varmistaminen siten edellytä verokannustinta. Verotuen vähäiseen merkitykseen taksialan kannalta viittaa myös se, että taksiyrittäjät palauttavat lähes kolmanneksen saamastaan verotuesta, koska autojen vaihtosykli halutaan pitää veroedun kolmen vuoden kuoleentumisaikaa nopeampana.

Autoveroetus on alun perin koskenut kaikkia ammattimaisessa liikenteessä olevia ajoneuvoja. Vuodesta 1993 lähtien veroetus on rajattu koskemaan vain tilausliikenteessä olevia autoja. Veroetus on peräisin ajalta, jolloin verotuksen taso on ollut huomattavasti nykyistä korkeampi. Verotaso on alennettu 1990- ja 2000-luvulla. Vuonna 2008 tapahtuneen päästöperusteisen autoverotuksen käyttöönoton jälkeen veronmäärä on laskenut myös päästöjen vähenemisen myötä. Veron aleneminen on vähentänyt taksien tukitarvetta. Lisäksi autoveron tasoa alennetaan edelleen vuosien 2016—2019 aikana neljässä vaiheessa autoilta, joiden hiilidioksidipäästö on alle 140 grammaa kilometriltä. Tavallisten taksien keskimääräinen päästö oli alkuvuonna

2017 noin 119 grammaa kilometriltä ja todennäköisesti päästötason aleneminen jatkuu edelleen. Siten myös takseista suoritettava autovero vähenee edelleen lähivuosina.

Autoverotukea merkittävämpi euromääräinen vaikutus on ammattimaisen taksitoiminnan hyödynnettävissä olevalla auton hankintaan sisältyvän arvonlisäveron vähennysoikeudella. Vuonna 2015 tämä verovähennys oli tyypillisesti noin 6 700 euroa. Lisäksi henkilökuljetusten arvonlisäveroverokanta on 10 prosenttia kun palveluiden yleinen arvonlisäverokanta on 24 prosenttia. Myös tältä osin arvonlisäverotuen vaikutus taksipalveluiden hintaan on huomattavasti suurempi kuin autoverotuen vaikutus.

Hallinnollisesta näkökulmasta taksien verotuen käsittely on omiaan lisäämään verojärjestelmän monimutkaisuutta ja kustannuksia.

Taksien verotuki liittyy olennaisesti voimassa olevan taksiliikennelain lupajärjestelmään. Taksilupien rajattu määrä on kohdistanut verotuen tehokkaasti yksinomaan taksikäytössä oleviin autoihin ja mahdollistanut verotuen suhteellisen kevyen valvonnan.

Invataksien, esteettömien tilataksien ja koulukuljetustaksien verotuilla otetaan huomioon muun muassa haja-asutusalueiden oppilas-, vanhus- ja muiden erityiskuljetusten asettamat tarpeet. Tuen tarkoituksena on tältä osin turvata esteettömän taksikaluston riittävä määrä. Toisaalta samaan tavoitteeseen voidaan nykyisin vaikuttaa lupakiintiöiden vahvistamisen yhteydessä asetettavilla vaatimuksilla, joiden perusteella osa taksiluvista myönnetään esteettömälle kalustolle. Verotuki kompensoi suurten erikoisvarusteltujen taksien korkeaa hankinta- ja varusteluhintaa, koska autovero muutoin muodostuisi auton vähittäismyyntihinnan takia korkeaksi. Invataksien ja esteettömien tilataksien keskimääräinen hiilidioksidipäästö on 185 grammaa kilometriltä, eikä vuonna 2015 päätetty autoveron vaiheittainen alennus siten koske niitä. Lisäksi näiden autojen käyttökustannukset ovat selvästi muita takseja suuremmat.

Eläinlääkintäauton keskimääräinen verotusarvo oli noin 67 600 ja verotuki noin 17 700 euroa autoa kohden. Ruumisautojen verotusarvo oli keskimäärin noin 50 200 euroa ja verotuki noin 12 000 euroa. Matkailuautojen keskimääräinen verotusarvo oli noin 61 500 euroa ja veroetu noin 22 600 euroa.

Ruumis- ja eläinlääkintäauton verotukien ei voida katsoa täyttävän hyvän tuen periaatteita. Näiden ajoneuvojen tukemisella ei voida katsoa olevan selkeästi määriteltyä ja yhteisen edun mukaista tavoitetta, kuten elinkeinotoiminnan uudistamista tai yritysten kilpailukykyyn parantamista. Ruumis- ja eläinlääkintäauton verotukien ei voida katsoa kohdistuvan sellaisille toimijoille ja sellaiseen toimintaan, joilla olisi erityisen olennainen merkitys kyseenä olevan markkinaputteen korjaamisessa.

Ruumisauton ja eläinlääkintäauton verovapaus on katsottava yksittäisen elinkeinotoiminnan tukemiseksi, jota ei voida pitää asianmukaisena vapailla markkinoilla. Autoveron osuus eläinlääkintäpalveluiden ja hautauspalveluiden kulurakenteesta lienee hyvin vähäinen, työn osuuden muodostaessa suurimman erän palvelun hinnasta. Ajoneuvojen hankintaan ja käyttöön sisältyvät verot tulisi ottaa huomioon palveluiden hinnoittelussa vastaavasti kuten muutkin liiketoiminnan kulut, jolloin verorasitus jakautuisi tasaisesti palveluiden käyttäjille.

Autoverovapaan eläinlääkintäauton rakenneasetuksella säädetyistä vaatimuksista huolimatta eläinlääkintäautot eivät eroa niin merkittävästi muista autoista, että verotuki olisi perusteltu. On varsin tavallista, että erilaisiin työkäytössä oleviin ajoneuvoihin tehdään muutostöitä ja lisätään varustelua, joilla parannetaan ajoneuvon käytettävyyttä tietyssä työtehtävässä. Tähän nähden on epä johdonmukaista, että vain eläinlääkintätyön takia ajoneuvoihin tehtäviin muu-

toksin liittyy veroetu. On myös epätarkoituksenmukaista, että veroedun saamisen edellytykset ohjaavat ajoneuvojen hankintaa ja ominaisuuksia toiminnallisten tarpeiden sijasta.

Edellä sanottu koskee suurelta osin myös ruumisautojen verotukea, vaikka niiden rakenne poikkeakin selvästi muista ajoneuvoista.

Nykyisin autoverosta vapautettujen ajoneuvojen määritelmät perustuvat lähinnä rakenneasetukseen, joka on näiltä osin edelleen voimassa ajoneuvolain siirtymäsäännöksen nojalla. Asetuksen muuttaminen ei ole enää mahdollista. Verovapauden edellytyksistä, siltä osin kuin verotukia edelleen myönnetään, tulisi säätää verolainsäädännössä.

