VALTIOVARAINMINISTERIÖ

Vero-osasto

21.2.2018

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Kommentteja hallituksen esityksestä 178/2017 vp annettuihin lausuntoihin

Arviot verotuen poiston vaikutuksista

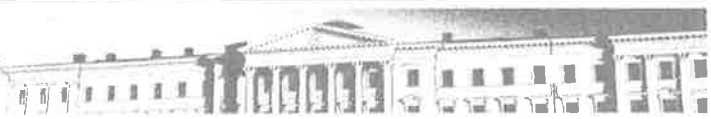
Autoliiton, Autotuojien- ja teollisuuden /Autoalan keskusliiton sekä Suomen Taksiliiton lausunnoissa esitetään näkemyksiä siitä, että tavallisten taksien verotuen poisto vaikuttaisi haitallisesti taksien rekisteröintimääriin. Verorasitusta mainitaan kompensoitavan pidentämällä taksien vaihtoväliä, hankkimalla edullisempia autoja sekä tuomalla autoja käytettynä maahan. Tämän todetaan johtavan autokannan keski-iän nousuun, päästöjen kasvamiseen ja liikenneturvallisuuden heikkenemiseen.

Hallituksen esityksen vaikutusarviot perustuvat Verohallinnon ja Liikenteen turvallisuusviraston tilastoista tehtyihin havaintoihin ja laskelmiin, joissa on huomioitu kaikki Suomessa verotetut taksit. Verotilaston pohjalta voidaan varsin luotettavasti arvioida ehdotettujen muutosten aiheuttamia käyttäytymisvaikutuksia, kun vertailukohtana pidetään 1.3.2015 toteutettua taksien verotuen alennusta 9 600 eurosta 4 800 euroon.

Verotuen muutoksella on huomattava lyhytaikainen vaikutus taksien rekisteröintimäärään. Taksien rekisteröinti kasvoi merkittävästi ennen 1.3. 2015 voimaantullutta veromuutosta ja vastaavasti väheni sen jälkeen. Tämä näkyy selkeästi myös alan esittämästä kaaviosta. Tällainen veromuutokseen varautuminen on otettu huomioon hallituksen esityksen vaikutusarvioissa. Sen sijaan verotuen 4 800 euron alentamisen muut vaikutukset olivat vähäisiä.

Verotilastosta käy ilmi, että vuonna 2014 taksien keskimääräinen verotusarvo oli 45 832 euroa ja vuonna 2015 se oli 45 483 euroa. Myös tämän jälkeen muutos on ollut vähäistä. Vuonna 2017 taksien keskimääräinen verotusarvo oli 44 965 euroa. Käytännössä suosituimmat taksimallit ovat säilyneet samoina verotuen 4 800 euron alennuksesta huolimatta.

Taksien keskimääräinen vaihtoväli vuonna 2013 oli n. 27 kuukautta, kun se vuonna 2016 oli n. 25 kuukautta. Verotuen puolittaminen ei siis ole pidentänyt autojen vaihtoväliä.



Taksien veroedun puolittaminen vuonna 2015 ei myöskään johtanut käytettynä maahantuotavien taksien merkittävään lisääntymiseen. Vuonna 2015 taksikäyttöön rekisteröidyistä autoista käytettynä maahantuotuja oli 30 kappaletta. Vuonna 2017 takseja tuotiin käytettynä 57 kappaletta, joista 2/3 oli saman tai edellisen vuoden vuosimallia, eli käytännössä hyvin vastaavia kuin Suomessa taksikäyttöön myytävät autot. On toki mahdollista, että käytettyjen autojen tuonti kasvaa tulevaisuudessa, jos Keski-Euroopan käytettyjen autojen markkinoilla dieselautojen ylitarjonta edelleen lisääntyy ja hintataso laskee. Tuonnin kasvu ei kuitenkaan tällöin riipu ehdotettavista veromuutoksista. Toisin kuin Taksiliiton lausunnossa todetaan, nykyinen verotuki ei ole kannustin autojen hankkimiselle Suomesta, sillä myös käytettynä tuodut taksit ovat oikeutettuja samaan verotukeen. Lisäksi Taksiliiton lausunnossa virheellisesti verrataan takseja matkailuautoihin, todeten, että tuontitaksien autovero ja arvonlisävero jäisivät saamatta. Käytettynä maahantuoduista takseista maksetaan autovero samoin perustein kuin uutena tuoduista autoista. Arvonlisäveron kohdalla taas yrittäjä saa vähentää taksista Suomessa maksetun arvonlisäveron, eivätkä Suomesta hankitut taksit siten lisää arvonlisäveron tuottoa toisin kuin kuluttajien hankkimat matkailuautot.

