

HE 178/2017 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi autoverolain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi autoverolakia. Esityksen mukaan taksien nykyinen 4 800 euron autoveron alennus poistettaisiin. Veroedun poistuminen tapahtuisi vaiheittain vuoden 2022 heinäkuuhun mennessä. Isot esteettömät yhden tai useamman pyörätuolipaikan tilataksit sekä koulukuljetustaksit säädettäisiin kokonaan autoverottomiksi ja samalla invataksien verottomuus poistuisi. Matkailuautojen veroetuun tehtäisiin eräitä täsmennyksiä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 JOHDANTO.....	3
2 NYKYTILA.....	4
2.1 Lainsäädäntö.....	4
2.2 Käytäntö.....	7
2.3 Nykytilan arviointi.....	7
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	10
3.1 Tavoitteet.....	10
3.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	10
3.3 Keskeiset ehdotukset.....	11
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	12
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	12
4.2 Yritysvaikutukset.....	13
4.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	15
4.4 Ympäristövaikutukset.....	15
4.5 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	16
5 ASIAN VALMISTELU.....	16
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	17
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	18
1 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT.....	18
2 VOIMAANTULO.....	19
LAKIEHDOTUS.....	20
Laki autoverolain muuttamisesta.....	20
LIITE.....	22
RINNAKKAISTEKSTI.....	22
Laki autoverolain muuttamisesta.....	22

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Laki liikenteen palveluista (320/2017), jäljempänä *liikennepalvelulaki*, tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018. Tämä laki on osa liikennekaari-nimistä hanketta, jolla pyritään uudistamaan laajasti liikennealan sääntelyä. Liikennepalvelulaki yhdistää ja uudistaa henkilö- ja tavaliikennettä koskevat säännökset. Laki muuttaa nykytilaa, jossa liikenteen markkinat ovat vahvasti säännellyt ja julkisin toimin ohjatut. Lain tarkoituksena on edistää liikennepalveluiden syntymistä markkinaehtoisesti kilpailun pohjalta.

Kyse on ensimmäisestä osasta kolmessa vaiheessa toteutettavaa kaikkia liikennemuotoja koskevaa liikennemarkkinoiden sääntelyn kokonaisuudistusta. Ensimmäisessä vaiheessa liikennepalvelulailla kevennetään merkittäväällä tavalla tieliikenteen palveluiden tarjoamista koskevaa sääntelyä ja vähennetään toimijoiden hallinnollista taakkaa. Uudistuksella pyritään edistämään jakamistalouden mukanaan tuomien mahdollisuuksien hyödyntämistä ja madaltamaan alalletulokynnystä. Ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen vaaditaan kuitenkin edelleen henkilö-, tavara- tai taksiliikennelupa.

Liikennepalvelulaki muuttaa taksijärjestelmää olennaisesti. Lupakiintiö-, asemapaikka- ja enimmäishintäsääntelystä luovutaan. Samalla taksien ajovelvoite poistuu. Ammattimainen taksiliikenne jää luvanvaraiseksi, mutta autokohtainen taksilupa muutetaan toimijakohtaiseksi luvaksi ja sen saamisedellytyksiä kevennetään muun muassa poistamalla yrittäjäkoulutus- ja koevaatimus. Taksiyrittäjään kohdistuvien kevennysten lisäksi taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset kevenevät koulutusvaatimuksen poistuessa. Taksiliikennettä saa harjoittaa myös henkilöliikenneluvan tai tavaraliikenneluvan haltija. Liikennelupien myöntäminen keskitetään yhdelle valtakunnalliselle lupaviranomaiselle, Liikenteen turvallisuusvirastolle, josta tulee myös tieliikenteen luparekisteriviranomainen. Liikennepalvelulain voimaantullessa taksiliikennelaki (217/2007), joukkoliikennelaki (869/2009), laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä (693/2006) ja laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä (695/2009) kumoutuvat.

Liikennepalvelulain yhteydessä ei ole tehty muutoksia verolainsäädäntöön. Uudistuksilla on kuitenkin vaikutuksia muun muassa autoveron kannalta. Taksien nykyinen autoverotuki liittyy olennaisesti taksiliikennelain säännöksiin. Verotuen kannalta keskeistä on erityisesti taksien lupajärjestelmä, jonka mukaiset lupakiintiöt rajoittavat mahdollisuutta verotuen saamiseen. Taksilupien rajattu määrä myös kohdistaa veroetuuden tehokkaasti yksinomaan taksikäytössä oleviin autoihin.

Taksilupien määräsääntelystä luopuminen tarkoittaa sitä, että luvat myönnetään kaikille vaatimukset täyttävälle hakijoille. Suurin osa kaikista autoilijoista täyttää sekä taksiluvan saamiselle asetetut edellytykset että taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset. Myös yritykset täyttävät yleisesti taksiluvan saamisen edellytykset. Taksilupia tullaan todennäköisesti hakemaan merkittävästi nykyistä enemmän. Taksilupien määrän kasvu johtaisi myös verotuen kasvuun. Samalla verotukeen liittyvät väärinkäytösriskit kasvaisivat. Suorien valtiontaloudellisten vaikutusten lisäksi taksisääntelyyn ehdotetut muutokset edellyttäisivät lisäresursseja tukikäsitteilyyn ja valvontaan.

Taksien veroedun ei voi nykyisinkään katsoa monelta osin täyttävän hyvän yritystuen tunnusmerkkejä, kuten relevanttia tavoitetta, oikeaa kohdistumista, tuen vaikuttavuutta, kustannustehokkuutta, tarkoituksenmukaisuutta ja vähäistä hallinnollista rasitusta sekä määräaikaista ja harkinnanvaraisuutta. Vapaan hinnoittelun ja kilpailun tilanteessa taksien hankinnan tuen vaikuttavuus, tarkoituksenmukaisuus ja kohdentuvuus heikkenisivät edelleen. Vapaan

kilpailun tilanteessa tietyn elinkeinon tukeminen ei ole lähtökohtaisesti perusteltua. Tämä esitys autoverolain muuttamisesta koskee taksien autoverotukeen liikennepalvelulain takia tarvittavia muutoksia. Lisäksi esityksessä ehdotetaan matkailuautojen autoverotuen saamisen edellytysten täsmentämistä.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö

Taksien autoverotuki

Autoverolain (1482/1994) 28 §:n 1 momentissa (laissa 1073/2014) säädetään taksien veronalennuksen suuruudesta. Säännöksen mukaan autoveroa alennetaan enintään 4 800 eurolla autosta, joka Suomessa ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi taksiliikennelaissa tarkoitettuun tilausliikenteeseen ja jota pääasiallisesti käytetään tällaiseen liikenteeseen. Alennus on enintään 15 000 euroa, jos taksi on esteetön tai se on varustettu koulukuljetuskäyttöön hyväksytyillä lisäturvavöillä, minkä lisäksi edellytetään, että taksissa on kuljettajan istuimen lisäksi vähintään seitsemän istuinpaikkaa. Esteetön taksi, jossa istuinpaikkoja on tätä vähemmän, rinnastetaan tavalliseen taksiin, jonka veroedun suuruus on 4 800 euroa. Takseille myönnettävää veronalennusta pienennetään yhdellä kolmaskymmeneskuudesosalla jokaista täyttä tai alkavaa kalenterikuukautta kohden, jonka ajoneuvo on muualla kuin Suomessa ollut käytössä ennen sen rekisteröintiä edellä mainittuun käyttöön. Autoverolain 29 §:n mukaan veronalennus voidaan myöntää kutakin taksiliikennelupaa kohden vain yhdelle autolle samanaikaisesti.

Esteettömille takseille asetettavista teknisluonteisista vaatimuksista säädetään taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (723/2009). Tämä taksiliikennelain nojalla annettu asetus kumoutuu 1 päivänä heinäkuuta 2018 taksiliikennelain kanssa. Koulukuljetuskäyttöön hyväksytyistä lisäturvavöistä säädetään koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (553/2006).

Autoverolain 21 §:ssä säädetään eräistä autoverottomista ajoneuvoista. Tämän säännöksen perusteella invataksit ovat kokonaan verottomia. Invataksien tekniset vaatimukset sisältyvät ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen (1256/1992), jäljempänä *rakenneasetus*, 13 §:ään. Invataksissa on oltava tilat kahdelle pyörätuolissa matkustavalle asiakkaalle, kun taas esteettömässä taksissa pyörätuolipaikkoja voi olla yksi tai useampi.

Ahvenanmaan invataksien tekniset vaatimukset sisältyvät Ahvenanmaan ajoneuvomääritelmiä koskevan maakunta-asetuksen (46/2004) 3 §:ään ja vastaavat rakenneasetuksen 13 §:ssä säädettyjä teknisiä vaatimuksia ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista. Koulukuljetuksen tekniset vaatimukset sisältyvät Ahvenanmaan koulukuljetuksia koskevaan maakunta-asetukseen (140/2008) ja maakunta-asetukseen tehtyihin muutoksiin (82/2010, 22/2012 ja 74/2015).

Taksien veronalennuksen niin sanottuja kuoleentumisaikoja koskevat säännökset sisältyvät autoverolain 48 §:ään. Jos ajoneuvo ei enää täytä verottomuuden tai alennetun veron edellytyksiä, kannetaan veroa se määrä, joka ajoneuvosta olisi tullut sitä ensi kertaa verotettaessa kantaa täysimääräisenä verona vähennettynä ajoneuvosta jo suoritettuna veron määrällä. Taksista maksuunpantavaa veroa alennetaan yhdellä kolmaskymmeneskuudesosalla jokaista rekisterisäoloajan täyttä kuukautta kohti. Invataksin osalta vastaava alennus on yksi neljäskymmeneskahdeksasosa. Käytännössä tavallisten taksien, samoin kuin esteettömien ja koulukuljetustak-

sien veronalennus kuoleentuu siis kolmessa vuodessa, jonka jälkeen taksin voi myydä ilman autoveroseuraamuksia. Invataksien verottomuuden kuoleentumis aika on neljä vuotta.

Autoverolain 29 §:n 1 momentin mukaan takseille 28 §:ssä säädetty veroetu voidaan myöntää yhtä liikennelupaa kohden vain yhdelle autolle samanaikaisesti. Jos ajoneuvorekisteristä poistetaan merkintä ajoneuvon ammattimaisesta käytöstä tai ajoneuvo luovutetaan toiselle liikenneluvan haltijalle, joka käyttää ajoneuvoa ammattimaiseen liikenteeseen, liikenneluvan haltijalle voidaan uudelleen myöntää mainittu etu. Lisäksi pykälän 2 momentti sisältää varataksien pitoon oikeuttavat säännökset. Se, jolle on myönnetty taksien veronalennus, voidaan lyhytaikaisesti merkitä ajoneuvorekisteriin liikennelupaa kohti useamman kuin yhden ammattiliikenteeseen rekisteröidyn auton omistajaksi tai haltijaksi, jos tämä on auton huollon tai korjauksen johdosta tarpeen. Vero pannaan kuitenkin maksuun, jos useampi kuin yksi ammattiliikenteeseen rekisteröity auto liikennelupaa kohti on pidemmän ajan kuin 60 päivää kuuden kuukauden ajanjakson aikana saman omistajan tai haltijan nimiin rekisteröitynä.