Autoverovapaasta matkailuautosta säädetään erikseen autoverolaissa sekä ajoneuvolaissa ja sitä tarkentavissa alemman tason säädöksissä. Ne matkailuautot, jotka eivät täytä verovapauden ehtoja, verotetaan täydellä autoverolla. Matkailuauton autoverovapautta koskevat edellytykset ovat varsin väljät. Tämä on useissa tapauksissa mahdollistanut veroedun saamisen myös sellaisille autoille, joille veroetua ei ole tarkoitettu. Matkailuautoja verotetaan selkeästi kevyemmin kuin henkilö- ja pakettiautoja, mistä johtuen veroedun tavoittelu on ollut houkuttelevaa henkilö- ja pakettiautoihin tehtävillä vähäisillä muutostöillä. Dieselläkäyttöiset matkailuautot saavat verotuksellista etua myös vuotuisessa ajoneuvoverossa. Vaikka matkailuauto on henkilöautoluokkaan kuuluva auto, sen käyttövoimavero määräytyy ajoneuvoverolain mukaan samoin perustein kuin pakettiautojen. Matkailuautot voidaan rakentaa esimerkiksi pakettiautoista. Ajoneuvotekniseltä kannalta matkailuautoon sovelletaan pakettiauton vaatimuksia. Uudesta pakettiautosta maksetaan keskimäärin noin 4 500 euroa autoveroa. Nykyisten säännösten mukaan matkailuautoksi on voitu hyväksyä ajoneuvo, johon on lisätty esimerkiksi keittopiste ja ohut vanerilevy sängyksi. Tällaista autoa ei käytetä pääasiallisesti tai ollenkaan matkailuun vaan pakettiauto pyritään rekisteröimään matkailuautoksi ainoastaan veron välttämistarkoituksessa.

Pääministeri Jyrki Kataisen vuoden 2011 hallituksen hallitusohjelman mukaisesti on selvitetty matkailuauton sisällyttämistä autoveron piiriin. Selvityksestä kävi ilmi, että täysimääräinen autovero nostaisi merkittävästi matkailuautojen hintaa. Tämän seurauksena uusien matkailuautojen kysyntä heikkenisi olennaisesti. Samalla kysyntä painottuisi nykyistä enemmän käytettyinä maahantuotuihin autoihin, jolloin arvonlisäverot jäisivät ajoneuvon ostomaahan. Suomen valtiolta jäisi siis saamatta sekä uusien autojen autoverot että käytettyinä tuotujen ajoneuvojen arvonlisäverot. Selvityksen mukaan kokonaisverokertymä jäisi tappiolliseksi, jos matkailuauto tuotaisiin autoveron piiriin.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on ensisijassa sopeuttaa taksien autoverotuki taksisääntelyn vapautumiseen liikennepalvelulain voimaantullessa. Taksien verotuen poistolla pyritään kasvattamaan valtion verotuloja ja samalla estämään taksisääntelyn vapautumisesta odotettavissa oleva verotuen kasvu sekä verotukeen liittyvien väärinkäytösten lisääntyminen.

Lisäksi esityksen tavoitteena on poistaa muita sellaisia autoverotukia, joiden ei voi enää katsoa olevan perusteltuja ja täyttävän hyvän tuen tunnusmerkkejä. Tietyn yksittäisen toimialan tukemista ei voida katsoa oikeudenmukaiseksi, jos tuelle ei ole toimialasta johtuvia erityisiä perusteita. Lähtökohta vapailla markkinoilla kilpaileville yrityksille tulisi olla se, että liiketoiminnan kustannukset, kuten ajoneuvojen hankinnasta ja varustelusta johtuvat kustannukset, sisältyvät yritysten asiakkailta laskuttamiin hintoihin.

Esityksen tavoitteena on myös selkeyttää verolainsäädäntöä ja täsmentää verottomien ajoneuvojen määritelmiä. Matkailuauton verovapaussäännösten muutoksilla pyrittäisiin kohdistaman verotuki nykyistä tarkemmin ja estämään autoveron välttäminen vähäisillä rakennemuutoksilla.

Verotukien vähentämisellä ja selkeyttämisellä pyritään lisäksi vähentämään verotuksen hallinnollista työtä.

3.2 Keskeiset ehdotukset

Taksien 4 800 euron verotuki ehdotetaan poistettavaksi, sillä se olisi perusteeton ja epätarkoituksenmukainen lupakiintiöiden sekä lupiin liittyvien ajo- ja asemapaikkavelvoitteiden sekä hintasääntelyn poistuessa. Taksisääntelyn vapautuessa perusteet elinkeinonalan tukemiseen heikkenisivät.

Kun lupa ei enää ole autokohtainen vaikeutuu mahdollisuus osoittaa, mitkä autot todella ovat taksiliikennekäytössä. Lupakiintiöiden poistuessa ja muiden lupaedellytysten helpottuessa mahdollisuus auton hankinnan 4 800 euron verotukseen todennäköisesti lisäisi huomattavasti taksilupien hakemuksia siltäkin osin, kun luvan hakijoiden tosiasiallisena tarkoituksena ei olisi harjoittaa taksiliikennettä tai toimintaa harjoitettaisiin vain pienimuotoisesti. Autoverolaissa edellytetään, että taksia, joka saa veroedun, myös käytetään pääasiallisesti taksiliikenteeseen. Kyse on kuitenkin edellytyksestä, jota voidaan valvoa vain jälkikäteen ja valvonta vaatisi huomattavia resursseja. Samalla muut taksien sääntelyyn ehdotetut väljennykset myös vaikeuttaisivat tämän edellytyksen jälkikäteistä valvontaa.

Taksien verotuen poisto koskisi kuitenkin vain tavallisia ja pieniä esteettömiä taksiautoja, joiden autoveroetu on tällä hetkellä enintään 4 800 euroa. Liikennepalvelulain voimaantullessa esteettömän kaluston saatavuutta ei enää voida varmistaa lupakiintiöillä. Kilpailun vapautuminen ei välttämättä takaa esteettömän taksikaluston riittävää määrää tai sen tasaista jakautumista. Esteettömien tilataksien ja koulukuljetustaksien verotuki on siten edelleen tarpeellinen edistämään erityisryhmien liikkumismahdollisuuksia ja yhteiskunnan kustantamia kuljetustarpeita. Esteettömien tilataksien ja koulukuljetustaksien nykyinen 15 000 euron verotuki ehdotetaan laajennettavaksi täydeksi autoverottomuudeksi. Samalla invataksien verottomuus poistettaisiin tarpeettomana, koska yhden tai useamman pyörätuolipaikan esteettömien taksien verottomuus käytännössä korvaisi sen. Invataksien tekniset vaatimukset ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetussa asetuksessa ovat jo vanhentuneet, mutta ne on pidetty voimassa invataksien verottomuuden vuoksi. Invataksien turvallisuusvaatimusten nykyaikaistaminen ei ole mainittua asetusta muuttamalla enää lakiteknisesti mahdollista. Esteettömille takseille asetuksella säädetyt tekniset turvallisuusvaatimukset ovat tiukemmat kuin invatakseilla. Esteettömien tilataksien veroedun laajentaminen auttaisi turvaamaan hankinta- ja käyttökustannuksiltaan selvästi kalliimman pakettiautorunkoisen erikoiskaluston riittävyttä ja siten mahdollistaisi yhteiskunnan maksamien erityiskuljetusten järjestämisen. Verottomuutta ei kuitenkaan tältä osin ehdoteta laajettavaksi pienemmille eli enintään kuudelle matkustajapaikan esteettömille takseille. Näiden autojen hankintahinta esteettömyysvarustelu huomioon ottaen samoin kuin käyttökustannukset vastaavat tavallisimpia henkilöautotakseja. Tukitarvetta ei ole, koska pienet esteettömät taksit ovat muutenkin kilpailukykyisessä asemassa sekä tavallisiin henkilöautotakseihin että suuriin esteettömiin takseihin nähden.

