30.11.2016

# Taksien autoverohuojennuksen säilyttäminen liikennekaaren 1. vaiheen lakiuudistuksen jälkeisessä lupakäytännössä

**Liikennekaaren 1. vaiheen toteutuminen keventäisi merkittävästi taksilupakäytäntöjä siirryttäessä kuljettajakohtaisesta lupakäytännöstä toimijakohtaiseen lupaan. Taksiliikennelupaa edellytetään jatkossakin ammattimaisesti taksiliikennepalveluja tarjoavilta. Taksiliikennettä saisi jatkossa harjoittaa henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija. Hallituksen esityksessä ehdotetaan myös taksamittarivaatimuksesta luopumista. Autoalan mielestä taksamittarivaatimus olisi perusteltua säilyttää taksiliikennettä päätoimisesti harjoittaville yrittäjille, jotta olisi jatkossakin mahdollista lainsäädännöllisesti erotella päätoiminen ja sivutoiminen taksiliikenne.**

**Lakimuutoksen seurauksena alalle on arvioitu syntyvän uusia sekä suuria taksipalveluihin keskittyviä yrityksiä että pieniä yrityksiä, jotka harjoittavat taksiliikennettä sivutoimisesti. Lisäksi on todennäköistä, että alalle syntyy sekä henkilö- että tavaraliikennepalveluja tarjoavia yrityksiä. Uuden lain tilanteessa olisi nykyistä hankalampaa selvittää, mitkä autot ovat taksiliikennekäytössä, kun taksilupa ei enää olisi autokohtainen. Lakimuutos voisi kannustaa myös muiden toimialojen yrittäjiä hakemaan taksiliikenneluvan ja hyödyntämään ajoneuvoa hankkiessaan taksien autoverohuojennusta, vaikka autoa ei käytettäisikään päätoimisesti taksiajossa. Taksihuojennuksen tai vastaavan kevyemmän autoverokohtelun säilyttäminen päätoimisesti taksikäytössä oleville henkilöautoille on kuitenkin perusteltua, jotta kuljetuspalveluja eri verokannan ajoneuvoilla tarjoavien yritysten verokohtelu olisi tasapuolista. Lisäksi verohuojennus on erittäin tärkeä toimi taksikannan päästöjen vähentämisen ja liikenneturvallisuuden myönteisen kehityksen kannalta.**

## Taksien autoverohuojennuksen säilyminen on taksikannan uusiutumisen edellytys

Taksit saavat nykyisin 4 800 euron huojennuksen autoverosta, jos auto ensirekisteröidään uutena Suomessa taksikäyttöön.[1] Päätoimisen taksiliikenteen mahdollisuus autoverohuojennukseen olisi varmistettava myös uuden lain mukaisessa tilanteessa, jotta taksikanta voisi uusiutua nopeammin ja kalusto olisi vähäpäästöistä ja turvallista.

Taksien autoverohuojennuksen poisto nostaisi taksien taloudellisen pitoikää ja heijastuisi osaltaan koko autokannan keski-ikään, joka on Suomessa jo nyt poikkeuksellisen korkea. Korkeamman autoveron kustannusvaikutuksia kompensoitaisiin jatkossa pidentämällä autojen vaihtoväliä, hankkimalla aiempaa edullisempia ajoneuvoja ja tuomalla maahan käytettyjä ajoneuvoja taksikäyttöön. Käytettynä maahantuodut ajoneuvot eivät hyödytä suomalaista kansantaloutta eivätkä kotimaisen autokaupan kilpailukykyä samalla tavalla kuin Suomesta uutena hankittavat ajoneuvot. Myös taksikannan päästöjen alenemiskehitys hidastuisi, sillä aktiivisen taksikannan keski-ikä kasvaisi käytettynä maahantuonnin ja harvemman vaihtovälin myötä.

[1] Huojennus on enintään 15 000 euroa, jos taksi on esteetön tai se on varustettu koulukuljetuskäyttöön hyväksytyillä lisäturvavöillä ja se on hyväksytty kuljettajan lisäksi vähintään seitsemän matkustajan kuljetukseen ja soveltuu pyörätuolissa matkustavan henkilön kuljetukseen.

Taksien autoverohuojennuksen merkitys kasvaa uuden lain mukaisessa kilpailutilanteessa, jossa taksipalveluja voi tarjota myös autoverottomilla ajoneuvoilla (linja-auto, kuorma-auto, mopo) tavaraliikenneluvalla tai henkilöliikenneluvalla. Näin ollen päätoimisesti taksipalveluja henkilöautolla tarjoavat yritykset eivät ole verotuksellisesti tasa-arvoisessa asemassa muilla ajoneuvoilla taksipalveluja tarjoavien yritysten kanssa ilman autoveron taksihuojennusta.

Liikennekaaren perustelussa on todettu, että tavanomaiset taksit jäävät verotuen johdosta osittain autoveron ympäristöohjauksen ulkopuolelle ja että verotuki olisi ympäristölle haitallinen. Perustelu heikko, sillä jäljelle jäävä vero on hiilidioksidiperusteinen ja energiatehokkaan auton valintaan ohjaava[2]. Takseiksi hankittavien autojen hiilidioksidipäästöt ovat samaa suuruusluokkaa kuin muiden uusien autojen, vaikka taksit ovat keskimääräisiä henkilöautoja kookkaampia. Esimerkiksi vuonna 2015 ensirekisteröityjen enimmillään 5-paikkaisten taksien keskimääräinen hiilidioksidipäästö oli 124,1 g/km ja omamassa noin 1 700 kg, kun muiden henkilöautojen keskimääräiset päästöt olivat 123,6 g/km ja niiden omamassa oli keskimäärin 1 400 kg.[3]

