LAUSUNTO

31.01.2018

Valtiovarainministeriö
Neuvotteleva virkamies Markus Teräväinen
PL 28
00023 VALTIONEUVOSTO

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi autoverolain muuttamisesta

HYÖTY-neuvottelukunta kiittää mahdollisuudesta vielä kommentoida otsikon aiheesta. Neuvottelukunnan jäsenet ovat hyöty- ja erikoisajoneuvojen, kuten invataksien ja muiden esteettömien ajoneuvojen, kotimaisia valmistajia sekä varustajia.

Suomessa autoverolakia (HE 178/2017 vp) ja Trafin asiaa koskevaa määräystä, jonka perusteella määräytyy myös Kelan hyväksymät korvaukset esteettömille takseille, ollaan muuttamassa tavalla, joka vaikeuttaisi merkittävästi pyörätuolissa matkustavien henkilöiden taksien saantia. Se aiheuttaisi isoja muutoksia myös ajoneuvoihin. Mikäli määräykset astuvat voimaan 1.7.2018, kaluston saatavuus heikkenee selvästi. Se sulkee pois tämän hetken esteettömästä taksikalustosta 35-40 prosenttia. Nykykaluston poissulkeminen kilpailutuksesta heikentäisi varmasti autojen saatavuutta ja nostaisi hintoja.

Toisena asiana esitämme ”esteetön taksi” -käsitteen jakoa kahteen luokkaan. Tällainen luokkajako mahdollistaisi kustannussäästöjä valtion ja kuntien talouden näkökulmasta. Käytettävien tilastojen mukaan kuntien maksamat vammaispalvelulain mukaiset kuljetuskorvaukset olivat yli 150 miljoonaa euroa vuonna 2015. Saman vuonna kunnat maksoivat sosiaalihuoltolain mukaisia kuljetuskorvauksia 50 miljoonaa. Kelan maksamat sairaanhoitokorvaukset matkoista inva- ja paaritakseille olivat yhteensä 31 miljoona euroa vuonna 2016.

Kolmantena asiana haluamme nostaa esiin matkailuautoja koskevat eräät tarkemmat määrittelyehdotukset.

Yhteinen Toimialaliitto ry
Eteläranta 10 7. krs, 00130 HELSINKI
www.ytl.fi
Y-tunnus 0215435-3

LAUSUNTO

31.01.2018

Esteettömän taksin määritelmään kaksi luokkaa, molemmille kuuluu autoverottomuus

Hallituksen esityksen mukaa autoverolakia ollaan taksien osalta muuttamassa siten, että 4 800 euron autoveron alennus ollaan poistamassa takseilta portaittain. Poistuva veron alennus koskisi myös esteettömiä 1+6 takseja.

Emme voi hyväksyä ehdotettua menettelyä esteettömien 1+6 taksien osalta.

Kannatamme ehdotusta, että invataksi-käsite poistetaan käytöstä ja että jatkossa puhutaan vain esteettömästä taksista.

Ehdotamme kuitenkin, että kaikki esteettömät taksit ovat autoverottomia.

Ehdotamme lisäksi, että esteettömät taksit jaetaan kahteen luokkaan siten, että:

- luokkaan 1 kuuluvat esteettömät taksit, joissa on yksi pyörätuolipaikka. Luokkaan 1 sisältyy esteettömien 1+6 taksien lisäksi ne 1+7-1+8 taksit, joissa on vain yksi pyörätuolipaikka. Näiden autojen istuinratkaisut ovat yksinkertaisemmat ja tyypillistä on se, että pyörätuolissa istuva matkustaja on sijoitettu aina auton takaosaan eikä vieressä ole avustajalle istuinta.
- Luokkaan 2 kuuluvat esteettömät taksit, joissa on vähintään kaksi pyörätuolipaikkaa. Luokan 2 esteettömät taksit ovat sisustusratkaisuiltaan nykyisen invataksin kaltaisia. Istuinratkaisussa on aina käytävä matkustamon keskellä, johon saadaan tarvittaessa nopeasti lisätilaa seinälle kääntyvillä istuimilla. Ratkaisu mahdollistaa pyörätuolimatkustajan kiinnittämisen lähelle kuljettajaa. Lisäksi luokan 2 ajoneuvossa on aina mahdollisuus saada avustajat pyörätuolipaikan välittömään läheisyyteen.

Perustelemme näitä esityksiä seuraavasti:

- Asiakkaiden tilausten tekemisen kannalta nykyinen jaottelu esteettömiin ja invatakseihin on sekava. On perusteltua ottaa käyttöön yksi ”esteettömät taksit” käsite, ja jakaa se kahteen luokkaan. Luokka 1, jossa on vähintään 1 pyörätuolipaikka. Ja luokka 2, jossa on vähintään 2 pyörätuolipaikkaa. Näin asiakas tietää tilatessaan, mitä hakea.