Taksialan sääntely

Taksiliikenteestä säädetään taksiliikennelaissa. Taksiliikennelain tavoitteena on laadukkaiden taksipalvelujen saatavuuden turvaaminen. Taksiliikennelain mukaan ammattimainen henkilöiden kuljettaminen tiellä henkilöautolla edellyttää taksilupaa. Ammattimaisella liikenteellä tarkoitetaan elinkeinon harjoittamisen tai toimeentulon hankkimisen taikka muun tulonhankkimisen tarkoituksessa harjoitettua henkilöiden kuljettamista tiellä henkilöautolla korvausta vastaan päätoimisesti taikka sivutoimisesti tai muuten toisen elinkeinon ohella. Ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen rinnastetaan kuljetus korvausta vastaan, jos kuljetusta edeltää kuljetuspalvelun tarjoaminen yleisölle julkisella paikalla. Taksiliikennelain 2 §:n 3 kohdan mukaan taksiluvalla tarkoitetaan hakemuksesta myönnettävää liikennelupaa, joka oikeuttaa luvanhaltijan harjoittamaan tilausliikennettä ja palvelusopimusasetuksessa tarkoitettua liikennettä yhdellä henkilöautolla tai yhdellä esteettömyyttä koskevat vaatimukset täyttävällä henkilöautolla koko maassa Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta. Ahvenanmaan maakunnalla on oma itsehallintoon perustuva taksialan sääntely.

Luvat taksiryttäjille myöntävät alueelliset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, jotka myös vahvistavat vuosittain taksilupien kuntakohtaiset enimmäismäärät. Luvan saadakseen hakijan tai hakijayrityksen liikenteestä vastaavan henkilön on täytettävä luvan saamisen edellytykset. Edellytyksinä ovat oikeustoimikelpoisuus, hyvämaineisuus, yrittäjäkurssin ja yrittäjäkokeen suorittaminen tai käytännön kokemus, puolen vuoden kokemus taksinkuljettajana, kyky vastata taloudellisista velvoitteista ja se, ettei hakijalta tai hakijayritykseltä ole peruutettu taksilupaa viimeksi kuluneen vuoden aikana. Taksiluvan hakijoita on yleensä enemmän kuin myönnettäviä lupia. Ennen nykyisen taksiliikennelain säätämistä lupaviranomaisilla oli laaja harkintavalta sen suhteen, kenelle lain vaatimukset täyttävistä hakijoista luvat myönnettiin. Taksiliikennelain säätämisen yhteydessä tarveharkintaisesta lupamäärien sääntelystä luovuttiin, koska menettely oli ristiriidassa perustuslain elinkeinovapauden kanssa. Taksiliikennelaki kuitenkin sisältää tarkat määräykset siitä, mitä kysyntään ja tarjontaan vaikuttavia tietoja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten on otettava huomioon lupamääriä määriteltäessä. Kysyntään vaikuttavia tietoja ovat muun muassa väestön tulotaso, työpaikkaomavaraisuus sekä katu- ja tieverkon pituus. Tarjontaan vaikuttavista tekijöistä on otettava huomioon muun muassa voimassa olevien taksilupien määrä, taksiliikenteen liikevaihto ja tilausvälityskeskusten välittämien tilausten määrä. Kuntakohtaisen lupien enimmäismäärän lisäksi kyseisen enimmäismäärän rajoissa päätetään myös siitä, kuinka moni luvista myönnetään esteettömille taksi-autoille ja kuinka moni kuntaan liitetyn kunnan alueelle. Laki sisältää yksityiskohtaiset määräykset luvanhakijoiden keskinäisestä etusijajärjestyksestä luvan saamiseen.

Taksilupaa ei voi siirtää toiselle, sillä lupien myöntämisestä voi päättää yksinomaan lupaviranomainen. Jos taksiryitys myydään, vanha lupa peruutetaan ja yrityksen saaneen on haettava uutta taksilupaa. Taksiluvan haltija on velvollinen harjoittamaan liikennettä ensisijaisesti taksilupaan merkityllä asemapaikalla. Asemapaikkavelvoitteella tarkoitetaan sitä, että taksi ei saa jäädä toisen asemapaikan alueelle odottamaan paluukyytejä, vaan auton on viipymättä palattava omalle asemapaikalle. Lupaan sisältyvä ajovelvollisuus tarkoittaa sitä, että pyydetystä ajosta ei saa kieltäytyä laissa erikseen säädettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta. Taksiliikenteelle on lisäksi asetettu laatuvaatimuksia. Taksiliikenteen kuluttajilta perittävistä enimmäishinnoista säädetään vuosittain valtioneuvoston asetuksella. Maksujen tulee olla kustannussuuntautuneita siten, että niihin sisältyy kohtuullinen voitto. Neljä kertaa vuodessa päivitettävällä taksiliikenteen kustannusindeksillä seurataan taksiliikenteen keskimääräistä kustannuskehitystä.

Eräät muut autoverotuet

Autoverolain 21 §:n mukaan verosta on asetuksella säädettävien ehdoin vapaa pelastusauto, sairausauto, eläinlääkintäauto, kuorma-auto sekä yksinomaan ruumiiden ja hautajaistoimintaan liittyvien kukkalaitteiden kuljetukseen käytettävä ruumisauto. Autoverosta on asetuksella säädettävien ehdoin vapaa myös matkailuauto, jonka oma massa on vähintään 1 875 kiloa. Lisäksi verosta on vapaa M1-luokkaan kuuluva auto, jonka oma massa on vähintään 6 000 kilogrammaa. Samoin verosta vapaita ovat eräät kevyet L-luokan ajoneuvot, kuten mopot ja mopoautot.

Ajoneuvolain (1090/2002) 3 luvussa säädetään erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen tarkemmasta luokittelusta. Laki sisältää muun muassa matkailuauton määritelmän. Tarkemmat säännökset muun muassa matkailuautojen autoverovapauden edellytyksistä sisältyvät rakenneasetukseen siihen asetuksella 703/1998 tehtyine muutoksineen. Rakenneasetus on suurimmaksi osaksi kumottu vuonna 2003 voimaantulleella ajoneuvolailla. Rakenneasetuksen säännökset ajoneuvojen veroetujen edellytyksistä ovat kuitenkin yhä voimassa.

Rakenneasetuksen mukaan matkailuauto on erityiskäyttöön tarkoitettu ajoneuvo, jossa on vähintään seuraavilla varusteilla varustetut majoitustilat: istuimia ja pöytä, makuupaikkoja, jotka voidaan muuntaa istuimista, keittomahdollisuus ja säilytystiloja. Lisäksi edellytetään, että näiden varusteiden on oltava kiinnitetty tukevasti majoitustilaan. Pöytä voi kuitenkin olla helposti poistettavissa. Autoverosta vapaan matkailuauton on rakenneasetuksen mukaan oltava matkailutarkoitukseen rakennettu ja varustettu, liikenneasioista vastaavan ministeriön antamat määräykset täyttävä M1-luokan henkilöauto. Verovapaan matkailuauton sisäkorkeus on vähintään 1,9 metriä alueella, jonka leveys on vähintään 0,4 metriä ja pituus vähintään 40 prosenttia asunto-osan pituudesta.

Ahvenanmaalla matkailuautoja koskevat tekniset vaatimukset sisältyvät Ahvenanmaan ajoneuvomääritelmiä koskevan maakunta-asetuksen (46/2004) 3 §:ään ja vastaavat rakenneasetuksessa säädettyjä teknisiä vaatimuksia ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista.

Autoverolain 46 §:n mukaan, jos verosta vapaan tai alennettuun veroon oikeutetun ajoneuvon rakennetta, omistusta tai käyttötarkoitusta on muutettu siten, että ajoneuvo tai sen käyttötarkoitus ei enää täytä verottomuuden tai alennetun veron edellytyksiä, ajoneuvon omistaja, jonka omistusaikana ajoneuvon rakenteen tai käyttötarkoituksen muutos on tehty, on velvollinen tekemään tästä ilmoituksen yhden kuukauden kuluessa Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Autoverolain 48 §:n mukaan ajoneuvo, joka ei enää täytä verottomuuden, veronpalautuksen tai veronalennuksen ehtoja, verotetaan uudelleen niiden perusteiden mukaan, joita olisi sovellettava lajiltaan samanlaiseen käytettyyn ajoneuvoon ajankohtana, jona verovelvollisuus syntyi.

Matkailuauton veroetu ei kuoleennu. Jos matkailuauto ei siihen tehtyjen muutosten jälkeen enää täytä verovapauden edellytyksiä, on muutoksilla veroseuraamuksia.

2.2 Käytäntö

Esteettömien tila- ja koulukuljetustaksien autoverotuki oli vuonna 2016 yhteensä noin 1,2 miljoonaa euroa, invataksien noin 9,0 miljoonaa euroa. Muiden taksien verotuki oli noin 8,9 miljoonaa euroa, mutta tästä taksiyrittäjät palauttavat noin kolmanneksen autojen lyhyen pitoajan takia. Verohallinnon tilaston mukaan vuonna 2016 ilmoitettiin verotettavaksi 288 invataksia, 84 esteetöntä tilataksia sekä 1 870 taksia, joiden verotuen määrä on 4 800 euroa.

Suomessa on Tilastokeskuksen toimialatilaston mukaan noin 8 000 taksiyritystä eli taksiliikenneluvan haltijaa. Taksilupia on 9 700 ja näistä esteettömiä autoja koskevia lupia on 1 100 eli noin 11 prosenttia kokonaismäärästä. Taksilupien kokonaismäärä on säilynyt ennallaan noin 10 000 luvassa useita vuosikymmeniä, mikä on ollut seurausta kiintiöiden laskentaperusteita koskevista vaatimuksista. Suurin osa liikenneluvan haltijoista on yhden auton omistajia. Alan liikevaihto oli vuonna 2015 noin 1,1 miljardia euroa, ja se on kasvanut keskimäärin neljä prosenttia vuodessa. Taksien keskimääräinen liikevaihto on noin 110 000 euroa ja yritysten tilikauden tulos noin 25 000 euroa, eli noin 22 prosenttia liikevaihdosta.

Takseilla kuljetetaan vuosittain noin 50 miljoonaa matkustajaa. Tilastokeskuksen mukaan kotitaloudet käyttävät taksipalveluihin keskimäärin 66 euroa vuosittain. Maaseutumaisissa kunnissa summa on keskimäärin 49 euroa ja kaupunkimaisissa kunnissa 77 euroa vuodessa. Taksien kyydeistä noin 40 prosenttia on yksityishenkilöiden matkoja, 40 prosenttia yhteiskunnan rahoittamia ajoja ja 20 prosenttia yritysten hankkimia ajoja.

Matkailuautot saivat autoverotua laskennallisesti noin 36,4 miljoonaa euroa vuonna 2016. Verohallinnon tilaston mukaan vuonna 2016 matkailuautoja rekisteröitiin 1 608. Yhteensä Suomessa on noin 40 000 matkailuautoa. Matkailuautojen hankinta jakautuu pääasiassa Suomesta ostettavien uusien matkailuautojen sekä ulkomailta tuotavien käytettyjen matkailuautojen välille. Suomessa rakennetaan noin 400 matkailuautoa vuodessa. Valmiina maahantuotavien matkailuautojen osuus on arvolta 1 200 autoa vuodessa.

