14.02.2018

Liikenne- ja viestintävaliokunta

HE 178 / 2017 vp, Hallituksen esitys autoverolain muuttamisesta

Suomen Taksiliitto ry kannattaa isojen koululaiskäyttöön rekisteröityjen ja esteettömien ajoneuvojen autoverohuojennuksen muutosta esityksen mukaisesti.

Vastustamme kuitenkin niin sanottujen pienten autojen autoverohuojennuksen (4.800 euroa, 36 kk kuoleentumisaika) poistamista ja esitämme huojennuksen säilyttämistä ennallaan.

Erityisesti isot taksiautot, mutta myös pienet taksit, kilpailevat samoilla henkilökuljetusmarkkinoilla linja-autojen kanssa. Niin sanottujen pienten taksien verokohtelun muutos lakiluonnoksessa esitetyllä tavalla heikentää pienten taksien kilpailukykyä, sillä ne ovat jo nyt raskaimmin verotettuja ammattiliikenteen autoja. Markkinaehtoisuus ei toimi, jos yhtä liikennevälinettä verotetaan oleellisesti voimakkaammin kuin muita markkinan avautuessa. Lisäksi autoverohuojennuksen poistamisen vaikutukset pienten taksien osalta olisivat haitallisia, erityisesti päästötavoitteiden saavuttamisessa.

Erityisesti juuri nyt 1.7.2018 voimaan tulevan lain liikenteen palveluista myötä kilpailutilanne muuttuu oleellisesti, eikä ainakaan juuri nyt tule tehdä markkinoita vääristäviä veromuutoksia.

Edellytämme, että myös ajoneuvoveron perusveron ja käyttövoimaveron osalta henkilöautolla taksiliikennettä harjoittavien verotus saatetaan pikaisesti oikeudenmukaiseksi ja tasa-arvoiseksi muiden ammattiliikenteen liikennevälineiden kanssa.

Taksiautot ovat jo nyt ammattiliikenteen raskaimmin verotettuja liikennevälineitä

Ammattimaisen henkilöliikenteen tai tavaraliikenteen liikenteenharjoittajista taksit ovat jo nyt niin autoveron kuin ajoneuvoveronkin osalta selkeästi raskaimmin verotettuja. Näin ollen Taksiliitto ei voi hyväksyä merkittävää henkilöautoilla harjoitettavan taksiliikenteen veronkiristystä.

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta edellyttää verotuksen yhdenmukaistamista

Laki liikenteen palveluista (liikennepalvelulaki) sisältää ajatuksen siitä, että eri liikennemuodot ja -välineet ovat markkinoilla keskenään mahdollisimman tasa-arvoisesti mahdollistaen liiketoiminnan kehittämisen ja monipuolistamisen. Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on lausunnossaan laista liikenteen palveluista todennut: *”Valiokunta pitää välttämättömänä, että liikennemarkkinoiden edelleen kehittämisen yhteydessä tarkastellaan verotuksen yhdenmukaistamista, jotta eri toimijoille saadaan tasapuolinen verokohtelu...”*. Luonnoksen yleisperusteluissakin todetaan, että lain (liikennepalvelulaki) tarkoituksena on edistää liikennepalveluiden syntymistä markkinaehtoisesti kilpailun pohjalta. Markkinaehtoisuus ei toimi, jos yhtä liikennevälinettä verotetaan oleellisesti voimakkaammin kuin muita.

Verotuksen tulee olla tasapuolista, syrjimätöntä ja oikeudenmukaista

Liikenteen ja liikennevälineiden verotuksenkin tulee näin ollen olla tasapuolista ja syrjimätöntä. Ammattiliikenteen osalta katsomme, että verotusta ei voi enää jatkossa kohdentaa yhden liikennemuodon osalta muita raskaammin. Taksiliikenne maksaa auton hankintaan liittyen autoveroa ja käyttöön liittyen ajoneuvoveron perusveroa sekä käyttövoimaveroa muita enemmän jo nykyisellään.

Asiaa sivuttiin lainvalmistelun yhteydessä useaan eri otteeseen ja yleisesti todettiin, ettei liikennepalvelulailla (jota valmisteluvaiheessa kutsuttiin liikennekaareksi) ole vaikutusta taksien verotukseen. Esityksessä todetaan, että liikennepalvelulain muutosten myötä taksilupien määrä todennäköisesti kasvaisi. Näin ollen ei ole mahdollista jatkaa taksien autoverohuojennusta. Perusteluna tätä on kovin vaikeata ymmärtää. Lisääntyvien taksiyrittäjien määrä johtaa esityksen mukaan entistä epätasa-arvoisempaan verokohteluun taksien ja muun ammattiliikenteen välillä.