**Ehdotus taksihuojennuksen toteuttamiseksi uudessa lupakäytännössä**

Rajanveto*: Autoveron taksihuojennuksen rajaaminen päätoimisesti taksiajossa oleville autoille*

Autoveron taksihuojennus on liikennekaaren ensimmäisen vaiheen mukaisen lupakäytännön muutosten yhteydessäkin mahdollista säilyttää, mikäli varmistetaan, että oikeutus taksihuojennukseen on yksiselitteinen. **Taksihuojennuksen saamisen ehtona tulisi jatkossa olla toiminnan päätoimisuus ja edellytys taksamittarin käytöstä.** Tällöin autoveron taksihuojennus voitaisiin myös tulevaisuudessa taata niille yrittäjille, joiden **taksikalusto on päätoimisesti taksikäytössä**. Taksamittarin avulla on mahdollista todentaa taksiajon ja muun ajon määrä, jolloin verohallinto voi tarkemmin määritellä taksihuojennukseen oikeuttavan päätoimisuuden rajanvedon.

Taksamittarin avulla olisi myös mahdollista hallita henkilö- ja tavarankuljetuspalvelujen erilaista arvonlisäverokantaa niillä ajoneuvoilla, joita käytettäisiin uuden lain tilanteessa sekä henkilö- että tavarankuljetuspalvelujen tuottamiseen.

Malli*: Autoveron palauttaminen päätoimisesti taksikäytössä olevista autoista niiden ammattimaisen käytön osalta*

Eri ajoneuvoilla kuljetuspalveluja tarjoavien yritysten tasapuolisen verokohtelun takaamiseksi autoveron taksihuojennus olisi perusteltua muodostaa kokonaan uudelleen siten, että **päätoimisesti taksiliikenteessä käytettävästä autosta maksettaisiin autoveroa vain siltä osalta kuin sitä käytetään taksikäytön jälkeen normaalissa liikenteessä**. Käytäntö olisi oikeudenmukainen, sillä siinä taksihuojennuksen määrä olisi suhteutettu autoveron todelliseen määrään. Autoverosta palautettaisiin tällöin auton hankinnan yhteydessä kaavamaisesti laskettava osuus siltä ajalta kuin auto on taksikäytössä. Myytäessä auto toiselle omistajalle tai siirrettäessä auto pois taksikäytöstä autovero tasattaisiin auton todelliseen jäljellä olevaan arvoon. Käytäntö ei olisi uusi; eduskunta on valtiovarainministeriön valmistelun pohjalta

[2] Vuonna 2013 taksin keskimääräinen autoveron määrä oli noin 13 000 euroa.
[3] Trafi, avoin aineisto, 1.1.2016

päättänyt ottaa käyttöön vastaavantapaisen laskennan sisältävän autoverolain soveltamisen 1.1.2017 leasingautoille, jotka viedään leasingkäytön jälkeen maasta.[4]

Jos käytettäisiin samaa laskentatapaa kuin maastavietävissä leasingautoissa, kolme vuotta taksikäytössä olevasta autosta palautettaisiin autoveroa taksikäytön aikainen määrä. Maastavietävillä leasingautoilla palautuksen laskennassa käytetään kaavamaista arvonalenemaa, joka lasketaan vähentämällä uuden auton yleisestä vähittäismyyntiarvosta 3 prosenttia käyttöönottokuukaudelta, 2 prosenttia kahdelta seuraavalta kuukaudelta ja sitä seuraavilta kuukausilta 1 prosentti kuukautta kohti edellisen kuukauden jäännösarvosta. Ennakkopalautus olisi tällöin 33 prosenttia täydestä autoverosta, jos auto olisi kolme vuotta taksikäytössä.

Auton käyttötilanteen muuttuessa liiallisena maksettu autoveron palautus olisi mahdollista periä takaisin. Näin toimitaan nykyisinkin tilanteessa, jossa auto siirretään taksikäytöstä muuhun käyttöön ennen kuin on kulunut 36 kuukautta taksin ensirekisteröinnistä.

*Esimerkkejä autoveron palautuksesta taksikäytön ajalta ehdotetun mallin mukaisessa autoverohuojennuksessa. Laskennassa on oletettu, että taksi on päätoimisessa taksiliikenteessä 3 vuotta, jolloin laskennallinen ennakkopalautus olisi 33 % koko autoveron määrästä. Taksikäytön päätyttyä autovero tasataan todellisen arvon mukaisesti. Jos auton arvon alenema on suurempi, esimerkiksi 50 %, autoveroa palautetaan enemmän. Jos arvonalenema puolestaan on ennakoitua pienempi, autosta peritään lisää autoveroa.*

| Taksiksi uutena hankittava auto | Volvo V90 D3 AWD | Mercedes-Benz E 200 BLUETEC Sedan | Ford Mondeo Farmari | Skoda Superb Farmari |
|---|---|---|---|---|
| autoveroton hinta (€) | 46 500 | 56 700 | 36 310 | 38 720 |
| hiilidioksidipäästöt (g/km) | 128 | 127 | 124 | 122 |
| koko autovero (€) | 11 614 | 14 006 | 8 569 | 8 915 |
| laskennallinen autovero (€) ajalta, jolloin auto on taksikäytössä (ennakkoon palautettava määrä) | 3 833 | 4 622 | 2 828 | 2 942 |

Annamme tarvittaessa mielellämme lisätietoja.

Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuojat ry

Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry

[4] Autoveron vientipalautusta koskeva ennakkopalautus, HE 34/2016