Invataksien, esteettömien taksien, tila- ja koululaistaksien ja matkailuautojen korimuutoksia ja varustelua tekeviä yrityksiä on noin 30. Lisäksi on joitakin kymmeniä yrityksiä, jotka tekevät vähäisessä määrin autojen korimuutoksia ja varustelua. Yritysten yhteenlaskettu liikevaihto on 55—60 miljoonaa euroa. Yritykset työllistävät suoraan noin 400 henkilöä.

2.3 Nykytilan arviointi

Työ- ja elinkeinoministeriö on vuonna 2012 tehnyt yritystukiselvityksen, joka kattaa myös verotuet. Selvityksen mukaan verotukia on käytetty välineinä erilaisten sektoritavoitteiden saavuttamiseksi ja järjestelmä on rakentunut erillisten päätösten pohjalta ratkaisuna yksittäisiin ongelmiin. Vuosikymmenien aikana rakentunutta yritystukijärjestelmää voidaan pitää sekavana, monitahoisena ja osin hallinnollisesti turhan raskaana. Tukiin ja niiden hallinnointiin käytettyjen julkisten resurssien määrä on kasvanut voimakkaasti viime vuosiin asti, vaikka tukien kustannuksista, hyödyistä ja vaikuttavuudesta ei ole kattavaa tietoa.

Yritystukiselvityksessä listattiin hyvän tuen periaatteet. Hyvällä tuella tulisi olla relevantti tavoite. Tuen tulisi kohdistua oikein, kuten esimerkiksi markkinapuutteen korjaamiseen, tuen tulisi vaikuttaa esimerkiksi tuottavuuteen tai työllisyyteen, tuella tulisi saada mahdollisimman suuri hyöty pienillä kustannuksilla, tuen tulisi olla tarkoituksenmukainen, tuen hallinnollisen

rasituksen tulisi olla mahdollisimman pieni, tuen haittavaikutusten tulisi olla pieniä ja tukiautomatiikka tulisi poistaa.

Taksien verotuen poistaminen sisältyi keväällä 2014 yritystukien ja muiden veroluonteisten tukien uudistamista ja uudelleenkohdentamista selvittäneen ministerityöryhmän loppuraporttiin, jonka perusteella hallitus päätti ehdottaa eräiden verotukien poistamista. Vuoden 2015 alussa voimaan tulleella autoverolain muutoksella taksien veroetua ei kuitenkaan poistettu kokonaan, vaan se puolitettiin 9 600 eurosta 4 800 euroon. Isojen esteettömien taksien ja invataksien veroetuun ei tehty tässä yhteydessä muutoksia.

Taksien veroedun puolitus koski 1 päivänä maaliskuuta 2015 ja sen jälkeen rekisteröityjä takseja. Verotuen aleneminen vaikutti taksien rekisteröintimääriin siten, että vuonna 2015 taksien rekisteröintimäärä jäi aikaisempia vuosia pienemmäksi, koska taksikalustoa uusittiin tavallista enemmän ennen lainmuutosta. Takseja, joita verotuen alentaminen koski, verotettiin vuonna 2014 lähes 3 500 kun määrä oli vuonna 2015 alle 1 500 ja vuonna 2016 alle 1 900. Tätä edeltävinä vuosina verotusmäärät ovat olleet 2 500—3 000 auton suuruusluokkaa. Taksien reilun kahden vuoden keskimääräinen vaihtoväli huomioon ottaen verotettujen taksien määrän voi olettaa nousevan entiselle tasolle vuoden 2017 aikana. Vuoden ensimmäisen kuuden kuukauden aikana tavallisia takseja verotettiin jo runsas 1 300. Vuoden 2018 heinäkuussa voimaantuleva liikennepalvelulaki todennäköisesti kasvattaa taksiautojen kysyntää selvästi aikaisempaa suuremmaksi.

Takseista maksettavaksi jäävän autoveron määrä vaihtelee huomattavasti auton vähittäismyyntiarvoon perustuvasta verotusarvosta ja hiilidioksidipäästöstä riippuen. Tammi-kesäkuussa 2017 verotettujen taksien keskimääräinen laskennallinen autoveron määrä oli noin 8 300 euroa, josta veroedun jälkeen maksettavaksi jäänyt veron määrä oli keskimäärin noin 3 500 euroa. Vastaavana ajankohtana uutena verotetuista henkilöautoista kannettiin veroa keskimäärin 6 500 euroa. Taksien keskimääräinen hiilidioksidipäästö vastasi pitkälti muiden uusien henkilöautojen keskimääräistä päästöä, joten ero taksien ja muiden uusien henkilöautojen keskimääräisessä autoveron määrässä johtuu lähinnä takseiksi ostettavien autojen suuremmista verotusarvoista.

Taksit jäävät nykyisin osittain autoveron ympäristöohjauksen ulkopuolelle, koska veroetus kattaa ainakin merkittävän osan auton verosta päästötasosta riippumatta. Kyseisen verotuen voi siten katsoa olevan tietystä määrin ympäristölle haitallinen. Toisaalta ammattiliikenteestä poistuvat taksit saattavat lievästi nopeuttaa ajoneuvokannan uudistumista, millä on ympäristön ja liikenneturvallisuuden kannalta positiivisia vaikutuksia.

Esteettömien tilataksien rekisteröintimäärä on viime vuosina ollut keskimäärin alle 100 kappaletta vuodessa. Vuoden 2017 alkupuolella verotettujen esteettömien taksien osalta autoveroa jäi 15 000 euron veroedun jälkeen maksettavaksi keskimäärin noin 2 600 euroa autoa kohden. Keskimääräinen esteettömien taksien hiilidioksidipäästö oli 164 grammaa kilometriltä.

Taksien veroetuuden tarkoituksena on ollut tukea taksiryrittäjän auton hankintaa. Verotukea on voitu perustella myös taksilupa- ja velvoitteilla, kuten asemapaikka- ja ajovelvoitteilla, jotka ovat rajoittaneet taksiluvan saaneiden elinkeinovapautta. Tuen elinkeinopoliittinen tarkoituksenmukaisuus ja vaikuttavuus ovat kuitenkin kyseenalaisia. Autoveron osuus taksien kustannusrakenteessa on varsin vähäinen, eikä sillä ole merkittävää vaikutusta taksipalveluiden kysyntään. Taksiryrittäjiksi on myös ollut enemmän hakijoita kuin lupia on myönnetty, eikä taksipalveluiden tarjonnan varmistaminen siten edellytä verokannustinta. Verotuen vähäiseen merkitykseen taksialan kannalta viittaa myös se, että taksiryrittäjät palauttavat lähes kol-

manneksen saamastaan verotuesta, koska autojen vaihtosykli halutaan pitää veroedun kolmen vuoden kuoleentumisaikaa nopeampana.

Autoveroetus on alun perin koskenut kaikkia ammattimaisessa liikenteessä olevia ajoneuvoja. Vuodesta 1993 lähtien veroetus on rajattu koskemaan vain tilausliikenteessä olevia autoja. Veroetus on peräisin ajalta, jolloin verotuksen taso on ollut huomattavasti nykyistä korkeampi. Verotasoa on alennettu 1990- ja 2000-luvulla. Vuonna 2008 tapahtuneen päästöperusteisen autoverotuksen käyttöönoton jälkeen veron määrä on laskenut myös päästöjen vähenemisen myötä. Veron aleneminen on vähentänyt taksien tukitarvetta. Lisäksi autoveron tasoa alennetaan edelleen vuosien 2016—2019 aikana neljässä vaiheessa autoilta, joiden hiilidioksidipäästö on alle 140 grammaa kilometriltä. Tavallisten taksien keskimääräinen päästö oli alkuvuonna 2017 noin 119 grammaa kilometriltä ja todennäköisesti päästötason aleneminen jatkuu edelleen. Siten myös takseista suoritettava autovero vähenee edelleen lähivuosina.

Autoverotukea merkittävämpi euromääräinen vaikutus on ammattimaisen taksitoiminnan hyödynnettävissä olevalla auton hankintaan sisältyvän arvonlisäveron vähennysoikeudella. Vuonna 2015 tämä verovähennys oli tyypillisesti noin 6 700 euroa. Lisäksi henkilökuljetusten arvonlisäverokanta on 10 prosenttia kun palveluiden yleinen arvonlisäverokanta on 24 prosenttia. Myös tältä osin arvonlisäverotuen vaikutus taksipalveluiden hintaan on huomattavasti suurempi kuin autoverotuen vaikutus.

Hallinnollisesta näkökulmasta taksien verotuen käsittely on omiaan lisäämään verojärjestelmän monimutkaisuutta ja kustannuksia.

Taksien verotuki liittyy olennaisesti voimassa olevan taksiliikennelain lupajärjestelmään. Taksilupien rajattu määrä on kohdistanut verotuen tehokkaasti yksinomaan taksikäytössä oleviin autoihin ja mahdollistanut verotuen suhteellisen kevyen valvonnan.

Invataksien, esteettömien tilataksien ja koulukuljetustaksien verotuilla otetaan huomioon muun muassa haja-asutusalueiden oppilas-, vanhus- ja muiden erityiskuljetusten asettamat tarpeet. Tuen tarkoituksena on tältä osin turvata esteettömän taksikaluston riittävä määrä. Toisaalta samaan tavoitteeseen voidaan nykyisin vaikuttaa lupakiintiöiden vahvistamisen yhteydessä asetettavilla vaatimuksilla, joiden perusteella osa taksiluvista myönnetään esteettömälle kalustolle. Verotuki myös kompensoi suurten erikoisvarusteltujen taksien korkeaa hankinta- ja varusteluhintaa, koska autovero muutoin muodostuisi auton vähittäismyyntihinnan takia korkeaksi. Invataksien ja esteettömien tilataksien keskimääräinen hiilidioksidipäästö on 185 grammaa kilometriltä, eikä vuonna 2015 päätetty autoveron vaiheittainen alennus siten koske niitä. Lisäksi näiden kookkaiden autojen käyttökustannukset ovat selvästi muita takseja suuremmat.

Nykyisin autoverosta vapautettujen ajoneuvojen määritelmät perustuvat lähinnä rakenneasetukseen, joka on näiltä osin edelleen voimassa ajoneuvolain siirtymäsäännöksen nojalla. Asetuksen muuttaminen ei ole enää mahdollista. Verovapauden edellytyksistä, siltä osin kuin verotukia edelleen myönnetään, tulisi säätää verolainsäädännössä.