Liikennepalvelulain myötä kaikkia henkilöautoja ei tulla rekisteröimään taksiliikenteeseen

Toinen epäilyksen aihe esityksessä on mahdollinen autoverohuojennuksen väärinkäyttö. Autojen käytön seuranta ja valvonta ovat Verohallinnon ja Liikenteen turvallisuusviraston rekisterein ja ilmoituksin varsin yksinkertaista. Jo pelkästään arvonlisäverotukseen liittyvän ajopäiväkirjan käyttövelvoite mahdollistaa valvonnan käytännön toteuttamisen. Lisäksi ajoneuvo tulee rekisteröidä luvanvaraiseen liikenteeseen ja luvanhaltijalla on useita tiedonantovelvoitteeseen liittyviä vaatimuksia. Myös taksinkuljettajan ajolupa vaaditaan jatkossakin, joten siltäkin osin valvonta on mahdollista. Kun koko autoveron tuotto on valtiolle noin yksi (1) miljardi euroa ja arvonlisäveron tuotto on noin 20 miljardia euroa, niin miten tuon autoveron osalta väärinkäytöksen mahdollisuus on oleellinen, kun arvonlisäverotus kuitenkin pystytään melko kattavasti hoitamaan?

Luonnoksessa esitetty arvio siitä, että jatkossa kaikki ajoneuvot tai merkittävä osa niistä rekisteröitäisiin luvanvaraiseen käyttöön ja autoverohuojennuksen piiriin, on väärä. Jo pelkästään luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröityjen ajoneuvojen vakuutusmaksu on erilaiset bonukset ja alennukset huomioiden vähintäänkin noin 1.500 – 2.000 euroa vuodessa kalliimmat (liikenne- ja autovakuutus). Liikennepalvelulaki lähtee siitä, että ajoneuvot on rekisteröitävä lain mukaisesti Liikenteen turvallisuusviraston rekisteriin ja tämän saman rekisterin mukaisesti ajoneuvot vakuutetaan, joten pelkästään vakuuttamisen myötä autoverohuojennuksen hyöty menetetään. Lisäksi luvan hankkimisesta ja uusimisesta sekä vähintään toiminimen edellyttämien yhteiskunnallisten velvoitteiden ja

vastuiden hoitaminen varmistaa, ettei autoverohuojennuksen vuoksi kenenkään kannata autoa taksiksi rekisteröidä, jos ei sitä tosiasiassa taksikäyttöön tarvitse.

Taksikäytön tosiasiallista käyttöä määriteltäessä voidaan hyvin tukeutua myös arvonlisäverotuksen määrityksiin. Jos taksiyrittäjä (luvanhaltija) ei täytä arvonlisäverolain piiriin kuulumisen vaatimuksia, ei autosta varmastikaan voida edellyttää taksin autoverohuojennusta. Kun arvonlisäverotus edellyttää taksiauton osalta (riippumatta autoverotuksesta) ajopäiväkirjan ylläpitoa, jotta yrittäjän arvonlisäveroon liittyvät määritykset voidaan tehdä, niin samalla tuo pakollinen ajopäiväkirjanpito ja siihen liittyvä arvonlisäverollisen toiminnan osuuden määrittely voi määritellä myös autoverohuojennuksen. Jos esim. ajoista on 10 % omaa ajoa ja 90 % ammattiajoa, johon liittyvän osuuden voi hankintojen arvonlisäverovähennyksenä tehdä, niin samaa prosenttia voi käyttää myös autoverohuojennuksen osalta.

Leasing-järjestelmään liittyen valtiovarainministeriö on laatinut toimintamallin, jossa maahan tuotavat leasing-autot verotetaan käyttöön otettaessa käyttöajan arvion mukaisesti. Kun auto sitten määräajan jälkeen viedään maasta pois, niin autoverotusta tasataan. Tätä aivan samaa mallia voisi käyttää myös taksiautojen osalta.

Taksien autoverohuojennus ei ole yritystuki, vaan tapa huolehtia edes kohtuullisesta tasa-arvosta eri liikennevälineiden kesken

Taksien autoverohuojennusta on arvioitu esityksessä sen relevantin tavoitteen, oikean kohdistumisen, huojennuksen vaikuttavuuden, kustannustehokkuuden, tarkoituksenmukaisuuden sekä vähäisen hallinnollisen rasituksen sekä määräaikaisuuden ja harkinnanvaraisuuden näkökulmasta. Valitettavasti tässä yhteydessä on yleisperusteluissa unohtunut täysin verotuksen oikeudenmukaisuus ja sen vaikutukset eri toimijoiden osalta tasapuolisesti.

