

**Suunnittelu- ja tutkimus-
palvelut Pekka Lith**

Pekka Lith

**Epäterve kilpailu liikenteessä
– raportti harmaasta taloudesta maanteiden
tavara- ja henkilökuljetuksissa**

Tutkimuksia ja raportteja 1/ 2003

Helsinki 08.01.2002

Tiedustelut: Pekka Lith,

Puh. 050-567 8993

Email: pekka.lith@kolumbus.fi

Sisältö

		sivu
1	Alkusanat	3
2	Tiivistelmä	4
2.1	Tieliikenteen tavarakuljetus	4
2.2	Henkilökuljetukset	6
3	Tieliikenteen tavarakuljetus	7
3.1	Toimiala kansantaloudessa	7
3.2	Kuljetusalan keskeiset ongelmat	11
3.3	Harmaa talous tieliikenteen tavarakuljetuksessa	13
3.3.1	Piilotalouden ilmenemismuotoja ja syitä	13
3.3.2	Verotarkastuksissa paljastunut harmaa talous	15
3.3.3	Piilotalous yrityskyselyjen pohjalta arvioituna	17
3.3.4	Epävirallisen talouden arviointia kansantalouden tilinpidossa	19
3.3.5	Pimeää työvoima maksuvalvontarekisterin pohjalta arvioituna	20
3.4	Harmaan talouden torjunta tieliikenteen tavarakuljetuksissa	22
4	Harmaa talous henkilöliikenteessä	24
4.1	Linja-autoliikenne	24
4.2	Taksiliikenne	27
5	Lähteet	31
Liite:	Harmaan talouden yrityskyselyt	32
Liitetaulukot		34

1 Alkusanat

Valtioneuvoston päätöksellä 16. maaliskuuta 2000 perustetun harmaan talouden ja talousrikosten torjuntaan liittyvän viranomaisyhteistyön kehittämisprojektin yhtenä tehtävänä on ylläpitää yhteiskunnassa kokonaiskuvaa harmaasta taloudesta ja talousrikollisuudesta. Osana tätä pyrkimystä projekti tilasi vuoden 2002 lopussa tutkija Pekka Lithiltä selvityksen kuljetusalan harmaan talouden määrää ja ilmenemismuotoja koskevan selvityksen.

Selvityksen painopistealue on tieliikenteen tavarakuljetuksessa, jonka lisäksi harmaan talouden merkitystä tarkastellaan linja-auto- ja taksiliikenteessä. Selvityksen perusaineistona on hyödynnetty tieliikenteen tavarakuljetusalalla tehtyä harmaan talouden yrityskyselyä, verohallinnon verotarkastus- ja riskiluokitustilastoja, Tilastokeskuksen kansantalouden tilinpitoa ja yritys- ja toimipaikkarekisteriä sekä toimialajärjestöjen tilastoja.

Selvitystyötä on avustanut Suomen Kuorma-autoliitto, joka luovuttanut omia tilastoja tutkimusaineistojaan tämän raportin kokonaistyöhön sekä osallistunut yrityskyselyjen järjestämiseen, mistä heille suuri kiitos.

2 Tiivistelmä

2.1 Tieliikenteen tavarakuljetus

Harmaa talous ilmenee tieliikenteen tavarakuljetuksessa pimeän työvoiman käyttönä, ajoaikamääräysten rikkomisena, ylikuormilla ajamisena ja suoranaيسina harmaina kuljetuksina, jotka ovat yleisiä erityisesti yksityisten kotitalouksien tilaamissa kuljetuksissa. Konkurssekeinottelu ja pimeiden kuljetuspalvelujen myynti yksityiseen liikenteeseen rekisteröidyillä ajoneuvoilla katsotaan olevan yleisempää kuin kirjanpidon ohittava myynti luvanvaraisessa liikenteessä. Sitä vastoin arvonlisäveron laiminlyönti ja polttoaineveron kierto eivät ole tärkeitä harmaan talouden muotoja.

Suurasiakkaiden harjoittama kuljetusten alihinnoittelu, Venäjän liikenteeseen liittyvät vaikeudet, työvoimakustannusten suuri osuus kokonaiskustannuksista sekä kilpailun vääristymät, jotka johtuvat velkasaneerauksessa olleiden ja konkurssin tehneiden yrittäjien toiminnasta markkinoilla, ovat luoneet kuljetusalalle toimintaympäristön, jossa liikennöitsijät ovat keskittyneet selviytymiseen ja kilpailuetua on haettu osittain epäterveillä toimintatavoilla. Harmaata taloutta ovat lisänneet virolaisten ja venäläisten kuljettajien käyttö liikenteessä.¹

Harmaan talouden laajuus

Harmaan talouden yrityskselyjen mukaan harmaa talous on painottunut ulkomaanliikenteeseen, maanrakennusalan kuljetuksiin ja muuttokuljetuksiin ja muihin yksityisten kotitalouksien ostamiin kuljetuksiin. Muilla tavarakuljetuksen suoritealoilla harmaan talouden merkitys on pientä. Keskimäärin harmaiden kuljetuspalvelujen myynti asettuu yrityskselyjen mukaan kolmeen prosenttiin toimialan liikevaihdosta, mutta ulkomaanliikenteessä ja maanrakennusalan kuljetuksissa harmaa myynti voi edustaa jopa kymmentä prosenttia liikevaihdosta.

Tavarakuljetusalan harmaalle palkkatyövoimalle maksettujen *laskennallisten pimeiden palkkojen ja muiden työkorvausten* arvo oli noin 30 miljoonaa euroa vuonna 2000. Tulokset perustuvat maksuvalvontarekisteristä johdettuihin arvioihin. Laskennallisten pimeiden palkkojen pohjalta arvioitu tavarakuljetusalan harmaan tuotoksen arvo oli 180 miljoonaa euroa, eli 4,6 prosenttia alan koko tuotoksesta. Arvio on lähellä yrityskselyistä saatuja arvioita. Korkeimmillaan toimialan harmaan tuotoksen suhteellinen merkitys oli vuosina 1995-96.

Tehtyjen *verotarkastusten* perusteella kuljetusalaa on pidetty keskivertotoimialana, jossa on sekä paremmin että huonommin hoidettuja yrityksiä. Verotarkastuksissa paljastuneet virheet ovat koskeneet tavallisesti arvonlisäverotukseen liittyviä

¹ Harmaata taloutta on lisännyt myös yksittäisten ("villien") kuljetusvälittäjien toiminta markkinoilla.

epäselvyyksiä kalustokaupoissa sekä yrittäjän yksityiskulujen sisällyttämistä kirjanpitoon. Erityisen yleistä toimialalla on palkanmaksu perusteettomina verovapaina päivärahoina ja kulukorvauksina. Verotarkastuksissa laajamittaista tulojen salaamista ei ole tieliikenteen tavarakuljetuksessa kuitenkaan havaittu, sillä toiminta on pääosin verovelvollisten yritysten välistä liiketoimintaa.²

Harmaan talouden torjunta

Elinkeinoelämän mukaan viranomaisten *tehotarkastusiskut* ovat välttämättömiä harmaan talouden harjoittajien kiinnisaamiseksi. Koska harmaa talous on ketjuuntunut toimialalla, on kiinnitettävä huomiota epäilyttäviin kuljetuksen antajiin, joihin kuuluu rakennusliikkeitä, kuljetuksen välitysläikkeitä ja eräänlaisina pääurakoitsijoina toimivia suuria kuljetusliikkeitä. Toimialalla on tunnistettava harmaan talouden riskisuoritealat sekä tiukennettava yksityiseen liikenteeseen rekisteröidyillä ajoneuvoilla tapahtuvien kuljetusten valvontaa.

Yrityskyselyjen mukaan viranomaisten tulisi tehostaa verorästien ja muiden maksujen perintää. Konkurssien tehneille yrittäjille ei tulisi myöntää helposti uudestaan liikennelupia ja *konkurssikeinottelijat pitäisi saada liiketoimintakieltoon*, sillä konkurssikeinottelu aiheuttaa toimialalla epätervettä kilpailua. Erityisen haitallisena ja kilpailua vääristävänä pidetään tieliikenteen tavarakuljetusalalla tehtyjä ja käynnissä olevia *velkasaneerausohjelmia*, sillä menettely estää ylikapasiteetin luonnollisen poistumisen markkinoilta.

Kuljetuksentilaajien olisi toimeksiantoissaan katsottava, että hintataso on terveellä tasolla eikä antaa toimeksiantoja liian alhaisella hinnalla, sillä liian alhaiset kuljetushinnat ovat toimialalla harmaan talouden tärkeä taustatekijä. Kuljetusliikkeiden olisi voitava perustaa yhteenliittymiä (markkinointiyhtiöitä yms.), jotka kilpailuviranomaisten estämättä voisivat neuvotella kuljetussopimuksista suoraan kuljetuksentilaajien kanssa. Yhteenliittymien avulla voidaan lisätä pienten kuljetusliikkeiden neuvotteluvoimaa ja nostaa kuljetussopimusten hintatasoa.

Alan ketjuuntumisen vuoksi on tärkeää korostaa koko tieliikenteen tavarakuljetusketjun (ml. kuljetuksen ostajat, rahdinhuolitsijat ja välittäjät) vastuuta kuljetustapahtumasta ja siinä noudatettavien säännösten noudattamisesta. Vastuukysymyksillä on olennainen merkitys siinä, kuinka kuljetustoiminnasta kyetään kitkemään monet hintatasoon vaikuttavat epäterveet kilpailumuodot. Nyt vastuun mahdollisista ajo- ja lepoaikarikkomuksista, ylinopeuksista ja ylikuormista kuljetusyritys kuitenkin kantaa yksin.

Elinkeinoelämän mukaan yksittäisten *kuljetuksenvälittäjien* ympärille kietoutunutta harmaata toimintaa voidaan vähentää, jos kuljetuksen välitystoiminta saatetaan

² Tulojen salaaminen on helpointa silloin, kun toimeksiantaja on yksityinen kotitalous tai ulkomainen yritys tai yhteisö.

luvanvaraiseksi toiminnaksi, jossa toiminnasta vastaavilta henkilöiltä edellytetään erityisen kuljetusvälitystutkinnon suorittamista. Lisäksi olisi harkittava *muuttokuljetuspalvelujen saattamista kotitalousvähennyksen* piiriin, sillä harmaan talouden suhteellinen osuus on suhteellisesti suurinta yksityisten kotitalouksien ostamissa kuljetuspalveluissa.

2.2 Henkilökuljetukset

Linja-autoliikenne

Harmaan talouden merkitys on linja-autoliikenteessä varsin pientä ja se painottunee ainoastaan pienten liikennöitsijöiden harjoittamaan satunnaiseen tilausliikenteeseen. Harmaa talous voi olla linja-autoliikenteessä kuitenkin kasvussa, sillä tilausliikenteen suhteellinen osuus on noussut lähes viidennekseen toimialan liikevaihdosta. Matkustajat ovat tilausmatkoilla usein yksityisiä henkilöitä, jotka eivät tarvitse matkalippuja kuluvähennyksiksi. Silloin liikennöitsijä voi unohtaa matkalipputulot kirjanpidostaan ja maksaa kuljettajan palkan pimeästi.

Taksiliikenne

Elinkeinoelämän mukaan harmaa talous ei muodosta ammattimaisessa taksiliikenteessä suurta ongelmaa. Verohallinnon 1990-luvulla suoritetun taksien tarkastusprojektin mukaan piilotalous oli alalla kuitenkin suurempaa kuin oli oletettu. Projektin tuloksia on hyödynnetty kansantalouden tilipidossa arvioitaessa toimialan harmaata taloutta. Uutta ongelmaa edustaa eräillä paikkakunnilla havaittu luvaton taksiliikenne.³ Vuonna 2001 alan harmaan talouden osuudeksi on arvioitu kansantalouden tilinpidossa noin kaksi prosenttia tuotoksesta (20 milj. euroa).

³ Luvaton taksiliikennettä on havaittu Helsingissä, Tampereella ja Turussa. Asiantuntija-arvioiden mukaan liikkeellä olevien laittomien taksien keskimääräinen määrä liikkuu muutamasta kymmenestä sataan ajoneuvoon.

