

31.10.2011

Valtiovarainvaliokunnan verojaosto

Asia: HE 53/2011 vp energiaverotusta koskevan lainsäädännön muuttamiseksi

Viite: Lausuntopyyntö HE 53/2011 vp

Suomen Taksiliitto ry esittää otsikossa mainitusta hallituksen esityksestä seuraavaa:

Liikennepolttoaineiden polttoaineverotuksen rakennemuutoksen tavoitteena on tuottoneutraaliteetti. Käsityksemme mukaan esitys näyttää johtavan valitettavasti taksiliikenteen ja koko maantieliikenteen ammattiliikenteen verotuksen kiristymiseen entisestään.

Taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvokalusto on varsin uutta, ajoneuvojen vaihtokäyri on tällä hetkellä keskimäärin alle kolme vuotta. Ajoneuvot ovat siis käytännössä uusimmalla mahdollisella tekniikalla varustettuja autoja, joiden moottorit ovat taloudellisia ja ympäristöystävällisiä. Myös mahdolliset uudet ratkaisut saadaan taksiautoihin käyttöön nopeasti. Jos markkinoille saadaan tosiasiallisia vaihtoehtoja dieselöljyn käyttöön moottoripolttoaineina, niin todennäköisesti taksi-autot tulevat ottamaan ne käyttöön ensimmäisenä.

Maamme on melko harvaan asuttu ja pinta-alaltaan suuri. Myös maantieteellisesti pohjoinen sijaintimme asettaa liikenteelle suuria haasteita. Maamme rataverkko tai lentoliikenneyhteydet eivät sellaisenaan ole vaihtoehtoja kovinkaan monessa tapauksessa maantieliikenteelle. Maamme talouselämä ja globaali kilpailukyky edellyttävät tehokasta ja taloudellista maantieliikennettä. Taksiliikenne osana julkista liikennettä on merkittävä osa maamme henkilöliikennettä. Maaseudun linja-autoliikenteen yhä vähentyessä taksiliikenteen merkitys hiljaisen alueiden ja hiljaisen ajan liikenteen hoitamisessa korostuu edelleen.

Koska emme näe taksiliikenteen osalta varsinaisen liikennepolttoaineiden verotuksesta löytyvän kustannustehokasta tapaa erityttää taksiliikenne muusta liikenteestä, pidämme käyttövoimaveron liittyviä ratkaisuja realistisina ja käytännöllisinä vaihtoehtona veroneutraaliteetin säilyttämiseksi taksiliikenteessä.

Käyttövoimaveron porrastaminen henkilöautojen eri käyttövoimatekniikoille objektiivisen laskentamallin mukaisesti siten, että tavoitemallin määrittelemä verorasitus toteutuu edellyttää tiettyjen lähtöoletusten käyttämistä. Yksityisautojen dieselauton keskimääräisenä ajosuoritteena käytetään laskelmissa 25.000 kilometrin vuotuista ajosuoritetta ja keskimääräisenä polttoaineen kulutuksena 6,5 litraa sadalla kilometrillä. Taksiliikenteen osalta näiden keskimääräisten arvojen käyttäminen ei johda tasapuoliseen verokohteluun ja esitetty malli tulee nostamaan taksiliikenteen kuluja huomattavasti. Taksiliikenteessä käytettävillä ajoneuvoilla ajetaan noin neljä / viisi kertaa enemmän vuositasolla, kuin tässä esityksessä keskimääräiseksi ajosuoritteeksi arvioidaan. Samoin suomalaisen



31.10.2011

taksiliikenteen käytössä olevat ajoneuvot ovat keskimääräisiä henkilöautoja suurempia, jolloin niiden kulutuskin on oleellisesti keskimääräistä suurempi. Erityisesti tilataksien osalta tämä esitetty verotusmalli johtaa nykytilaa merkittävästi suurempaan verorasitukseen, joka tulisi vähentämään tämän ajoneuvokaluston määrää entisestään. Tällä olisi merkittävä vaikutus mm. koulu- ja päivähoitokuljetusten järjestämiseen.

Energiaverotuksen muutosesityksen mukainen veroneutraali lopputulos on myös taksiliikenteen osalta saavutettavissa eriyttämällä taksiliikenteessä käytettävät ajoneuvot omaksi ryhmäkseen. Ammattimaisessa henkilöliikenteessä käytettävät henkilöautot eritellään Liikenteen turvallisuusviraston ajoneuvorekisterissä omaksi ryhmäkseen, jota voidaan käyttää yksinkertaisesti myös käyttövoimaveron määrittelyssä.

Jo nykyisellään mm. pakettiautot ovat henkilöautoja alemman käyttövoimaveron piirissä ja perusteena on nimenomaisesti tavoite yhdenmukaistamaan pakettiautojen ja kevyen kuorma-autokaluston verotusta. Tällä samalla perustella taksien ja linja-autojen käyttövoimaveroa tulee yhdenmukaistaa.

Jotta verotuksellisesti voidaan kompensoida toisaalta polttoaineverotuksen korotuksesta aiheutuvien kustannusten nousu taksiliikenteelle ja samalla korjataan verotuksen kilpailuneutraliteetti joukkoliikenneluvallisten linja-autojen kanssa, esitämme, että taksiliikenteessä käytettävät ajoneuvot vapautetaan kokonaisuudessaan käyttövoimaverosta.

Käytettäessä hallituksen esityksen mukaisen keskimääräisen (1.900 kg) dieselhenkilöauton mukaista käyttövoimaveroa voitaneen arvioida, että 10.000 taksiauton käyttövoimaveron esityksen mukaisesti olisi noin 3,8 miljoonaa euroa. (nykymallilla vastaavasti noin 4,6 miljoonaa euroa). Toisaalta keskimääräisellä 80.000 km ajosuoritteella edelleen käytettäessä hallituksen esityksen mukaisia keskimääräisiä kulutusarvoja, polttoaineveron määrä lisääntyy taksiliikenteen ajosuoritteesta noin 5 miljoonaa euroa. Näin ollen jopa kokonaan käyttövoimaverosta luovuttaessa taksitoimiala maksaisi tämän verouudistuksen seurauksena noin 1,2 miljoonaa euroa lisää veroa. Ilman tätä muutosta taksialan lisävero on tästä muutoksesta 5,8 miljoonaa euroa.

Lisääntyvät kustannukset tulisikin kompensoida taksiliikenteelle käyttövoimaveron lisäksi palauttamalla myös polttoaineveroa nyt esitetyn lisärasituksen verran ja ainakin se määrä, jota käyttövoimaveron poistaminen ei korvaa. Tämä voidaan toteuttaa verotilimenettelyä kautta.

Katsomme, että julkisen liikenteen yhtenä merkittävänä toimijana ei toimialaamme voida rasittaa kohtuuttomalla lisäverorasituksella.

Kunnioittaen

Suomen Taksiliitto

Lauri Säynäjoki
toimitusjohtaja