



6.9.2017

Valtiovarainministeriö
valtiovarainministerio@vm.fi

Viite: Lausuntopyyntö VM/1559/03.01.00/2017

Lausunto

Autotuoajat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliitto ry:n lausunto hallituksen esityksestä laiksi autoverolain muuttamisesta

Hallituksen esityksessä ehdotettu isojen esteettömien taksien ja koulukuljetustaksien säätäminen autoverottomaksi on tärkeä ja hyvä lainsäädäntömuutos, jolla voidaan varmistaa näiden ajoneuvojen tarjonta henkilöliikennepalvelujen tuottamisessa. Muiden taksien autoverohuojennuksen poistaminen sen sijaan vanhentaisi autokantaa ja heikentäisi ammattimaisesti henkilöliikennepalveluja tuottavien yritysten kannattavuutta. Taksien autoverohuojennus on perusteltua ja mahdollista säilyttää, vaikka laki liikennepalveluista muuttaakin henkilöliikenteen yritys kenttää ja taksiliikenteen lupakäytäntöjä. Myös uuden lain mukaisessa tilanteessa on mahdollista määritellä oikeutus ammattimaisen liikenteen autoverohuojennukseen. Taksihuojennuksen säilyttäminen taksikäytössä oleville henkilöautoille on perusteltua, jotta kuljetuspalveluja eri verokannan ajoneuvoilla tarjoavien yritysten verokohtelu olisi tasapuolista. 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 taloudellista pitoikää ja heijastuisi osaltaan koko autokannan keski-ikä, joka on Suomessa jo nyt poikkeuksellisen korkea. Korkeamman autoveron kustannusvaikutuksia kompensoidaan pidentämällä autojen vaihtoväliä, hankkimalla aiempaa edullisempia ajoneuvoja ja tuomalla maahan käytettyjä autoja taksikäyttöön. Käytettynä maahantuodut autot eivät hyödytä suomalaista kansantaloutta tai kotimaisen autokaupan kilpailukykyä samalla tavalla kuin Suomesta uutena hankittavat autot. Käytettyjen autojen tuonti on ollut kasvussa jo useita vuosia ja autoverohuojennuksen poisto lisäisi selvästi kiinnostusta hakea takseiksi soveltuvia käytettyjä autoja Suomeen Keski-Euroopan markkinoilta. 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 lisäturvaväillä 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 (esimerkiksi linja-auto, kuorma-auto, kevyt nelipyörä tai mopo) tavara- tai henkilöliikenneluvalla. Päätoimisesti taksipalveluja henkilöautolla tarjoavat yritykset eivät ole verotuksellisesti tasa-arvoisessa asemassa muilla ajoneuvoilla taksipalveluja tarjoavien yritysten kanssa ilman autoveron taksihuojennusta.

Lain perusteluissa todetaan, että autoverohuojennuksen merkitys taksiryttäjien talouden kannalta on pieni. Taksien keskimääräinen autovero ilman verohuojennusta on vuoden 2017 tammi-kesäkuussa ollut noin 8 300 euroa. Taksien keskimääräinen hankintahinta olisi ilman taksihuojennusta verollisena noin 49 000 euroa ja autoveroprosentti 17,6. Huojennuksen poistaminen nostaisi keskivertotaksin hintaa noin 11 prosenttia, joten sen merkitys yrityksille on huomattava. Vaikka autovero laskee hieman myös vuosina 2018 ja 2019, autoveron taso jää edelleen noin 16 prosenttiin hankintahinnasta. Näin ollen autoveron merkitys henkilöautotaksien hankinnassa on huomattavan suuri, mikäli autoveron tasoa ei tulevaisuudessa merkittävästi alenneta. Autoveron vaihteellinen alentaminen myös tulevilla hallituskaudella ratkaisisi myös taksipalvelujen autoverotuksen ongelmia.

Lain perusteluissa autoveron merkitystä on verrattu arvonlisäveron vähennyskelpoisuuteen ja todettu, että sen merkitys jää alv-vähennysoikeutta pienemmäksi. Luonnollisesti arvonlisäveron vähennysoikeudella on suuri merkitys taksiryttäjien taloudellisen toiminnan kannalta, mutta vertaus on ontuva, sillä kaikki yritykset saavat vähentää maksamansa arvonlisäveron tuloksestaan. Autoverohuojennuksen lojiikkana on ollut tasata erilaisen verokannan ajoneuvoilla palveluja tarjoavien yritysten verokohtelua.