Koska liikennepalvelulaki muuttaa nykyiset autokohtaiset taksiluvat toimijakohtaiseksi, voi taksiyrityksillä tai -yrityksellä olla useita taksikäyttöön rekisteröityjä autoja. Myös tältä osin esteettömien tilataksien ja koulukuljetustaksien veroetua laajennettaisiin siten, että taksiluvan haltijalla voi olla useita veroetuun oikeutettuja autoja. Yksinomaan ammattimaisessa liikenne-

teessä käytetty auto voidaan rekisteröidä ammattimaisessa liikenteessä käytettäväksi, mikä olisi myös edellytys autoveroedun saamiselle. Ammattimaiseen liikenteeseen rekisteröidyn auton vakuutuskustannukset ovat ei-ammattimaisessa käytössä olevan auton vakuutuskustannuksia korkeammat. Tämä yhdessä edellytetyn esteettömyysvarustelun kustannusten kanssa vähentäisi kannustinta hankkia kyseisiä autoja muuhun kuin pääasialliseen taksikäyttöön.

Varatakseja koskevasta sääntelystä luovuttaisiin. Nykyinen menettely, jossa luvanhaltija voidaan merkitä taksin huollon tai korjauksen takia lyhytaikaisesti liikennerekisteriin useamman ammattikäytössä olevan auton haltijaksi, muuttuisi liikennepalvelulain voimaantullessa tarpeettomaksi. Hallinnollisesti raskaasta varataksimenettelystä voitaisiin luopua, koska toimija-kohtainen taksilupa mahdollistaisi muutoinkin varataksien käyttämisen.

Ruumisautolle ja eläinlääkintäautolle myönnettävä autoverovapaus ehdotetaan poistettavaksi. Näiden ajoneuvojen verotukien perusteiden voidaan katsoa nykyisin olevan riittämättömiä.

Matkailuauton tukeminen verotuella voidaan katsoa yhä tarkoituksenmukaiseksi, koska sen poistamisesta aiheutuvat haitat olisivat ilmeisesti tukea suurempia. Matkailuautojen autoverovapauden edellytyksiä kuitenkin täydennettäisiin ja sitä koskevat säännökset sisällytettäisiin autoverolakiin. Samalla verovapaan matkailuauton painorajaa nostettaisiin, koska voimassa olevan lain painoraja on mahdollistanut verovapauden saamisen esimerkiksi pienistä paketti-autoista lisäämällä niihin muutamia varusteita.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Ehdotettujen autoverotukien muutosten arvioidaan kasvattavan autoveron tuottoa yhteensä noin 10 miljoonalla eurolla. Verotuoton kasvun arvioidaan jäävän hieman verotukien nykyistä laskennallista määrää pienemmäksi käyttäytymismuutosten takia. Ottaen huomioon verovelvollisten varautumisen verotuen poistumiseen sekä muutosten voimaantuloajankohdan, verotuoton lisäyksen ennakoitaan kuitenkin syntyvän vasta täysimääräisesti vuodesta 2019 lähtien. On oletettavaa, että vuonna 2018 valtaosa vuoden aikana rekisteröitävistä takseista, ruumisautoista ja eläinlääkintä rekisteröidään alkuvuonna, jolloin verotuki on hyödynnettävissä. Vuoden 2018 loppupuolella arvioidaan rekisteröitävän noin kolmasosa näistä autoista, jolloin verotuoton lisäys vuonna 2018 olisi noin kolme miljoonaa euroa.

Viime vuosina taksien verotukea on maksettu vuosittain keskimäärin noin 2 600 autosta. Tällä rekisteröintimäärällä taksien autoverotuen poisto lisäisi autoverotuottoa vuositasolla noin yhdeksällä miljoonalla eurolla.

Mikäli keskimääräinen verotuki autoa kohden vastaisi nykyistä tuen enimmäismäärää eli 4 800 euroa, verotuen laskennallinen kokonaismäärä olisi runsas 12 miljoonaa euroa vuositain. Tosiasiallinen veroetu jää kuitenkin tätä pienemmäksi, koska taksien todellinen käyttöaika on käytännössä lyhyempi kuin verotuen kolmen vuoden pituinen kuoleentumisaika, jolloin verotuesta palautetaan valtiolle kuoleentumaton osa. Palautunut määrä on ollut noin 30 prosenttia maksetusta verotuen kokonaismäärästä. Tämä pienentää verotuen poiston laskennallisen nettovaikutuksen noin yhdeksään miljoonaan euroon vuodessa.

Verotuen poiston vaikutus on kuitenkin riippuvainen siitä, minkä tyyppisiä autoja hankitaan ja kauanko niitä pidetään taksikäytössä. Osa taksiautoilijoista saattaa siirtyä veroetuuden poistuksessa pienempiin, vähemmän kuluttaviin ja siten lievemmin verotettuihin autoihin kokonaiskustannusten pitämiseksi entisellään, mikä vastaavasti vähentäisi tuen poistumisesta kertyvää

autoveron tuottoa. Nykyisin takseista perittävä keskimääräinen autovero on noin 30 prosenttia keskimääräistä autoveroa suurempi. Myös taksikaluston vaihtovälin mahdollinen pidentyminen vaikuttaisi verokertymää vähentävästi. Tämänkaltaisia muutoksia voidaan kuitenkin pitää epätodennäköisinä, sillä verotuen puolittaminen vuonna 2015 ei aiheuttanut merkittäviä muutoksia siihen, millaisia autoja taksikäyttöön hankitaan ja kauanko niitä pidetään taksikäytössä.

Toisaalta autoverotuen poiston vaikutusta voidaan verrata tilanteeseen, jossa veroetuun ei tehtäisi muutoksia, mutta taksialan sääntely vapautuu liikennepalvelulain takia. Lupakiintiöiden poistuminen ja taksisääntelyn muu keventämien toisivat alalle paljon uusia yrittäjiä. Vaikka liikennepalvelulaista aiheutuvien tarkkojen vaikutusten määrällinen arvioiminen on vaikeaa, on selvää, että myös verotuen kokonaisuus kasvaisi. Esimerkiksi taksimäärien kaksinkertaistuminen tarkoittaisi verotuen kasvua noin 18 miljoonaa euroon, mikäli tavallisten taksien veroetua ei poistettaisi.