Autoverovapaasta matkailuautosta säädetään erikseen autoverolaisissa sekä ajoneuvolaisissa ja sitä tarkentavissa alemman tason säädöksissä. Ne matkailuautot, jotka eivät täytä verovapauden ehtoja, verotetaan täydellä autoverolla. Matkailuauton autoverovapautta koskevat edellytykset ovat varsin väljät. Tämä on useissa tapauksissa mahdollistanut veroedun saamisen myös sellaisille autoille, joille veroetua ei ole tarkoitettu. Matkailuautoja verotetaan selkeästi kevyemmin kuin henkilö- ja pakettiautoja, mistä johtuen veroedun tavoittelu on ollut houkuttelevaa henkilö- ja pakettiautoihin tehtävillä vähäisillä muutostöillä. Dieselkäyttöiset matkailuautot

saavat verotuksellista etua myös vuotuisessa ajoneuvoverossa. Vaikka matkailuauto on henkilöautoluokkaan kuuluva auto, sen käyttövoimaveron määräytyy ajoneuvoverolain mukaan samoin perustein kuin pakettiautojen. Matkailuautot voidaan rakentaa esimerkiksi pakettiautoista. Ajoneuvotekniseltä kannalta matkailuautoon sovelletaan pakettiauton vaatimuksia. Uudesta pakettiautosta maksetaan keskimäärin noin 4 500 euroa autoveroa. Nykyisten säännösten mukaan matkailuautoksi on voitu hyväksyä ajoneuvo, johon on lisätty esimerkiksi keittopiste ja ohut vanerilevy sängyksi. Tällaista autoa ei käytetä pääasiallisesti tai ollenkaan matkailuun vaan pakettiauto pyritään rekisteröimään matkailuautoksi ainoastaan veron välttämistarkoituksessa.

Pääministeri Jyrki Kataisen vuoden 2011 hallituksen hallitusohjelman mukaisesti on selvitetty matkailuauton sisällyttämistä autoveron piiriin. Selvityksestä kävi ilmi, että täysimääräinen autovero nostaisi merkittävästi matkailuautojen hintaa. Tämän seurauksena uusien matkailuautojen kysyntä heikkenisi olennaisesti. Samalla kysyntä painottuisi nykyistä enemmän käytettyinä maahantuotuihin autoihin, jolloin arvonnäkövero jäisivät ajoneuvon ostomaahan. Suomen valtiolta jäisi siis saamatta sekä uusien autojen autoverot että käytettyinä tuotujen ajoneuvojen arvonnäkövero. Selvityksen mukaan kokonaisverokertymä jäisi tappiolliseksi, jos matkailuauto tuotaisiin autoveron piiriin.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on ensisijassa sopeuttaa taksien autoverotuki taksisääntelyn vapautumiseen liikennepalvelulain voimaantullessa. Taksien verotuen poistolla pyritään kasvattamaan valtion verotuloja ja samalla estämään taksisääntelyn vapautumisesta odotettavissa oleva verotuen kasvu sekä verotukseen liittyvien väärinkäytösten lisääntyminen.

Esityksen tavoitteena on myös selkeyttää verolainsäädäntöä ja täsmentää verottomien matkailuautojen määritelmää. Matkailuauton verovapaussäännösten muutoksilla pyritäisiin kohdistamaan verotuki nykyistä tarkemmin ja estämään autoveron välttäminen vähäisillä rakenne-
muutoksilla.

Verotukien vähentämisellä ja selkeyttämisellä pyritään lisäksi vähentämään verotuksen hallinnollista työtä.

3.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Esityksen tavoitteet olisivat tehokkaimmin saavutettavissa poistamalla taksien verotuki kokonaan liikennepalvelulain voimaantullessa. Koska taksien verotuella ei nykyisinkään ole saavutettu yhteiskunnan kannalta tukea perustelevia vaikutuksia, olisi tuen poisto perusteltua tehdä kerralla.

Toisaalta verotuen poistaminen vaiheittain liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen mahdollistaisi tuen myös uusille yrittäjille sekä niille taksiyrittäjille, jotka laajentavat toimintaansa taksimarkkinoiden vapautuessa. Tämä edistäisi taksiyrittäjien tasapuolista verokohtelua, sillä muutoin uudet taksiyrittäjät olisivat taksimarkkinoiden vapautuessa epäedullisessa asemassa suhteessa nykyisiin yrittäjiin, joilla olisi ollut mahdollisuus uusia kalustoa verotuella ennen muutosten voimaantuloa. Verotuen vaiheittainen poistuminen liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen saattaisi kuitenkin johtaa ensivaiheessa verotuen kasvuun uusien taksiyrittäjien tullessa taksimarkkinoille.

3.3 Keskeiset ehdotukset

Taksien 4 800 euron verotuki ehdotetaan poistettavaksi, sillä se olisi perusteeton ja epätarkoituksenmukainen lupakiintiöiden sekä lupiin liittyvien ajo- ja asemapaikkavelvoitteiden sekä hintasääntelyn poistuessa. Taksisääntelyn vapautuessa perusteet elinkeinonalan tukemiseen heikkenisivät edelleen. Verotuen poistuminen tapahtuisi kuitenkin vaiheittain pitkän siirtymäajan kuluessa. Liikennepalvelulain voimaantullessa verotuki alenisi ensin 3 000 euroon. Tämän jälkeen tuki alenisi 1 päivänä heinäkuuta 2019 lähtien 2 400 euroon ja 1 päivänä heinäkuuta 2020 lähtien 1 200 euroon. Verotuki poistuisi kokonaan 1 päivänä heinäkuuta 2022 ja sen jälkeen rekisteröidyiltä takseilta.

Kun taksilupa ei enää ole autokohtainen, vaikeutuu mahdollisuus osoittaa, mitkä autot todella ovat taksiliikennekäytössä. Lupakiintiöiden poistuessa ja muiden lupaedellytysten helpottuessa mahdollisuus auton hankinnan 4 800 euron verotukeen todennäköisesti lisääsi huomattavasti taksilupien hakemuksia siltäkin osin, kun luvan hakijoiden tosiasiallisena tarkoituksena ei olisi harjoittaa taksiliikennettä tai toimintaa harjoitettaisiin vain pienimuotoisesti. Autoverolaissa edellytetään, että taksia, joka saa veroedun, myös käytetään pääasiallisesti taksiliikenteeseen. Kyse on kuitenkin edellytyksestä, jota voidaan valvoa vain jälkikäteen ja valvonta vaatisi huomattavia resursseja. Samalla muut taksien sääntelyyn ehdotetut väljennykset myös vaikeuttaisivat tämän edellytyksen jälkikäteistä valvontaa. Ammattikäytössä olevien autojen kalliimmat vakuutusmaksut voivat vähentää kiinnostusta verotuen hakemiseen autoista, joita ei ole tarkoitus käyttää pääasiassa taksiliikenteeseen, mutta ammatti- ja yksityisvakuutusten tosiasiallinen kustannusero ei kuitenkaan kaikissa tapauksissa riittäisi estämään verotuen väärinkäytöksiä. Verotuen vaiheittainen aleneminen lieventäisi jonkin verran väärinkäytösten riskiä nykyiseen tukitasoon verrattuna.

Taksien verotuen vaiheittainen poisto koskisi kuitenkin vain tavallisia ja pieniä esteettömiä taksiautoja, joiden autoveroetu on tällä hetkellä enintään 4 800 euroa. Liikennepalvelulain voimaan tullessa esteettömän kaluston saatavuutta ei enää voida varmistaa lupakiintiöillä. Kilpailun vapautuminen ei välttämättä takaa esteettömän taksikaluston riittävää määrää tai sen tasaista jakautumista. Esteettömien tilataksien ja koulukuljetustaksien verotuki on siten edelleen tarpeellinen edistämään erityisryhmien liikkumismahdollisuuksia ja yhteiskunnan kustantamia kuljetustarpeita. Esteettömien tilataksien ja koulukuljetustaksien nykyinen 15 000 euron verotuki ehdotetaan laajennettavaksi täydeksi autoverottomuudeksi. Samalla invataksien verottomuus poistettaisiin tarpeettomana, koska yhden tai useamman pyörätuolipaikan esteettömien taksien verottomuus käytännössä korvaisi sen. Invataksien tekniset vaatimukset ajoneuvojen rakenneasetuksessa ovat jo vanhentuneet, mutta ne on pidetty voimassa invataksien verottomuuden vuoksi. Invataksien turvallisuusvaatimusten nykyaikaistaminen ei ole mainittua asetusta muuttamalla enää lakiteknisesti mahdollista. Esteettömille takseille asetetuilla säädetty tekniset turvallisuusvaatimukset ovat tiukemmat kuin invataksilla. Esteettömien tilataksien veroedun laajentaminen auttaisi turvaamaan hankinta- ja käyttökustannuksiltaan selvästi kalliimman pakettiautorunkoisen erikoiskaluston riittävyyttä ja siten mahdollistaisi yhteiskunnan maksamien erityiskuljetusten järjestämisen. Verottomuutta ei kuitenkaan tältä osin ehdoteta laajettavaksi pienemmille eli enintään kuudelle matkustajalle tarkoitetuille esteettömille takseille. Näiden autojen hankintahinta esteettömyysvarustelu huomioon ottaen samoin kuin käyttökustannukset vastaavat tavallisimpia henkilöautotakseja. Tukitarvetta ei ole, koska pienet esteettömät taksit ovat muutenkin kilpailukykyisessä asemassa sekä tavallisiin henkilöautotakseihin että suuriin esteettömiin takseihin nähden. Lisäksi nämä autot saisivat pitkän siirtymäajan puitteissa edelleen verotukea samoin perustein kuin tavalliset henkilöautotaksit.

Koska liikennepalvelulain voimaan tulon myötä nykyiset autokohtaiset taksiluvat muuttuvat toimijakohtaiseksi, voi taksiryrittäjällä tai -yrityksellä olla useita taksikäyttöön rekisteröityjä

autoja. Myös tältä osin esteettömien tilataksien ja koulukuljetustaksien veroetua laajennettaisiin siten, että taksiluvan haltijalla voi olla useita veroetuun oikeutettuja autoja. Yksinomaan ammattimaisessa liikenteessä käytetty auto voidaan rekisteröidä ammattimaisessa liikenteessä käytettäväksi, mikä olisi myös edellytys autoveroedun saamiselle. Ammattimaiseen liikenteeseen rekisteröidyn auton vakuutuskustannukset ovat ei-ammattimaisessa käytössä olevan auton vakuutuskustannuksia korkeammat. Tämä yhdessä edellytetyn esteettömyysvarustelun kustannusten kanssa vähentäisi kannustinta hankkia kyseisiä autoja muuhun kuin pääasialliseen taksikäyttöön.

Varataksia koskevasta sääntelystä luovuttaisiin. Nykyinen menettely, jossa luvanhaltija voidaan merkitä taksin huollon tai korjauksen takia lyhytaikaisesti ajoneuvoliikennerekisteriin useamman ammattikäytössä olevan auton haltijaksi, muuttuisi liikennepalvelulain voimaantullessa tarpeettomaksi. Hallinnollisesti raskaasta varataksimenettelystä voitaisiin luopua, koska toimijakohtainen taksilupa mahdollistaisi muutoinkin varataksien käyttämisen.