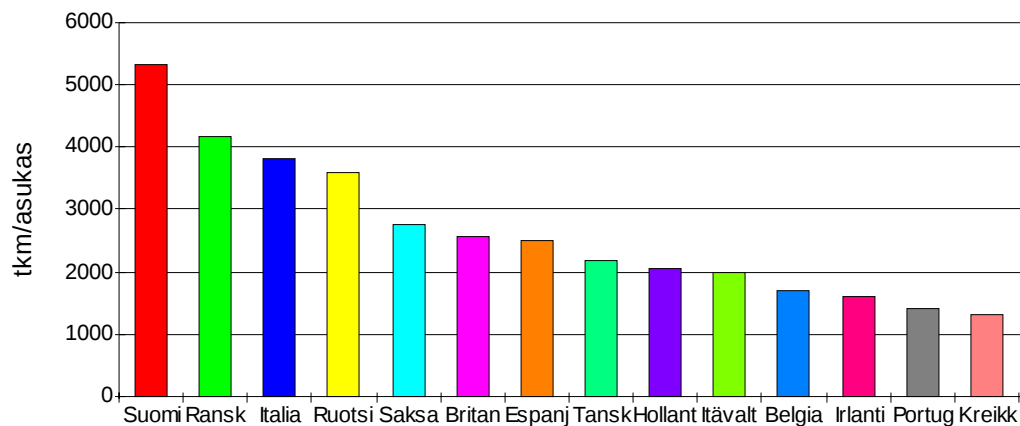
3 Tieliikenteen tavarakuljetus

3.1 Toimiala kansantaloudessa

Tieliikenteen tavarakuljetuksilla on Suomessa huomattavasti suurempi merkitys kuin muissa EU-maissa. *Kuorma-autojen kuljetussuorite oli maassamme vuonna 2000 noin 5 300 tonnakilometriä asukasta kohden laskettuna, mikä on 1,5-4 –kertainen kaikkiin muihin EU-maihin verrattuna.* Mm. Ruotsissa kuljetussuorite asukasta kohden laskettuna oli 3 700 tonnakilometriä. (kuvio 1) Kuorma-autokuljetukset muodostavat koko tavaraliikenteestämme tonnakilometreinä mitaten melkein 70 prosenttia, jos kansainvälistä meriliikennettä ei oteta huomioon. (kuvio 2)

Kuljetussuoritteen suureen määrään vaikuttavat maamme verrattain suuri pinta-ala mutta suhteellisen harva asutus (noin 15 as./km²), ulkomaankaupan keskittyminen muutamiin suuriin satamakaupunkeihin, teollisuuden hajasijoittuminen laajalti koko valtakunnan alueelle ja teollisuuden tuotantorakenne, joka edellyttää raskaita kuljetuksia (mm. metsä-, metalli- ja kemianteollisuuden kuljetukset). Kuorma-autokuljetukset ovat olleet kilpailukykyisiä, koska niissä pienet kuljetuserät yhdistyvät suureen nopeuteen ja joustavuuteen.⁴

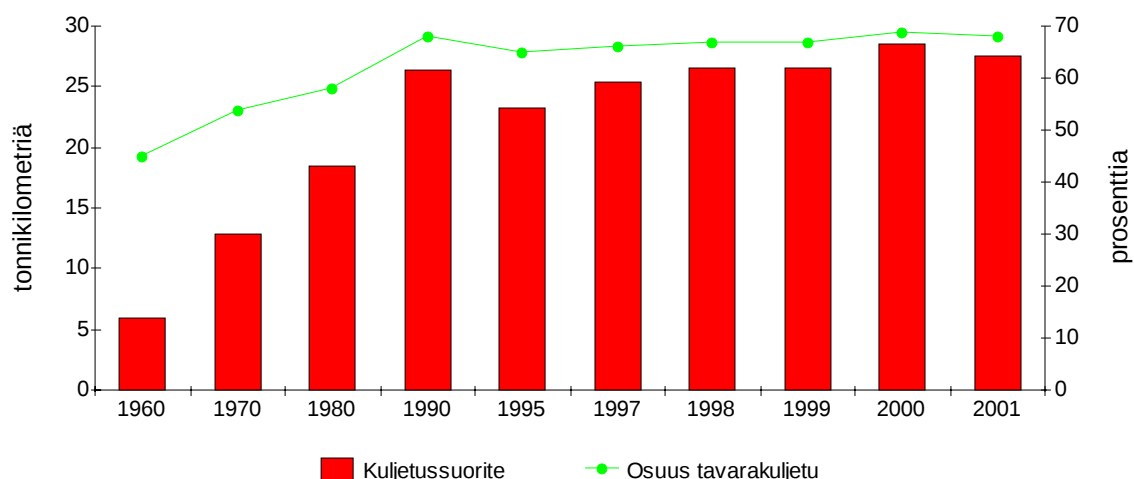
Kuvio 1 Kuljetussuorite asukasta kohden EU-maissa (tkm/asukasta).



Lähde: Kuorma-autoliikenne Suomessa 2002, SKAL.

⁴ Tieliikenteen tavarakuljetukset ovat kasvaneet 1990-luvulta lukien selvästi, mikä on johtunut mm. teollisuuden jalostusasteen noususta ja JOT-tuotannon (Just on Time) yleistymisestä. JOT-tuotanto merkitsee lyhyempiä tilausaikoja sekä pienempiä valmistussarjoja ja varastoja, jolloin materiaaliin sidottu pääoma supistuu.

Kuvio 2 Kuljetussuoritteiden kehitys tieliikenteen tavarakuljetuksessa (mrd. tkm) sekä tieliikenteen tavarakuljetusten osuus kotimaan tavarakuljetussuoritteesta (%) vuosina 1960-2001.



Lähde: Kuorma-autoliikenne Suomessa 2002, SKAL.

Yritykset

Tilastokeskuksen yritys- ja toimipaikkarekisterin (YTR) mukaan kuorma-autoliikenteessä toimi vuonna 2000 noin 11 670 yritystä, joiden liikevaihto oli 3,7 miljardia euroa. Yritysten määrä kasvoi yli 900 kuljetusliikkeellä vuosina 1994-1998, jonka jälkeen yritysten määrä on kääntynyt selvään laskuun. Yritysten määrän supistumisesta huolimatta toimialan reaalin, elinkustannusindeksillä deflatoitu liikevaihto on lisääntynyt 75 prosenttia vuosina 1993-2000. Samanaikaisesti yritysten henkilöstö on kasvanut 11 600 työntekijällä.

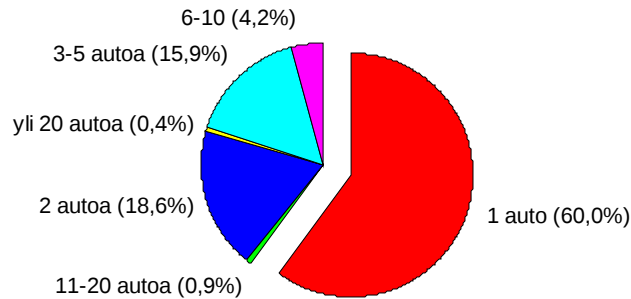
Suomen Kuorma-autoliiton (SKAL) mukaan rekisteröityjen kuorma-autojen määrä oli 68 100 vuonna 2001. Näistä luvanvaraiseen liikenteeseen oli rekisteröity 30 600 ajoneuvoa ja yksityiseen liikenteeseen 37 500 ajoneuvoa. *Tyypillinen kuljetusliike on yksityisen ammatinharjoittajan omistama toiminimi, joka työllistää alle viisi työntekijää.* Tällaisia pieniä yrityksiä on lähes 90 prosenttia tieliikenteen tavarakuljetusalan yrityksistä. SKAL:n mukaan kuorma-autoja yritystä kohden oli luvanvaraisessa liikenteessä keskimäärin 2,5 vuonna 2002.⁵ (kuvio 3)

Suomessa luvanvaraista tavaraliikennettä harjoittavien yritysten koko (autoa/yritys) on noin kaksi kertaa pienempi kuin EU-maissa keskimäärin (5,2 autoa/yritys). Suurimmat yrityskoot ovat SKAL:in mukaan Belgiassa, Hollannissa ja Britanniassa (noin 11,5 autoa/yritys). Myös Portugalissa, Saksassa ja Ranskassa keskimääräinen

⁵ Kaksi kolmasosaa yrityksistä on yhden kuorma-auton yrityksiä.

yrityskoko on lähes kolminkertainen ja Tanskassa noin kaksinkertainen Suomeen verrattuna. Keskimääräisellä yrityskoolla on SKAL:in mukaan merkitystä silloin, kun tarkastellaan alan yritysten toimintaedellytyksiä eri maissa.

Kuvio 3 Yrityskoko luvanvaraisessa kuorma-autoliikenteessä 2002, autoa/yritys.

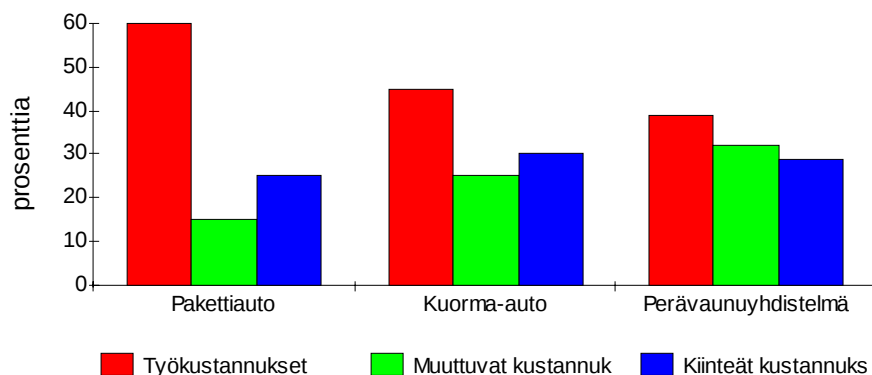


Lähde: Kuorma-autoliikenne Suomessa 2002, SKAL.

Toiminnan kustannusrakenne

SKAL:in mukaan kuorma- ja pakettiautojen kuljetuskustannukset koostuvat useasta eri tekijästä. Niiden osuudet kokonaiskustannuksista riippuvat edelleen useista eri muuttujista, joita ovat mm. ajoneuvojen koko, kuljetusetäisyys, vuotuinen ajosuorite, vuotuinen työtuntimäärä ja muut kuljetusolosuhteet. Suurimman yksittäisen kustannustekijän muodostavat työvoimakustannukset, jotka ovat noin 40-60 prosenttia kokonaiskustannuksista. Polttoaine- ja muut muuttuvat kustannukset ovat noin 15-35 prosenttia kokonaiskustannuksista. (kuvio 3)

Kuvio 3 Kustannustekijät tieliikenteen tavarakuljetuksessa ajoneuvotyypeittäin vuonna 2002, prosenttia kokonaiskustannuksista.

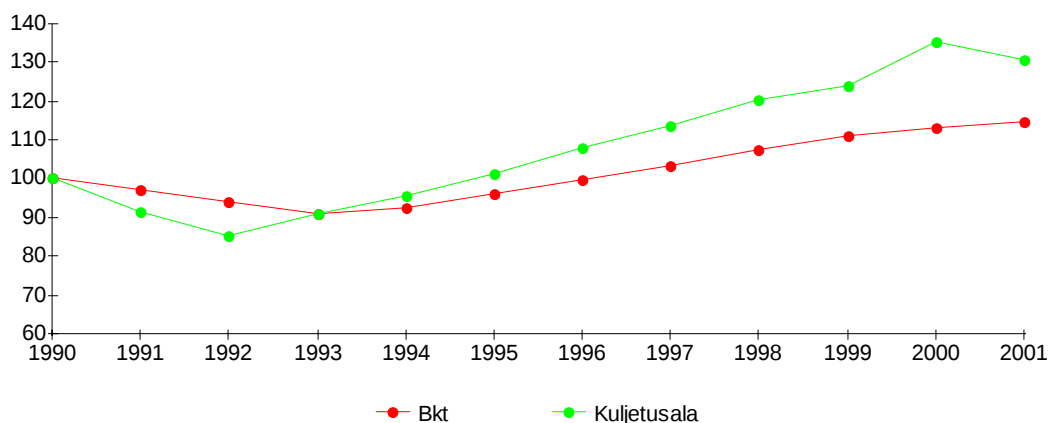


Lähde: Kuorma-autoliikenne Suomessa 2000, SKAL.

Ajankohtainen taloudellinen tilanne

Kansantalouden tilinpidon ennakkotietojen mukaan tieliikenteen tavarakuljetuksen tuotanto (*arvonlisäys perushintaan*) oli 2,4 prosenttia bruttokansantuotteesta (bkt) vuonna 2001. Kansantalouden työllisyydestä toimiala muodosti 2,1 prosenttia. Alan työllisistä vajaa kolmannes on yrittäjiä. Kuljetuspalvelujen kysyntä on ns. johdettua kysyntää, joka on riippuvainen palveluja ostavien toimialojen omasta menestyksestä kotimaan ja kansainvälisillä markkinoilla. Vuosina 1994-99 kuljetusalan tuotanto kasvoi bkt:a ripeämmin. Vuonna 2001 kasvu kuitenkin taittui ja kääntyi laskuun. (kuvio 4)

Kuvio 4 Bkt:n määrä ja tieliikenteen tavarakuljetusalan tuotannon määrän kehitys 1990-2001, ind. (1990=100).



Lähde: Kansantalouden tilinpito, Tilastokeskus.

SKAL:in syksyllä 2002 tekemän tuoreen kuljetusbarometrin mukaan tieliikenteen tavarakuljetusalan yleisissä näkymissä on tapahtunut selvä käänne huonompaa suuntaan huolimatta siitä, että kuljetusmäärät ovat kasvaneet ja yli puolet yrityksistä odottaa kuljetusmaksutason kohenevan. Ainoastaan seitsemän prosenttia kuljetusliikkeistä ennakoi yleisten näkymien paranevan mutta huonontumista odottaa jopa 30 prosenttia yrityksistä, joten barometrin saldoluku oli noin miinus 23 (paranemista odottavat miinus huonontumista odottavat).