Lausunnoissa ei esitetä perusteluja sille, miksi verotuen poiston aiheuttamat käyttäytymisvaikutukset nyt poikkeaisivat vastaavan suuruisen veromuutoksen viimekertaisista vaikutuksista. Lausunnoissa esitettyjä vaikutuksia ei tältä osin voi pitää todennäköisinä. Nyt ehdotettavassa muutoksessa verotuki alenisi pitkän siirtymäajan kuluessa suhteellisen pienin portain ja poistuisi vasta 1.7.2022 kun taas vuonna 2015 verotuen vastaavan suuruinen alentaminen tapahtui kerralla. Tältä osin taksiyrittäjien käyttäytymisvaikutusten voi siis olettaa olevan jopa aikaisempaa vähäisempiä, koska tuen kertamuutokset olisivat vain 600 - 1 800 euroa. Lausunnoissa ei ole mitenkään otettu huomioon tätä siirtymäaikaa, vaan vaikutuksia on käsitelty siten kuin verotuki poistuisi kerralla.

Lausunnoissa ei myöskään ole otettu huomion sitä, että autoverotuksen taso alenee edelleen 2019 alussa viimeisen veronalennusportaan voimaantullessa ja tämän jälkeenkin keskimääräisen veron voi olettaa jatkavan alenemista päästökehityksen myötä, jolloin autoveron merkitys taksien kustannusrakenteessa yhä vähenee. Vuonna 2017 taksien keskimääräinen CO2 -päästö oli 118 g /km. Jos taksien keskimääräinen päästö vuoden 2022 loppupuolella olisi esimerkiksi 100 g /km (autovalmistajia sitova tavoite henkilöautojen keskipäästöksi EU:ssa vuodelle 2020 on 95 g /km), alenisi autovero noin 35 prosenttia verrattuna vuoteen 2017 (18 %:sta 11,7 %:iin). Autolla, jonka verotusarvo olisi 45 000 euroa tämä tarkoittaisi noin 2 800 euron veroalennusta, eli alennus vastaisi huomattavaa osaa poistetavaksi ehdotetusta verotuesta.

On hyvin mahdollista, että Suomen taksikannassa tapahtuu selviä muutoksia lähivuosina. On todennäköistä, että taksisääntelyn vapautuminen tuo markkinoille uusia taksiyrittäjiä ja samalla liikenteeseen tulee erityisesti kysyntävaihtelun mukaan osa-aikaisesti toimivia takseja. Koska osa-aikaisen toiminnan liikevaihto jäänee pienemmäksi, voi taksitoiminnan harjoittaminen edullisemmilla autoilla olla perusteltua. Vastaavasti pienemmän ajosuoritteen takia taksien taloudellinen pitoaika saattaisi pidentyä. Tästä taksikannan ominaisuuksiin johtuvat mahdolliset vaikutukset aiheutuvat kuitenkin liikennepalvelulaista, eikä niillä ole yhteyttä nyt ehdotettaviin veromuutoksiin.

Tuen säilyttäminen

Autotuojien- ja teollisuuden /Autoalan keskusliiton sekä Taksiliiton lausunnoissa tuodaan esiin se, että vaatimus taksien rekisteröimisestä ammattikäyttöön käytännössä poistaisi kannustimen verotuen hakemiseen muista kuin päätoimisista takseista ammattiliikenteen kalliimpien vakuutusmaksujen takia. Lisäksi lausunnoissa ehdotetaan jonkinlaista käyttöön perustuvaa veronpalautusmallia nykyisen verotuen tilalle.