Yhteinen Toimialaliitto ry
Eteläranta 10 7. krs, 00130 HELSINKI
www.ytl.fi
Y-tunnus 0215435-3

- Luokkajako on perusteltua myös valtiontalouden ja kuntien talouden kannalta:
    - Nykyiset kuntien ja Kelan maksamat matkakorvaukset esteettömille ja invatakseille ovat olleet reilusti yli 200 miljoonaa euroa. Jakamalla esteettömät taksit kahteen luokkaan korvauksia voidaan pienentää ilman, että asiakaspalvelun taso heikkenee.
    - Maksettavat korvaukset voivat olla pienemmät luokassa 1, sillä pienempien ajoneuvojen hankintahinnassa on mittava ero isoihin verrattuna. Tällä perusteella pienemmässä 1. luokassa korvaus voisi olla selvästi pienempi. Tällä hetkellä eri kokoluokan autoista maksettu korvaus on yhtä suuri.
    - Kunnat ja Kela voivat omilla ohjeistuksillaan ohjata, mikä oikeuttaa luokkien 1 ja 2 kyyteihin. Näin voidaan ohjata paremmin yhteiskunnan tukivaroja.
- Verottomuus on perusteltua myös 1+6 luokan autoille. Nykyinen 1+6 esteettömien taksien osuus on tällä hetkellä 20-25 prosenttia esteettömien taksien kannasta. Mikäli nykyinenkin veroetu (4 800 euroa) poistuu, niiden markkinat katoavat. Veroedun poisto aiheuttaa esteettömän 1+6 taksin elinkaarikustannusten nousemisen niin, että niiden kysyntä romahtaa. Perustelemme esitystä liitteessä olevilla laskelmilla, jotka selkeästi osoittavat, että 1+6 esteetön taksi ei ole tasavertainen normaalin taksin elinkaarikustannuksiin nähden. Vaihtoarvo putoaa 8 000-10 000 euroa enemmän kuin vastaavan henkilöautomalli kolmessa vuodessa ja vastaavilla kilometreillä. Taksiliikenteen harjoittajan ei siten kannata hankkia tällaista taksia.
- Täydestä verollisuudesta seuraisi se, että liikennepalvelulain mukaiset ajatellut Kelan kustannussäästöt eivät tule toteutumaan toivotulla tavalla, koska esteettömiin kuljetuksiin joudutaan käyttämään raskaampaa kalustoa, joiden saatavuus ei ole maantieteellisesti lähellä asiakasta.
- 1+6 esteettömän taksin täysi verottomuus takaisi suuremman kokonaishyödyn kaikille osapuolille. Markkinoille voitaisiin tarjota varsin laaja automalli ja -merkkivalikoima. Tällöin voidaan valita ajoneuvo, jolla on pääsy porttikongeihin, parkkihalleihin sekä muihin ahtaisiin tai vaikeakulkuisiin paikkoihin, joihin ei luokan 2 esteettömillä takseilla ole mahdollista ajaa.
- Takseista noin 55 prosenttia toimii kaupungeissa ja 45 prosenttia maaseudulla (HE 178/2017 vp), kun vastaava luku esteettömillä 1+6 takseilla on n. 70 prosenttia maaseudulla tai haja-asutusalueella. Laista liikennepalveluista korostetaan

monipuolisuutta sekä asiakaslähtöisyyttä, ja sen tulisi mahdollistaa monipuoliset palvelut taksien asiakkaille.

- Vuoden 2016 lopulta alkaen valtaosa esteettömistä 1+6 hengen takseista on mitoiltaan ja muulta mukavuudeltaan (mm. ääni- ja lämpöeritys, takajousitus, lämmitys takana) aiemmin valmistuneita selvästi tasokkaampi. Ajoneuvojen elinkaaren huomioiden, viimeiset vanhemmat mallit poistuvat käytännössä markkinoilta vuonna 2019.
- Pienempi esteetön 1+6 taksi tuottaa huomattavasti vähemmän CO_2-päästöjä kuin isompi invataksi-kokoluokan ajoneuvo. Myydyin suuremman kokoluokan tilataksi MB Sprinter 316CDI-3,5/37A tuottaa päästöjä 182 g/km, taas 1+6 kokoluokan VW Caddy Maxi 2.0TDI DSG-automaatti tuottaa päästöjä 130 g/km. Myös polttoaineen kulutuksessa on samansuuntainen ero.

Matkailuautoja koskevat eräät määräykset

Hallituksen esityksessä esitetään verottomuuden ehdoksi painorajan nostamista 2 500 kiloon. Esityksessä ehdotetaan lisäksi autojen asunto-osan pituusvaatimukseksi 1,3 metriä.