Laki liikenteen palveluista sallii taksiliikenteen harjoittamisen henkilöautolla (M1), pakettiautolla (N1), kuorma-autolla (N2 ja N3), kolmipyörällä (L2e ja L5e), kevyellä nelipyörällä (L6e) tai raskaalla nelipyörällä (L7e). Lisäksi henkilöliikennettä voi taksiliikenteen omaisesti harjoittaa myös linja-autolla (M2 ja M3).

Autoveroa peritään vain henkilöautoista (M1) ja pakettiautoista (N1). Pakettiautojen verokohtelu on kevyempää jo lähtökohtaisesti kuin henkilöautoilla, kun pakettiauton kokonaismassa ylittää 2.500 kg. Kolmipyörän (L5e) ja raskaan nelipyörän (L7e) vero perustuu moottorin kokoon ja veroprosentti vaihtelee 9,8 % - 24,4 % (henkilöauto veroprosentti on 24,4 %, kun co2-päästöt ovat 143 g/km. Autoverosta ovat kokonaisuudessaan vapaita kuorma-autot (N2 ja N3), kolmipyörä (L2e), kevyt nelipyörä (L6e) ja linja-autot (M2 ja M3).

Kun henkilöautolla harjoitettavan henkilöiden kuljetusten merkittävimmät kilpailijat tulevat olemaan lakimuutosten jälkeen linja-autot, pakettiautot ja kuorma-autot sekä osin myös verottomat matkailuautot, niin kilpailuneutraliteetin näkökulmasta on ehdottomasti huolehdittava verotuksellisesta tasapuolisuudesta.

Täysin autoverosta vapaat linja-autot kilpailevat erityisesti isojen taksien kanssa samoilla markkinoilla

Linja-autoihin liittyvää kilpailutilannetta on pyritty kuvaamaan esityksessä. Kuvauksessa on otettu varsin selkeästi kantaa ns. isojen ja esteettömien taksiautojen väliseen

kilpailutilanteeseen. Kuten esityksessä todetaan, taksiliikenteen kilpailu avautuu myös linja-autoille. Samoin esityksessä todetaan, että eräät ajoneuvot voidaan rekisteröidä joko autoverolliseksi M1-luokan tai autoverottomaksi M2-luokan ajoneuvoksi. Esityksen ajatus, että linja-autoilla olisi jatkossa jotenkin tiukempi sääntely kuin henkilöautoille, ei perustu mihinkään käytännön tosiseikkoihin. Kumpikin ajoneuvoluokka edellyttää liikennelupaa ja asianmukaista ajokorttia. Lisäksi linja-autonkuljettajalla on omat ammattipätevyysvaatimuksensa ja taksinkuljettajalla omat kuljettajaoikeuteen liittyvä pätevyysvaatimuksensa.

Esitetty muutos ns. isojen henkilöautojen verohuojennuksesta on oikeansuuntainen ja kannatettava muutos kohden tasapuolista ja oikeudenmukaista eri liikennevälineiden kilpailun mahdollistavaa verotusta. Koska linja-autot ovat täysin vapaita autoverosta, ne saavat oleellisen kilpailuedun autoverotuksen piirissä oleviin henkilöautoihin nähden. Tältä osin luonnoksessa esitetty ratkaisumalli korjaa vääristymän isojen esteettömien ajoneuvojen osalta. Tältä osin isot henkilöautot pääsevät autoveron osalta tasa-arvoiseen asemaan linja-autojen kanssa. Kannatettava esitys on isojen esteettömien tai koulukuljetuskäyttöön hyväksyttyjen vähintään seitsemän matkustajan, joista yksi tai useampi voi olla pyörätuolissa matkustava henkilö, ajoneuvojen autoverottomuus 36 kuukauden kuoleentumisajalla. Perusteltua toki olisi tehdä tältä osin rajaus 1 + 6 matkustajan esteettömiin ajoneuvoihin, jolloin hiljaisten alueiden satunnaisiin pyörätuolikuljetuksiin olisi tarjolla helpommin autoja. Tämä rajaus mahdollistaisi ns. Caddy-luokan autojen autoverottomuuden ja lisäsi oleellisesti pyörätuolikuljetusten tarjontaa.