Alan konkurssien määrässä ei ole tapahtunut 1990-luvun lamavuosien jälkeen olennaista muutosta, vaikka konkurssien määrät muilla toimialoilla ovat puolittuneet. Tieliikenteen tavarakuljetusalan toistaiseksi pahin vuosi oli konkurssien osalta vuosi 2000, jolloin konkurssiin haettujen yritysten määrä nousi 200 yritykseen. (taulukko 1) Nyt kuljetusalan konkurssikierre näyttää olevan kuitenkin oikeenemassa. Konkurssien määrä putosi 50 yrityksellä vuonna 2001, mutta toisaalta velkasaneeraukseen haettujen yritysten määrä nousi vastaavasti 40 yritykseen.

Taulukko 1 Tieliikenteen tavarakuljetusalan yrityskanta ja konkurssiin haetut yritykset 1990-2001.

	Yrityksiä, lkm	Konkurssiin haetut, lkm	Konkurssiin haetut/yrityskanta, %
1990	12 900	93	0,7
1991	12 600	152	1,2
1992	12 700	180	1,4
1993	11 600	186	1,6
1994	11 100	170	1,5
1995	11 100	154	1,4
1996	11 900	151	1,3
1997	12 000	161	1,3
1998	12 000	155	1,3
1999	11 900	176	1,5
2000	11 700	195	1,7
2001	11 700	149	1,3

Lähde: Konkurssitilastot sekä yritys- ja toimipaikkarekisteri, Tilastokeskus.

3.2 Kuljetusalan keskeiset ongelmat

Asiakkaat ja kuljetusliikkeet painivat eri sarjassa

Tonnikilometreillä mitaten tieliikenteen tavarakuljetusalan merkittävin asiakas on Tilastokeskuksen tavarakuljetustilastojen mukaan *teollisuus, jonka osuus vuotuisesta kuljetussuoritteesta on 61 prosenttia*. Seuraavaksi tärkeimpiä asiakkaita ovat kauppa ja rakennusala. Muun yksityisen sektorin ja julkisen sektorin osuus vuotuisesta kuljetussuoritteesta on pieni. Viisi merkittävintä tavaralajia ovat puu- ja paperiteollisuustuotteet, elintarvikkeet ja rehut, maa-ainekset, kemikaalit ja rakennusmateriaalit.

*Tieliikenteen tavarakuljetusalan keskeinen ongelma on ollut kotimaisen kuljetuskysynnän keskittyminen harvoin teollisuuden suurasiakkaisiin, joihin nähden kuljetusliikkeillä on ollut suhteellisen heikko neuvotteluasema.*⁶ Kuljetusalan neuvotteluasemaa on heikentänyt ylikapasiteetti ja suoritealakohtainen kausivaihtelu. Alan keskittyminen suurempiin yksiköihin tai pienten kuljetusyritysten keskinäinen verkottuminen (markkinointiyhteistyö) parantaisi neuvotteluasetelmia keskusteltaessa kuljetusmaksuista asiakkaiden kanssa.

⁶ SKAL:n mukaan kuljetusmaksuneuvottelut suurten asiakasapuolten kanssa ovat liian usein sanelutilaisuuksia, jolloin kustannusten nousua (mm. polttoainekustannukset) ei voida siirtää täysimääräisesti kuljetusmaksuihin. Seurauksena voi olla pienten kuljetusliikkeiden kannattavuuden ratkaiseva heikkeneminen ja ajautuminen konkurssiin.

Itäliikenteen vaikeudet

Kuljetusyritysten kannattavuutta on raskauttanut Venäjän liikenteen romahdus maan talousvaikeuksien vuoksi, jonka seurauksena kuljetusalan konkurssit kohosivat huippulukemiin 1990-luvun lopulla. Tilannetta pahensivat edelleen polttoaineen hinnan ja työvoimakustannusten nousu, sillä työ- ja polttoainekustannukset kattavat 60–70 prosenttia alan kokonaiskustannuksista. Samanaikaisesti ylikapasiteetti johti hintojen polkemiseen. *2000-luvulla kuljetukset itään lisääntyivät, mutta suomalaiset rekka-autot ovat menettäneet ratkaisevasti markkinaosuuttaan venäläisille.*⁷

Uutta vaihetta itäliikenteen vaikeuksissa on merkinnyt suomalaiscalustolle asetetut uudet painorajat Venäjän liikenteessä. SKAL:in mukaan Venäjän uusimmat toimenpiteet syövät entisestään suomalaisyritysten kilpailukykyä ja monet kuljetusliikkeet ovat luopumassa Venäjän liikennöinnistä kannattamattomana. Markkinoiden uusjakoa on edesauttanut se, että suomalaisviranomaisten satunnainen valvonta on mahdollistanut venäläisille liikennöinnin Suomeen ylisuurilla ja kunnoltaan epäasianmukaisilla ajoneuvoyhdistelmillä.

EU:sta johtuvat haasteet

2000-luvulla kuljetusalalle on syntynyt uusia haasteita EU:n laajenemisesta johtuvista syistä. EU:hun liittyvien maiden, kuten Viron kuljetusyrityksillä, on alhaisten palkkakustannusten johdosta kuljetushinnoissa kilpailuetua. Esimerkiksi virolaisten kuljetusyritysten osalta kilpailuedun arvioidaan olevan vähintään kymmenen prosenttia. Tämä voi johtaa uusien jäsenmaiden kuljetusyritysten tuloon Suomen markkinoille, suomalaisten kuljetusyritysten ulosliputukseen ja uusista jäsenmaista tulevan työvoiman käyttöön.⁸

EU:n työaikadirektiivillä halutaan rajoittaa kuljettajina toimivien itsenäisten yrittäjien työaika kuten työntekijöillä. Työntekijöiden osalta direktiivin määräykset tulevat voimaan vuonna 2005. Kuljetusyrittäjien ulottaminen direktiivin piiriin ratkeaa viimeistään komission selvityksen perusteella vuonna 2007 ja uudistukset astuvat voimaan aikaisintaan vuonna 2009.⁹ Uudet työaikarajoitukset heikentäisivät kuitenkin käytännössä toiminnan joustavuutta ja kannattavuutta pienyritysvaltaisella kuljetusalalla. Työaikamääräysten noudattamisen valvonta olisi myös vaikeaa.

⁷ SKAL:n mukaan suomalaisyritysten kuljetuksia Venäjälle on häirinnyt jatkuvasti käytäntö, että Venäjän tulli on yht'äkkiä pysäyttänyt rajoillaan tavarakuljetuksia uusiin ja epämääräisiin lupavaatimuksiin vedoten. Venäjän kuljetuksille on ollut tunnusomaista, että jokin ylimääräinen maksu, lupavaatimus tai muu kaupan este on ollut voimassa vain muutaman tunnin, päivän tai viikon, jonka jälkeen se unohdetaan.

⁸ EU:n strategiana on suosia veropoliittisesti rautatie- ja vesiliikennettä, jotta ruuhkainen maantieliikenne vähenisi Manner-Euroopan runsasliikenteisillä väylillä. EU:n strategia kohtelee kuitenkin kaikkia maita samalla tavalla, eikä ota huomioon maamme erityispiirteitä.

⁹ Suomi on nostanut kuitenkin kanteen EY:n tuomioistuimeen työaikadirektiivien kumoamiseksi yrittäjien osalta.

3.3 Harmaa talous tieliikenteen tavarakuljetuksessa

3.3.1 Piilotalouden ilmenemismuotoja ja syitä

Alan suuret pääomakustannukset ja suhdanneherkkyys, tuotantokustannusten nousu, pienyritysvaltaisuus, suurasiakkaiden harjoittama kuljetusten alihinnoittelu ja Venäjän liikenteeseen liittyvät vaikeudet ovat luoneet kuljetusalalle toimintaympäristön, jossa liikennöitsijät ovat keskittyneet selviytymiseen ja kilpailuetua on haettu epäterveillä toimintatavoilla. *Epäterve kilpailu on näkynyt mm. pimeän työvoiman käyttönä, ajoaikamääräysten rikkomisena, ylikuormilla ajamisena ja suoranaيسina harmaina tavarakuljetuksina.*

Tavarakuljetuksissa käytetään kuljettajakohtaisia ajopiirturilevykkeitä, joiden avulla valvotaan ajo- ja lepoaikojen noudattamista sekä työntekijöiden että yrittäjien osalta. Vaihtoehtoisesti käytetään ajopäiväkirjaa, johon kirjataan ajo- ja lepoajat. Ajopiirturilevykkeillä ja ajopäiväkirjoilla ei seurata kuitenkaan kuljetussuoritetta. *Ajo- ja lepoaikoja koskevia määräyksiä voidaan myös helposti kiertää¹⁰. Lisäksi muuttokuormia ja pienehköjä tavaraeriä voidaan kuljettaa helposti kuititta yksityiseen liikenteeseen rekisteröidyillä ajoneuvoilla (pakettiautot yms.).¹¹*

Konkurssikeinottelu ja pimeiden kuljetuspalvelujen myynti yksityiseen liikenteeseen rekisteröidyillä ajoneuvoilla katsotaan olevan yleisempää kuin kirjanpidon ohittava myynti luvanvaraisessa tavaraliikenteessä. (taulukko 2) Sitä vastoin arvonlisäveron laiminlyönti ja polttoaineveron kierto eivät ole yrityskyselyjen mukaan tärkeimpien harmaan talouden ilmenemismuotojen joukossa. Tosin yrityskyselyissä mainittiin kilpailua vääristävänä tekijänä se, että ulkomailla liikennöivät tuovat polttoainetta Venäjältä ja käyttävät sitä kotimaan liikennöinnissä.

Harmaan talouden kyselyjen mukaan tavarakuljetuksen piilotaloutta ovat lisänneet työvoimakustannusten suuri osuus kokonaiskustannuksista sekä kilpailun vääristymät, jotka johtuvat *kuljetusyrittäjien mukaan erityisesti velkasaneerauksissa olleiden ja konkurssin tehneiden yrittäjien toiminnasta markkinoilla.* (taulukko 3) Harmaata taloutta ovat kasvattaneet virolaisten ja venäläisten kuljettajien käyttö liikenteessä.¹² *Yksittäisten kuljetusvälittäjien toiminta kuljetusmarkkinoilla on lisännyt osaltaan harmaata taloutta toimialalla.*

Yrityskyselystä ilmeni, että korkeaa arvonlisäveroa tai polttoaineveroa ei luettu harmaan talouden tärkeimpien syiden joukkoon, kuten ei myöskään löyhää

¹⁰ Ajopiirtureita ei käytetä joko olenkaan tai tehdään tavallaan kaksi työpäivää saman vuorokauden aikana vaihtamalla ajopiirturilevyke toiseen. Digitaalinen ajonvalvontalaite, joka tulee pakolliseksi uusiin yli 12 tonnin kuorma-autoihin elokuusta 2004 lähtien, tehostaa jatkossa kuljetuksia koskevien määräysten noudattamista.

¹¹ Ammattimaisessa tavarakuljetuksessa pimeitä lasteja voidaan kuljettaa esimerkiksi paluukuormina.

¹² Sama koskee yrityskyselyjen mukaan ulkomaille perustettujen suomalaisten kuljetusliikkeiden tytäryhtiöiden toimintaa.

liikennelupakäytäntö tai väärinkäytöksiin houkuttelevaa puutteellista lainsäädäntöä tai lievää rangaistuskäytäntöä. Monet yrityskyselyihin vastanneet olivat kuitenkin sitä mieltä, että *liikennelupakäytäntö ei ota riittävästi huomioon yrittäjän ammattitaito ja toiminnan taloudellisia edellytyksiä*.¹³ Tämä on näkynyt lyhyen aikaa toimivien kertakäyttöyritysten hyväksikäyttönä (konkurssikeinottelu).

Taulukko 2 Arvio harmaan talouden tärkeimmistä ilmenemismuodoista tavarakuljetusalalla yrityskyselyjen mukaan tärkeysjärjestyksessä, pisteet¹⁴.

	Pisteet
Pimeän työvoiman käyttö	306
Konkurssikeinottelu ja kertakäyttöyritysten hyväksikäyttö	225
Pimeiden kuljetuspalvelujen myynti yksityiseen liikenteeseen rekisteröidyillä ajoneuvoilla	216
Kirjanpidon ohittava kuljetuspalvelujen myynti luvanvaraisessa tavaraliikenteessä	157
Arvonlisäveron laiminlyönti	73
Polttoaineveron kierto	27
Laittoman alkoholin, tupakkatuotteiden ja piraattituotteiden salakuljetus maahan	19

Lähde: Harmaan talouden kyselyt 2002.

Taulukko 3 Harmaan talouden tärkeimmät taustatekijät tavarakuljetusalalla yrityskyselyjen mukaan tärkeysjärjestyksessä, pisteet¹⁵.