Hallituksen esitystä painorajan nostosta pidämme kannatettavana esityksenä. Se poistaa alalta omatekoista ajoneuvon muuttamista ja estää siten veronkierron.

Sen sijaan emme voi ymmärtää esitystä autojen asunto-osan 1,3 metrin pituusvaatimuksesta. Mihin se perustuu? Mikäli esitys toteutuu sellaisenaan, se poistaisi markkinoilta ison joukon erilaisiin harrastus- ja retkeilykäyttöihin soveltuvia autoja.

Ehdotamme, että

- sisätilan mittavaatimukseksi vähintään 0,8 metriä, mikäli aiempi esitys 40 prosentin sisätilan mittavaatimuksesta johtaa ongelmiin tulkinnoissa, ja jotain muuta on esitettävä.

Yhteinen Toimialaliitto ry
Eteläranta 10 7. krs, 00130 HELSINKI
www.ytl.fi
Y-tunnus 0215435-3

LAUSUNTO

31.01.2018

Perustelemme esitystä seuraavasti:

- Sisätilan 1,3 metrin mittavaatimus poistaisi matkailu- ja retkeilykäyttöön suuntautuneita ajoneuvoja markkinoilta. Liitteessä kuvataan pohjaratkaisun nykytilanne ja tilanne lakimuutoksen jälkeen.
- Suomessa rakennettavien matkailuautojen käyttäjäkunnasta iso osa käyttää autojaan harrastuksiin, joihin liittyy oleellisesti harrastusvälineiden kuljettaminen. Harrastuksia ovat mm. moottoriurheilu, metsästys ja retkeily. Luonnoksessa esitetty 1,3 metrin matkustamotilan pituusvaatimus aiheuttaa autojen kuormatilojen merkittävää lyhenemistä ja hyötykuljetuskuutioiden vähenemistä. Esimerkiksi moottorikelkat, mönkijät ja moottoriurheiluvälineet vaativat yli kahden metrin mittaisen kuormatilan matkailutilan lisäksi.
- Nyt ehdotettu 1,3 metrin pituusvaatimus siirtää väliseinärakenteita vähintään 70 cm taaksepäin. Tämän mitan menettäminen kuormatilan pituudesta tekee autoista käyttökelvottomia em. harrastustoimintoihin, johon käyttäjäkunnan autot pääasiallisesti varustellaan. Jos ehdotus toteutuu, voidaan katsoa, että tällainen matkailuautoversio menettää kysyntänsä ja valmistus loppuu.
- Ajoneuvon matkustamotilan kasvattamiselle ei ole perusteita, sillä ehdottamamme tila täyttää sille asetetut käytännön vaatimukset oleskelun ja majoituksen osalta.
- Asiaan liittyy myös paljon teknisiä testauksia ja näkökohtia. Osa Suomessa valmistetuista M1 ajoneuvoluokkaan tyyppihyväksytyistä istuinjärjestelmistä ja väliseinärakenteista on testattu siten, että sijoituspaikka on ajoneuvon rakenteessa nk. C-pilareiden (liukuoviaukon takareuna) tasalla. Näiden istuimien ja rakenteiden kiinnitykset ajoneuvoon ovat turvallisia ja hyväksyttyjen testausten mukaisia. Näissä autoissa esitetty 1,3 metrin pituussääntö siirtäisi seinä- ja istuinrakenteen niin sanotusti ”tyhjän päälle”, jolloin kalliita ja testattuja rakenteita ei voitaisi enää käyttää. Kotimaisen tuotteen käyttäminen varustelussa siis menetettäisiin. Sama pätee kaikkiin sisustuspaneeleihin ja rakenteisiin, joihin on tehty kalliit muotit.

Yhteinen Toimialaliitto ry
Eteläranta 10 7. krs, 00130 HELSINKI
www.ytl.fi
Y-tunnus 0215435-3

LAUSUNTO

31.01.2018

HYÖTY-neuvottelukunta edustaa suomalaisia korinrakentajia ja varustajia.

Kunnioittaen

Yhteinen Toimialaliitto
HYÖTY-neuvottelukunta

Aleksi Rustholkarhu

Yhteinen Toimialaliitto ry
Eteläranta 10 7. krs, 00130 HELSINKI
www.ytl.fi
Y-tunnus 0215435-3

LAUSUNTO

31.01.2018

LIITE Perustelut esteettömän 1+6 taksin autoverottomuudelle

Lähettäjä: Ismo Hytti [mailto:ismo.hytti@laakkonen.]
Lähetetty: 29.marraskuuta 2017 9:44
Vastaanottaja: Tsupari Pekka <pekka.tsupari@ytl. >
Aihe: VW Caddy matalalattia

Hei
Tässä hieman lähtökohtia:
-Mercedes Benz E-sarja(farmari) lähtöhinta n.53.000€(sis.autovero)
-VW Caddy Maxi matalatattia muutostyön kanssa lähtöhinta n.50.000€(sis.autovero)

Nettiautossa ja Autotalli.comissa myynnissä olevista kolmen vuoden ikäisistä ja noin 300.000km ajetuista Mercedes-Benz E-sarjan autoista keskimääräinen pyyntihinta
on 25.900€(23.900€-27.900€).

