

Espoon- Kirkkonummen Taksit ry
Helsingin Taksiautoilijat ry
Vantaan Taksiautoilijat ry

LAUSUNTO

06.09.2017

Valtiovarainministeriö
valtiovarainministerio@vm.fi

Viite: Lausuntopyyntö 16.08.2017, VM/1559/03.01.00/2017

Johdanto Valtiovarainministeriö valmistelee hallituksen esitystä laiksi autoverolain muuttamiseksi siten, että nykyinen maksimissaan 4 800 euron autoverohuojennus poistuisi henkilöautoilla tuotettavasta ammattimaisesta taksiliikenteestä. Samalla valtiovarainministeriön valmistelemassa hallituksen esityksessä esitetään isojen, esteettömien yhden tai useamman pyörätuolipaikan tilataksien autoverokohtelua muutettavaksi siten, että ne säädetään kokonaan autoverottomiksi. Hallituksen esitys liittyy valtion vuoden 2018 talousarvioesitykseen ja on tarkoitus astua voimaan 1.7.2018.

Tiellä tuotettavan henkilöliikenteen kaluston verokohtelun nykytila

Ammattimaisesti henkilöitä maksua vastaan kuljetettaessa henkilöautolla voi palveluntuottaja saada maksimissaan 4 800 euron huojennuksen autoverosta, kun palveluntuoton välina on henkilöauto. Veron kuoleentumisaika on 36 kalenterikuukautta ja jos ajoneuvo poistuu luvanvaraisesta ammattiliikenteestä ennen 36 kuukauden veron kuoleentumisaajan täyttymistä, kannetaan liikenneluvan haltijalta jäljellä olevien kuukausien osalta kuoleentumaton ajoneuvovero takaisin. Esteettömien ja inva-taksien osalta maksimi ajoneuvoveron palautus on 15 000 euroa ja veron kuoleentumisaika 48 kuukautta.

Taksien autoveronhuojennusta käsiteltiin edellisen kerran vuonna 2014, jolloin yritystukien ja muiden veroluonteisten tukien uudistamista pohtineen ministerityöryhmän loppuraportin perusteella hallitus päätti esittää eräiden verotukien poistamista. Maaliskuun 2015 alusta voimaan tulleen autoverolain uudistuksessa henkilöautomallisten taksien autoverohuojennus puolittui 9 600 eurosta 4 800 euroon. Isojen ja esteettömien taksien autoverokohtelun suhteen ei tällöin tehty muutoksia.

Muilta henkilöliikennesektorilla toimivien palveluntuottajien kalustosta (pienoislinja-autot, linja-autot) ei autoveroa peritä. Taksiliikenne on ainoa henkilöliikenteen toimija, jossa palveluntuottaja joutuu maksamaan ammattimaisessa liikenteessä käytettävästä palveluntuoton välineestä autoveroa.

Hallituksen esityksen nykytilan arviointi

Vuonna 2014 talouspoliittisen ministerityöryhmän loppuraportissa todetaan taksiliikenteessä käytettävän ajoneuvon veroedun olevan ympäristölle haitallinen yritystuki. Pääkaupunkiseudun taksiihdistykset katsovat, että taksiiyrittäjät tulisi asettaa kalustoon liittyvän verokohtelun näkökulmasta samaan asemaan muiden henkilöliikenteen palveluntuottajien kanssa. Hallituksen esityksessä mainittua verotukea ei esiinny, koska kilpailuneutraaliteetin periaatteiden mukaan ei taksiliikenteessä käytettävältä kalustolta tulisi periä autoveroa ollenkaan, koska

sitä ei peritä muidenkaan henkilöliikenteen palveluntuottajien käyttämästä kalustosta. Ammattimaisessa henkilöliikenteessä käytettävä kalusto tulisi harmonisoida verokohtelultaan siten, että autoveroa peritään kaikilta tai ei keneltäkään. Taksiliikenteessä käytettävään kalustoon liittyvää autoverohuojennusta ei voida pitää verotukena, vaikka hallituksen esityksen yleisperusteluissa näin mainitaan.