	Pisteet
Palkat ja välilliset työvoimakustannukset	254
Kilpailun vääristymät (velkasaneeraus yms.)	209
Valvonnan vähyys ja pieni kiinnijäämisriski	124
Työaika- sekä ajo- ja lepoaikamääräykset	115
Arvonlisävero	97
Kysynnän vähyys, ylikapasiteetti	94
Löyhä liikennelupakäytäntö	68
Väärinkäytöksiin houkutteleva puutteellinen lainsäädäntö ja lievä rangaistuskäytäntö	61
Valmisteverot (polttoainevero)	33

Lähde: Harmaan talouden kyselyt 2002.

Valtaosa yrityskyselyyn osallistuneista arveli, että harmaa talous ei ole tieliikenteen tavarakuljetuksessa pelkästään lamakauden ilmiö, vaan piilotaloutta esiintyy myös noususuhdanteessa. Enemmistö vastanneista yrityksistä oli eri mieltä väitteestä, että

¹³ Matalaa alalle tulon kynnystä pidetään alalla yleisesti epäkohtana.

¹⁴ Vastaukset on pisteytetty yritysakohtaisesti ja summattu yhteen siten, että tärkein harmaan talouden ilmenemismuoto on saanut kolme pistettä, toiseksi tärkein kaksi pistettä ja kolmanneksi tärkein yhden pisteen.

¹⁵ Vastaukset on pisteytetty yritysakohtaisesti ja summattu yhteen siten, että tärkein harmaan talouden taustatekijä on saanut kolme pistettä, toiseksi tärkein kaksi pistettä ja kolmanneksi tärkein yhden pisteen.

harmaa talous korjaisi verotuksen markkinavääristymiä tuottamalla palveluja ja tavaroita, joita ei voida tuottaa kannattavasti verolliseen hintaan. Sen sijaan yritykset katsovat, että harmaa talous pitää kuljetuspalvelujen hinnat epäterveellä tasolla, vääristää kilpailua ja pakottaa koko toimialan lähemmäksi epäterveitä toimintatapoja. (taulukko 4)

Taulukko 4 Harmaan talouden haitallisimmat seuraamukset kuljetusalalla yritysten mukaan, pisteet¹⁶.

	Pisteet
Painaa kuljetuspalvelujen hinnat epäterveelle tasolle	436
Vääristää kilpailua ja pakottaa koko toimialan lähemmäksi epäterveitä toimintatapoja	369
Heikentää työntekijöiden asemaa ja vaikeuttaa ammattitaitoisen työvoiman saantia	145
Yhteiskunta menettää verotuloja julkisten palvelujen rahoittamiseksi	118
Vähentää nuorten keskuudessa alan houkuttelevuutta ja koulutukseen hakeutumista	68

Lähde: Harmaan talouden kyselyt 2002.

3.3.2 Verotarkastuksissa paljastunut harmaa talous

Vuosien 1998-99 verotarkastukset

Verohallinnon verotarkastustilaston mukaan tieliikenteen tavarakuljetusalalla tehtiin yhteensä 245 verotarkastusta vuosina 1998-99.¹⁷ Tarkastuskohteiden liikevaihto oli noin 840 miljoonaa euroa. Verotarkastuksissa paljastuneet tavallisimmat virheet koskivat arvonlisäverotukseen liittyviä epäselvyyksiä kalustokaupoissa¹⁸, verollisen ja verottoman palvelumyynnin tulkintaa kansainvälisissä kuljetuksissa sekä yrittäjän yksityiskulujen sisällyttämistä kirjanpitoon. *Erityisen yleistä toimialalla on ollut palkanmaksu perusteettomina verovapaina päivärahoina ja kulukorvauksina.*¹⁹

Kuljetusalalle on esiintynyt kuittikauppaa, kirjanpidon laiminlyöntiä ja toimintaa ilman aloittamisilmoitusta. *Verohallinnon asiantuntijoiden mukaan havainnot piilotaloudesta ovat vuosien 1998-99 verotarkastuksissa ilmitulleiden tapausten pohjalta päätellen melko vähäisiä.*²⁰ Mm. tulojen salaaminen ei ole kuljetusalalla

¹⁶ Vastaukset on pisteytetty yrityskohtaisesti ja summattu yhteen siten, että tärkein tekijä on saanut kolme pistettä, toiseksi tärkein kaksi pistettä ja kolmanneksi tärkein yhden pisteen.

¹⁷ Verotarkastusten määrällä tarkoitetaan tässä yhteydessä tarkastuskertomusten määrää.

¹⁸ Kalustoa on myyty verottomana vaikka pitäisi myydä verollisena tai kalustoa on ostettu verottomana, mutta kuitenkin on tehty vähennys arvonlisäverotuksessa.

¹⁹ Kuljetusalalla on esiintynyt joitakin tapauksia, joissa verokeidasvaltioihin ja Venäjälle perustettuja yhtiöitä on käytetty Suomessa harjoitetun harmaan talouden välikappaleina. Esimerkiksi Suomessa toimiva yhtiö on siirtänyt tulostaan venäläiselle tytäryhtiölle ylisuurina palkkioina.

²⁰ Vuosien 1998-99 verotarkastusten perusteella kuljetusalaa on pidetty harmaan talouden kannalta keskivertotoimialana, jossa on sekä paremmin ja huonommin hoidettuja yrityksiä.

suuri ongelma, sillä laskutus tapahtuu pääosin verovelvollisten yritysten välillä.²¹ Verohallinnon asiantuntijoiden mukaan piilotalouden painopistealue on alalla kustannuksia säästävissä toimenpiteissä, kuten pimeän työvoiman käytössä.²²

Taulukko 3 Vuosien 1998-99 verotarkastusten tulokset tieliikenteen tavarakuljetusalalla.

Tarkastuskertomuksia, lukumäärä ²³	245
Tarkastuskohteiden liikevaihto, miljoonaa euroa	845
Maksuunpanoesitykset:	
- arvonlisävero, miljoonaa euroa	0,8
- ennakoperintä, miljoonaa euroa	0,7
- lisäykset tuloon välittömässä verotuksessa, miljoonaa euroa	2,3

Lähde: Verohallinnon verotarkastustilastot.

Taulukko 4 Vuosien 1998-99 verotarkastusten tulokset tieliikenteen tavarakuljetusalalla liikevaihdon suuruusluokittain.

Liikevaihdon suuruusluokka, miljoonaa mk	Tarkastuskertomuksia	Tarkastuskohteiden liikevaihto, miljoonaa euroa	Maksuunpanoesitykset yhteensä, euroa	Maksuunpanoesitys/verotarkastus, euroa
– 0,3	23	0,3	301 100	13 100
0,3 – 2,0	53	9,5	548 400	10 300
2,0 – 5,0	60	33,1	526 800	8 800
5,0 – 20,0	66	107,1	1 035 400	15 700
20,0 – 100,0	31	203,5	1 064 700	34 300
100,0 –	12	490,9	364 000	30 300
Yhteensä	245	844,5	3 840 400	15 700

Lähde: Verohallinnon verotarkastustilastot.

Neljännes riskiyrityksiä

Vaikka tieliikenteen tavarakuljetusala edustaa Suomessa harmaan talouden kannalta katsoen vain keskivertotoimialaa, kuuluu neljännes alan yrityksistä verohallinnon yrityskartoituksen mukaan kohonneen tai suuren riskin yrityksiin vuonna 2002. Määrällisesti riskiyrityksiä on noin 2 800. Liikevaihdon kokoluokittain tarkasteltuna riskiyrityksiä on suhteellisesti enemmän suurissa yli kahden miljoonan euroa

²¹ Tulojen salaaminen on helpointa silloin, kun palveluja myydään yksityisille kotitalouksille tai toimeksiantajana on ulkomainen yritys tai yhteisö.

²² Verotarkastuksissa halutaan jatkossa panostaa kohdeyritysten valintaan sekä valitsemaan tarkastuskohteiksi kuljetusalaa lähellä olevia toimialoja, kuten kuljetuspalveluja välittäviä yrityksiä, huolintaliikkeitä ja varastointialan yrityksiä.

²³ Vuosina 1997-2002 verovalvonnan piiriin kuului yhteensä 691 tieliikenteen tavarakuljetusliikkeitä. Yrityskantaan suhteutettuna valvontakattavuus oli 5,3 %. Valvontakattavuus oli keskimääräistä korkeampi suurissa yli kahden miljoonan euron yrityksissä (noin 18 %) ja osakeyhtiömuotoisissa yrityksissä (noin 9 %).

yrityksissä kuin pienissä yrityksissä. Yhtiömuodoittain katsottuna riskiyrityksiä on enemmän osakeyhtiöissä kuin toiminimimuotoisissa ja henkilöyhtiöissä.²⁴

3.3.3 Piilotalous yrityskyselyjen pohjalta arvioituna

Tieliikenteen tavarakuljetusalalla syksyllä 2002 tehtyjen harmaan talouden kyselyjen mukaan toimialan harmaan talouden painopistealueet ovat yksityisten kotitalouksien ostamissa kuljetuksissa (muuttokuljetukset), Venäjän ja muun Itä-Euroopan liikenteessä ja jossain määrin myös rakennus- ja maanrakennusalan kuljetuksissa. (taulukko 5) Muissa kuljetuksissa harmaan talouden merkitys on pientä. *Keskimäärin harmaiden kuljetuspalvelujen myynti edustaa yritysten mukaan kolmea prosenttia (mediaani) tieliikenteen tavarakuljetuksen kokonaisliikevaihdosta.*²⁵

Taulukko 5 Harmaan talouden painopistealueet kuljetuspalvelujen myynnissä vastanneiden mukaan, keskiarvot (asteikko 5-1, jossa 5=erittäin paljon, 4=melko paljon, 3=jonkin verran, 2=ei kovin paljon, 1=ei lainkaan).

	Keskiarvot
Muuttokuljetukset ja muut yksityisten kotitalouksien ostamat kuljetukset	3,83
Liikenne Venäjällä ja muualla Itä-Euroopassa	3,31
Rakennus- ja maanrakennusalan ostamat kuljetukset	3,10
Liikenne ETA-maissa (EU, Sveitsi, Norja)	2,04
Teollisuuden ja kaupan ostamat kuljetukset	1,82
Valtion ja kuntien ostamat kuljetukset	1,59

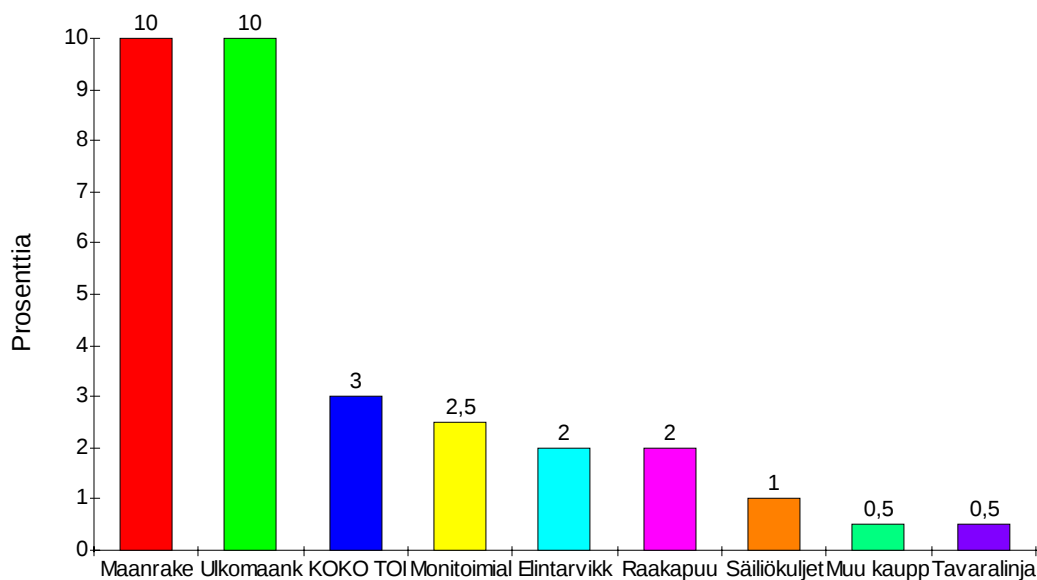
Lähde: Harmaan talouden kyselyt 2002.

Jos tavarakuljetusalan yrityksiä tarkastellaan *suoritealoittain, asettui harmaan kuljetuspalvelujen myynti noin 10 prosenttiin (mediaani) ulkomaanliikenteessä sekä maanrakennusalan kuljetuksissa.* Elintarvikkeiden ja raakapuun kuljetuksissa harmaan talouden myynti oli kahden prosentin luokkaa. Säiliökuljetuksissa, tavaralinjaliikenteessä sekä muussa kaupan ja teollisuuden kuljetuksissa harmaan myynnin osuus jäi vain 0,5-1,0 prosenttiin liikevaihdosta. Monitoimialaisten yritysten mielestä harmaa myynti asettuu 2,5 prosenttiin liikevaihdosta. (kuvio 5)

²⁴ Avoin yhtiö, kommandiittiyhtiö.

²⁵ Harmaan kuljetuspalvelujen myynnin oli yläkvartiili 10,0 ja alakvartiili 0,5 prosenttia. Keskiarvo oli 8.3 prosenttia.

Kuvio 5 Arviot harmaiden kuljetuspalvelujen markkinoiden osuudesta kuljetusalalla suoritealoittain, prosenttia myynnistä.