Esteettömien tilataksien verotuen ylärajan poistaminen nykyisestä 15 000 eurosta merkitsisi vuositasolla 200 000 euron vähennystä autoverotuottoon, jos näiden autojen rekisteröintimäärä säilyisi nykyisellä tasolla. Jos esteettömien tilataksien rekisteröintimäärät kasvaisivat nykyisestä, myös verotuen määrä kasvaisi.

Kansaneläkelaitos, kunnat ja muut julkisyhteisöt ostavat ja tukevat taksipalveluja esimerkiksi vanhusten ja lasten sekä vammaisten kuljetuspalveluiden järjestämisessä. Tavallisten taksien veroetuuden poiston vaikuttaessa taksoihin kasvaisivat myös yhteiskunnan kustannukset. Julkisista varoista maksettava osuus taksiliikenteen kokonaisliikemäärästä eli reilusta miljardista eurosta oli vuonna 2011 noin 400 miljoonaa euroa eli 40 prosenttia. Taksien nykyisen veroetuuden poistoa voidaan arvioida nostavan tavallisten taksien kustannustasoa noin prosentin. Taksipalveluiden kallistumisesta aiheutuisi siten tältä osin noin neljän miljoonan euron lisäkustannus julkishallinnolle, jos huomioon ei oteta liikennepalvelulaista aiheutuvia huomattavasti merkittävämpiä muutoksia taksipalveluiden hintaan. Osa julkisyhteisöjen ostamista taksipalveluista suoritetaan erikoisvarustelluilla takseilla, joiden veroetus säilytettäisiin tai sitä jopa lisättäisiin hieman. Kuntien opetus- ja sosiaalitoimi ostaa noin miljoonalla eurolla erityisvarusteltujen taksien palveluja ja Kansaneläkelaitoksen kustannukset erityisvarustellun kaluston osalta ovat noin 30 miljoonaa euroa. Nykyisin invataksille lasketaan oma kustannusindeksi, johon ehdotetuilla veromuutoksilla ei olisi vaikutusta.

Eläinlääkintäautojen ja ruumisautojen verotuen poisto kasvattaisi laskennallisesti autoveron tuottoa noin kahdella miljoonalla eurolla. Käyttäytymismuutosten takia verotulojen kasvun oletetaan kuitenkin jäävän jonkin verran nykyistä verotukea pienemmäksi, sillä eläinlääkintä- ja ruumisautojen hankinta kohdistuu todennäköisesti osittain nykyistä edullisempiin ja pienipäästöisempiin ja siten vähemmän verotuloja kerryttäviin autoihin.

Matkailuautojen määritelmiä koskevilla muutoksilla arvioidaan olevan vain vähäinen vaikutus autoveron tuottoon.

4.2 Yritysvaikutukset

Tavallisten taksien autoverotuen poistamisella arvioidaan olevan pieni vaikutus taksiyrittäjien kustannuksiin. Tilastokeskuksen ylläpitämä taksiliikenteen kustannusindeksi kuvaa taksiliikenteen kustannustekijöitä ja niiden muutoksia. Nykyisin taksit perustuvat tähän indeksiin ja ne vahvistetaan vuosittain valtioneuvoston asetuksella. Kustannustekijöitä on kymmenen ja näitä ovat esimerkiksi palkat, poltto- ja voiteluaineet, korjaus, huolto ja renkaat sekä pääoman

poisto. Suurin osa vuoden 2017 indeksistä, noin 71 prosenttia, koostuu välittömistä ja välillisistä palkkakustannuksista. Pääoman poiston paino indeksissä on vain noin seitsemän prosenttia. Autoveron osuus kustannusindeksistä on alle prosentin. Vuonna 2015 pääoman poiston kustannukset kasvoivat vajaakymmenen prosenttia pitkälti autoveroetuuden puolituksen seurauksena, mikä korotti kokonaisindeksiä alle prosentin. Vaikka taksiliikenteen kustannukset nousisivat veroetuuden poistuessa, tällä ei olisi merkittävää vaikutusta taksiliikenteen kysyntään ja taksiryttäjien taloudelliseen asemaan. Taksien kustannusindeksi on noussut tällä vuosikymmenellä 1—3 prosenttia vuodessa. Tähän verrattuna veroetuuden poistumisesta arvioidua noin prosentin nousua indeksissä voi pitää maltillisena. Veroedun poistumien saattaisi myös korottaa jonkin verran taksien vakuutusmaksuja. Taksien toimiessa markkinaehtoisesti tulisi kustannusten nousun siirtyä palvelun hintoihin.

Veroedun poistumisen arvioidaan lisäävän taksien myyntiä tilapäisesti ennen lainmuutoksen voimaantuloa. Vastaavasti myynti vähenisi kahtena seuraavana vuonna, koska osa taksikalustoa olisi uusittu juuri ennen veromuutosta. Tämän jälkeen veroedun poistumisella ei todennäköisesti enää olisi merkittävää vaikutusta taksien myyntimäärään. Autokaupan kannalta taksien myyntimäärien vaihtelu olisi suhteellisen merkittävää, sillä taksien osuus henkilöautojen ensirekisteröinneistä on useita prosentteja.

Taksien vaihtoväli on keskimäärin kaksi vuotta ja kolme kuukautta ja veroedusta tulee siten nykyisin palautettavaksi keskimäärin yhdeksän kuukauden osuus. Nykyisinkään veroetu ei siis yksin ohjaa taksien vaihtoväliä. Veroedun poistuminen ei välttämättä pidentäisi kovin merkittävästi taksien taloudellista pitoaikaa, koska siihen vaikuttavat todennäköisesti enemmän muut tekijät, kuten uusien autojen takuuajat ja vaihtoautosta saatava hyvitys.

Taksien autoveroetuuden poistoon liittyy mahdollisuus siitä, että taksien tuonti käytettynä ulkomailta lisääntyisi jonkin verran, mikä vähentäisi autokaupan myyntiä Suomessa. Myös käytettynä tuotavista ajoneuvoista, jotka rekisteröidään Suomessa ensimmäistä kertaa, kannetaan kuitenkin autoveroa, vaikka sen määrä jää uutta autoa pienemmäksi. Käytetyn auton hankkimispäätökseen vaikuttaa lisäksi se, että taksien vuotuinen ajosuorite on suuri. Tällöin käytetty auto, jonka takuu aika on uutta lyhyempi, ei välttämättä ole kokonaistaloudellisesti järkevä ratkaisu. Taksien veroedun puolittaminen vuonna 2015 ei myöskään johtanut käytettynä maahan tuotavien taksien merkittävään lisääntymiseen. Taksikäyttöön rekisteröidyistä autoista käytettynä maahantuotuja oli 30 kappaletta vuonna 2015.