Taksiliikenteen autovero alennuksen ympäristövaikutukset

Taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvokalusto on tällä hetkellä ympäristöystävällistä ja täyttää suurimmalta osaltaan tiukimmat päästönormit. Vuonna 2017 taksiliikenteessä käytettävän henkilöautokaluston keskimääräinen hiilidioksidikuormitus ympäristöön on noin 119 grammaa. Tämä on vähemmän kuin keskimääräisen henkilöauton hiilidioksidipäästöt Suomessa johtuen taksiliikenteessä käytettävien ajoneuvojen nopeasta kierrosta ja siten uusimman ja hyvin huolletun tekniikan päästöjä rajoittavasta vaikutuksesta. Autoveron sisällyttäminen taksiliikenteelle kokonaisuudessaan perittäväksi mahdollisesti vanhentaisi taksiliikenteessä käytettävää ajoneuvokantaa ja sillä näin ollen olisi haitallinen ympäristövaikutus. Taksiliikenne erityisesti kaupunkialueilla on osa joukkoliikennettä ja tämä kehitys on vahvassa kasvussa. Ammattimaisen taksiliikenteen toimintaedellytykset tietyin osin heikkenevät uuden liikennepalvelulain voimaantulon myötä. Taksiliikenteen kustannusten ja siten palvelun hinnoitteluun liittyvän lainsäädännön tulisi olla taksiliikenteen entistä vahvempaa integroitumista muuhun joukkoliikenteeseen tukevaa, eikä kuten nyt hallituksen esityksen mukainen autoverolain muuttamisen mukaisesti, sitä haittaavaa.

Liikennepalvelulain voimaantulon vaikutukset hallituksen esitykseen

Eduskunnassa 17.4.2017 hyväksytty liikennepalvelulaki tulee voimaan 1.7.2018. Laki muuttaa perustavaa laatua olevalla tavalla taksiliikenteen toimintaympäristön asemapaikkasäädöksen, taksien asemapaikkaan liittyvän taksien enimmäismäärän ja päivystysvelvollisuuden poistuttua. Liikennelupa muuttuu toimijakohtaiseksi ja jokainen taksiliikenteen palveluntuottajaksi haluava liikenneluvan saa, kunhan täyttää luvansaannin edellytyksenä olevat vähimmäisvaatimukset. Hallituksen esityksessä autoverolain muutokseksi todetaan, että autoveronalennus uuden liikennepalvelulain johdosta on em. syistä perusteeton ja epätarkoituksenmukainen. Samassa yhteydessä todetaan autoveron alennuksen olevan verotuki taksiliikenteelle. Pääkaupunkiseudun taksiihdistyksien näkemyksen mukaan kyseessä ei ole taksiliikenteelle myönnettävä erityinen taksiliikenteen ajoneuvoverotukseen liittyvä kohdennettu tuki. Koko taksiliikenteen palveluntuottoon käytettävän kaluston autoverokohtelu tulisi harkita uudelleen siten, että koko joukkoliikenteen verokohtelu harmonisoitaisiin. Liikennepalvelulain voimaantullessa taksiliikenneluvan voi saada kaikki luvan saannin edellytykset täyttävät henkilöt ja yhteisöt. Hallituksen esitykseen yleisperusteluissa esitetään huoli siitä, että koska kuka tahansa uuden liikennepalvelulain voimaantullessa voi saada liikenneluvan ja näin saada autoveron alennuksen (4 800 e) siitäkin huolimatta, ettei ajoneuvoa koskaan käytettäisi ammattimaisen taksiliikenteen palveluntuotossa. Liikennepalvelulain voimaantultua ajoneuvo on palveluntuottajan toimesta rekisteröitävä käytettäväksi ammattimaisessa liikenteessä. Ammattiliikenteen ajoneuvoon kohdistuvat vakuutusmaksut, erityisesti pakollisen liikennevakuutuksen osalta, ovat kuitenkin huomattavasti yksityiskäyttöön rekisteröitäviä ajoneuvoja suuremmat. Autoverotukseen liittyvä veronkierto tältä osin ei tulisi toteutumaan, vaikka taksiliikenteessä käytettävän ajoneuvokaluston verokohtelu jäisi ennalleen.

Hallituksen esityksen taloudelliset vaikutukset

Hallituksen esityksessä todetaan autoveron muutoksen taksiliikenteen osalta kasvattavan valtion verotuottoa yhteensä noin 10 miljoonalla eurolla vuodessa. Autoveron tosiasiallinen tuoton kasvu jää huomattavasti tätä pienemmäksi, koska autoveron alennuksen kuoleentumisaika on kolme vuotta. Autovero kuoleentuu 1/36 osan ajoneuvon ammattimaisessa liikenteessä olon ajalta jokaisen alkavan ajoneuvon ammattiliikenteessä olon käyttökuukauden aikana. Kuoleentumattoman autoveron taksiliikenteen palveluntuottaja on veloitettu mak samaan takaisin ajoneuvon ajoneuvorekisterissä olevan käyttötarkoituksen muututtua. Keskimääräinen taksiliikenteessä käytettävän kaluston luvanvaraisessa liikenteessä pidettävän ajoneuvon käyttöikä on 2 vuotta 3 kuukautta. Eli keskimäärin autoverosta palautuu jälkikan non kautta verotuloina yhdeksän kuukauden osuus. Hallituksen esityksessä verotulojen 10 miljoonan kasvun perusteena on ajatus, että olemassa olevan taksikaluston käyttöikä on kolme vuotta. Näin ollen verotulojen kasvu olisi merkittävästi vähemmän, kun hallituksen esityksen yleisperusteluissa mainittu luku.