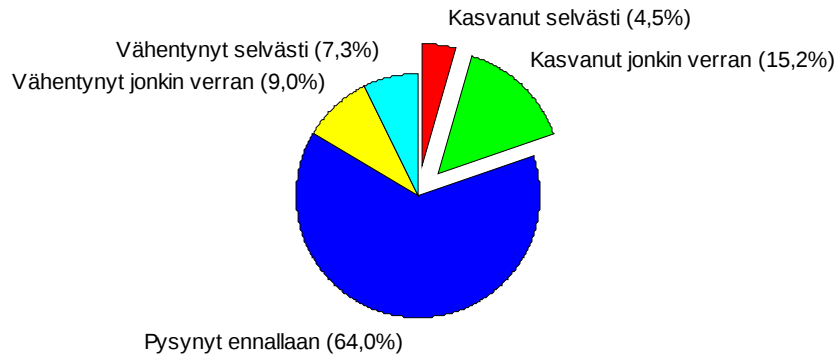
Lähde: Harmaan talouden yritys­kyselyt 2002.

Harmaan talouden kehitys

Yrityskyselyihin vastanneista miltei kaksi kolmasosaa totesi, että harmaan talouden merkitys on pysynyt toimialalla suurin piirtein ennallaan vuosina 2001-02. Vajaat viidennes katsoi, että harmaan talouden merkitys on kasvanut. Loppujen mielestä ilmiö on vähentynyt toimialalla. (kuvio 6) Yritysten suoritealoittainen tarkastelu osoitti, että *harmaan talouden kasvu on painottunut maanrakennusalan kuljetuksiin ja ulkomaanliikenteeseen*. Myös monitoimialaisissa yrityksissä harmaan talouden on arveltu lisääntyneen parin viime vuoden aikana.

Kaikkiaan maanrakennus­alalla ja ulkomaanliikenteessä toimivista sekä monitoimialaisista yrityksistä noin 20-30 prosenttia uskoi harmaan talouden lisääntyneen vuosina 2001-02. Monitoimialaisten yritysten näkemystä selittää se, että niistä monet toimivat itsekin ulkomaanliikenteessä ja maanrakennusalan kuljetuksissa. Monitoimialaisista yrityksistä monet ovat myös keskimääräistä suurempia kuljetusliikkeitä. Elintarvikkeiden kuljetuksissa harmaiden kuljetusten määrän on arveltu sitä vastoin vähentyneen.

Kuvio 6 Harmaan talouden kehitys kuljetusalalla 2001-02, prosenttia vastanneista.



Lähde: Harmaan talouden yrityskyselyt 2002.

3.3.4 Epävirallisen talouden arviointia kansantalouden tilinpidossa

Kansantalouden tilinpidossa tieliikenteen tavarakuljetuksen tuotokseen luetaan linja- ja tilausliikenteen rahtikuljetukset ammattimaiseen liikenteeseen rekisteröidyillä kuorma- ja pakettiautoilla. Sen sijaan yritysten, kuten kaupan ja teollisuuden omalla kalustolla suoritettut kuljetukset sisältyvät asianomaisten yritysten oman toimialan tuotokseen sivutuotantona. Kansantalouden tilinpidossa tieliikenteen tavarakuljetuksen arvonlisäys perushintaan²⁶ (*tuotanto*) saadaan residuaalina vähentämällä perushintaisesta tuotoksesta²⁷ välituotekäyttö ostajanhintaan.²⁸

Toimialan tuotoksen taso perustuu pääasiassa Tilastokeskuksen yritys- ja toimipaikkarekisterin (YTR) toimipaikkakohtaisiin tietoihin, joita on korotettu ammatinharjoittajien osalta elinkeinoverotukseen ilmoitettujen tietojen pohjalta.²⁹ Elinkeinoerotuksen tietoja on käytetty siksi, että osa yrittäjistä on jäänyt YTR:n tilastojen ulkopuolelle. Samassa yhteydessä laskelmiin sisällytetään kuljetuksiin liittyvän harmaan talouden osuus. Vuonna 2000 tieliikenteen tavarakuljetuksessa harmaan talouden arvoksi on laskettu kansantalouden tilinpidossa noin 210 miljoonaa euroa, eli 5,3 prosenttia tuotoksesta.³⁰

²⁶ Arvonlisäys kuvaa tuotantoon osallistuvien toimialayksiköiden synnyttämää arvoa, joka saadaan vähentämällä tuotoksesta välituotekäyttö. Arvonlisäyksen (brutto) eriä ovat kiinteän pääoman kuluminen, palkat ja palkkiot, sosiaaliturvamaksut, muut tuotantoverot miinus tuotantotukipalkkiot sekä toimintaylijäämä. Toimintaylijäämä kuvaa tuottajien yrittäjätoiminnasta samaa tuloa.

²⁷ Tuotos on paikallisten toimialayksiköiden tuottamien tavaroiden ja palvelujen summa määrättyä ajankohtana.

²⁸ Välituotekäyttö muodostuu muilta toimialoilta ostetuista, tuotoksen aikaansaamiseksi käytetyistä tavaroista ja palveluista, lukuun ottamatta kiinteitä varoja, joiden kulutus kirjataan pääoman kulumisena.

²⁹ Arvioita tuotoksesta on tehty myös rekisteröityjen ajoneuvojen perusteella. Laskemien lähtökohtana on silloin ajoneuvokohtainen liikevaihto.

³⁰ Harmaan talouden laskelmat perustuvat pääosin verovalvontatietoihin. Lisäksi harmaan talouden osuutta arvioidaan maksuvalvonta-aineiston pohjalta.

3.3.5 Pimeä työvoima maksuvalvontarekisterin pohjalta arvioituna

Tieliikenteen tavarakuljetusalan *harmaalle palkkatyövoimalle maksetut laskennalliset pimeät palkat* olivat noin 30 miljoonaa euroa vuonna 2000.^{31,32} Tulokset perustuvat maksuvalvontarekisteristä johdettuihin arvioihin. Alan tuotannosta (*perushintainen arvonlisäys*) laskennallisten pimeiden palkkojen arvo muodosti 1,2 prosenttia. (taulukko 6) Veromenetykset salatuista palkkatuloista olivat arviolta 10-11 miljoonaa euroa.³³ Salatuista palkkatuloista arvioidut maksamatta jääneet fiktiiviset sosiaalivakuutusmaksut olivat edelleen 8-9 miljoonaa euroa.

Tieliikenteen tavarakuljetusalan *palkansaajien laskennallinen piilotyöllisyys oli 1500 miestyövuotta, eli kolme prosenttia alan työllisyydestä*. Alan laskennallisten pimeiden palkkojen arvo ja pimeän työvoiman määrä väheni vuosina 1996-99. Piilotalouden arvo nousi uudelleen vuonna 2000. Samana vuonna myös kuljetusalan konkurssit nousivat huippulukemiinsa. Alustavat maksuvalvontarekisteriin perustuvat laskelmat kuitenkin osoittavat, että piilotalouden kasvu olisi taittunut ja kääntynyt laskuun vuonna 2001.

Taulukko 6 Laskennallisten pimeiden palkkojen arvo ja pimeän palkkatyövoiman määrä tieliikenteen tavarakuljetuksessa vuosina 1995-2000.

	Piilotyöllisyys, miestyövuotta	Pimeiden palkkojen arvo, miljoonaa euroa	Osuus tuotannosta, %
1995	2 200	39	2,0
1996 ³⁴	4 200	80	3,9
1997	1 800	35	1,6
1998	900	17	0,7
1999	700	14	0,6
2000	1 500	31	1,2

Lähde: Tilastokeskuksen kansantalouden tilipito, palkkatilasto ja maksuvalvontarekisteri.

³¹ Pimeiden palkkojen arvo ja pimeän työvoiman määrä ovat perustuneet maksuvalvontarekisterin palkkatiedoista johdettujen tieliikenteen tavarakuljetuksen laskennallisten työtuntien ja kansantalouden tilinpidon mukaisten työtuntien välisiin eroihin. Laskennalliset työtunnit muodostetaan siten, että maksuvalvontarekisterin palkkasummat jaetaan Tilastokeskuksen palkkatilaston keskituntiansioilla. Keskituntiansioissa ei ole otettu huomioon ns. sosiaalipalkkoja, joita vuosilomapalkat, arkipyhien korvaukset, työajanlyhennysrahat sekä sairausajan palkat.

³² Osa työkorvauksista voidaan maksaa tavaroina (mm. polttoaineet, vaatteet, tupakka- ja alkoholituotteet).

³³ Veromenetykset on arvioitu kertomalla laskennalliset salatu työtulot keskimääräisellä palkansaajain tuloveroprosentilla Veromaksajain Keskusliiton mukaan.

³⁴ Harmaan talouden nousua vuonna 1996 selittää asiantuntijoiden mukaan se, että tuolloin alan yritysten määrä kasvoi yhtäkkiä noin 800 yksiköllä, kun suuret kuljetusliikkeet siirtyivät kustannusjahdissaan enenevässä määrin aliurakoitsijoiden käyttöön.

Pimeistä palkoista johdettu harmaa tuotos

Pimeiden palkkatulojen pohjalta voidaan edelleen arvioida sitä vastaavan harmaan tuotoksen arvo, jos oletetaan, että harmaassa tavarakuljetuksessa palkkojen ja tuotoksen välinen suhde on samaa suuruusluokkaa kuin kansantalouden tilinpidossa keskimäärin.³⁵ Näin laskettuna harmaan tuotoksen arvo olisi ollut tieliikenteessä 180 miljoonaa euroa vuonna 2000, eli 4,6 prosenttia. Saatu tulos on melko lähellä yrityskyselyistä saatuja arvioita. Korkeimmillaan laskennallisen harmaan tuotoksen suhteellinen osuus oli vuonna 1996 (16 %). (taulukko 7) (ks. alaviite 34)

Taulukko 7 Laskennallista pimeistä palkoista johdettu harmaa tuotos tieliikenteen tavarakuljetuksessa 1995-2000.

	Tuotos kansantalouden tilinpidossa, miljoonaa €	Laskennallinen harmaa tuotos, miljoonaa €	Osuus tuotoksesta, %
1995	2 804	247	8,8
1996	2 941	482	16,4
1997	3 155	216	6,8
1998	3 376	102	3,0
1999	3 535	80	2,3
2000	3 921	182	4,6

Lähde: Tilastokeskuksen kansantalouden tilipito, palkkatilasto ja maksuvalvontarekisteri.

Laskelmien arviointia

Kansantalouden tilinpidon työtuntien ja maksuvalvontarekisteristä palkkasummatiedoista johdettujen laskennallisten työtuntien välisiin eroihin perustuva laskentamenetelmä pystyy tuottamaan yhden arvion verottajalta salatuista palkkatuloista, joita kuljetusliikkeet ovat maksaneet pimeille työntekijöilleen. Laskelmista voidaan edelleen johtaa arvioita alan harmaan tuotoksen arvosta, palkoista maksamatta jääneistä ennakonpidätyksistä sekä laskennallisista maksamattomista sosiaalivakuutusmaksuista.

Kansantalouden tilinpidon työtuntien ja laskennallisten työtuntien väliseen eroon pohjautuvaan laskentamenetelmään sisältyy silti useita varauksia. Ensimmäinen tärkeä varaus koskee kansantalouden tilinpitoon arvioitujen työtuntitietojen oikeellisuutta ja tilinpidon omien harmaan talouden laskelmien kattavuutta.³⁶ Laskelmissa pimeiden palkkatulojen arvo on laskettu Tilastokeskuksen

³⁵ Vuonna 2000 palkat olivat tieliikenteen tavarakuljetuksessa noin 17 prosenttia tuotoksesta kansantalouden tilinpidon mukaan.

³⁶ Tässä yhteydessä tehtyjen laskelmien taustalla on oletus, että mm. tieliikenteen tavarakuljetuksen harmaan talous on arvioitu kansantalouden tilinpitoon tyhjentävästi.

palkkatilastoon perustuvien keskituntiansioiden pohjalta. Pimeillä työmarkkinoilla todellinen tuntipalkka voi kuitenkin olla alhaisempi kuin virallisilla markkinoilla.³⁷

Laskelmista puuttuvat myös yrittäjien salattuja työtuloja koskevat laskelmat, joskin pimeistä palkkatuloista arvioituun harmaaseen tuotokseen sisältynee implisiittisesti yrittäjän toimintaylijäämää kuvaava osuus. Yrittäjien osuus alan työllisyydestä on tieliikenteen tavarakuljetuksessa kuitenkin lähes kolmannes. Lisäksi yritysmuotoinen toiminta antaa ammatinharjoittajille ja muille pienyrittäjille lukuisia vaihtoehtoisia mahdollisuuksia piilotalouden harjoittamiseen, jota on lähes mahdotonta arvioida edes laskennallisesti.

