VALTIOVARAINMINISTERIÖ

Lausunto

22.11.2016

Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asiantuntijakuuleminen 24.11.2016

Hallituksen esitys eduskunnalle liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 161/2016 vp)

Liikennekaaren vaikutus taksien autoverotukeen

Hallituksen esityksessä 161/2016 vp ehdotetaan muun ohella olennaisia muutoksia taksijärjestelmään. Nykyinen taksiliikennelaki (217/2007) kumottaisiin ja takseja koskeva sääntely otettaisiin uuteen liikennekaareen. Lupakiintiöjärjestelmästä luovuttaisiin ja asemapaikka- ja enimmäishintasääntelyä lievennettäisiin huomattavasti. Esityksen mukaan ammattimainen taksiliikenne jäisi luvanvaraiseksi, mutta autokohtainen taksilupa muutettaisiin toimijakohtaiseksi taksiliikenneluvaksi ja sen saamisedellytyksiä kevennettäisiin. Taksiliikennettä saisi harjoittaa myös henkilöliikenneluvan tai tavaraliikenneluvan haltija. Taksinkuljettajalta ei enää edellytettäisi erillistä kuljettajan koulutusta ja koetta. Muutokset helpottaisivat huomattavasti alalle tuloa sekä alentaisivat taksien kustannuksia.

Taksien nykyisin saamasta verotuesta säädetään autoverolaissa. Lain 28 §:n (1073/2014) 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 ja taksissa on kuljettajan istuimen lisäksi vähintään seitsemän istuinpaikkaa. Invataksi, eli vähintään kahden pyörä-

Valtiovarainministeriö
Snellmaninkatu 1 A, Helsinki
PL 28, 00023 Valtioneuvosto
www.vm.fi

Puh. 09 160 01 tai 09 578 11 (vaihde)
Faksi 09 160 33123
valtiovarainministerio@vm.fi
Y-tunnus 0245439-9

id

tuolipaikan tilataksi, on vapautettu autoverosta kokonaan lain 21 §:n perusteella. Autoverolain 29 §:n mukaan veron alennus voidaan myöntää kutakin taksiliikennelupaa kohden vain yhdelle autolle samanaikaisesti.

Esteettömien tila- ja koulukuljetustaksien autoverotuki oli vuonna 2015 yhteensä noin 1,6 miljoonaa euroa, invataksien noin 8,7 miljoonaa euroa ja muiden taksien noin 10,5 miljoonaa euroa.

Taksien nykyinen verotuki liittyy olennaisesti taksiliikennelain säännöksiin. Verotuen kannalta keskeistä on erityisesti taksien lupajärjestelmä, jonka mukaiset lupakiintiöt rajoittavat mahdollisuutta verotuen saamiseen. Taksilupien rajattu määrä on myös kohdistanut verotuen tehokkaasti yksinomaan taksikäytössä oleviin autoihin.

Taksilupien määräsääntelystä luopuminen tarkoittaisi sitä, että luvat myönnettäisiin kaikille vaatimukset täyttäville hakijoille. Ylivoimaisesti suurin osa kaikista autoilijoista täyttäisi sekä taksiluvan saamiselle asetetut edellytykset, että taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset. Myös yritykset täyttäisivät yleisesti taksiluvan saamisen edellytykset. Käytännössä taksilupia haettaisiin merkittävästi nykyistä enemmän.

Mahdollisuus auton hankinnan 4 800 euron verotukeen todennäköisesti lisäisi huomattavasti taksilupien hakemuksia myös siltäkin osin, kun luvan hakijoiden tosiasiallisena tarkoituksena ei olisi harjoittaa taksiliikennettä tai toimintaa harjoitettaisiin vain pienimuotoisesti. Autoverolaki sinänsä edellyttää, 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 veroedun ei voi nykyisinkään katsoa kaikilta osin täyttävän hyvän yritystuen tunnusmerkkejä, kuten relevanttia tavoitetta, oikeaa kohdistumista, tuen vaikuttavuutta, kustannustehokkuutta, tarkoituksenmukaisuutta ja vähäistä hallinnollista rasitusta sekä määräaikaisuutta ja harkinnanvaraisuutta. Vapaan hinnoittelun ja kilpailun tilanteessa taksien hankinnan tuen vaikuttavuus, tarkoituksenmukaisuus ja kohdentuvuus heikkenisivät edelleen. Ehdotettu taksialan sääntelyn keventämien tarkoittaisi samalla nykyisen verotuen huomattavaa laajenemista. Myös verotukeen kohdistuvat väärinkäytösriskit kasvaisivat. Suorien valtiontaloudellisten vaikutusten lisäksi taksisääntelyyn ehdotetut muutokset edellyttäisivät lisäresursseja tukikäsittelyyn ja valvontaan.

Taksialan merkittävää uudistus edellyttää myös verolainsäädännön muuttamista. Ensisijaisena vaihtoehtona tulee tällöin olla taksien 4 800 euron autoverotuen poistaminen.

Esteettömien taksien ja invataksien kohdalla verotuen nopea kasvu tai väärinkäytösten riski ei olisi yhtä todennäköistä, sillä esteettömyysvarustelu on suhteellisen kallis ja näiden autojen hankinta- ja käyttökustannukset poikkeavat olennaisesti pienemmistä henkilöautoista. Lisäksi kohdennettu verotuki voi olla jatkossakin tarpeellinen erityisryhmien liikkumismahdollisuuksien turvaamiseksi. Taksiliikennelain kumoaminen kuitenkin aiheuttaisi tältäkin osin vähintään teknisiä muutostarpeita autoverolakiin.