Autoveron määrä perustuu ajoneuvon vähittäismyyntiarvoon ja ominaishiilidioksidipäästöön, joten taksiautoilija voi autovalinnallaan vaikuttaa suoritettavaksi tulevan veron määrään ja hankintaan kokonaisuudessaan käyttämäänsä rahamäärään. Vähäpäästöisiä malleja on myös tilavissa autoissa, eikä auton kuljetuskyvystä tai muista ominaisuuksista tarvitse siten välttämättä tinkiä verotuksen vuoksi.

Noin viidennes taksimatkoista on yritysten maksamia ja taksikyytien kallistuminen kohdistuisi tältä osin yritysten maksettavaksi. Yksittäisille yrityksille tästä johtuva kustannusten nousu jäisi kuitenkin vähäiseksi.

Voimassa olevan lainsäädännön mukainen joukkoliikennelupa muuttuu liikepalvelulaissa henkilöliikenneluvaksi, joka oikeuttaisi jatkossa sekä nykymuotoisen joukkoliikenteen että taksiliikenteen harjoittamiseen. Taksimittarin käyttö, joka on nykyisin sallittu vain takseissa, on jatkossa sallittu myös linja-autoiksi rekisteröidyissä ajoneuvoissa. Taksiliikenteen kilpailu avautuu siten myös linja-autoille. Ajoneuvolain mukaan linja-auto on henkilöiden kuljetukseen valmistettu ajoneuvo, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin 8 henkilölle. M2-luokan ajoneuvon kokonaismassa on enintään viisi tonnia ja M3-luokan ajoneuvon yli viisi

tonnia. Linja-auton kuljettamiseen vaaditaan viideksi vuoksi kerrallaan myönnettävä D-luokan ajokortti. Lisäksi laissa kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä edellytetään linja-auton ammattimaisessa liikenteessä toimivalta kuljettajalta ammattipätevyyttä. Linja-auton suurin sallittu nopeus on 80 tai 100 kilometriä tunnissa. EU:n liikenteenharjoittajasetuksen mukaisen henkilöliikenneluvan myöntämisedellytykset ovat vaativammat kuin taksi-liikenneluvan myöntämisedellytykset muun muassa vakavaraisuuden osalta.

Joitain ajoneuvoja voidaan rekisteröidä istuinten lukumäärästä ja varustelusta riippuen joko M1-luokan henkilöautoiksi tai M2 luokan linja-autoiksi. Linja-auto, jonka oma-massa on yli 1 875 kilogrammaa, on autoveroton. Linja-autojen verottomuudesta huolimatta pienten henkilöautotaksien verotuen poistuminen ei aiheuttaisi kilpailun vääristymistä pienoislinja-autojen huomattavasti korkeampien hankinta- ja käyttökustannusten takia. Esteettömien tilataksien autoverottomuus taas pitäisi tältä osin kilpailuasetelman suhteessa pienoislinja-autoihin ennaltaan kahden pyörätuolipaikan autojen kohdalla ja parantaisi sitä lievästi yhden pyörätuolipaikan tilataksien osalta. Muiden kuin esteettömien tilataksien 4 800 euron veroetu on nykyisinkin vähäinen auton hankinta- ja käyttökustannuksiin nähden, eikä veroista johtuva kilpailuasetelma suhteessa linja-autoihin muuttuisi tältä osin merkittävästi. Linja-autoihin jatkossakin liittyvä tiukempi sääntely myös osaltaan tasaa vastaavankokoisten ajoneuvojen kilpailuedellytyksiä.

Eläinlääkintäauton ja ruumisauton veroedun poistumisella ei odoteta olevan merkittäviä vaikutuksia alan yritysten toimintaan, sillä veroedun merkitys on suhteellisen pieni eläinlääkintäpalveluja ja hautauspalveluja tarjoavien yritysten toiminnassa. Verovapauden poistoon liittyy mahdollisuus, että näiden ajoneuvojen tuonti käytettynä ulkomailta lisääntyy jossain määrin ja sen myötä kotimaisen erityisvarustelun osuus pienentyy. Eläinlääkintäautojen tai ruumisautojen muutostöitä ja varustelua tarjoavia yrityksiä on Suomessa vain muutamia ja nekin keskittyvät pääasiassa muunlaisen ajoneuvovarusteluun, eikä ehdotetuilla veroedun poistumisilla siten odoteta olevan erityisen merkittävää vaikutusta ajoneuvovarustelun markkinoihin.

Matkailuautoja rakentelevia yrityksiä on Suomessa noin 20. Matkailuautojen verovapauden ehtojen tarkistaminen selkeyttäisi veroetuuden ehtoja ja siten lisäisi kilpailun tasapuolisuutta.

4.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Taksien veroetuuden myöntää autoverotusta toimittava Verohallinto. Verotus tapahtuu tältä osin pääosin automaattisesti. Veroedun oikeellisuuden tarkastamiseen sekä neuvontaan ja oikaisuihin nykyisin käytettävä noin puolen henkilötyövuoden panos jäisi pois veroetuuden poistuessa. Verotuen takaisinperintä kuuluu Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos taksi myydään muuhun käyttöön ennen veroedun kuoleutumisajan päättymistä. Näihin takaisinperintöihin kuuluva arviolta puolen henkilötyövuoden panos jäisi myös pois veroetuuden lakatessa.

Eläinlääkintäautojen ja ruumisautojen veroedun poistuminen sekä matkailuautojen verovapauden täsmennykset yksinkertaistaisivat ja selkeyttäisivät verotusta ja keventäisivät siten vähäisessä määrin Verohallinnon ja Liikenteen turvallisuusviraston työmäärää.

4.4 Ympäristövaikutukset

Autoliikenteen kokonaissuorite oli vuonna 2016 noin 53 000 miljoonaa kilometriä. Vuosittain takseilla ajetaan noin 830 miljoonaa kilometriä, eli noin 1,5 prosenttia autoliikenteen kokonaissuoritteesta. Verotuen poistuminen takseilta toisi nämä autot kokonaan autoveron päästöperusteisen ohjausvaikutuksen piiriin. Vaikka taksien lukumäärä koko henkilöautokantaan verrattuna on vähäinen, olisi autoveron ympäristöohjausvaikutuksella merkitystä taksien koh-

dalla muita henkilöautoliikennettä moninkertaisesti suurempien ajosuoritteiden takia. Veroedun poistumisen ei kuitenkaan voi olettaa laskevan takseiksi hankittavien autojen hiilidioksidipäästöjä huomattavasti, sillä jo nykyisin uusien taksien keskimääräinen päästö vastaa uusien henkilöautojen keskipäästöä. Veron ympäristöohjausvaikutus saattaisi kuitenkin nopeuttaa jonkin verran taksikaluston siirtymistä esimerkiksi sähköautoihin ja hybrideihin.

Eläinlääkintäautojen ja ruumisautojen vähäisen lukumäärän takia veroedun poistolla ei olisi merkittäviä ympäristövaikutuksia.