Vakuutusyhtiöiltä saatujen tietojen perusteella taksien yksityiskäyttöä korkeammat vakuutusmaksut eivät kaikissa tapauksissa riitä estämään väärinkäytöksiä ja verotuen kasvua. Vakuutusmaksu vaihtelee merkittävästi taksin ajoalueen perusteella. Pääkaupunkiseudulla ammattiautoilijan liikennevakuutusmaksu on selvästi yksityisautoilijaa suurempi, mutta ero pienentyy olennaisesti mitä pienimmillä paikkakunnilla vertailua tehdään. Lisäksi on otettava huomioon, että taksien verotuki on tarkoitettu vain pääasiassa taksikäytössä oleville autoille. Liikennepalvelulaki tulee kuitenkin todennäköisesti lisäämään erityisesti osa-aikaisesti toimivien taksien määrää ja tällainen osa-aikainen taksitoiminta edellyttänee myös ammattivakuutusta. Koska ammattivakuutus joka tapauksessa tarvitaan toiminnan harjoittamiseen, eivät kalliimmat vakuutusmaksut vähentäisi verotuen hakemista osa-aikaisessa tai satunnaisessa taksikäytössä oleville autoille.

Lausunnoissa ehdotettu veronpalautusmalli olisi byrokraattinen sekä lisäisi selvästi verotuskustannuksia nykyiseen verrattuna. Lisäksi veronpalautusten oikeellisuutta olisi hyvin vaikea valvoa, jolloin palautusmenettely olisi altis väärinkäytöksille. Taksien verotuella ei nykyisinkään ole saavutettu yhteiskunnan kannalta tukea perustelevia vaikutuksia ja tuen muuttaminen nykyistä raskaammaksi jälkikäteistueksi heikentäisi edelleen tuen tarkoituksenmukaisuutta.

Autotuojien- ja teollisuuden /Autoalan keskusliiton sekä Taksiliiton lausunnoissa myös viitataan nykyiseen autoverotusmenettelyyn, jossa maahan tuotavat leasingautot verotetaan käyttöön otettaessa käyttöajan arvion mukaisesti. Kun auto sitten määräajan jälkeen viedään maasta pois, niin autoverotusta tasataan. Tällaisen käyttöaikaan perustuvan autoverotuksen soveltaminen myös takseihin on jo nykyisin täysin mahdollista, edellyttäen, että auto viedään määräaikaisen käytön päätteeksi pois maasta.

Pienet esteettömät taksit

Taksiliitto ehdottaa esteettömien taksien verottomuuden laajentamista myös 1 + 6 matkustajan esteettömille ajoneuvoille.

Hallituksen esityksessä on katsottu, että tukitarvetta ei tältä osin ole, koska pienet esteettömät taksit ovat muutenkin kilpailukykyisessä asemassa sekä tavallisiin henkilöautotakseihin että suuriin esteettömiin takseihin nähden. Näiden autojen hankintahinta esteettömyysvarustelu huomioon ottaen samoin kuin käyttökustannukset vastaavat tavallisimpia henkilöautotakseja. Nykyisinkään näillä pienillä esteettömillä autoilla ei ole tavallisista takseista poikkeavaa veroetua, mutta niitä rekisteröitiin siitä huolimatta taksikäyttöön viime vuonna reilut 100 kappaletta. Myös jatkossa nämä autot saisivat pitkän

siirtymäajan puitteissa edelleen verotukea samoin perustein kuin tavalliset henkilöautotaksit.

Verokohtelun tasapuolisuus

Suomen taksiliiton sekä Autotuojien- ja teollisuuden /Autoalan keskusliiton lausunnoissa katsotaan, että taksien verotuen säilyttäminen olisi tarpeen eri ajoneuvoluokkien tasapuolisen verokohtelun vuoksi. Autoliiton mukaan uuden liikennepalvelulain voimaantulon yhteydessä tulisi huolehtia siitä, että samaa tehtävää suorittavien tahojen verotus olisi tasa-arvoista ja yhdenmukaista. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että jatkossa myös muiden liikkumispalvelujen kalustoon liittyviä verotukia olisi syytä arvioida siitä näkökulmasta, ohjaavatko ne tarpeettomasti tietyn tyyppisen kaluston hankintaan.

Autoveroa on suoritettava henkilöautosta, pakettiautoista sekä linja-autosta, jonka omamassa on alle 1875 kilogrammaa ja eräistä L -luokan kevyistä ajoneuvoista. Ajoneuvoveron vuotuista perusveroa kannetaan henkilö- ja pakettiautoista ja käyttövoimaveroa näiden lisäksi kuorma-autoista.