VW Caddy Maxin(matalalattia) keskimääräinen pyyntihinta 16.900€(kolme vuotias ja noin 300.000km)

Ystävällisin terveisin

Ismo Hytti
myyntipäällikkö, hyötyautot

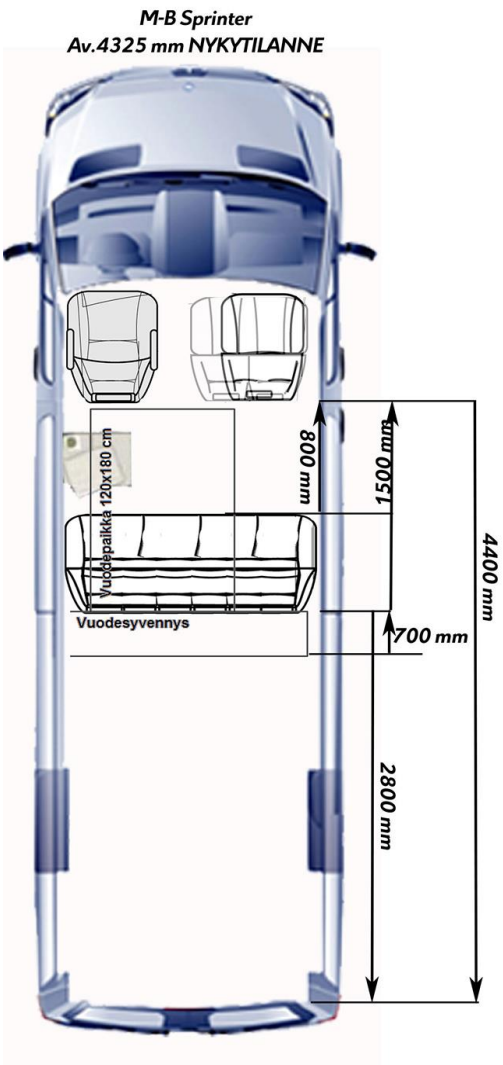
LAAKKONEN

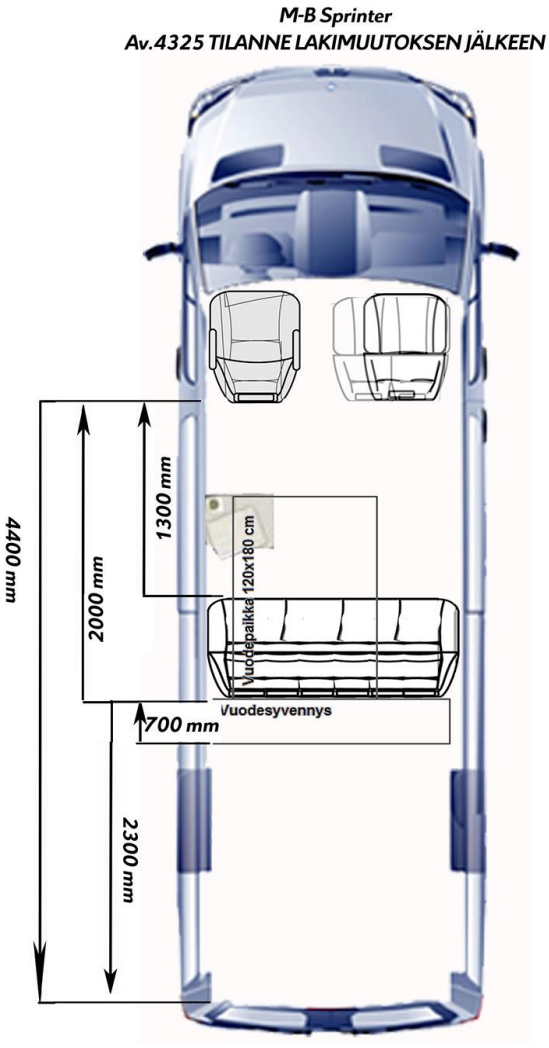
Autotalo Laakkonen Oy
Hatanpään valtatie 42, 33900 TAMPERE
puh. 010 2147 180
ismo.hytti@laakkonen.
www.laakkonen.

LAUSUNTO

31.01.2018

LIITE Perustelut matkailuauton sisätilan mittavaatimuksille





Yhteinen Toimialaliitto ry
Eteläranta 10 7. krs, 00130 HELSINKI
www.ytl.fi
Y-tunnus 0215435-3