Hallituksen esityksessä todetaan Kansaneläkelaitoksen, kuntien ja muiden julkisyhteisöjen ostavan taksiliikenteen palveluja 400 miljoonalla eurolla vuosittain. Autoveroalennuksen poiston myötä kustannusvaikutus tältä osin palveluntuoton hintaan on noin yksi prosentti. Tämä yksinään lisää yhteiskunnan kustannuksia näiden lakisääteisten kuljetusten osalta neljällä miljoonalla eurolla vuosittain. Nämä julkishallinnon taksiliikenteeltä ostamat lakisääteiset kuljetuspalvelut ovat kyytien välittämisen osalta kilpailutetut ja kilpailutuksiin ovat voineet osallistua kaikki laillista henkilöliikennettä tuottavat tahot. Pääkaupunkiseudun taksiiyhdistykset kyseenalaistavat hallituksen esityksessä julkituodun näkemyksen siitä, että **julkisyhteisöt tukevat** Suomessa taksipalveluita. Taksiliikenteelle ei nykyisen lainsäädännön perusteella makseta esim. varallaolosta tai taata tiettyä palveluntuotosta maksettavan korvauksen vähimmäismäärää.

Taksiliikenteen palveluntuotossa käytettävän kaluston huoltoon ja maahantuontiin liittyvän taloudellisen toiminnan arvo on merkittävä. Hallituksen esityksen mukaisen autoverotukseen liittyvän lainmuutoksen myötä taksiliikenteen palveluntuotossa käytettävän kaluston keskiikä todennäköisesti kasvaisi ja ulkomailta tapahtuva käytetyn kaluston yksityinen tuonti lisääntyisi merkittävästi. Kalustoa todennäköisesti ei ylläpidettäisi ja huollettaisi yhtä huolellisesti kuin nyt. Ympäristövaikutusten lisäksi autoalan liikevaihto ja sen seurauksena valtion verotuotto tältä osin pienenis. Myös autoalaa työllistävä vaikutus taksiliikenteessä käytettävän kaluston jälleenmyynnin ja jälkimarkkinoinnin osalta heikkenisi. Nähtävissä on, että taksiliikenteen autoveron poiston kautta saavutettava valtion verotulojen kasvu olisi korkeintaan yhtä suuri tai pienempi kuin nykyisen autoverotukseen liittyvän lainsäädännön aikana.

Yleisiä huomioita hallituksen esityksestä

Pääkaupunkiseudun taksiiyhdistykset katsovat, että taksiliikenteessä käytettävän kaluston tulee jatkossakin olla verotukseen liittyvän lainsäädännön näkökulmasta kevyemmin verotettua kuin yksityisautoiluun liittyvä verolainsäädäntö. Järjestäytynyt ja yhteiskunnalliset velvoitteensa hoitava ammattimainen taksiliikenne haluaa olla uuden liikennepalvelulain myötä tulevien vakavien haasteiden jälkeenkin kiinteä osa erityisesti kaupunkien julkisen liikkumispalvelun tuottaja ja kiinteä osa julkista liikenneinfrastruktuuria. Jotta tämä olisi mahdollista, pääkaupunkiseudun taksiiyhdistykset katsovat, että kilpailuneutraliteetti toteutuakseen vaatii kaikkien liikenteen toimijoiden verotuskohtelun harmonisointia. Uuden liikennepalvelulain myötä taksiliikenteessä käytettävän kaluston ei tarvitse enää olla M1 luokan ajoneuvo, vaan

taksiliikenteessä käytettävän kaluston voi palveluntuottaja itse määritellä. Kilpailuneutraliteetin näkökulmasta on siis kestävämpää, että ajoneuvo voidaan rekisteröidä hyvin pienin muutoksin ajoneuvoksi, joka on täysin ajoneuvoverosta vapaa. Lopuksi pääkaupunkiseudun taksiyhdistykset haluaa lausua, että taksiliikenne on ainut ammattimaisen henkilöliikenteen toimija joka ei tällä hetkellä nauti palveluntuottoonsa liittyen yhteiskunnan tukea ja maksaa kalustostaan autoveroa. Taksiliikenne on myös ainoa laillisen ammattiliikenteen toimija joka maksaa palveluntuottoonsa liittyvästä kalustosta käyttö- ja käyttövoimaveron täysimääräisenä. Pääkaupunkiseudun taksiyhdistykset katsovat, että verorasituksen, ja sitä kautta palveluntuoton kustannusten lisääminen ammattimaiselle taksiliikenteelle ei tasavertaisuusperiaatteen mukaisesti ole perusteltua.

Helsingissä 06.09.2017

Tomi Kuukauppi
puheenjohtaja
Espoon ja Kirkkonummen Taksit ry

Jukka Kuusisto
puheenjohtaja
Helsingin Taksiautoilijat ry

Jukka Hirvikallio
puheenjohtaja
Vantaan Taksiautoilijat ry