3.4 Harmaan talouden torjunta tieliikenteen tavarakuljetuksessa

Harmaan talouden yrityskyselyistä ilmeni, että viranomaisten tehotarkastusiskut ovat välttämättömiä harmaan talouden harjoittajien kiinnisaamiseksi. Koska harmaa talous on ketjuuntunut toimialalla, ei riitä, että puututaan vain ketjun häntäpäähän.³⁸ Yritysten mukaan on seurattava epäilyttäviä kuljetuksenantajia kuten rakennusliikkeitä, kuljetusten välitysliikkeitä tai suuria kuljetusyrityksiä.³⁹ Toimialalla on tunnistettava harmaan talouden riskisuoritealat, joihin tarkastustoiminta tulee keskittää (ulkomaanliikenne, maanrakennusala).⁴⁰

Yritysten mielestä varsinkin yksityiseen käyttöön rekisteröidyillä kuorma- ja pakettiautoilla suoritettavien kuljetusten valvonnan tulisi tiukentaa.⁴¹ Liikenteen harjoittajien on itsekin seurattava ympärillään tapahtuvaa toimintaa ja ilmoitettava epäkohdista viranomaisille tai alan omille edunvalvojille.⁴² Toisaalta valvonnan lisääminen ei pelkästään riitä, vaan tarvitaan rangaistusten koventamista (mm. ylikuormat). Rikkomuksista tulisi seurata liikenneluvan määräaikaisten hyllyttäminen tai jos ei ole liikennelupaa niin ajoneuvon määräaikaisten takavarikointi.

³⁷ Palkkatilastojen liian korkea ansiotaso pienentää laskelmissa laskennallisia työtunteja ja nostaa sitä kautta piilotalouden arvoa. Virhemarginaalia pienentää tässä yhteydessä kuitenkin se, että tuntipalkkoihin ei ole luettu ns. sosiaalipalkkoja (mm. vuosilomakorvaukset)

³⁸ ”Suurten kuljetus- ja rakennusyritysten sekä kuljetusvälitysliikkeiden käyttämä alihankintajärjestelmä lisää harmaata taloutta sekä vaikeuttaa valvontaa.” (yrityskysely)

³⁹ ”Seurattava ”epäilyttäviä” työnantajia (mm. Venäjän liikenteen pienet ja osin suuretkin jobbari-työnantajat), sillä heidän palveluksessaan olevat kuljetusyrittäjät ajautuvat helposti samalle pimeälle tielle.” (yrityskysely)

⁴⁰ Myös verohallinnon asiantuntijoiden mukaan verovalvonnan kohdevalintaan tulee kiinnittää aiempaa enemmän kiinnittää huomiota.

⁴¹ ”Omakoti- ja vapaa-ajanasuntojen rakentajilla tulisi olla ilmoitusvelvollisuus perustuksien rakentamisesta yksityiskohdittain.” (yrityskysely)

⁴² ”Nimetön vihjepuhelin. Paikallistasolla on tiedossa yrittäjät, jotka eivät hoida velvoitteitaan ja nämä yrittäjät tulisi voida erottaa toimialaliitosta. Työntekijöiden ja työnantajavelvoitteiden täytäntöönpanoa voitaisiin valvoa SKAL toimesta jäsenyritysten keskuudessa.” (yrityskysely)

Yrityskyselyissä todettiin, että viranomaisten pitäisi tehostaa verorästien ja muiden maksujen perintää. Yritysten mukaan liikenneluvan vakuusrahaa tulisi nostaa tuntuvasti ja käyttää tarvittaessa verorästien maksuun. Konkurssin tehneille yrittäjille ei pitäisi helposti myöntää uudestaan liikennelupia tai korkeintaan lisäkoulutuksen kautta.⁴³ *Erityisen haitallisena ja kilpailua vääristävänä pidetään tieliikenteen tavarakuljetusalalla tehtyjä ja käynnissä olevia velkasaneerauksia, sillä menettely estää ylikapasiteetin luonnollisen poistumisen markkinoilta.*

Yrityskyselyjen mukaan toimialalla on runsaasti esimerkkejä tapauksista, joissa yritys on haettu konkurssiin, mutta toimintaa jatketaan uudella nimellä. Tämä aiheuttaa edelleen epätervettä kilpailua. *Konkurssikeinottelijat tulisi saada helpommin liiketoimintakieltoon.* Ylipäätään verottajan, liikenneministeriön ja lääninhallitusten olisi toimittava tiiviimmin yhteistyössä, kun uusia liikennelupia myönnetään. Samalla lupakäytännössä tulisi kiinnittää enemmän huomiota yritysten taustahenkilöihin, jotta konkurssikeinottelu vähenisi.⁴⁴

Kuljetuksenantajien (kauppa, teollisuus) omasta vastuusta olisi tiedotettava. *Asiakkaiden olisi seurattava, onko hintataso toimeksiannoissa terveellä tasolla, eikä antaa toimeksiantoja halvalla hinnalla.* Kuljetusten tilaajien tulisi valita palvelujen tuottajiksi vain sellaisia kuljetusliikkeitä, joilla ei ole verojäämiä ja joiden työnantajavelvoitteet on hoidettu. Toisaalta kuljetusyrittäjille kannattaisi järjestää kustannuslaskennan ja neuvottelutaidon koulutusta, sillä liian alhaiset kuljetushinnat ovat toimialalla harmaan talouden tärkeä taustatekijä.

Yrityskyselyjen mukaan olisi harkittava muuttokustannusten saattamista kotitalousvähennyksen piiriin, sillä yksityisten kotitalouksien ostamissa kuljetuspalveluissa harmaan talouden suhteellinen osuus on suurin. Tilapäistyövoiman saantia voisi helpottaa perustamalla *kuljettajapankki*, josta voisi hakea työntekijöitä lyhytaikaisiin työsuhteisiin.⁴⁵ *Yksittäisten kuljetusvälittäjien ympärille kietoutunutta harmaata toimintaa vähennetään saattamalla välitystoiminta luvanvaraiseksi, jossa edellytetään erityisen kuljetusvälitystutkinnon suorittamista.*

Yrityskyselyjen mukaan ulkomaalaiset kuljettajat tulisi saada pois kotimaan tavaraliikenteestä, sillä virolaisista ja venäläisistä kuljettajista ei makseta mitään ennakonpidätyksiä ja ansiotasokin on vain puolet EU:n alueelta tulevien kuljettajien ansiotasosta. *Kuorma-autoalan työehtosopimuksesta on tulossa vuonna 2003 kuitenkin yleissitova, jolloin kaikissa työsuhteissa on noudatettava työehtosopimuksen vähimmäismääräyksiä.* Tämä vähentää SKAL:in mukaan työvoiman hinnalla tapahtuvaa ”laillista” kilpailua.

⁴³ Yrityskyselyjen mukaan kaikki tavarakuljetus maanteillä tulisi saattaa meillä luvanvaraiseksi, mikä lisäisi kuljetusliikkeiden kuljetuksia ja niiden toiminnan kannattavuutta sekä vähentäisi ylikapasiteettia kaikilla suoritealoilla.

⁴⁴ Liikennöitsijän ja yrityksen nimi sekä liikenneluvan numero pitäisi olla selkeästi näkyvillä ohjaamossa.

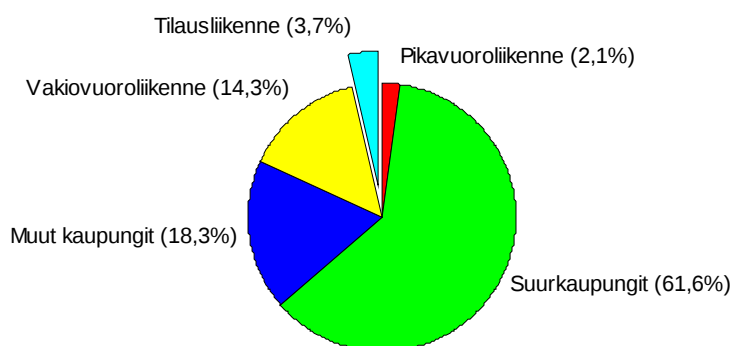
⁴⁵ Sukupolvenvaihdoksia tulisi tukea rahallisesti esim. halpakorkoisen lainan avulla.

4 Harmaan talous henkilöliikenteessä

4.1 Linja-autoliikenne

Tilastokeskuksen liikennetilastojen mukaan *linja-autoliikenne on maamme tärkein joukkoliikennemuoto*.⁴⁶ Bussien henkilöliikenne on henkilökilometreinä mitaten kotimaassa 2,3 -kertainen rautateihin ja 6-kertainen lentoliikenteeseen verrattuna. Linja-autoilla kuljetetaan vuosittain 350 miljoonaa matkustajaa. (kuvio 8) Yksityisautoilun lisääntyessä linja-autoliikenne on menettänyt matkustajia ja lipputuloloja. Nykyisin linja-autojen henkilökuljetussuorite on noin kuudesosa henkilöautojen kuljetussuoritteesta. Erityisesti maaseudulla bussiliikenne on hiljaista.

Kuvio 8 Bussiliikenteen matkustajat 1999 liikennetyypeittäin, prosenttia.



Lähde: Linja-autoliitto.

Suomessa bussiliikenne perustuu liikennelupiin. Alalle pääsee helposti, jos täyttää ammattitaito-, vakavaraisuus- ja hyvämaineisuusvaatimukset. *Peruslupaa kutsutaan joukkoliikenneluvaksi, joka oikeuttaa tilaus- ja ostoliikenteen harjoittamiseen koko maassa. Aikataulun mukaiseen reittiliikenteeseen vaaditaan linjaliikennelupa*,⁴⁷ jonka myöntää lääninrajan ylittävään pikavuoroliikenteeseen liikenneministeriö ja muuhun linja-autoliikenteeseen lääninhallitus. Lisäksi 28 kaupunkia toimii Suomessa oman alueensa luvanmyöntäjänä.

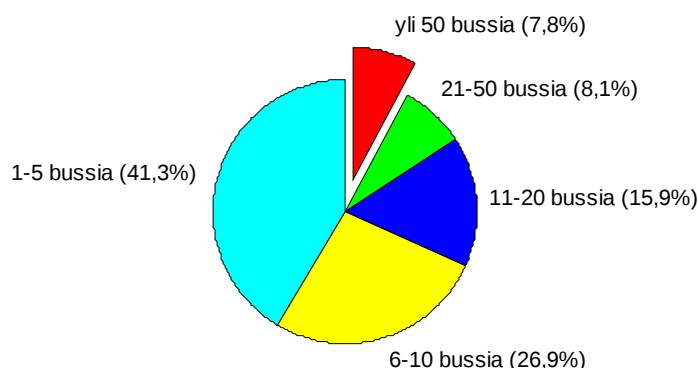
⁴⁶ Linja-autoliikenne jaetaan liikennetyypeittäin maaseutu-, paikallis- sopimus-, pikavuoro- ja tilausliikenteeseen.

⁴⁷ Liikenneluvat myönnetään kymmeneksi vuodeksi.

Lääninhallitukset ovat kilpailuttaneet alueensa runkoliikenteen ja ostaneet kuljetuspalvelut yksityisiltä liikennöitsijöiltä vuodesta 1994 lähtien. Lääninhallitukset ovat myös tukeneet paikallisliikenteen matkalippujen alennuksia, joissa kuntien omarahoitusosuuden on oltava kuitenkin puolet. Varsinaisesti kuntien paikallisliikennettä on kilpailutettu kunnolla vain pääkaupunkiseudulla. Pääkaupunkiseudulla kilpailuttamisesta on vastannut YTV, kun kysymys on ollut kuntien rajat ylittävästä bussiliikenteestä.⁴⁸⁴⁹

YTR:n mukaan Suomessa toimi noin 460 bussiyritystä vuonna 2000. Bussiyrityksen määrä on lisääntynyt noin sadalla vuosina 1994-2000. (taulukko 7) Linja-autoliiton mukaan tyypillisellä suomalaisella bussiyrityksellä on omistuksessaan korkeintaan viisi bussia. (kuviokuva 9) Yli sadan bussin määrään yltää Suomessa ainoastaan kymmenkunta bussiyritystä ja kaksi liikennelaitosta. Omia liikennelaitoksia on Helsingin, Tampereen ja Turun kaupungeissa sekä Enon kunnassa. Vanhimmat yhä toimivat bussiyritykset on perustettu 80 vuotta sitten.

Kuvio 9 Linja-autoliiton jäsenyritykset bussien määrän mukaan kokoluokittain, prosenttia.



Lähde: Linja-autoliitto.

⁴⁸ Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV on hoitanut myös Vantaan sisäisen bussiliikenteen kilpailuttamisen. Myös Espoo siirtynee käyttämään YTV:n asiantuntemusta. Helsinki vastaa sitä vastoin itse oman sisäisen bussiliikenteen kilpailuttamisesta.

⁴⁹ Suomessa 80 prosenttia bussiliikenteestä on itsekannattavaa toisin kuin monissa muissa EU-maissa, ja julkisin varoin ostetaan liikennepalveluja vain siellä, missä toiminta on tappiollista riittämättömien lipputulojen takia.