Matkailuauton tukeminen verotuella voidaan katsoa yhä tarkoituksenmukaiseksi, koska sen poistamisesta aiheutuvat haitat olisivat ilmeisesti tuesta aiheutuvia kustannuksia suurempia. Matkailuautojen autoverovapauden edellytyksiä kuitenkin täydennettäisiin ja sitä koskevat säännökset sisällytettäisiin autoverolakiin. Samalla verovapaan matkailuauton painorajaa nostettaisiin, koska voimassa olevan lain painoraja on mahdollistanut verovapauden saamisen esimerkiksi pienistä pakettiautoista lisäämällä niihin muutamia varusteita.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Jos taksien verotukseen ei tehtäisi muutoksia, verotuen kokonaismäärän odotetaan kasvavan noin 17 miljoonaan euroon vuosittain johtuen siitä, että taksimäärän ennustetaan kasvavan liikennepalvelulain voimaantulon myötä. Koska verotuesta kuitenkin on palautunut lähes kolmasosa, tuen poisto merkitsisi laskennallisesti vuosittain noin 12 miljoonan euron lisäystä autoveron tuottoon. Tuottolisäys syntyisi täysimääräisesti vuodesta 2023 lähtien, kun verotuki on siirtymäajan jälkeen poistunut kokonaan. Käyttäytymismuutosten takia verotuoton kasvu jäänee kuitenkin jonkin verran tuen laskennallista määrää pienemmäksi.

Verotuen alentaminen 3 000 euroon liikennepalvelulain voimaan tullessa lisäisi vuoden 2018 autoverotuottoa arviolta noin kahdella miljoonalla eurolla verrattuna tilanteeseen, jossa tukitaso säilyisi nykyisenä. Vuoteen 2017 verrattuna verotuen kokonaismäärä kasvaisi kuitenkin arviolta puoli miljoonaa euroa huolimatta tukitason pienenemisestä, koska taksimäärän odotetaan kasvavan. Lisäksi nykyjärjestelmän mukaisten taksien rekisteröintien arvioidaan painottuvan alkuvuoteen, jolloin nykyisen tasoinen verotuki olisi käytettävissä. Vuodesta 2019 lähtien verotuen kokonaismäärän odotetaan kääntyvän laskuun ja pienentyvän asteittain heinäkuuhun 2022 ulottuvana siirtymäaikana.

Lupakiintiöiden poistumisen ja taksisääntelyn muun keventämisen arvioidaan tuovan alalle paljon uusia yrittäjiä, jolloin taksien verotuen piiriin kuuluvien autojen määrä kasvaa. Liikennepalvelulaista aiheutuvien tarkkojen vaikutusten määrällinen arvioiminen on vaikeaa, mutta verotuottoarvioissa on oletettu, että taksien määrä lisääntyisi nykyisestä 8 600 autosta esimerkiksi 1500 autolla eli runsaalla kuudesosalla.

Arvio taksien määrän kehityksestä pitää sisällään huomattavia epävarmuuksia ja toteutunut kasvu voi poiketa tästä merkittävästi. Oletusta taksien määrän kasvusta voidaan kuitenkin pitää suhteellisen maltillisena, kun sitä verrataan Ruotsissa, Irlannissa, Alankomaissa ja Uudes-

sa-Seelannissa tapahtuneeseen taksien määrän kehitykseen lupien enimmäismäärän sääntelystä luopumisen seurauksena. Myös Suomessa liikennepalvelulain on sitä koskevassa hallituksen esityksessä arvioitu kasvattavan taksialalle tulijoiden määrää, koska sitä on nyt keinotekoisesti rajoitettu alalla, jolle tulon kynnyksen pitäisi luontaisesti olla matala. Esimerkiksi Ruotsissa taksien määrän kehitys on noudattanut tarkasti bruttokansantuotteen kehitystä. Suomessa taksiautojen määrä on pysynyt vuosia samalla tasolla bruttokansantuotteen ja väestömäärän kehityksestä huolimatta. Jos taksimäärä Suomessa kasvaisi odotettua enemmän, myös verotuen määrä kasvaisi arvioitua enemmän.

Myös taksien rekisteröintimäärien odotettua voimakkaampi kasautuminen verotuen pienentämisestä edeltäviin ajankohtiin kasvattaisi verotuen määrää. Verotuottoarvioissa on pyritty ottamaan huomioon verovelvollisten varautuminen verotuen pienentämiseen. Tätä voidaan arvioida vuonna 2015 voimaan tulleen autoverotuen pienentämisen perusteella, jolloin taksien rekisteröintimäärä painottui ajankohtaan ennen verotuen pienentämistä. Esimerkiksi vuoden 2018 osalta on oletettu, että suuri osa vuoden aikana rekisteröitävistä nykyjärjestelmän mukaisista takseista rekisteröitäisiin alkuvuonna, jolloin nykytasoinen verotuki on hyödynnettävissä.

Verotuen määrän laskennassa on otettu huomioon se, että taksien todellinen käyttöaika on käytännössä lyhyempi kuin verotuen kolmen vuoden pituinen kuoleentumisaika, jolloin verotuesta palautetaan valtiolle kuoleentumaton osa. Palautunut määrä on ollut noin 30 prosenttia maksetusta verotuen kokonaismäärästä.

Verotuen poiston vaikutus on riippuvainen siitä, minkä tyyppisiä autoja hankitaan ja kauanko niitä pidetään taksikäytössä. Osa taksiautoilijoista saattaa siirtyä veroetuuden poistuessa pienempiin, vähemmän kuluttaviin ja siten lievemmin verotettuihin autoihin kokonaiskustannusten pitämiseksi entisellään, mikä vastaavasti vähentäisi tuen poistumisesta kertyvää autoveron tuottoa. Nykyisin taksien laskennallinen keskimääräinen autovero on noin 30 prosenttia keskimääräistä autoveroa suurempi. Myös taksikaluston vaihtovälin mahdollinen pidentyminen vaikuttaisi verokertymää vähentävästi. Todennäköisesti vaikutus kuitenkin jäisi tältä osin varsin vähäiseksi, sillä myöskään vuonna 2015 toteutettu verotuen pienennys ei vaikuttanut merkittävästi taksikaluston laatuun tai pitoaikaan.

Esteettömien tilataksien verotuen ylärajan poistaminen nykyisestä 15 000 eurosta merkitsisi vuositasolla 200 000 euron vähennystä autoverotuottoon, jos näiden autojen rekisteröintimäärä säilyisi nykyisellä tasolla. Jos esteettömien tilataksien rekisteröintimäärät kasvaisivat nykyisestä, myös verotuen määrä kasvaisi.

Voidaan olettaa, että autoverorasituksen kasvamisen vaikutus taksipalveluiden hintaan jää vähäiseksi. Liikennepalvelulain voimaan tulon jälkeen taksipalveluiden hinnat määräytyisivät pääsääntöisesti markkinaehtoisesti, kun nykyisenkaltaisesta kustannuslaskentaan perustuvasta taksahinnoittelusta luovutaan. Lisäksi taksien nykyisen veroetuuden poiston voidaan arvioida nostavan taksien kustannustasoa vain noin prosentin, kun verotuki on kokonaisuudessaan siirtymäajan jälkeen poistunut.

Matkailuautojen määritelmiä koskevilla muutoksilla arvioidaan olevan vain vähäinen vaikutus autoveron tuottoon.

4.2 Yritysvaikutukset

Tavallisten taksien autoverotuen poistamisella arvioidaan olevan pieni vaikutus taksiyrittäjien kustannuksiin. Tilastokeskuksen ylläpitämä taksiliikenteen kustannusindeksi kuvaa taksiliikenteen kustannustekijöitä ja niiden muutoksia. Nykyisin taksat perustuvat tähän indeksiin ja

ne vahvistetaan vuosittain valtioneuvoston asetuksella. Kustannustekijöitä on kymmenen ja näitä ovat esimerkiksi palkat, poltto- ja voiteluaineet, korjaus, huolto ja renkaat sekä pääoman poisto. Suurin osa vuoden 2017 indeksistä, noin 71 prosenttia, koostuu välittömistä ja välillisistä palkkakustannuksista. Pääoman poiston paino indeksissä on vain noin seitsemän prosenttia. Autoveron osuus kustannusindeksistä on alle prosentin. Vuonna 2015 pääoman poiston kustannukset kasvoivat vajaa kymmenen prosenttia pitkälti autoveretuuden puolituksen seurauksena, mikä korotti kokonaisindeksiä alle prosentin. Vaikka taksiliikenteen kustannukset nousisivat veroetuuden poistuessa, tällä ei olisi merkittävää vaikutusta taksiliikenteen kysyntään ja taksiryttäjien taloudelliseen asemaan. Taksien kustannusindeksi on noussut tällä vuosikymmenellä 1–3 prosenttia vuodessa. Tähän verrattuna veroetuuden poistumisesta arvioitua noin prosentin nousua kustannuksissa voidaan pitää maltillisena. Veroedun poistuminen saattaisi myös korottaa jonkin verran taksien vakuutusmaksuja.

Veroedun poistumisen arvioidaan lisäävän taksien myyntiä tilapäisesti ennen lainmuutoksen voimaantuloa. Vastaavasti myynti vähenisi kahtena seuraavana vuonna, koska osa taksikalustoa olisi uusittu juuri ennen veromuutosta. Tämän jälkeen veroedun poistumisella ei todennäköisesti enää olisi merkittävää vaikutusta taksien myyntimäärään. Autokaupan kannalta taksien myyntimäärien vaihtelu olisi suhteellisen merkittävää, sillä taksien osuus henkilöautojen ensirekisteröinneistä on useita prosentteja.

Taksien vaihtoväli on keskimäärin kaksi vuotta ja kolme kuukautta ja veroedusta tulee siten nykyisin palautettavaksi keskimäärin yhdeksän kuukauden osuus. Nykyisinkään veroetu ei siis pääasiassa ohjaa taksien vaihtoväliä. Veroedun poistuminen ei välttämättä pidentäisi kovin merkittävästi taksien taloudellista pitoaikaa, koska siihen vaikuttavat todennäköisesti enemmän muut tekijät, kuten uusien autojen takuuajat ja vaihtoautosta saatava hyvitys.

Taksien autoveretuuden poistoon liittyy mahdollisuus siitä, että taksien tuonti käytettynä ulkomailta lisääntyisi jonkin verran, mikä vähentäisi autokaupan myyntiä Suomessa. Myös käytettynä tuotavista ajoneuvoista, jotka rekisteröidään Suomessa ensimmäistä kertaa, kannetaan kuitenkin autoveroa, vaikka sen määrä jää uutta autoa pienemmäksi. Käytetyn auton hankkimispäätökseen vaikuttaa lisäksi se, että taksien vuotuinen ajosuorite on suuri. Tällöin käytetty auto, jonka takuuajaksi on uutta lyhyempi, ei välttämättä ole kokonaistaloudellisesti järkevä ratkaisu. Taksien veroedun puolittaminen vuonna 2015 ei myöskään johtanut käytettynä maahan tuotavien taksien merkittävään lisääntymiseen. Taksikäyttöön rekisteröidyistä autoista käytettynä maahan tuotuja oli 30 kappaletta vuonna 2015.

Autoveron määrä perustuu ajoneuvon vähittäismyyntiarvoon ja ominaishiilidioksidipäästöön, joten taksiautoilija voi autovalinnallaan vaikuttaa suoritettavaksi tulevan veron määrään ja hankintaan kokonaisuudessaan käyttämäänsä rahamäärään. Vähäpäästöisiä malleja on myös tilavissa autoissa, eikä auton kuljetuskyvystä tai muista ominaisuuksista tarvitse siten välttämättä tinkiä verotuksen vuoksi.