Ajoneuvoluokkien veroerojen vaikutus

Autoveroa on suoritettava M1-luokan henkilöautosta, N1-luokan pakettiautoista ja M2 –luokkaan kuuluvasta linja-autosta, jonka omamassa on alle 1875 kilogrammaa sekä L3, L4, L5 ja L7 -luokan kevyistä ajoneuvoista. Ajoneuvoveron vuotuista perusveroa kannetaan henkilö- ja pakettiautoista ja käyttövoimaveroa näiden lisäksi kuorma-autoista.

Hallituksen esityksessä liikennekaareksi tavoitteena on ollut mahdollisimman yhdenmukainen toiminnan sääntely, jotta kuljetusyritykset olisivat keskenään nykyistä tasapuolisemmassa kilpailuasemassa. Liikennekaaren lisäksi toimintaedellytyksiä säädellään myös muussa lainsäädännössä. Liikennekaaren myötä vapautuvilla kuljetusmarkkinoilla toimijoilla on nykyistä huomattavasti paremmat mahdollisuudet valita, millä kalustolla he henkilöliikennepalveluita tuottavat. Tätä valintaa tehdessään he voivat ottaa huomioon eri ajoneuvotyyppeihin liittyvät vaatimukset ja niistä aiheutuvat kustannukset. Jatkossakin voidaan siis puhua jossain määrin erilaisista palveluista, joihin liittyy erilaisia oikeuksia ja velvollisuuksia.

Linja-autoihin sovelletaan koosta riippumatta EU:n liikenteenharjoittajaasetuksen toimilupavaatimuksia, jotka ovat tiukemmat kuin taksiliikennelupaa koskevat vaatimukset. Pienellä bussilla toimivan yrittäjän on suoritettava ammatillisen pätevyytensä osoittamiseksi pakollinen tutkinto. Pienellä bussilla toimivaan yrittäjään sovelletaan myös EU-asetuksen vakavaraisuusvaatimusta. Taksiyrittäjällä tällaista vaatimusta ei ole.

Nykyisin sekä taksinkuljettajalta että linja-auton kuljettajalta edellytetään ammattipätevyyden osoittavaa tutkintoa ja kuljettajakoulutuksen suorittamista. Jatkossa taksinkuljettajalta ei edellytettäisi ammattipätevyyden osoittavan kokeen ja koulutuksen suorittamista, vaan kuljettamiseen oikeuttavan ajoluvan myöntämisedellytyksinä olisivat vain nuhteeton rikostausta, riittävä ajokortti ja vaatimusten mukainen terveydentila. Linjaautonkuljettajan osalta koulutus- ja koevaatimus säilyisi. Linjaautoliikennettä koskee myös ajopiirturivaatimus sekä työ- ja lepoai-

kasääntely, jota ei sovelleta taksiliikenteessä. Toisaalta, taksiliikenteessä olisi jatkossakin velvollisuuksia, joita linja-autoyrittäjillä ei ole, kuten avustamisvelvollisuus ja vaatimukset vuorovaikutus- ja kielitaidosta.

Autoveron ja ajoneuvoveron merkitys taksiliikennetoiminnan kokonaiskuluissa on nykyisinkin hyvin vähäinen. Tilastokeskuksen ylläpitämä taksiliikenteen kustannusindeksi kuvaa taksiliikenteen kustannustekijöitä ja niiden muutoksia. Kustannustekijöitä on kymmenen ja näitä ovat esimerkiksi palkat, poltto- ja voiteluaineet, korjaus, huolto ja renkaat sekä pääoman poisto. Suurin osa kustannuksista, noin 70 prosenttia, koostuu välittömistä ja välillisistä palkkakustannuksista. Pääoman poiston paino indeksissä on vain noin seitsemän prosenttia. Autoveron osuus kustannusindeksistä on noin prosentin. Ajoneuvoveron osuus on puolen prosentin suuruusluokkaa.

Liikennekaaren myötä taksiyrittäjille tulisi mahdollisuus valita nykyistä laajemmin, millaisilla ajoneuvoilla toimintaa harjoitetaan. Nykyisin yritykenttä on pitkälti jakautunut taksiyrityksiin ja linja-autoyrityksiin. Jako on johtunut pitkälti taksilupien määräsääntelyn tuomista rajoituksista, mikä on hankaloittanut merkittävästi toiminnan laajentamista.

Liikennekaari mahdollistaisi taksiyrittäjälle myös henkilöliikenneluvan hankkimisen jos liiketoimintaa halutaan harjoittaa linja-autolla. Verotuksesta johtuvaa kilpailuongelmaa ei siis voi sanoa olevan, koska yrittäjillä olisi vapaus ajoneuvojen valinnan suhteen ottaa huomioon verotukselliset seikat. Toisaalta verotukselliset syyt tuskin käytännössä johtaisivat kuljetustarpeeseen nähden epätarkoituksenmukaisten ajoneuvojen hankintaan, sillä verokustannukset ovat hyvin vähäisiä verrattuna liiketoiminnan kokonaiskustannuksiin ja muusta kuin verolainsäädännöstä johtuviin velvoitteisiin nähden.

Muilta osin viittaan valtiovarainministeriön 11.lokakuuta 2016 päivättyyn lausuntoon liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

Markus Teräväinen
Neuvotteleva virkamies