Lakimuutoksen perustelussa on todettu, että tavanomaiset taksit jäävät verotuen johdosta osittain autoveron ympäristöohjauksen ulkopuolelle ja että verotuki olisi ympäristölle haitallinen. Taksien huojennettuna maksama vero on hiilidioksidiperusteinen ja energiatehokkaan auton valintaan ohjaava, joten väitteelle on vaikea löytää perusteluja. Autoveron lisäksi vähän kuluttavan ajoneuvon hankintaan ohjaavat vuosittaiset ajoneuvoverot sekä polttoainevero. Takseiksi hankittavien autojen hiilidioksidipäästöt ovat samaa suuruusluokkaa tai hieman alemmat kuin muiden uusien autojen, vaikka taksit ovat keskimääräisiä henkilöautoja kookkaampia. Esimerkiksi vuoden 2017 tammi-kesäkuussa ensirekisteröityjen enimmillään 5-paikkaisten taksien keskimääräinen hiilidioksidipäästö oli 117,3 g/km ja omamassa noin 1 645 kg, kun kaikkien enimmillään 5-paikkaisten henkilöautojen keskimääräiset päästöt olivat 119,9 g/km ja omamassa keskimäärin 1 430 kg.² Takseiksi valikoituneiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen kehityksen perusteella verotuksen ympäristöohjaus toimii taksikannassa hyvin.

Autoveron taksihuojennuksen poistamisen vaikutukseksi on hallituksen esityksen perusteluissa arvioitu noin 9 miljoonaa euroa. Todellinen vaikutus jäisi selvästi pienemmäksi, sillä autoverohuojennuksen poistuksessa, sillä ryttäjät kompensoisivat korkeampaa autoveroa pidentämällä autojen vaihtoväliä, hankkimalla aiempaa edullisempia ja vanhempia ajoneuvoja sekä tuomalla maahan käytettyjä ajoneuvoja taksikäyttöön. Verohuojennuksen poistamisen jälkeen taksien vaihtovälit pitenisivät todennäköisimmin nykyisestä lähemmäs kolmea vuotta. Samalla, jos takseiksi hankittaisiin nykyistä merkittävästi edullisempia autoja tai käytettynä maahantuotuja autoja, autoveron kertymä ajoneuvoa kohti pienenesi. Näin ollen taksiautojen myynnistä kerättävän autoverotuotto ei merkittävästi kasva, vaikka taksihuojennus poistettaisiin.

² Trafi, avoin aineisto, 30.6.2017

Suurten esteettömien liikennepalvelujen tarjontaan erikoistuneiden taksien vapauttaminen kokonaan autoverosta on perusteltua näiden ajoneuvojen saatavuuden varmistamiseksi. Samaan aikaan se kuitenkin johtaa tilanteeseen, jossa myös tavanomaisten taksien autoverohuojennus on perusteltua säilyttää. Autoveron poistaminen isokokoisilta taksiajoneuvoilta siirtäisi kysyntää henkilöautomallisista takseista isompiin erityisvarusteltuihin tilatakseihin. Tämä avaisi monia mahdollisuuksia henkilökuljetusten yhdistämiseen, mutta toisaalta kasvattaisi henkilöliikenteen energiankulutusta ja päästöjä, sillä jatkossakin suurella osalla taksimatkoja keskikuorma on alle 2 henkilöä.

Uuden liikennepalvelulain mukaisessakin tilanteessa taksien autoveron huojennuksen säilyttäminen on mahdollista

Taksiliikennelupaa edellytetään jatkossakin ammattimaisesti taksiliikennepalveluja tarjoavilta. Taksiliikennettä saisi jatkossa harjoittaa henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija. Myös taksimittarivaatimuksesta luovutaan. 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. Vaikka nykyinen kiinteämääräinen autoveron huojennus sopiikin huonosti uuden liikennepalvelulain mukaiseen toimintaympäristöön, se ei poista taksien tarvetta autoverohuojennukseen.

