Hei

Olin kuultavana 12.10 Liikennekaariesityksen osalta ja siellä nousivat esille seuraavat verotusta koskevat kysymykset, joiden osalta olen kerännyt vastaukset vero-osastolta. Mielellämme selvitämme lisää, mikäli edustajat haluavat kysymysten osalta lisäselvitystä.

(edustaja Kopra) Verokertymän varmistaminen eli miten varmistetaan se, että verottaja saa sen mitä sille kuuluu taxiliikenteen osalta. Jos taksamittarit eivät ole käytössä, miten verottaja selvittää kertyneen tulovirran sekä mikä on ollut maksettu bruttohinta, josta verotetaan, miten Uberin tarjoamia palveluja verotetaan, (tilitetäänkö niistä heti 20 % ulkomaille). Miten verohallinto valmistautuu alan harmaan talouden torjuntaan.?

- Taksikyytien ajamisesta saatu tulo on aina kuljettajan veronalaista tuloa, joka tulee ilmoittaa veroilmoituksella. Jos suorituksen saaja ei kuulu ennakkoperintärekisteriin, voi suorituksista syntyä niiden maksajalle ennakonpidätysvelvollisuus, jollei tästä velvollisuudesta vapauttavaa perustetta ole olemassa. Kotitalouden ei tarvitse toimittaa ennakonpidätystä, jos samalle henkilölle maksettu suoritus on enintään 1500 euroa kalenterivuodessa eikä kyse ole maksajan elinkeino- tai muusta tulonhankkimistoiminnasta.
  Elinkeinonharjoittajana toimivalla taksinkuljettajalla on elinkeinotoiminnastaan kirjanpitovelvollisuus. Kyytien ajaminen kuuluu arvonlisäverovelvollisuuden piiriin, jos vuotuinen liikevaihto ylittää 10.000 euroa. Verohallinnossa toimii Harmaan talouden selvitysyksikkö, joka seuraa ajankohtaisia ilmiöitä ja tekee selvityksiä, jos johonkin tiettyyn ilmiöön tai organisaatioon epäillään liittyvän harmaata taloutta. Verohallinto aikoo syksyllä 2016 selvittää, millä tavoin se voisi velvoittaa alustapalveluiden tarjoajia ilmoittamaan verotukseen liittyviä tietoja.

(edustaja Alatalo) Voivatko pikkubussit ajaa edelleen verovapaalla polttoaineella verrattuna taxeihin, tuleeko lainsäädäntöön muutoksia?

- Pikkubusseissa ja busseissa käytetään verollista dieselpolttoainetta kuten takseissa ja kaikissa muissakin tieliikenteen ajoneuvoissa. Pikkubussit eivät voi käyttää verotonta polttoainetta.

(edustaja Pakkanen) Ajoneuvoverokäytäntö, vapautuvatko kaikki taxit ajoneuvoverosta, kilpailuneutraliteettikysymys?

- Henkilöautoluokkaan luokiteltavia takseja ei olla vapauttamassa vuotuisesta ajoneuvoverosta. Ajoneuvoveron perusveroa, joka perustuu ajoneuvon ominaishiilidioksidipäästöihin, kannetaan henkilö- ja pakettiautoista. Henkilöautoluokkaan kuuluvat taksit ovat veronalaisia, mutta linja-autoluokkaan kuuluvat ajoneuvot eivät ole. Ajoneuvolain mukaan linja-auto on henkilöiden kuljetukseen valmistettu ajoneuvo, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin kahdeksalle henkilölle. M2-luokan linja-auton kokonaismassa on enintään viisi tonnia ja M3-luokan linja-auton yli viisi tonnia. Linja-autot ovat takseja huomattavasti kalliimpia hankintahinnaltaan samoin kuin käyttökustannuksiltaan. Toisin kuin henkilöautojen osalta, linja-auton kuljettamiseen vaaditaan D-luokan ajokortti, joka myönnetään viideksi vuodeksi kerrallaan. Lisäksi linja-auton ammattimaisessa liikenteessä toimivalta kuljettajalta vaaditaan ammattipätevyys. Linja-autoille on lisäksi säädetty suurimmaksi nopeudeksi 80 tai 100 kilometriä tunnissa, mikä rajoitus ei tällaisenaan koske takseja. Taksien ja linja-autojen erilaisen verokohtelun ei edellä mainittujen eroavaisuuksien takia voida katsoa aiheuttavan kilpailun vääristymistä, vaan niiden hankinta ja käyttö perustuvat erilaiseen tarpeeseen.

(edustaja Jalonen) Onko pohdittu Maas-verotusarvoa, miten saadaan houkuttelevaksi työmatkaliikenteeseen?

- Asunnon ja työpaikan väliset matkakulut voidaan vähentää tuloverolain mukaisesti halvimman kulkuneuvon käyttökustannusten mukaan laskettuina. Matkakuluja voidaan vähentää enintään 7 000 euroa ja vain siltä osin kuin ne ylittävät verovuonna 750 euron omavastuuosuuden. Pääsääntöisesti halvimpana kulkuneuvona pidetään julkista kulkuneuvoa ja vähennys lasketaan halvimman lipputyypin mukaan. Jos halvimpana kulkuneuvona pidetään muuta kuin julkista kulkuneuvoa, vähennystä laskettaessa otetaan huomioon se kohtuullinen kustannusten lisäys, joka aiheutuu kulkuneuvon käytöstä asunnon ja työpaikan välisiin matkoihin. Matkakuluvähennyksen määrä lasketaan siis aina halvimman kulkuneuvon käyttökustannusten mukaan eikä todellisuudessa matkoihin käytetyllä kulkuneuvolla ole merkitystä vähennyksen määrään.

- Asunnon ja työpaikan välisten matkakustannusten verovähennyksen rakenne on jo nykyisellään hallinnollisesti erittäin raskas. Matkakuluvähennyksen rakennetta selvitettiin Suomen Ympäristökeskuksen tutkimushankkeessa vuonna 2015. Hankkeen ohjausryhmässä olivat mukana ympäristöministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön sekä valtiovarainministeriön edustajat. Raportissa ehdotettiin työmatkakuluvähennyksen rakenteen yksinkertaistamista kilometripohjaiseen malliin siten, että vähennys määräytyisi asunnon ja työpaikan välisen matkan etäisyyden perusteella. Jatkossa matkakuluvähennyksen rakennetta tulisikin pyrkiä kehittämään nykyistä yksinkertaisempaan suuntaan.

(edustaja Torniainen) Onko selvitetty sidonnaisuudet muihin lakeihin kuten verolakeihin, onko siirtymäaika riittävä?

- Hallituksen esitys autoverolain muuttamiseksi siten, että tavallisilta takseilta poistettaisiin autoveroetu, on valmisteltu ja esitys odottaa poliittista päätöstä sen eteenpäin viemiseksi. Tuloveropuolella esim. työmatkavähennysten muuttamista ei ole toistaiseksi syvällisemmin pystytty miettimään, koska ei ole vielä konkreettisia malleja siitä, minkälaisia työmatkaketjuja voitaisiin rakentaa työmatkaliikenteeseen.

Terv. Elina Selinheimo