4.5 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Taksiautojen veroedun poistamisella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia työllisyyteen. Taksojen mahdollinen nousu veroedun poistuessa jäisi niin vähäiseksi, että sillä ei todennäköisesti olisi merkittävää vaikutusta taksipalveluiden kysyntään. Lisäksi verotuen poistumisen vaikutus olisi hyvin vähäinen verrattuna niihin muutoksiin, joita taksialan sääntelyn vapautuminen ja alan kustannusten keventyminen liikennepalvelulain mukaisesti aikaansaisivat. Liikennepalvelulain myötä kilpailusteiden poistumisen on oletettu lisäävän kuljetusalan työllisyyttä.

Erikoisvarusteltujen taksien muutostyöt tehdään pääosin Suomessa ja alan yritykset työllistävät noin neljäsataa henkilöä. Erikoisvarusteltujen tilataksien veroedun laajeneminen mahdollistaisi osaltaan yhä näiden työpaikkojen säilymisen. Eläinlääkintäautojen ja ruumisautojen verovapauden poistoon liittyy mahdollisuus siitä, että näiden ajoneuvojen tuonti käytettynä ulkomailta lisääntyy jossain määrin ja tällä voi myös olla vähäisessä määrin vaikutuksia työpaikkojen määrään, jos ajoneuvojen erityisvarusteluita ja muutostöitä tehdään vähemmän kotimaassa. Näiden ajoneuvojen vähäisistä määristä johtuen yhteiskunnallisten vaikutusten ei kuitenkaan arvioida olevan merkittäviä.

Takseilla kuljetetaan vuosittain noin 50 miljoonaa matkustajaa. Tilastokeskuksen mukaan kotitaloudet käyttävät taksipalveluihin keskimäärin 66 euroa vuosittain. Maaseutumaisissa kunnissa summa on keskimäärin 49 euroa ja kaupunkimaisissa kunnissa 77 euroa vuodessa. Jos verotuen poistumisesta aiheutuva noin prosentin nousu taksien kustannustasossa siirtyisi täysimääräisesti taksipalveluiden hintoihin, tarkoittaisi tämä kotitaloutta kohden taksikulujen kasvamista keskimäärin vajaalla eurolla vuodessa.

Takseista noin 55 prosenttia toimii kaupungeissa ja 45 prosenttia maaseudulla. Verotuen poistumisen tavallisilta takseilta ei arvioida merkittävästi heikentävän maaseudun taksipalveluita, jotka usein tehdään erikoisvarustelluilla takseilla. Lisäksi yhteiskunnan maksamien taksikuljettujen osuus on maaseudulla huomattavasti suurempi.

Esityksellä ei arvioida olevan merkittäviä tulonjakovaikutuksia.

5 Asian valmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainministeriössä yhteistyössä Verohallinnon ja Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Esitysluonnoksesta pyydettiin lausunto liikenne- ja viestintäministeriöltä, sosiaali- ja terveystieteiden ministeriöltä, Ahvenanmaan maakuntahallitukselta, Ahvenanmaan valtiopöytävirastolta, Verohallinnolta, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Autoliitto ry:ltä, Autotuojat ry:ltä, Autoalan keskusliitto ry:ltä, Invalidiliitto ry:ltä, Kansaneläkelaitokselta, Kehitysvammaliitto ry:ltä, SF-Caravan ry:ltä, SF-Caravan Matka-autoilijat ry:ltä, Suomen Eläinlääkäriliitto ry:ltä, Suomen Esteettömät ja Paaritaksit ry:ltä, Suomen Hautausseurien liitto ry:ltä, Suomen Kuntaliitto ry:ltä, Suomen Palvelutaksit ry:ltä, Suomen Taksiliitto ry:ltä, Suomen Yrittä-

jät ry:ltä, Teknisen Kaupan liitto ry:ltä Veronmaksajain Keskusliitto ry:ltä ja Yleinen teollisuusliitto ry:ltä

Lausunnoissa...

6 Riippuvuus muista esityksistä

Esitys liittyy valtion vuoden 2018 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

21 §. Pykälässä säädetään autoverottomista ajoneuvoista. Pykälän 1 momentista poistettaisiin eläinlääkintäautojen ja ruumisautojen verottomuus. Lisäksi 1 momenttiin sisältyvästä verottomien ajoneuvojen luettelosta poistettaisiin invataksit. Lain 28 §:ään ehdotettava muutos yhden tai useamman pyörätuolipaikan esteettömien tilataksien säätämisestä verottomaksi käytännössä korvaisi invataksien verottomuuden poistumisen. Verottomien taksien tulisi tällöin täyttää esteettömille takseille säädetyt turvallisuus- ja muut vaatimukset. Myös 1 momentin säännös kuorma-auton verovapaudesta poistettaisiin tarpeettomana, koska kuorma-autot eivät kuulu autoverolain soveltamisalaan.

Maininta matkailuauton verovapaudesta siirrettäisiin pykälän 1 momentista 2 momenttiin. Säännöksessä myös täsmennettäisiin, mitä erityisehtoja matkailuauton tulee täyttää verovapauden saamiseksi. Verovapaan matkailuauton painorajaa nostettaisiin 2 500 kilogrammaan. Matkailuauton majoitustilassa tulisi olla ajoneuvolain 22 §:ssä mainitut tukevasti kiinni olevat vähimmäisvarusteet eli istuimia ja pöytä, makuupaikkoja, keittomahdollisuus ja säilytystiloja. Ajoneuvolaissa mainittujen varusteiden lisäksi verottoman matkailuauton majoitustilojen varustukseen tulisi vähintään kuulua tukevasti kiinnitettynä jääkaappi, vesipiste ja majoitustilan lämmitin. Vesipisteellä tarkoitettaisiin vesisäiliötä, josta voidaan käyttää vettä suihkussa tai tiskialtaassa. Rakenneasetuksesta siirrettäisiin autoverolakiin majoitustilalle asetettava vaatimus majoitustilan vähimmäiskorkeudesta. Säännöksessä myös täsmennettäisiin nykyistä verotuskäytäntöä vastaavasti, miten tämä vähimmäiskorkeus tulisi mitata.

Pykälän nykyinen 2 momentti siirtyisi muuttumattomana 3 momentiksi ja vastaavasti 3 momentti siirtyisi 4 momentiksi.

28 §. Pykälää esitetään muutettavaksi siten, että säännöksestä poistettaisiin takseja koskeva enintään 4 800 euron veronalennus. Samalla säännöstä muutettaisiin siten, että nykyisin 15 000 euron veroetuun oikeutetut esteettömät tilataksit ja koulukuljetustaksit olisivat kokonaan autoverottomia. Tämä verotuki ei edelleenkaan koskisi sellaista esteetöntä taksia, jossa on vähemmän kuin seitsemän matkustajapaikkaa. Sitä, täyttääkö taksi esteettömälle taksille asettavat tekniset vaatimukset tai onko se varustettu koulukuljetuskäyttöön hyväksytyillä lisäturvavöillä, arvioitaisiin lähinnä liikennepalvelulain nojalla annettavan Liikenteen turvallisuusviraston määräyksen perusteella sekä koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä annetun asetuksen perusteella. Taksien verotukea koskevaan säännökseen päivitetäisiin viittaus liikennepalvelulain taksilupaa koskevaan sääntelyyn. Verottomuuden edellytykseksi lisättäisiin myös vaatimus ajoneuvon rekisteröinnistä ammattimaiseen liikenteeseen.