Voimassa olevan lainsäädännön mukainen joukkoliikennelupa muuttuu liikennepalvelulaissa henkilöliikenneluvaksi, joka oikeuttaisi jatkossa sekä nykymuotoisen joukkoliikenteen että taksiliikenteen harjoittamiseen. Taksimittarin käyttö, joka on nykyisin sallittu vain takseissa, on jatkossa sallittu myös linja-autoiksi rekisteröidyissä ajoneuvoissa. Taksiliikenteen kilpailu avautuu siten myös linja-autoille. Ajoneuvolain mukaan linja-auto on henkilöiden kuljetukseen valmistettu ajoneuvo, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin kahdeksalle henkilölle. M2-luokan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 5 000 kilogrammaa ja M3-luokan ajoneuvon yli 5 000 kilogrammaa. Linja-auton kuljettamiseen vaaditaan viideksi vuoksi kerrallaan myönnettävä D-luokan ajokortti. Lisäksi laissa kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä edellytetään linja-auton ammattimaisessa liikenteessä toimivalta kuljettajal-

ta ammattipätevyyttä. 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.

Joitain ajoneuvoja voidaan rekisteröidä istuinten lukumäärästä ja varustelusta riippuen joko M1-luokan henkilöautoiksi tai M2-luokan linja-autoiksi. Linja-auto, jonka oma-massa on yli 1 875 kilogrammaa, on autoveroton. Linja-autojen verottomuudesta huolimatta pienten henkilöautotaksien verotuen poistuminen ei aiheuttaisi kilpailun vääristymistä pienoislinja-autojen huomattavasti korkeampien hankinta- ja käyttökustannusten takia. Esteettömien tilataksien autoverottomuus taas pitäisi tältä osin kilpailuasetelman suhteessa pienoislinja-autoihin ennaltaan kahden pyörätuolipaikan autojen kohdalla ja parantaisi sitä lievästi yhden pyörätuolipaikan tilataksien osalta. Muiden kuin esteettömien tilataksien 4 800 euron veroetu on nykyisinkin vähäinen auton hankinta- ja käyttökustannuksiin nähden, eikä veroista johtuva kilpailuasetelma suhteessa linja-autoihin muuttuisi tältä osin merkittävästi. Linja-autoihin jatkossakin liittyvä tiukempi sääntely myös osaltaan tasaa vastaavankokoisten ajoneuvojen kilpailuedellytyksiä.

Matkailuautoja rakentelevia yrityksiä on Suomessa noin 20. Matkailuautojen verovapauden ehtojen tarkistaminen selkeyttäisi veroetuuden ehtoja ja siten lisäisi kilpailun tasapuolisuutta.

4.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Taksien veroetuuden myöntää autoverotusta toimittava Verohallinto. Verotus tapahtuu tältä osin pääosin automaattisesti. Veroedun oikeellisuuden tarkastamiseen sekä neuvontaan ja oikaisuihin nykyisin käytettävä noin puolen henkilötyövuoden panos jäisi pois veroetuuden poistuessa. Verotuen takaisinperintä kuuluu Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos taksi myydään muuhun käyttöön ennen veroedun kuoleutumisajan päättymistä. Näihin takaisinperintöihin kuuluva arviolta puolen henkilötyövuoden panos jäisi myös pois veroetuudella hankittujen autojen kuoleentumisaikojen päättyessä. Siirtymäajasta johtuen vaikutukset viranomaisten toimintaan toteutuisivat pääosin kuitenkin vasta vuoden 2025 jälkeen. Tätä ennen viranomais-tehtävien määrä kasvaisi verotuen saajien määrän lisääntyessä.

4.4 Ympäristövaikutukset

Autoliikenteen kokonaissuorite oli vuonna 2016 noin 53 miljardia kilometriä. Vuosittain takseilla ajetaan noin 830 miljoonaa kilometriä, eli noin 1,5 prosenttia autoliikenteen kokonaissuoritteesta. Verotuen poistuminen takseilta toisi nämä autot kokonaan autoveron päästöperusteisen ohjausvaikutuksen piiriin. Tuen vaiheittainen poisto kuitenkin lykkäisi taksien tuleamista autoverotuksen normaalin ympäristöohjauksen piiriin. Vaikka taksien lukumäärä koko henkilöautokantaan verrattuna on vähäinen, olisi autoveron ympäristöohjausvaikutuksella merkitystä taksien kohdalla muuta henkilöautoliikennettä moninkertaisesti suurempien ajosuoritteiden takia. Veroedun poistuminen ei kuitenkaan voida olettaa laskevan takseiksi hankittavien autojen hiilidioksidipäästöjä huomattavasti, sillä jo nykyisin uusien taksien keskimääräinen päästö vastaa uusien henkilöautojen keskipäästöä. Autoveron ympäristöohjausvaikutus saattaisi kuitenkin nopeuttaa jonkin verran esimerkiksi sähköautojen ja hybridien yleistymistä takseina. Verotuen vaiheittainen poistuminen kuitenkin lykkäisi tämän ohjausvaikutuksen pitkälti 2020-luvulle.

4.5 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Taksiautojen veroedun poistamisella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia työllisyyteen. Taksojen mahdollinen nousu veroedun poistuessa jäisi niin vähäiseksi, että sillä ei todennäköisesti olisi merkittävää vaikutusta taksipalveluiden kysyntään. Lisäksi verotuen poistumisen vaikutus olisi hyvin vähäinen verrattuna niihin muutoksiin, joita taksialan sääntelyn vapautuminen ja alan kustannusten keventyminen liikennepalvelulain mukaisesti aikaansaisivat. Liikennepalvelulain myötä kilpailusteiden poistumisen on oletettu lisäävän kuljetusalan työllisyyttä.

Erikoisvarusteltujen taksien muutostyöt tehdään pääosin Suomessa ja alan yritykset työllistävät noin 400 henkilöä. Erikoisvarusteltujen tilataksien veroedun laajeneminen mahdollistaisi osaltaan yhä näiden työpaikkojen säilymisen.

Takseista noin 55 prosenttia toimii kaupungeissa ja 45 prosenttia maaseudulla. Verotuen poistumisen tavallisilta takseilta ei arvioida merkittävästi heikentävän maaseudun taksipalveluita, jotka usein tehdään erikoisvarustelluilla takseilla. Lisäksi yhteiskunnan maksamien taksikuljetusten osuus on maaseudulla huomattavasti suurempi.

Esityksellä ei arvioida olevan merkittäviä tulonjakovaikutuksia.

5 Asian valmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainministeriössä yhteistyössä Verohallinnon ja Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Esitysluonnoksesta, joka sisälsi ehdotuksen tavallisten taksien verotuen poistamisesta kerralla ilman ehdotukseen nyt sisältyvää vaihteellisuutta, pyydettiin lausunto liikenne- ja viestintäministeriöltä, sosiaali- ja terveystieteiden ministeriöltä, Ahvenanmaan maakuntahallitukselta, Ahvenanmaan valtionvirastolta, Verohallinnolta, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Autoliitto ry:ltä, Autotuojat ry:ltä, Autoalan keskusliitto ry:ltä, Invalidiliitto ry:ltä, Kansaneläkelaitokselta, Kehitysvammaliitto ry:ltä, SF-Caravan ry:ltä, SF-Caravan Matka-autoilijat ry:ltä, Suomen Eläinlääkäriliitto ry:ltä, Suomen Esteettömät ja Paaritaksit ry:ltä, Suomen Hautausseurain liitto ry:ltä, Suomen Kuntaliitto ry:ltä, Suomen Palvelutaksit ry:ltä, Suomen Taksiliitto ry:ltä, Suomen Yrittäjät ry:ltä, Teknisen Kaupan liitto ry:ltä Veronmaksajain Keskusliitto ry:ltä ja Yleinen teollisuusliitto ry:ltä.

Lausuntoja saatiin 26 kappaletta. Ehdotetut muutokset saivat useissa lausunnoissa kannatusta. Yleisimmin lausunnoissa pidettiin perusteltuna esteettömien tilataksien ja koulukuljetustaksien nykyisen verotuen laajentamista täydeksi autoverottomuudeksi. Eräissä lausunnoissa katsottiin, että täysi autoverottomuus tulisi laajentaa koskemaan myös pieniä esteettömiä takseja tai että niiden 4 800 euron autoverotuki tulisi säilyttää, jotta turvataan muun muassa esteettömien taksien tarjonta maakunnissa. Osa lausunnonantajista piti sen sijaan tärkeänä verottomuuden rajaamista vähintään seitsemän matkustajapaikan isoille esteettömille takseille ajoneuvojen korkean hinnan sekä turvallisen ja matkustajaystävällisen käytön vuoksi. Eräissä lausunnoissa katsottiin, että verottomuus tulisi rajata vähintään kahden pyörätuolipaikan isoille esteettömille takseille.

Useissa autoalan lausunnoissa esitettiin, että taksien nykyisin saama autoverotuki tulisi säilyttää. Veroedun poistumisen katsottiin muun muassa heikentävän taksiliikenneyritysten kannattavuutta, johtavan epätasa-arvoiseen kilpailutilanteeseen uuden liikennepalvelulain mukaisilla markkinoilla, kasvattavan yhteiskunnan kustannuksia, lisäävän taksien maahantuontia käytettynä sekä vanhentavan ajoneuvokantaa ja vähentävän siten turvallisuutta sekä aiheuttavan haitallisia ympäristövaikutuksia. Lausunnoissa katsottiin, että taksiliikenteen korkeammat vakuu-

tusmaksut, arvonlisäverotukseen liittyvä ajopäiväkirja, viranomaisvalvonta sekä rekisteröinti luvanvaraiseen liikenteeseen estävät mahdolliset autoverotuen väärinkäyttötilanteet. Eräissä lausunnoissa esitettiin takseille vaihtoehtoista autoverojärjestelmää, jossa autoveroa maksettaisiin vain siltä osalta kuin ajoneuvo ei ole taksiliikennekäytössä. Useassa lausunnossa katsottiin myös taksiliikenteen auto- ja ajoneuvoverotuksen olevan eriarvoista verrattuna muuhun ammattiliikenteeseen ja että toimivien liikennemarkkinoiden osalta verotuksen tulisi olla yhdenmukaista.

Verovapaan matkailuauton kriteereihin ehdotettuja tarkennuksia pidettiin lausunnoissa pääasiassa hyvänä ja yleisesti hyväksyttiin tavoite kohdistaa veroetu aidosti matkailukäyttöön tarkoitettuihin autoihin. Kaikki asiasta lausunnon antaneista katsoivat, että esityksessä ehdotettu matkailuauton painorajan nosto 2 500 kilogrammaan on perusteltu. Osa lausunnonantajista ehdotti, että matkailuauton sisätilakorkeus laskettaisiin laissa 1,9 metristä 1,85 metriin laajemman matkailuautovalikoiman mahdollistamiseksi. Lisäksi lausunnonantajat esittivät erilaisia näkemyksiä siitä, minkälaisia varustelutasoja matkailuauton määritelmään tulisi sisällyttää.