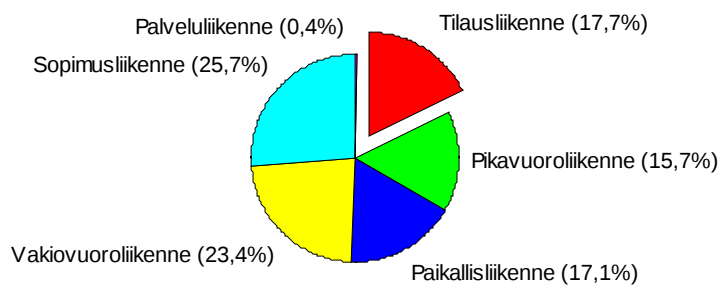
Taulukko 7 Linja-autoliikenteen yritykset 1994-2000.

	Yrityksiä, lkm	Henkilöstö, lkm	Liikevaihto, milj. euroa	Liikevaihto/henkilöstö, 1000 euroa
1994	370	9 290	490	52
1995	390	9 220	490	53
1996	400	9 820	520	52
1997	400	9 740	520	54
1998	420	9 720	540	55
1999	450	9 680	560	58
2000	460	9 970	580	58

Lähde: Yritys- ja toimipaikkarekisteri, Tilastokeskus.

Henkilöstökulut muodostavat silmiinpistävän suuren osuuden linja-autoalan kustannuksista. Vuonna 2001 työvoimakustannukset olivat yli puolet linja-autoalan liikevaihdosta. Toiseksi suurin kustannuserä on aineet ja tarvikkeet.⁵⁰⁵¹ Toimialan matkustaja- ja rahtituloista sopimusliikenteen osuus oli Linja-autoliiton mukaan runsas neljännes ja maaseutuliikenteen (vakiovuoroliikenne) vajaa neljännes vuonna 2001. Tilausliikenteen osuus oli 18 prosenttia, paikallisliikenteen 17 prosenttia ja pikavuoroliikenteen 16 prosenttia. (kuvio 10)

Kuvio 10 Linja-autoliikenteen matkustaja- ja rahtituottojakauma 2001, prosenttia.



Lähde: Linja-autoliitto

⁵⁰ Polttoaineet yms.

⁵¹ Alan pääomavaltaisuudesta kertoo poistojen suuri osuus liikevaihdosta ja korkea velkaantumisaste.

Linja-autoliikenteen harmaa talous

Linja-autoliikenteessä *harmaa talous painottuneen pienten liikennöitsijöiden harjoittamaan satunnaiseen tilausliikenteeseen*. Joskus linja-autojen tilausliikennettä harjoitetaan päätoimialana olevan tieliikenteen tavarakuljetuksen ohessa. Matkustajat ovat tilausmatkoilla usein yksityisiä henkilöitä, jotka eivät tarvitse tositteita kuluvähennyksiksi. Silloin liikennöitsijä voi jättää maksut tulouttamatta kirjanpitoonsa ja maksaa kuljettajan palkan pimeästi. Säännöllisessä linja-autoliikenteessä harmaata taloutta ei luultavasti esiinny.⁵²

Linja-autoliikenteessä harmaan talouden osuus voi olla kasvussa, sillä linja-autojen tilausliikenteen suhteellinen merkitys on kasvanut etenkin haja-asutusalueella 1990-luvulta lukien. Syynä on ollut säännöllisen linja-autoliikenteen supistuminen, mikä johtuu maaseudun väestökadosta, lisääntyneestä autoistumisesta, julkisen liikennetuen pienenemisestä ja koululaiskuljetusten siirtymisestä haja-asutusalueella vähitellen takseihin. Linja-autoliitolla on ollut myös havaintoja tilausliikenteessä esiintyvistä harmaasta taloudesta.⁵³

Linja-autoliikenteen kokonaisliikevaihdesta tilausliikenteen osuus nousee Linja-autoliiton mukaan vajaan viidennekseen. Vuonna 2000 linja-autoliikenteen tilausliikenteen liikevaihto asetui arviolta 54 miljoonaan euroon Tilastokeskuksen yritys- ja toimipaikkarekisterin mukaan. *Jos pimeät kuljetukset muodostaisivat kymmenen prosenttia tilausliikenteestä, nousisi piilotalouden laskennallinen arvo runsaaseen viiteen miljoonaan euroon*. Laskelma on tosin täysin fiktiivinen ja sen lähtöoletukset perustuvat puhtaasti asiantuntija-arvioon.

Verohallinnon riskikartoitus kuitenkin paljastaa, että kohonneen ja suuren riskin yrityksiä oli linja-autoliikenteessä verrattain paljon vuonna 2002, mikä kertoo toimialan heikohkosta kannattavuudesta. Säännöllisessä linja-autoliikenteessä riskiyritysten osuus yrityskannasta oli 35 prosenttia ja tilausliikenteessä 38 prosenttia. Tilausliikenteessä yksinomaan suuren riskin yritysten osuus oli viidennes. Säännöllisessä linja-autoliikenteessä riskiyrityksiä on keskimääräistä enemmän suurissa ja tilausliikenteessä liikevaihdoltaan keskikokoisissa yrityksissä.

4.2 Taksiliikenne

Suomalainen taksijärjestelmä perustuu tarveharkintaan. Henkilöliikennelain mukaan taksiluvat myöntää lääninhallitus alueellaan. Liikenneministeriö määrää ylimmän

⁵² Pekka Lith: Palvelusektorin harmaat markkinat, 1998.

⁵³ Pekka Lith: Palvelusektorin harmaat markkinat, 1998.

sallitun taksan. Käytännössä ylimmät sallitut taksat toimivat kaikkialla maassamme taksimatkojen laskutusperusteena. Kilpailuviraston mukaan viranomaisten suorittama taksihintojen vahvistaminen yhdistettynä lupien tarveharkinnalla ylläpidettyyn tarjonnan niukkuuteen on luonut edellytykset taksiyrittäjien keskinäisestä hintakilpailusta pidättäytymiselle.⁵⁴

Suomen Taksiliiton mukaan Suomessa on noin 9 000 taksiluvan haltijaa, ja heillä on käytössään noin 9 500 taksiautoa. Tavallisesti liikenneluvan haltija on siis yhden auton omistaja. Taksien joukossa on perinteisiä henkilöautoja, farmariautoja, kahdeksan matkustajan tilatakseja (3 000 kpl), pyörätuolitakseja (1 000 kpl), paareilla varustettuja takseja (300 kpl) ja edustustakseja. Keskimäärin maassamme toimii yksi taksi 500 asukasta kohden. Vuosittain takseilla kuljetetaan 48 miljoonaa matkustajaa ja ajetaan 690 miljoonaa kilometriä.⁵⁵

YTR:n mukaan taksiliikenteessä oli 8 400 yritystä vuonna 2000. Vuosina 1994-2000 yritysten määrä lisääntyi 680 yksiköllä. (taulukko 8) Samanaikaisesti henkilöstön määrä on kaksinkertaistunut ja liikevaihto on kohonnut 75 prosenttia. Alan työn tuottavuus on kuitenkin laskenut, mikäli tuottavuuden kasvua mitataan suhteuttamalla liikevaihto henkilöstön määrään. Syynä lienee osa-aikaisen henkilöstön määrän lisääntyminen suurissa asutuskeskuksissa. Alan työllisyyden kasvusta huolimatta taksialaa uhkaa työvoimapula kasvukeskuksissa.

Taulukko 8 Taksiliikenteen yritykset 1994-2000.

	Yrityksiä, lkm	Henkilöstö, lkm	Liikevaihto, milj. euroa	Liikevaihto/henkilöstö, 1000 euroa
1994	7 740	6 030	320	52
1995	7 770	6 890	350	51
1996	8 360	8 740	420	47
1997	8 350	9 100	450	50
1998	8 380	11 290	490	43
1999	8 390	11 630	520	45
2000	8 420	12 020	560	47

Lähde: Yritys- ja toimipaikkarekisteri, Tilastokeskus.

⁵⁴ Kilpailuvirasto: Kuljemme yhdessä –raportti, lausunto 25/05/1999.

⁵⁵ Yksityishenkilöiden matkat muodostavat taksimatkoista 50 %, yhteiskunnan taksipalvelut 30 % ja yritysten ajot 20 %.

Taksien ja pikkubussien vastakkainasettelu

Taksi kilpailevat matkustajista pienten 9-22 –paikkaisten joukkoliikenneluvalla toimivien linja-autojen kanssa.⁵⁶ Kilpailutilanteessa pikkubussit ovat takseja kuitenkin paremmassa asemassa, koska bussit on vapautettu kokonaan auton käyttömaksusta, ajoneuvoverosta⁵⁷ ja dieselverosta. Suomen Taksiliiton mukaan pienet linja-autot ovat keskittymässä perinteisille taksimarkkinoilla, ja ne on varustetaan jopa taksamittareilla ja valaistuilla kattovaloilla, jolloin asiakas ei välttämättä tiedä, minkä auton kyydissä hän matkansa taittaa.

Harmaa talous taksiliikenteessä

Suomen Taksiliiton mukaan harmaa talous ei muodosta ammattimaisessa taksiliikenteessä suurta ongelmaa. Syynä on seurantajärjestelmä, joka perustuu ajopäiväkirjoihin ja rekisteröityihin taksamittareihin.⁵⁸ Lisäksi noin puolet taksikyydeistä koostuu yritysten työmatkoista ja yhteiskunnan taksipalveluista, joissa lopullisia maksajia ovat matkustajien työnantajat tai yhteiskunta (Kansaneläkelaitos (KELA), kunnat). Vuonna 1996 suoritetun taksien tarkastusprojektin tulokset osoittivat, että taksialan piilotalous on selvästi laajempaa kuin on oletettu.

Hämeen veroviraston ja Forssan, Hämeenlinnan ja Lahden verotoimistojen suorittamasta taksien tarkastusprojektista⁵⁹ saatujen tulosten mukaan *taksiliikenteen piilotalous (tulonsalaus) oli vuonna 1996 noin 30-35 miljoonaa euroa, mikä oli tuolloin 7-8 prosenttia toimialan liikevaihdosta.* Tilastokeskuksen kansantalouden tilinpidossa taksiprojektin tuloksia onkin hyödynnetty arvioitaessa toimialan harmaata taloutta. Vuonna 2001 alan harmaan talouden osuudeksi on arvioitu kansantalouden tilinpidossa kaksi prosenttia tuotoksesta (20 milj. euroa).⁶⁰

Verohallinnon riskikartoituksen mukaan vajaat viidennes taksiyrityksistä kuului kohonneen tai suuren riskin yrityksiin vuonna 2002. Suuren riskin yrityksiä oli kuitenkin vain kolme prosenttia, mikä on vähemmän kuin muilla kuljetusaloilla. Riskiyritysten suhteellinen osuus on hieman korkeampi liikevaihdoltaan suurissa kuin pienissä yrityksissä. Vuoden 1996 taksiprojektin jälkeen, eli vuosina 1997-

⁵⁶ Taksiksi luetaan ajoneuvo, jossa on kuljettajan lisäksi korkeintaan kahdeksan matkustajapaikkaa. Bussissa on kuljettajan lisäksi vähintään yhdeksän matkustajapaikkaa.

⁵⁷ Taksit on vapautettu ajoneuvoverosta vain osittain.

⁵⁸ Lith, Pekka: Palvelusektorin harmaa talous, 1998.

⁵⁹ Taksien tarkastusprojektissa pyrittiin ensisijaisesti tutkimaan mahdollisia tulonsalauksia ja kirjanpidon luotettavuutta. Kuitinottolaitteiden tulosteista, joita voitiin tutkia ajovuorottain, kuukausittain ja vuosittain, saatiin selville muun muassa ajatut kokonaiskilometrit, tuloa tuottamaton ammattiajo, yksityisajot ja ajotulot. Samanaikaisesti taksiradiokeskuksista ja mittarihuoltoliikkeistä kerättiin vertailutietoa. Tilauskeskusten tiedoista ilmenivät mm. välitetyt ajot päiväyksineen, kellonaikoineen ja kohteittain. Mittarihuoltoliikkeistä tarkastettiin, oliko mittareita nollattu tarkastusprojektin kuluessa.

⁶⁰ Tilastokeskus: Suomen BKTL-menetelmäkuvaus EKT95:n mukaan, 2001.

2001, verovalvottujen taksiyritysten määrä on ollut vain noin 90, eli vain yhden prosentin verran toimialan yrityskannasta.

Taksikuitit yksityismatkoista kuluina kirjanpidossa

Taksiliikenne lisää välillisesti muiden toimialojen harmaata taloutta siten, että *monet tosiasiallisesti yksityismatkoiksi luettavat matkat laskutetaan työnantajilla tai matkustajien omien yritysten kautta*. Useimmiten taksinkuljettajat kirjoittavat mielellään yksityismatkoista kuitteja, joita voidaan viedä työmatkoina yrityksen kirjanpitoon. Taksinkuljettajien saamat niin sanotut juomarahat voidaan laskea niin ikään piilotalouteen, mutta niiden merkitys lienee suhteellisen vähäinen korkeiden taksamaksujen vuoksi.

Luvatonta taksiliikenne

Uutta ongelmatyyppiä edustavat ilman taksilupaa matkustajia kuljettavat ns. laittomat taksit. Suomen Taksiliiton mukaan pimeä liikennöinti sekoittaa taksien markkinat ja edistää harmaata taloutta, sillä näissä tapauksissa verot jäävät kokonaan saamatta. Suomessa toimivien pimeiden taksien määrästä ei ole tarkkoja tietoja⁶¹, mutta esimerkiksi Ruotsissa tilanteen kehityksestä ollaan huolissaan. Ruotsin Taksiliiton (*Svenska Taxiförbundet*) karkeiden arvioiden mukaan⁶² maassa toimii noin 1 000 pimeää taksikuljettajaa.