Ajoneuvolain perusteella ajoneuvon rekisteröinti tiettyyn ajoneuvoluokkaan riippuu sen käyttöön ja teknisiin ominaisuuksiin liittyvistä seikoista. Ajoneuvolain mukaan linja-auto on henkilöiden kuljetukseen valmistettu ajoneuvo, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin kahdeksalle henkilölle. Henkilöautoksi rekisteröitävässä taksissa vai olla paikkoja kuljettajan lisäksi enintään kahdeksalle henkilölle. Muussa lainsäädännössä taas asetetaan lukuisia eri ehtoja ja rajoituksia eri tyyppisen toiminnan harjoittamisen. Linja-auton kuljettamiseen vaaditaan viideksi vuoksi kerrallaan myönnettävä D-luokan ajokortti. Linja-auton suurin sallittu nopeus on 80 tai 100 kilometriä tunnissa. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaisen henkilöliikenneluvan myöntämisedellytykset ovat vaativammat kuin taksiliikenneluvan myöntämisedellytykset muun muassa vakavaraisuuden osalta. Toisin kuin taksiliikenteessä, henkilöliikenteen harjoittamiseen linja-autolla sovelletaan ajopiirturin käyttöä ja ajo- ja lepoaikasääntelyä koskevia velvoitteita. Myös taksiliikenteen harjoittamiseen kohdistuu tiettyjä velvoitteita. Toiminnan harjoittamiseen kohdistuvia toisistaan poikkeavia velvoitteita ja erilaista sääntelyä voidaan pitää perusteena myös erilaiselle verokohtelulle.

Lainsäädännöllisten eroavaisuuksien ohella toinen näkökulma, josta verotuksen tasapuolisuutta voidaan tarkastella, ovat ajoneuvoluokkien taloudelliset ja käytännölliset toimintaedellytykset henkilöliikenteessä. Tavallisilla (yleensä 1+4 paikkaisilla) takseilla ja linja-autoilla harjoittavan liikenteen kustannusrakenne ja käyttävyys poikkeavat huomattavasti. Taksien hankintahinta ja käyttökulut ovat selvästi alemmat kuin linja-autoilla. Pelkkä autoverottomuus ei tee ylisuuren kaluston hankinnasta taloudellisesti mielekästä, sillä taksien autoveron sisältävä hinta jää tyypillisesti selvästi alhaisemmaksi kuin pienten pakettiautorunkoon rakennettujen linja-autojen autoveroton hinta. Tällaisessa pienessä linja-autossa polttoaineen kulutus voi myös olla yli 50 % suurempi kuin tavallisessa taksissa, mikä tarkoittaa yli 10 000 euron lisäkustannusta 3 vuoden jaksolla. Lisäksi pienten autojen käytettävyys liikenteessä on huomattavasti parempi.

Suurten tilataksien kohdalla taloudelliset toimintaedellytykset sen sijaan ovat paremmin vertailukelpoisia pienimpiin linja-autoihin nähden. Lähes kaikki suuret tilataksit on varusteltu esteettömiksi tai koulukuljetuskäyttöön, eli olisivat hallituksen esityksen mukaan autoverottomia ja siten vastaavassa asemassa kuin linja-autot. Saman kokoluokan muita kuin esteettömiä tilatakseja rekisteröitiin viime vuonna 17 kappaletta. Näiden voi sanoa olevan verotuksellisesti epäedullisemmassa asemassa kuin lähes vastaavan pikkubussin. Liikennepalvelulain voimaantullessa näillä yrittäjillä on toisaalta mahdollisuus siirtyä harjoittamaan henkilöliikennettä linja-autolla, jos he katsovat sen tarkoituksenmukaiseksi ottaen huomioon asiaan liittyvät lainsäädäntövelvoitteet. Kyse on tältä osin yritystoimintaan yleisesti liittyvistä valinnoista, joilla on verotuksellisia vaikutuksia. Ohjausvaikutuksen näkökulmasta verotukselliset syyt eivät käytännössä kuitenkaan johtaisi kuljetustarpeeseen nähden epätarkoituksenmukaisten ajoneuvojen hankintaan, sillä verokustannukset ovat hyvin vähäisiä verrattuna liiketoiminnan kokonaiskustannuksiin ja muusta kuin verolainsäädännöstä johtuviin velvoitteisiin nähden. Myöskään ympäristövaikutusten kannalta ei käytännössä ole merkitystä sillä, harjoitanko liikennettä linja-autoksi vai henkilöautoksi rekisteröidyllä ajoneuvolla, kun kyse on saman kokoluokan autoista.

Osastopäällikkö, ylijohtaja Terhi Järvikare

Neuvotteleva virkamies Markus Teräväinen