Henkilökuljetusten osalta kilpailua on myös pienten taksien ja linja-autojen välillä

Kun isojen autojen osalta kilpailutilanne tunnustetaan linja-autojen ja henkilöautojen osalta, niin on täysin kestämätöntä ajatella, ettei tuota kilpailutilannetta olisi pienten taksiautojen ja muiden taksiliikenteen tai taksiliikenteen omaisten ajoneuvojen välillä. Kun liikennepalvelulain tavoitteena on mahdollistaa yritystoiminnan kehittäminen, erilaisten yritysideoiden syntyminen, palveluvaihtoehtojen monipuolistaminen ja erilaiset sivuelinkeinot, niin tämä tulee ottaa huomioon myös tasapuolisessa autoverotuksessa. Oikeudenmukaisuuden ja tasapuolisuuden näkökulmasta ei taksiyrittäjän, joka harjoittaa liikennettä pienellä henkilöautolla, verorasitusta tule nykyisestään lisätä, vaan säilyttää jatkossakin autoverohuojennus näilläkin ajoneuvoilla.

Liikenne- ja viestintäministeriön aikaisemmat tutkimukset osoittavat, että taksikuljetusten matkustajamäärä on keskimäärin 1,2 matkustajaa. Omien taksaan liittyvien selvitystemme mukaan I taksalla (1 tai 2 matkustajaa) ajetaan yli 85 % kuljetuksista (kuljetusten euromääristä laskettuna). Tosiasiallisesti taksiliikenteen osalta isojen autojen käyttäminen ei ole matkustajamäärien perusteella mitenkään perusteltua. Pelkästään ympäristön ja kansantalouden kannalta pelkkien isojen autojen suosimiselle ei ole mitään perusteita autoverotuksessa.

Esityksemme on, että 4.800 euron autoverohuojennus säilytetään ennallaan.

Autoverohuojennuksen poistamisen vaikutukset pienten taksien osalta olisivat haitallisia, erityisesti päästötavoitteiden saavuttamisessa

Jos pienten autojen autoverohuojennuksesta luovuttaisiin, taksiliikennettä toki pienillä henkilöautoilla senkin jälkeen harjoitettaisiin. Ajoneuvot kuitenkin olisivat käytössä nykyistä pidempään, jolloin uusinta ympäristöystävällistä teknologiaa saataisiin käyttöön nykyistäkin hitaammin. Lisäksi on hyvä muistaa, että jatkossakaan taksikäyttöön hankittavien autojen

kokovaatimukset henkilöiden ja heidän matkatavaroidensa kuljettamisen suhteen säilyisi ennallaan. Autot eivät siis pienenisi eikä päästötavoitteita tältä osin saavutettaisi nykyistä helpommin. Todennäköistä ja ilmeistä olisi, että taksikäyttöön hankittaisiin entistä enemmän käytettyjä henkilöautoja, joiden päästötaso on uusia ajoneuvoja epäedullisempi. Näistä käytettynä hankittavista autoista merkittävä määrä todennäköisesti tulisi olemaan Keski-Euroopasta hankittavia vähän käytettyjä ajoneuvoja. Tämän hetken kehitys näyttää siltä, että Keski-Euroopan suuret kaupungit asettavat erilaisia rajoituksia kaupunkien kaduilla liikennöiville ajoneuvoille, jolloin nämä heille kelpaamattomat autot myytäisiin käytettyinä kohtuullisen edullisesti käyttöömme.

Käytettynä maahan tuotavien autojen osalta vaikutuksia on luonnollisesti myös kotimaiseen autokauppaan ja autokorjaamoalaan. Käytettyjen autojen osalta siirryttäisiin kovin helposti merkkikorjaamoiden ulkopuolisten korjaamoiden käyttöön, samoin osa korjauksista ja huolloista tultaisiin tekemään taksiyrittäjien omana työnä paikoissa, jotka eivät välttämättä täytä enää ympäristövaatimuksia. Vaikutukset työllisyyteen ja talouteen olisivat näin ollen epäedullisia.

Vanhat autot ovat turvallisuusriski

Henkilöautojen turvallisuus kehittyy erittäin nopeasti. Käytettyjen autojen osalta niin yrittäjän, työntekijän kuin matkustajienkin osalta liikenne- ja työturvallisuus heikkenevät. Jo pelkästään yksi vammautunut henkilö voi aiheuttaa yhteiskunnalle merkittävät kustannukset.