Autoveron taksihuojennus on uuden liikennelupakäytännön muutosten yhteydessäkin mahdollista säilyttää, mikäli varmistetaan, että oikeutus taksihuojennukseen on yksiselitteinen. Nykyisen kiinteämääräisen taksihuojennuksen tilalle on mahdollista valmistella autoveron palautusmalli, jossa autoveroa palautettaisiin siinä suhteessa, kun ajoneuvoa käytetään ammattimaiseen henkilöliikenteeseen auton pitäjän aikana. Tällöin autoveroa voitaisiin palauttaa myös sivutoimisesti henkilöliikennepalveluja tuottaville yrityksille, jolloin pää- ja sivutoimisesti henkilöliikennettä tarjoavat yritykset eivät olisi verotuksellisesti eri asemassa. Tämä olisi uuden liikennepalveluja avaavan lain hengen mukaista, sillä lain tavoitteena on avata mahdollisuuksia myös sivutoimisten henkilöliikennepalvelujen tarjontaan. Taksiajon ja muun ajon määrän ilmoittamisvelvollisuus jäisi verovelvolliselle, mikä osaltaan tukee myös Verohallinnon linjauksia autoveron vähittäisestä siirtämisestä kohti oma-aloitteista veroa. Autoveron taksihuojennus olisi tarkoituksenmukaista rajata esimerkiksi vähimmäisliikevaihdoilla siten, että autoveron palautuksena ei olisi velvoitetta palauttaa hyvin pieniä summia.

Autoveron taksihuojennus olisi perusteltua muodostaa kokonaan uudelleen siten, että päätoimisesti taksiliikenteessä käytettävästä autosta maksettaisiin autoveroa vain siltä osalta kuin sitä käytetään taksikäytön lisäksi normaalissa liikenteessä. Käytäntö olisi oikeudenmukainen, sillä siinä taksihuojennuksen määrä olisi suhteutettu autoveron todelliseen määrään. Autoverosta palautettaisiin tällöin auton hankinnan yhteydessä kaavamaisesti laskettava osuus siltä osuudelta kuin auto on taksikäytössä. Myytäessä auto toiselle omistajalle tai siirrettäessä auto pois taksikäytöstä autovero tasattaisiin auton todelliseen

jäljellä olevaan arvoon. Käytäntö ei olisi uusi, sillä eduskunta on valtiovarainministeriön valmistelun pohjalta päättänyt ottaa käyttöön vastaavantapaisen laskennan sisältävän autoverolain soveltamisen kulu-
van vuoden alussa leasingautoille, jotka viedään leasingkäytön jälkeen maasta.³

Jos käytettäisiin samaa laskentatapaa kuin maastavietävissä leasingautoissa, kolme vuotta taksikäytössä olevasta autosta palautettaisiin autoveroa taksikäytön aikainen määrä. Maastavietävillä leasingautoilla palautuksen laskennassa käytetään kaavamaisista arvonalenemaa, joka lasketaan vähentämällä uuden auton yleisestä vähittäismyyntiarvosta 3 prosenttia käyttöönottokaudelta, 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 yksinomaan taksikäytössä. Jos yrittäjä olisi sivutoiminen taksiryttäjä ja ajaisi esimerkiksi puolet suoritteestaan muuta kuin taksiajaja, palautuksen määrä olisi 16,5 prosenttia täydestä autoverosta.

Uudessa veromallissa ennalta maksettu autoveron palautus tasattaisiin henkilöliikennepalveluina tarjottujen kilometrien määrään ja arvonalenemaan (kokonaiskilometrit). 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 autoverohuojenuksessa (tammikuun 2017 hintataso). 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 d A Pro	Ford Mondeo	Skoda Superb
autoveroton hinta (€)	46 700	42 200	36 310	39 120
hiilidioksidipäästöt (g/km)	128	102	124	122
koko autovero (€)	11 315	6 721	8 251	8 613
laskennallinen autovero (€) ajalta, jolloin auto on taksikäytössä (ennakkoon palautettava määrä)	3 734	2 218	2 723	2 842

Kunnioitavasti,

Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry

³ Autoveron vientipalautusta koskeva ennakkopalautus, HE 34/2016