Esitykseen on tehty täsmennyksiä lausuntojen perusteella. Lausunnoista on laadittu lausuntoyhteenveto.

6 Riippuvuus muista esityksistä

Eduskunnan käsittelyssä on hallituksen esitys laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 145/2017 vp). Siinä ehdotetaan osana liikenteen rekisterisääntelyn uudistusta autoverolain 29 §:ää muutettavaksi siten, että 1 ja 2 momenttien viittaukset ajoneuvorekisteriin muutettaisiin viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin. Asian käsittely tulisi tältä osin sovittaa yhteen tässä hallituksen esityksessä ehdotetun autoverolain 29 §:n kumoamisen kanssa.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

21 §. Pykälässä säädetään autoverottomista ajoneuvoista. Pykälän 1 momenttiin sisältyvästä verottomien ajoneuvojen luettelosta poistettaisiin invataksit. Lain 28 §:ään ehdotettava muutos yhden tai useamman pyörätuolipaikan esteettömien tilataksien säätämisestä verottomaksi käytännössä korvaisi invataksien verottomuuden poistumisen. Verottomien taksien tulisi tällöin täyttää esteettömille takseille säädetyt turvallisuus- ja muut vaatimukset. Myös 1 momentin säännös kuorma-auton verovapaudesta poistettaisiin tarpeettomana, koska kuorma-autot eivät kuulu autoverolain soveltamisalaan.

Maininta matkailuauton verovapaudesta siirrettäisiin pykälän 1 momentista 2 momenttiin. Säännöksessä myös täsmennettäisiin, mitä erityisehtoja matkailuauton tulee täyttää verovapauden saamiseksi. Verovapaan matkailuauton painorajaa nostettaisiin 2 500 kilogrammaan. Matkailuauton majoitustilassa tulisi olla ajoneuvolain 22 §:ssä mainitut tukevasti kiinni olevat vähimmäisvarusteet eli istuimia ja pöytä, makuupaikkoja, keittomahdollisuus ja säilytystiloja. Ajoneuvolaissa mainittujen varusteiden lisäksi verottoman matkailuauton majoitustilojen varustukseen tulisi vähintään kuulua tukevasti kiinnitettynä kylmäsäilytystila ja majoitustilan lämmitin. Rakennasetuksesta siirrettäisiin autoverolakiin majoitustilalle asetettava vaatimus majoitustilan vähimmäiskorkeudesta. Vähimmäiskorkeus laskettaisiin nykyisestä 1,9 metristä 1,85 metriin, millä mahdollistettaisiin laajempi valikoima markkinoille tuotavia matkailuautoja. Säännöksessä myös täsmennettäisiin, miten vähimmäiskorkeus tulisi mitata. Vähimmäiskorkeus 1,85 metriä koskisi tilaa, jonka leveys on vähintään 0,4 metriä ja pituus vähintään 1,3 metriä auton pituussuunnassa mitattuna. Korkean tilan 1,3 metrin vähimmäispituutta voitaisiin pitää perusteltuna ottaen huomioon matkailu-autolta vaadittava majoitustilan käytännöllisyys sekä markkinoilla nykyisin oleva matkailuautojen tarjonta. Nykyinen mittaustapa, jossa korkean tilan pituuden edellytetään olevan vähintään 40 prosenttia asunto-osan pituudesta, on aiheuttanut tulkintaongelmia, minkä takia korkean tilan pituus määriteltäisiin kiinteämääräisenä.

Pykälän nykyinen 2 momentti siirtyisi muuttumattomana 3 momentiksi ja vastaavasti 3 momentti siirtyisi 4 momentiksi.

28 §. Pykälästä poistettaisiin takseja koskeva enintään 4 800 euron veronalennus. Lain voimaantulosäännöksessä kuitenkin säädettäisiin vaiheittain alenevasta verotuesta. Pykälää muutettaisiin siten, että nykyisin 15 000 euron veroetuun oikeutetut esteettömät tilataksit ja koulukuljetustaksit olisivat kokonaan autoverottomia. Tämä verotuki ei edelleenkään koskisi sellaista esteetöntä taksia, jossa on vähemmän kuin seitsemän matkustajapaikkaa. Sitä, täyttääkö taksista esteettömälle takseille asetettavat tekniset vaatimukset tai onko se varustettu koulukuljetuskäyttöön hyväksytyillä lisäturvavöillä, arvioitaisiin lähinnä liikennepalvelulain nojalla annettavan Liikenteen turvallisuusviraston määräyksen perusteella sekä koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä annetun asetuksen perusteella. Taksien verotukea koskevaan säännökseen päivitetäisiin viittaus liikennepalvelulain taksilupaa koskevaan sääntelyyn. Verottomuus edellyttäisi ajoneuvon rekisteröintiä ammattimaiseen liikenteeseen. Pykälän 2 ja 3 momentti poistettaisiin tarpeettomina.

48 §. Pykälässä säädetään ajoneuvon uudelleen verottamisesta, jos se ei enää täytä verottomuuden, veronpalauttamisen tai veronalennuksen edellytyksiä. Pykälän 2 momentti koskee taksien, invataksien ja eräiden muiden autojen veroedun kuoleentumisaikaa. Momentista poistettaisiin 21 §:ää vastaavasti maininta invataksista. Esteettömien tilataksien veroedun laajene-

HE 178/2017 vp

misesta huolimatta veroedun kuoleentumisaikaa ei pidennettäisi vastamaan invataksien nykyistä 48 kuukauden aikaa, vaan se säilyisi edelleen 36 kuukauden mittaisena.

2 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018 samanaikaisesti liikennepalvelulain voimaan tulon kanssa.

Voimaantulosäännöksessä säädettäisiin siirtymäaikana sovellettavista veronalennuksista niille uusille takseille, jotka eivät ole oikeutettuja 28 §:ssä säädettyyn esteettömien ja koulukuljetustaksien verotukseen. Tuki alenisi kolmessa vaiheessa siten, että tuki olisi 1.7.2018—30.6.2019 välisenä aikana 3 000 euroa, 1.7.2019—30.6.2020 välisenä aikana 2 400 euroa ja 1.7.2020—30.6.2022 välisenä aikana 1 200 euroa. Veroetua ei enää myönnettäisi 1 päivästä heinäkuuta 2022 lähtien.

Takseihin, jotka on rekisteröity taksiliikennelaisissa tarkoitettuun tilausliikenteeseen ennen lain voimaantuloa, sovellettaisiin nykyisin voimassa olevaa veronalennusta. Niihin takseihin, joiden veroa on alennettu nykyisen säännöksen perusteella, sovellettaisiin jatkossakin lain 8 luvun rakenteen, omistuksen tai käyttötarkoituksen muutoksia koskevia veroedun kuoleutumissääntöjä.

Lain hyväksymisen ja voimaantulon välinen aika antaisi taksiryttäjille mahdollisuuden varautua verotuen poistumiseen. Lain voimaantuloon saakka ne taksiryttäjät, joilla on nykyisen taksiliikennelain mukainen taksilupa, voisivat yhä hankkia auton nykyisellä 4 800 euron veroedulla.

Ennen lain voimaan tuloa ja siirtymäaikana verotuen saaneisiin takseihin sovellettaisiin veroedun 36 kuukauden kuoleentumisaikaa. Varataksisääntelyä ei kuitenkaan sovellettaisi näihin autoihin enää lain tultua voimaan.

Matkailuautojen verovapauden täsmennykset eivät vaikuttaisi nykyisten säännösten perusteella saatuun veroetuun.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

autoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan autoverolain (1482/1994) 29 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa 413/1997, sekä muutetaan 21, 28 ja 48 §, sellaisina kuin ne ovat, 21 § laeissa 413/1997, 266/2003 ja 5/2009 sekä 28 § ja 48 § laissa 1073/2014, seuraavasti:

21 §

Autoverosta on vapaa pelastusauto, sairausauto, eläinlääkintäauto sekä yksinomaan ruumiiden ja hautajaistoimintaan liittyvien kukkalaitteiden kuljetukseen käytettävä ruumisauto. Vapautumisen ehdoista annetaan tarkempia säännöksiä asetuksella.

Autoverosta on vapaa matkailuauto, jonka oma massa on vähintään 2 500 kilogrammaa ja jonka majoitustilan sisäkorkeus on vähintään 1,85 metriä alueella, jonka leveys on vähintään 0,4 metriä ja pituus vähintään 1,30 metriä auton pituussuunnassa mitattuna. Ajoneuvolain 22 §:ssä säädettyjen varusteiden lisäksi auton majoitustilojen varustukseen tulee kuulua lisäksi vähintään tukevasti kiinnitettynä kylmäsäilytystila ja majoitustilan lämmitin.

M1-luokkaan kuuluva auto, jonka oma massa on vähintään 6 000 kilogrammaa, on verosta vapaa.

Verosta on vapaa L1-, L2-, L1e-, L2e- ja L6e-luokan ajoneuvo.

28 §

Autoverosta on vapaa taksi, joka:

1) Suomessa ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) I osan 1 luvun 1 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun taksiliikenteeseen tai sitä vastaavaan Ahvenanmaan maakuntalaisissa tarkoitettuun liikenteeseen ja jota pääasiallisesti käytetään siihen;

2) joka on esteetön tai on varustettu koulukuljetuskäyttöön hyväksytyillä lisäturvavöillä; ja

3) joka on hyväksytty kuljettajan lisäksi vähintään seitsemän matkustajan kuljetukseen, joista yksi tai useampi voi olla pyörätuolissa matkustava henkilö.

48 §

Ajoneuvo, joka ei enää täytä verottomuuden, veronpalautuksen tai veronalennuksen ehtoja, verotetaan uudelleen niiden perusteiden mukaan, joita olisi sovellettava lajiltaan samanlaiseen käytettyyn ajoneuvon ajankohtana, jona verovelvollisuus syntyi. Jäljempänä 2 momentissa tarkoitettua ajoneuvosta maksuunpannaan kuitenkin se määrä, joka ajoneuvosta olisi tullut siitä ensi kertaa verotettaessa kantaa täysimääräisenä verona vähennettynä ajoneuvosta jo suoritettun veron määrällä.

Autosta, jonka veroa on alennettu 51 §:n nojalla, sekä 21 §:n 1 momentissa tarkoitettua sairausautosta ja 28 §:ssä tarkoitettua taksista maksuunpantavaa veroa alennetaan yhdellä kolmaskymmeneskuudesosalla jokaista rekisterissäoloajan täyttä kuukautta kohti. Edellä 21 §:n 1 momentissa tarkoitettun pelastusauton, eläinlääkintäauton ja ruumisauton verosta vähennetään yksi neljäskymmeneskahdeksasosa rekisterissäoloajan kutakin täyttä kuukautta kohti.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Autoveroa alennetaan muusta kuin 28 § momentissa tarkoitettua taksista, joka Suomessa ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) I osan 1 luvun 1 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun taksiliikenteeseen tai si-

HE 178/2017 vp

tä vastaavaan Ahvenanmaan maakuntalaissa tarkoitettuun liikenteeseen ja jota pääasiallisesti käytetään tällaiseen liikenteeseen:

- 1) enintään 3 000 eurolla, jos taksi on rekisteröity viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2019;
- 2) enintään 2 400 eurolla, jos taksi on rekisteröity viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2020;
- 3) enintään 1 200 eurolla, jos taksi on rekisteröity viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2022.