Ruotsissa pimeään liikennöintiin liittyy poikkeuksetta muutakin rikollista toimintaa, kuten asiakkaiden ryöstöjä, pahoinpitelyjä ja raiskauksia. Monilla pimeillä taksikuljettajilla on entuudestaan rikollinen tausta. Suomen Taksiliiton mukaan Ruotsin esimerkki osoittaa vääräksi väitteen, että laitton liikennöinti paikkaisi taksien saatavuutta. Ruotsissahan taksilupien tarveharkinnasta on kokonaan luovuttu. Siellä kuka tahansa, joka täyttää taloudellisen vakavaraisuuden ja koulutuksen vaatimukset, eikä ole tuomittu rikollisesta toiminnasta, saa taksiluvan.

⁶¹ Taksiliiton asiantuntija-arvioiden mukaan laittomien taksien määrä vaihtelee Suomessa muutamista kymmenistä sataan autoon. Luvatonta taksitoimintaa on tavattu Helsingissä, Tampereella ja Turussa. Toimintaa harjoittavat useimmiten ulkomaalaistaustaiset henkilöt, jotka poimivat matkustajansa liikenteen solmukohdissa (rautatieasemat jne.) ja suosittujen ravintoloiden lähetyvillä.

⁶² Svenska Taxiförbundet: Rapport on svarttaxi hösten 2001.

5 Läheteitä

Brottsförbyggande rådet: Just in time. Ekobrottslighet inom svensk och norsk långtradartransport, Rapport 6/2002, Stockholm 2002. (www.bra.se)

Linja-autoliitto: Lehdistö tiedotteita ja tilastoja (www.linja-autoliitto.fi)

Lith, Pekka: Palvelusektorin harmaat markkinat, Helsinki 1998. (pekka.lith@kolumbus.fi)

Suomen Kuorma-autoliitto (SKAL): Kuljetusbarometri 2/2002. (www.skali.fi)

Suomen Kuorma-autoliitto (SKAL): Kuorma-autoliikenne Suomessa 2002, Helsinki 2002.

Suomen Kuorma-autoliitto: Lehdistö tiedotteita vuodelta 2002.

Suomen Kuorma-autoliitto: Luvanvaraista tavaraliikennettä koskevat säädökset Suomessa, Helsinki 2001.

Suomen Kuorma-autoliitto (SKAL): Strategia 2010, Helsinki 2002.

Suomen Taksiliitto: Lehdistö tiedotteita. (www.taksiliitto.fi)

Svenska Taxiförbundet: Rapport om svarttaxi hösten 2001. (www.taxiforbundet.se)

Tilastokeskus: Suomen BKTL-menetelmäkuvaus EKT95:n mukaan, Helsinki 2001. (www.tilastokeskus.fi)

Tilastokeskus: Kansantalouden tilinpito 1993-2001, Helsinki 2002.

Tilastokeskus: Konkurssitilastot vuosilta 1990-2001, maksuvalvontarekisterin tilastoja vuosilta 1995-2001 ja palkkatilastoja vuosilta 1995-2001.

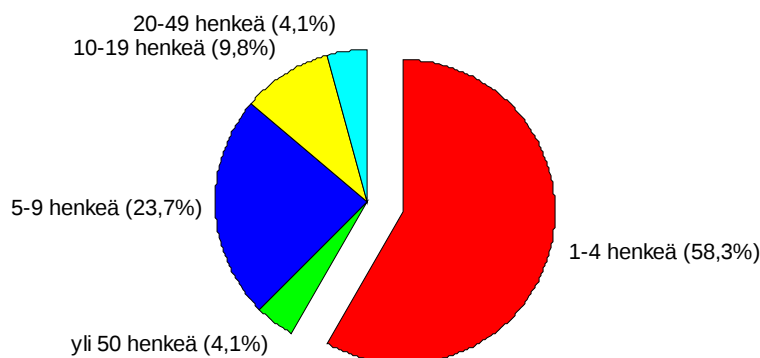
Tilastokeskus: Suomen yritykset 2000, Yritykset 1/2002, Helsinki 2001.

Liite: Harmaan talouden yrityskyselyt

Harmaan talouden yrityskyselyt suoritettiin loka-marraskuussa yhteistyössä Suomen Kuorma-autoliitto SKAL:in kanssa. Otoksen poiminnassa otettiin huomioon, että kohdejoukko edustaisi kattavasti pieniä ja suuria sekä eri tavaraliikenteen suoritealoilla toimivia kuljetusliikkeitä. Otosjoukon valinta suoritettiin SKAL:n toimesta. Määräaikaan mennessä vastauksia tuli yhteensä 194 yrityksestä. Vastanneiden yritysten määrään voidaan olla varsin tyytyväisiä, vaikka vastaamatta jättäneille ei lähetettykään ”karhukirjeitä.”

Vastanneet yritykset vastasivat melko hyvin toimialan yleistä kokojakaumaa. Vastanneista 58 prosenttia edusti pieniä alle viiden työntekijän yrityksiä. Keskisuuria 5-19 työntekijän yrityksiä vastanneista oli 34 prosenttia ja suuria yli 20 työntekijän yrityksiä kahdeksan prosenttia. (kuvio 1) Suoritealoittain tarkasteltuna vastanneista 34 prosenttia oli monitoimialaisia, 22 prosenttia elintarvikekuljetuksissa toimivia ja 14 prosenttia ulkomaanliikennettä harjoittavia. Loput vastanneista edustivat muita tavarakuljetuksen suoritealoja. (taulukko 1)

Kuvio 1 *Harmaan talouden yrityskyselyihin vastanneet kuljetusliikkeet henkilöstön suuruusluokittain, prosenttia vastanneista.*



Taulukko 1 Harmaan talouden yrityskyselyihin vastanneet kuljetusliikkeet suoritealojen mukaan, prosenttia vastanneista.

	Prosenttia
Elintarvikkeet	21,6
Maanrakennus	9,8
Raakapuu	9,3
Säiliökuljetukset	2,6
Tavaralinjaliikenne	3,6
Ulkomaanliikenne	13,9
Muu kauppa ja teollisuus	7,7
Monitoimialainen	31,5
Yhteensä	100,0

Liitetaulukot

Taulu 1

Vastaukset väittämiin vastanneiden mukaan, keskiarvot (asteikko 5-1, jossa 5=täysin samaa mieltä, 4=jokseenkin samaa mieltä, 3=ei samaa eikä eri mieltä, 2=jossain määrin eri mieltä, 1=täysin eri mieltä).

	Pisteet	
Harmaan talouden torjunnassa valvonnan lisääminen ei pelkästään riitä, vaan tarvitaan myös rangaistusten koventamista ?	4,06	jokseenkin samaa mieltä
Harmaa talous korjaa verotuksen markkinavääristymiä tuottamalla palveluja ja tavaroita, joita ei voida tuottaa kannattavasti verolliseen hintaan ?	2,85	jossain määrin eri mieltä
Harmaa talous on ollut toimialallamme vain lama-ajan ilmiö, jonka merkitys vähenee noususuhdanteessa ?	2,23	jossain määrin eri mieltä
Viranomaisten tehotarkastusiskut ovat välttämättömiä harmaan talouden harjoittajien kiinnisaamiseksi ?	4,26	jokseenkin samaa mieltä
Viranomaisten tulisi kehittää aloittavien yritysten ohjaavaa valvontaa ja seurantaa harmaan talouden vähentämiseksi?	4,03	jokseenkin samaa mieltä
Liikennelupakäytäntö ei ota riittävästi huomioon yrittäjän ammattitaitoa ja taloudellisia toimintaedellytyksiä ?	3,85	ei samaa eikä eri mieltä
Harmaan talouden vastaisessa kamppailussa on korostettu aivan liikaa valvonnan ja sanktioiden merkitystä ?	2,66	jossain määrin eri mieltä
Harmaan talouden ongelmat vähenevät toimialaltamme arvonlisäverotusta alentamalla ?	2,83	jossain määrin eri mieltä
Harmaan talouden ongelmat vähenevät toimialaltamme polttoaineverotusta alentamalla ?	2,94	jossain määrin eri mieltä
EU:n ehdotukset yrittäjien työajan rajoittamisesta (ns. työaikadirektiiviehdotus) lisääisivät toteutuessaan harmaata taloutta alallamme ?	4,06	jokseenkin samaa mieltä
Harmaan talouden ongelmat vähenevät toimialamme yrityksistä hyväksytyjä tilintarkastajia (HTM, KHT) ja auktorisoituja kirjanpitotoimistoja käyttämällä ?	3,32	ei samaa eikä eri mieltä

Lähde: Harmaan talouden kyselyt 2002.

Taulu 2 Kuljetusalojen yritykset verohallinnon riskikartoituksen mukaan vuonna 2002.

	Normaalin riskin yritykset, lkm (%)	Kohonneen riskin yritykset, lkm (%)	Suuren riskin yritykset, lkm (%)
Säännöllinen linja-autoliikenne	180 (65,0 %)	59 (21,3 %)	38 (13,7 %)
Linja-autojen tilausliikenne	163 (62,2 %)	48 (18,3 %)	51 (19,5 %)
Taksiliikenne	6 490 (81,0 %)	1 270 (15,9 %)	248 (3,1 %)
Tieliikenteen tavarakuljetus	8 592 (75,2 %)	1 743 (15,3 %)	1 093 (9,6 %)
YHTEENSÄ	15 425 (77,2 %)	3 120 (15,6 %)	1 440 (7,2 %)

Lähde: Verohallinto (Ei sisällä tietoja vasta toimintansa aloittaneista uusista, toimimattomista ja toimintansa kokonaan lakkauttaneista yrityksistä).

Taulu 3 Kuljetusalojen työllisyys 1990-2001, lkm

	Bussiliikenne	Taksiliikenne	Tavarakuljetus	Yhteensä
1990	14 800	9 400	47 400	71 600
1991	14 300	8 500	43 100	65 900
1992	13 200	8 700	39 800	61 700
1993	12 600	7 800	38 200	58 600
1994	12 100	7 800	39 100	59 000
1995	12 400	8 200	38 900	59 500
1996	12 300	8 800	42 100	63 200
1997	12 300	9 100	43 100	64 500
1998	12 600	9 700	44 200	66 500
1999	12 600	10 100	45 800	68 500
2000	12 400	10 400	46 900	69 700
2001	12 400	9 800	48 400	70 600

Lähde: Kansantalouden tilinpito, Tilastokeskus.

Taulu 4 Yrittäjien osuus kuljetusalojen työllisyydestä 1990-2001, prosenttia.

	Bussiliikenne	Taksiliikenne	Tavarakuljetus	Yhteensä
1990	1,4	58,5	30,4	28,1
1991	1,4	64,7	33,9	30,8
1992	1,5	67,8	35,4	32,7
1993	1,6	69,2	38,2	34,5
1994	1,6	69,2	36,3	33,6
1995	1,6	68,3	37,5	34,3
1996	1,6	64,8	35,6	33,1
1997	1,6	62,6	34,6	32,2
1998	1,6	60,8	32,1	30,5
1999	1,6	59,4	31,2	29,9
2000	1,6	58,7	29,9	29,1
2001	1,6	55,1	30,2	28,6

Lähde: Kansantalouden tilinpito, Tilastokeskus.

Taulu 5 Kuljetusalojen tuotannon kehitys 1990-2001, kiintein hinnoin miljoonaa euroa.

	Bussiliikenne	Taksiliikenne	Tavarakuljetus	Yhteensä
1990	654	327	1 912	2 893
1991	604	295	1 751	2 650
1992	634	278	1 628	2 540
1993	556	257	1 736	2 549
1994	509	242	1 831	2 582
1995	499	258	1 935	2 692
1996	506	295	2 065	2 866
1997	502	309	2 178	2 989
1998	504	328	2 298	3 130
1999	514	347	2 368	3 229
2000	497	354	2 588	3 439
2001	498	363	2 495	3 356

Lähde: Kansantalouden tilinpito, Tilastokeskus.

Taulu 6 Kuljetusalojen tuotannon osuus perushintaisesta bkt:sta 1990-2001, prosenttia

	Bussiliikenne	Taksiliikenne	Tavarakuljetus	Yhteensä
1990	0,7	0,3	2,3	3,3
1991	0,7	0,3	2,3	3,3
1992	0,8	0,3	2,4	3,5
1993	0,7	0,3	2,3	3,3
1994	0,6	0,3	2,3	3,2
1995	0,6	0,4	2,3	3,3
1996	0,6	0,4	2,4	3,4
1997	0,5	0,4	2,4	3,3
1998	0,5	0,3	2,3	3,1
1999	0,5	0,4	2,4	3,3
2000	0,5	0,4	2,4	3,3
2001	0,5	0,4	2,4	3,3

Lähde: Kansantalouden tilinpito, Tilastokeskus.