48 §. Pykälässä säädetään ajoneuvon uudelleen verottamisesta jos se ei enää täytä verottomuuden, veronpalauttamisen tai veronalennuksen edellytyksiä. Pykälän 2 momentti koskee taksien, invataksien ja eräiden muiden autojen veroedun kuoleentumisaikaa. Momentista poistettaisiin 21 §:ää vastaavasti maininta invataksista, eläinlääkintäautosta ja ruumisautosta. Esteettömien tilataksien veroedun laajenemisesta huolimatta veroedun kuoleentumisaikaa ei pidettäisi vastamaan invataksien nykyistä 48 kuukauden aikaa, vaan se säilyisi edelleen 36 kuukauden mittaisena.

2 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan vuoden 1 päivänä heinäkuuta 2018

Takseihin, jotka on rekisteröity taksiliikennelaissa tarkoitettuun tilausliikenteeseen ennen lain voimaantuloa, sovellettaisiin nykyisin voimassa olevaa veronalennusta. Niihin takseihin, joiden veroa on alennettu nykyisen säännöksen perusteella, sovellettaisiin jatkossakin lain 8 luvun rakenteen, omistuksen tai käyttötarkoituksen muutoksia koskevia veroedun kuoleutumissääntöjä.

Lain hyväksymisen ja voimaantulon välinen riittävä aika antaisi taksiryrittäjille mahdollisuuden varautua verotuen poistumiseen. Lain voimaantuloon saakka ne taksiryrittäjät, joilla on nykyisen taksiliikennelain mukainen taksilupa, voisivat yhä hankkia auton nykyisin veroeduin. Tällöin taksiin sovellettaisiin nykyisin voimassa olevaa veroedun kuoleentumisaikaa. Varataksisääntelyä ei kuitenkaan sovellettaisi näihin autoihin enää lainmuutoksen voimaantultua.

Myös eläinlääkintäautoihin ja ruumisautoihin, jotka ovat oikeutettuja verovapauteen ennen lain voimaantuloa, sovellettaisiin yhä tämän jälkeenkin 8 luvun rakenteen, omistuksen tai käyttötarkoituksen muutoksia koskevia veroedun kuoleutumissääntöjä. Matkailuautojen verovapauden täsmennykset eivät vaikuttaisi nykyisten säännösten perustella saatuun veroetuun.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

autoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan autoverolain (1482/1994) 29 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa 413/1997, ja muutetaan 21 §, 28 §:n 1 momentti, ja 48 §:n 2 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 21 § laeissa 413/1997, 266/2003 ja 5/2009, 28 §:n 1 momentti laissa 1073/2014 ja 48 §:n 2 momentti laissa 1073/2014, seuraavasti:

21 §

Autoverosta on asetuksella säädettävien ehtoin vapaa pelastusauto ja sairausauto.

Autoverosta on vapaa matkailuauto, jonka oma massa on vähintään 2 500 kilogrammaa ja jonka majoitustilan sisäkorkeus on vähintään 1,9 metriä alueella, jonka leveys on vähintään 0,4 metriä ja pituus vähintään 1,30 metriä auton pituussuunnassa mitattuna. Ajoneuvolain 22 §:ssä säädettyjen varusteiden lisäksi auton majoitustilojen varustukseen tulee vähintään kuulua tukevasti kiinnitettynä jääkaappi, vesipiste ja majoitustilan lämmitin.

M1-luokkaan kuuluva auto, jonka oma massa on vähintään 6 000 kilogrammaa, on verosta vapaa.

Verosta on vapaa L1-, L2-, L1e-, L2e- ja L6e-luokan ajoneuvo.

28 §

Autoveroton on taksi, joka:

1) Suomessa ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II osan 1 luvun 4 §:ssä tarkoitettuun liikenteeseen tai sitä vastaavassa Ahvenanmaan maakuntalaissa tarkoitettuun tilausliikenteeseen ja jota pääasiallisesti käytetään tällaiseen liikenteeseen ja joka on rekisteröity ammattimaiseen liikenteeseen;

2) joka on esteetön tai on varustettu koulukuljetuskäyttöön hyväksytyillä lisäturvaväillä; ja

3) joka on hyväksytty kuljettajan lisäksi vähintään seitsemän matkustajan kuljetukseen, joista yksi tai useampi voi olla pyörätuolissa matkustava henkilö.

48 §

Autosta, josta veroa on alennettu 28 tai 51 §:n nojalla, sekä sairausautosta maksuunpantavaa veroa alennetaan yhdellä kolmaskymmeneskuudesosalla jokaista rekisterissäoloajan täyttä kuukautta kohti. Edellä 21 §:n 1 momentissa tarkoitettun pelastusauton verosta vähennetään yksi neljäskymmeneskahdeksasosa rekisterissäoloajan kutakin täyttä kuukautta kohti. Jos veroa alennettaessa on 28 §:n nojalla otettu veron alennuksen määrässä huomioon myös rekisterissäolo muualla kuin Suomessa, tämä aika lasketaan vastaavasti hyväksi tätä momenttia sovellettaessa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Autoon, joka on rekisteröity viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2018 käytettäväksi taksiliikennelain (217/2007) 2 §:n 1 kohdassa tarkoitettuun tilausliikenteeseen tai sitä vastaavassa Ahvenanmaan maakuntalaissa tarkoitettuun tilausliikenteeseen, sovelletaan 28 §:ää ja 48 §:n 2 momenttia sellaisena kuin ne olivat tämän lain voimaan tullessa.

Lain 21 §:ssä tarkoitettuihin eläinlääkintäautoihin sekä ruumisautoihin, jotka ovat verovapaita tämän lain voimaantullessa, sovelletaan 48 §:n 2 momenttia sellaisena kuin se on tämän lain voimaan tullessa.

Helsingissä päivänä kuuta 201

Pääministeri

Juha Sipilä

Valtiovarainministeri Petteri Orpo

Laki

autoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan autoverolain (1482/1994) 29 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa 413/1997, ja muutetaan 21 §, 28 §:n 1 momentti, ja 48 §:n 2 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 21 § laeissa 413/1997, 266/2003 ja 5/2009, 28 §:n 1 momentti laissa 1073/2014 ja 48 §:n 2 momentti laissa 1073/2014, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

21 §

Autoverosta on asetuksella säädettävien ehdoin vapaa pelastusauto, sairausauto, *invataksi, eläinlääkintäauto, kuorma-auto sekä yksinomaan ruumiiden ja hautajaistoimintaan liittyvien kukkalaitteiden kuljetukseen käytettävä ruumisauto*. Autoverosta on asetuksella säädettävien ehdoin vapaa myös matkailuauto, jonka oma massa on vähintään 1 875 kiloa.