Veron alennusta pienennetään kuitenkin yhdellä kolmaskymmeneskuudesosalla jokaista täyttä tai alkavaa kalenterikuukautta kohden, jonka ajoneuvo on muualla kuin Suomessa ollut käytössä ennen sen rekisteröintiä edellä mainittuun käyttöön.

Autoon, joka on rekisteröity viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2018 käytettäväksi taksiliikennelain (217/2007) 2 §:n 1 kohdassa tarkoitettuun tilausliikenteeseen tai sitä vastaavaan Ahvenanmaan maakuntalaissa tarkoitettuun liikenteeseen, sovelletaan tämän lain voimaantullessa voimassa ollutta 28 §:ää.

Edellä 2 ja 4 momentissa tarkoitettuun autoon sovelletaan tämän lain voimaantullessa voimassa ollutta 48 §:ää.

Helsingissä 23 päivänä marraskuuta 2017

Pääministeri

Juha Sipilä

Valtiovarainministeri Petteri Orpo

Laki

autoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti kumotaan autoverolain (1482/1994) 29 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa 413/1997, sekä muutetaan 21, 28 ja 48 §, sellaisina kuin ne ovat, 21 § laeissa 413/1997, 266/2003 ja 5/2009 sekä 28 § ja 48 § laissa 1073/2014, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

21 §

Autoverosta on *asetuksella säädettävien ehdoin* vapaa pelastusauto, sairausauto, *invataksi*, eläinlääkintäauto, *kuorma-auto* sekä yksinomaan ruumiiden ja hautajaistoimintaan liittyvien kukkalaitteiden kuljetukseen käytettävä ruumisauto. Autoverosta on *asetuksella* säädettävien ehdoin vapaa myös matkailuauto, jonka oma massa on vähintään 1 875 kiloa.

M1-luokkaan kuuluva auto, jonka oma massa on vähintään 6 000 kilogrammaa, on verosta vapaa.

Verosta on vapaa L1-, L2-, L1e-, L2e- ja L6e-luokan ajoneuvo.

28 §

Autoveroa alennetaan enintään 4 800 eurola autosta, joka Suomessa ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi taksiliikennelain (217/2007) 2 §:n 1 kohdassa tai sitä vastaavassa Ahvenanmaan maakuntalaissa tarkoitettuun tilausliikenteeseen ja jota pääasiallisesti käytetään tällaiseen liikenteeseen. Alennus on enintään 15 000 euroa, jos taksi on esteetön tai se on varustettu koulukulje-

Ehdotus

21 §

Autoverosta on vapaa pelastusauto, sairausauto, eläinlääkintäauto sekä yksinomaan ruumiiden ja hautajaistoimintaan liittyvien kukkalaitteiden kuljetukseen käytettävä ruumisauto. *Vapautumisen ehdoista annetaan tarkempia säännöksiä asetuksella.*

Autoverosta on vapaa matkailuauto, jonka oma massa on vähintään 2 500 kilogrammaa ja jonka majoitustilan sisäkorkeus on vähintään 1,85 metriä alueella, jonka leveys on vähintään 0,4 metriä ja pituus vähintään 1,30 metriä auton pituussuunnassa mitattuna. Ajoneuvolain 22 §:ssä säädettyjen varusteiden lisäksi auton majoitustilojen varustukseen tulee kuulua lisäksi vähintään tukevasti kiinnitettynä kylmäsäilytystila ja majoitustilan lämmitin.

M1-luokkaan kuuluva auto, jonka oma massa on vähintään 6 000 kilogrammaa, on verosta vapaa.

Verosta on vapaa L1-, L2-, L1e-, L2e- ja L6e-luokan ajoneuvo.

28 §

Autoverosta on vapaa taksi, joka:
1) Suomessa ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) I osan 1 luvun 1 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun taksiliikenteeseen tai sitä vastaavaan Ahvenanmaan maakuntalaissa tarkoitettuun liikenteeseen ja jota pääasiallisesti käytetään siihen;
2) joka on esteetön tai on varustettu koulu-

Voimassa oleva laki

tuskäyttöön hyväksytyillä lisäturvavöillä ja se on hyväksytty kuljettajan lisäksi vähintään seitsemän matkustajan kuljetukseen, joista yksi tai useampi voi olla pyörätuolissa matkustava henkilö.

Veron alennusta pienennetään kuitenkin yhdellä kolmaskymmeneskuudesosalla jokaista täyttä tai alkavaa kalenterikuukautta kohden, jonka ajoneuvo on muualla kuin Suomessa ollut käytössä ennen sen rekisteröintiä edellä mainittuun käyttöön.

Mitä jäljempänä säädetään muutoksenhausta ja oikaisusta, sovelletaan myös, jos auto, josta vero on jo suoritettu, otetaan käyttöön 1 momentissa säädetyllä tavalla.

29 §

Edellä 28 §:ssä tarkoitettu etu voidaan myöntää yhtä mainitussa pykälässä tarkoitettua liikennelupaa kohden vain yhdelle autolle samanaikaisesti. Jos ajoneuvorekisteristä poistetaan merkintä ajoneuvon ammattimaisesta käytöstä tai ajoneuvo luovutetaan toiselle liikenneluvan haltijalle, joka käyttää ajoneuvoa ammattimaiseen liikenteeseen, liikenneluvan haltijalle voidaan uudelleen myöntää mainittu etu. Jos viranomaiselle on tehty veron maksuunpanoon johtava ilmoitus ajoneuvon luovutuksesta, etu voidaan myöntää uudelleen jo ennen 48 §:ssä säädetyin ajan päättymistäkin.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, se, jolle on myönnetty veronalennusta 28 §:n nojalla, voidaan lyhytaikaisesti merkitä ajoneuvorekisteriin liikennelupaa kohti useamman kuin yhden ammattiliikenteeseen rekisteröidyn auton omistajaksi tai haltijaksi, jos tämä on auton huollon tai korjauksen johdosta tarpeen. Jos useampi kuin yksi ammattiliikenteeseen rekisteröity auto liikennelupaa kohti on pitemmän ajan kuin 60 päivää kuuden kuukauden ajanjakson aikana saman omistajan tai haltijan nimiin rekisteröitynä, vero pannaan maksuun siten kuin jäljempänä säädetään.

48 §

Ajoneuvo, joka ei enää täytä verottomuuden, veronpalautuksen tai veronalennuksen

Ehdotus

kuljetuskäyttöön hyväksytyillä lisäturvavöillä; ja

3) joka on hyväksytty kuljettajan lisäksi vähintään seitsemän matkustajan kuljetukseen, joista yksi tai useampi voi olla pyörätuolissa matkustava henkilö.

(kumotaan)

48 §

Ajoneuvo, joka ei enää täytä verottomuuden, veronpalautuksen tai veronalennuksen

Voimassa oleva laki

ehtoja, verotetaan uudelleen niiden perusteiden mukaan, joita olisi sovellettava lajiltaan samanlaiseen käytettyyn ajoneuvoon ajankohtana, jona verovelvollisuus syntyi. Jäljempänä 2 momentissa tarkoitettusta ajoneuvosta maksuunpannaan kuitenkin se määrä, joka ajoneuvosta olisi tullut sitä ensi kertaa verotettaessa kantaa täysimääräisenä verona vähennettynä ajoneuvosta jo suoritetun veron määrällä.

Autosta, josta veroa on alennettu 28 tai 51 §:n nojalla, sekä sairausautosta maksuunpantavaa veroa alennetaan yhdellä kolmaskymmeneskuudesosalla jokaista rekisterissäoloajan täyttä kuukautta kohti. Edellä 21 §:n 1 momentissa tarkoitettun pelastusauton, *invataksin*, eläinlääkintäauton ja ruumisauton verosta vähennetään yksi neljäskymmeneskahdeksasosa rekisterissäoloajan kutakin täyttä kuukautta kohti. *Jos veroa alennettaessa on 28 §:n nojalla otettu veron alennuksen määrässä huomioon myös rekisterissäolo muualla kuin Suomessa, tämä aika lasketaan vastaavasti hyväksi tätä momenttia sovellettaessa. Veroa ei vähennetä ajalta, jonka ajoneuvo on ollut ilmoitettuna liikennekäytöstä poistetuksi, lukuun ottamatta 51 §:n mukaisen autoveron palautuksen saaneita ajoneuvoja.*

Ehdotus

ehtoja, verotetaan uudelleen niiden perusteiden mukaan, joita olisi sovellettava lajiltaan samanlaiseen käytettyyn ajoneuvoon ajankohtana, jona verovelvollisuus syntyi. Jäljempänä 2 momentissa tarkoitettusta ajoneuvosta maksuunpannaan kuitenkin se määrä, joka ajoneuvosta olisi tullut sitä ensi kertaa verotettaessa kantaa täysimääräisenä verona vähennettynä ajoneuvosta jo suoritetun veron määrällä.

Autosta, jonka veroa on alennettu 51 §:n nojalla, sekä 21 §:n 1 momentissa tarkoitettusta sairausautosta ja 28 §:ssä tarkoitettusta taksista maksuunpantavaa veroa alennetaan yhdellä kolmaskymmeneskuudesosalla jokaista rekisterissäoloajan täyttä kuukautta kohti. Edellä 21 §:n 1 momentissa tarkoitettun pelastusauton, eläinlääkintäauton ja ruumisauton verosta vähennetään yksi neljäskymmeneskahdeksasosa rekisterissäoloajan kutakin täyttä kuukautta kohti.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Autoveroa alennetaan muusta kuin 28 § momentissa tarkoitettusta taksista, joka Suomessa ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) I osan 1 luvun 1 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun taksiliikenteeseen tai sitä vastaavaan Ahvenanmaan maakuntalaisissa tarkoitettuun liikenteeseen ja jota pääasiallisesti käytetään tällaiseen liikenteeseen:

1) enintään 3 000 eurolla, jos taksi on rekisteröity viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2019;

2) enintään 2 400 eurolla, jos taksi on rekisteröity viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2020;

3) enintään 1 200 eurolla, jos taksi on rekisteröity viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2022.

Veron alennusta pienennetään kuitenkin

Voimassa oleva laki

Ehdotus

yhdellä kolmaskymmeneskuudesosalla jokaista täyttä tai alkavaa kalenterikuukautta kohden, jonka ajoneuvo on muualla kuin Suomessa ollut käytössä ennen sen rekisteröintiä edellä mainittuun käyttöön.

Autoon, joka on rekisteröity viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2018 käytettäväksi taksi-liikennelain (217/2007) 2 §:n 1 kohdassa tarkoitettuun tilausliikenteeseen tai sitä vastaavaan Ahvenanmaan maakuntalaisissa tarkoitettuun liikenteeseen, sovelletaan tämän lain voimaantullessa voimassa ollutta 28 §:ää.

Edellä 2 ja 4 momentissa tarkoitettuun autoon sovelletaan tämän lain voimaantullessa voimassa ollutta 48 §:ää.