Taksien verokertymä ja ostokäyttäytyminen eivät todennäköisesti poikkea matkailuautoista

Esityksessä kuvataan matkailuautojen veronkorotuksen ongelmaa hyvin selvästi. Jos matkailuautojen verotusta korotettaisiin, niin matkailuautomarkkinat siirtyisivät ulkomaille ja sekä arvonlisäverotuotto että autoverotuotto jäisi saamatta Suomeen. Taksiliikenteen osalta tilanne on täsmälleen sama. Autot voidaan hankkia joko ostamalla tai erilaisin leasing-sopimuksin ulkomailta, jolloin verot näin ollen jäävät tältä osin saamatta Suomeen. Nykyinen 4.800 euron autoverohuojennus kannustaa edelleen hankkimaan autot Suomesta, kun verohuojennuksen edellytyksenä on auton ensirekisteröinnin tapahtuminen suoraan luvanvaraiseen rekisteriin. Jatkossa tätä tarvetta ei enää olisi.

Autoverohuojennuksen merkitys taksiyrittäjän talouteen

Todettakoon myös, että esityksessä on vääristellen esitetty Tilastokeskuksen ylläpitämän aineiston perusteella taksiyrityksen kannattavuuteen liittyviä lukuja. Lakiluonnoksen perusteluissa todetaan, että taksien keskimääräinen liikevaihto on noin 110.000 euroa ja tilikauden tulos 25.000 euroa. Esityksessä ei oteta huomioon, että kyseessä on pääosin ammattiharjoittajia, joiden henkilökohtainen tulo on tilikauden tulos. Kyseessä on siis yrittäjän palkka, jota ei voida pitää toiminnan riskit, investoinnit ja työtunnit huomioiden mitenkään kohtuuttomana, pikemminkin varsin vaatimattomana. Jos tästä tulosta vielä vähennetään autoverohuojennuksen osuus, niin voimakkaasti yksinkertaistettuna kyseessä on yli 6 %:n ansioiden väheneminen.

Myös ajoneuvoverotus on kireämpää taksiliikenteessä kuin muussa ammattiliikenteessä

Ajoneuvoveron perusveron ja käyttövoimaveron osalta taksit ovat muita huonommassa asemassa. Linja-autot on vapautettu sekä ajoneuvoveron perusverosta että käyttövoimaverosta. Kuorma-autoilta ei myöskään peritä ajoneuvoveron perusveroa ja sekä

kuorma-autojen ja pakettiautojen veroperusta on kevyempi kuin henkilöautoissa. Myös tältä osin tasapuolisuuden ja oikeudenmukaisuuden arviointi on syytä tehdä kokonaisuus huomioiden.

Muutos taksien autoverohuojennukseen ei ole perusteltu eikä sen vaikutuksia ole arvioitu

Esitetty taksien autoverohuojennuksesta luopuminen on yksittäisenä tekona tarpeeton ja harkitsematon. Esityksen vaikutuksia ei ole arvioitu eikä sitä ole nähty osana ammattiliikenteen tasapuolista ja oikeudenmukaista verotusta. Isojen autojen autoverohuojennuksen muutos on perusteltu kilpailutilanteen perusteella. Samalla pienten autojen osalta on löydettävä kestävä ratkaisu, joka mahdollistaa tasapuoliset olosuhteen liikennepalvelulain myötä syntyville uusille markkinoille.

Kun liikennepalvelulaki tulee voimaan pääosiltaan 1.7.2018, niin sen jälkeen vasta nähdään mitä tulee tapahtumaan ammattiliikenteen markkinoilla. Verotuksellista epätasa-arvoa ei tule tässä yhteydessä lisätä lainkaan. Nyt on tärkeätä saada ajo- ja päivystysvelvoitteesta, asemapaikasta, vahvistetusta enimmäistaksasta ja määrällisistä luparajoituksista vapaa taksiliikenne sujuvasti siirtymään entistä kilpailullisemmille markkinoille eikä sekoittaa markkinoita perusteettomilla veronkiristyksillä.

Yhdet markkinat – yhdet pelisäännöt

Kun laki liikenteen palveluista pyrkii saamaan yhdet kuljetusmarkkinat, niin toimivien markkinoiden ja kilpailuneutraliteetin näkökulmasta pelisääntöjen tulee olla yhdenmukaiset myös verotuksen suhteen. Missään tapauksessa ei kilpailutilanteen muuttuessa enää pidä henkilöautolla taksiliikennettä harjoittavan yrittäjän verotusta kiristää entistä epätasapuolisemmaksi muihin ammattiliikenteen toimijoihin verrattuna.

Suomen Taksiliitto ry