M1-luokkaan kuuluva auto, jonka oma massa on vähintään 6 000 kilogrammaa, on verosta vapaa.

Verosta on vapaa L1-, L2-, L1e-, L2e- ja L6e-luokan ajoneuvo.

28 §

Autoveroa alennetaan enintään 4 800 eurola autosta, joka Suomessa ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi taksiliikennelain (217/2007) 2 §:n 1 kohdassa tai sitä vastaavassa Ahvenanmaan maakuntalaissa tarkoitettuun tilausliikenteeseen ja jota pääasiallisesti käytetään tällaiseen liikenteeseen.

Ehdotus

21 §

Autoverosta on asetuksella säädettävien ehdoin vapaa pelastusauto ja sairausauto.

Autoverosta on vapaa matkailuauto, jonka oma massa on vähintään 2 500 kilogrammaa ja jonka majoitustilan sisäkorkeus on vähintään 1,9 metriä alueella, jonka leveys on vähintään 0,4 metriä ja pituus vähintään 1,30 metriä auton pituussuunnassa mitattuna. Ajoneuvolain 22 §:ssä säädettyjen varusteiden lisäksi auton majoitustilojen varustukseen tulee vähintään kuulua tukevasti kiinnitettyinä jääkaappi, vesipiste ja majoitustilan lämmitin.

M1-luokkaan kuuluva auto, jonka oma massa on vähintään 6 000 kilogrammaa, on verosta vapaa.

Verosta on vapaa L1-, L2-, L1e-, L2e- ja L6e-luokan ajoneuvo.

28 §

Autoveroton on taksi, joka:

1) Suomessa ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II osan 1 luvun 4 §:ssä tarkoitettuun liikenteeseen tai sitä vastaavassa Ahvenanmaan maakuntalaissa tarkoitettuun tilausliikenteeseen ja jota pää-

Alennus on enintään 15 000 euroa, jos taksi on esteetön tai se on varustettu koulukuljetuskäyttöön hyväksytyillä lisäturvavöillä ja se on hyväksytty kuljettajan lisäksi vähintään seitsemän matkustajan kuljetukseen, joista yksi tai useampi voi olla pyörätuolissa matkustava henkilö.

asiallisesti käytetään tällaiseen liikenteeseen ja joka on rekisteröity ammattimaiseen liikenteeseen;

2) joka on esteetön tai on varustettu koulukuljetuskäyttöön hyväksytyillä lisäturvavöillä; ja

3) joka on hyväksytty kuljettajan lisäksi vähintään seitsemän matkustajan kuljetukseen, joista yksi tai useampi voi olla pyörätuolissa matkustava henkilö.

29 §

Edellä 28 §:ssä tarkoitettu etu voidaan myöntää yhtä mainitussa pykälässä tarkoitettua liikennelupaa kohden vain yhdelle autolle samanaikaisesti. Jos ajoneuvorekisteristä poistetaan merkintä ajoneuvon ammattimaisesta käytöstä tai ajoneuvo luovutetaan toiselle liikenneluvan haltijalle, joka käyttää ajoneuvoa ammattimaiseen liikenteeseen, liikenneluvan haltijalle voidaan uudelleen myöntää mainittu etu. Jos viranomaiselle on tehty veron maksuunpanoon johtava ilmoitus ajoneuvon luovutuksesta, etu voidaan myöntää uudelleen jo ennen 48 §:ssä säädetyn ajan päättymistäkin.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, se, jolle on myönnetty veronalennusta 28 §:n nojalla, voidaan lyhytaikaisesti merkitä ajoneuvorekisteriin liikennelupaa kohti useamman kuin yhden ammattiliikenteeseen rekisteröidyn auton omistajaksi tai haltijaksi, jos tämä on auton huollon tai korjauksen johdosta tarpeen. Jos useampi kuin yksi ammattiliikenteeseen rekisteröity auto liikennelupaa kohti on pitemmän ajan kuin 60 päivää kuuden kuukauden ajanjakson aikana saman omistajan tai haltijan nimiin rekisteröitynä, vero pannaan maksuun siten kuin jäljempänä säädetään.

48 §

Autosta, josta veroa on alennettu 28 tai 51 §:n nojalla, sekä sairausautosta maksuunpantavaa veroa alennetaan yhdellä kolmas-kymmeneskuudesosalla jokaista rekisterissäoloajan täyttä kuukautta kohti. Edellä 21 §:n 1 momentissa tarkoitettun pelastusauton, invataksin, eläinlääkintäauton ja ruumisauton

29 §

(kumotaan)

48 §

Autosta, josta veroa on alennettu 28 tai 51 §:n nojalla, sekä sairausautosta maksuunpantavaa veroa alennetaan yhdellä kolmas-kymmeneskuudesosalla jokaista rekisterissäoloajan täyttä kuukautta kohti. Edellä 21 §:n 1 momentissa tarkoitettun pelastusauton verosta vähennetään yksi neljäskymmeneskah-

verosta vähennetään yksi neljäskymmeneskahdeksasosa rekisterissäoloajan kutakin täyttä kuukautta kohti. Jos veroa alennettaessa on 28 §:n nojalla otettu veron alennuksen määrässä huomioon myös rekisterissäolo muualla kuin Suomessa, tämä aika lasketaan vastaavasti hyväksi tätä momenttia sovellettaessa. *Veroa ei vähennetä ajalta, jonka ajoneuvo on ollut ilmoitettuna liikennekäytöstä poistetuksi, lukuun ottamatta 51 §:n mukaisen autoveron palautuksen saaneita ajoneuvoja.*

deksasosa rekisterissäoloajan kutakin täyttä kuukautta kohti. Jos veroa alennettaessa on 28 §:n nojalla otettu veron alennuksen määrässä huomioon myös rekisterissäolo muualla kuin Suomessa, tämä aika lasketaan vastaavasti hyväksi tätä momenttia sovellettaessa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Autoon, joka on rekisteröity viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2018 käytettäväksi taksi-liikennelain (217/2007) 2 §:n 1 kohdassa tarkoitettuun tilausliikenteeseen tai sitä vastaavassa Ahvenanmaan maakuntalaisissa tarkoitettuun tilausliikenteeseen, sovelletaan 28 §:ää ja 48 §:n 2 momenttia sellaisena kuin ne olivat tämän lain voimaan tullessa.

Lain 21 §:ssä tarkoitettuihin eläinlääkintä-autoihin sekä ruumisautoihin, jotka ovat verovapaita tämän lain voimaantullessa, sovelletaan 48 §:n 2 momenttia sellaisena kuin se on tämän lain voimaan tullessa.
