

7.10.2010

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Hallituksen esitys Eduskunnalle energiaverotusta koskevan lainsäädännön muuttamiseksi, HE 147/2010 vp

Suomen Taksiliitto esittää kunnioittavasti otsikossa mainitusta hallituksen esityksestä seuraavaa:

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

Taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvokalusto on varsin uutta, ajoneuvojen vaihtoikä on tällä hetkellä keskimäärin alle kolme (3) vuotta. Ajoneuvomme ovat käytännössä uusimmalla mahdollisella tekniikalla varustettuja autoja, joiden moottorit ovat taloudellisia ja ympäristöystävällisiä. Myös mahdolliset uudet tekniset ratkaisut saadaan taksiautoihin käyttöön varsin nopeasti. Esimerkiksi, jos markkinoille saadaan tosiasiallisia vaihtoehtoja dieselöljyn käyttöön moottoripolttoaineena, niin todennäköisesti taksiautot tulevat ottamaan ne käyttöön ensimmäisten joukossa.

Maamme on varsin harvaan asuttu ja pinta-alaltaan erittäin suuri, samoin maantieteellisesti pohjoinen sijaintimme asettaa liikenteellemme suuria haasteita. Maamme rataverkko tai lentoliikenneyhteydet eivät sellaisenaan ole todellisia vaihtoehtoja maantieliikenteelle kovinkaan monessa tapauksessa. Maamme talouselämä ja erityisesti sen kansainvälinen kilpailukyky edellyttää ehdottomasti tehokasta ja taloudellista maantieliikennettä. Taksiliikenne osana julkista liikennettä on merkittävä osa maamme henkilöliikennettä. Maaseudun linja-autoliikenteen yhä vähentyessä taksiliikenteen merkitys hiljaisten alueiden ja hiljaisen ajan liikenteen hoitamisessa korostuu edelleen. Taksiverkko on varsin kattava koko maamme alueella.

Koska mielestämme taksiliikenteen osalta ei ole nähtävissä liikennepolttoaineiden verotuksesta löytyvää kustannustehokasta tapaa eriyttää taksiliikenne muusta liikenteestä, pidämme käyttövoimaveron liittyviä ratkaisuja realistisina ja käytännöllisinä vaihtoehtona verotuksen tuottoneutraliteetin säilyttämiseksi taksiliikenteessäkin, kuten hallituksen esityksen tavoite on.

Käyttövoimaveron porrastaminen henkilöautojen eri käyttövoimatekniikoille objektiivisen laskentamallin mukaisesti siten, että tavoitemallin määrittelemä verorasitus toteutuu, edellyttää tiettyjen lähtöoletusten käyttämistä. Hallituksen esityksessä dieselauton keskimääräisenä ajosuoritteena käytetään 25 000 kilometrin vuotuista ajosuoritetta. Lisäksi keskimääräisenä polttoaineen kulutuksena käytetään dieselautolla 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

7.10.2010

kertaa enemmän vuositasolla, kuin tässä esityksessä keskimääräiseksi ajosuoritteeksi arvioidaan. Samoin suomalaisen taksiliikenteen käytössä olevat ajoneuvot ovat keskimääräisiä henkilöautoja suurempia, jolloin niiden kulutus ja paino ovat oleellisesti keskimääräistä suurempia. 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 sekä osittain myös esteettömiä ajoneuvoja tarvitsevien asiakkaiden kuljetuksiin.

Energiaverotuksen muutosesityksen mukainen veroneutraali lopputulos on myös taksiliikenteen osalta lähestulkoon 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 yhdenmukaistaa 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 100 000 km ajosuoritteella edelleen käytettäessä hallituksen esityksen mukaisia keskimääräisiä kulutusarvoja, polttoaineveron määrä lisääntyy taksiliikenteen ajosuoritteesta noin 5,2 miljoonaa euroa. Näin ollen jopa kokonaan käyttövoimaverosta luovuttaessa taksitoimiala maksaisi tämän verouudistuksen seurauksena noin 0,6 miljoonaa euroa lisää veroa. Ilman tätä muutosta taksialan lisävero on tästä muutoksesta 4,4 miljoonaa euroa.

Pidämme tätä esitystä varsin kohtuullisena. Esityksemme mukainen veroratkaisu lisää joka tapauksessa toimialan maksaman veron määrää, joten tältä osin tämä ei vaaranna valtion olemassa olevia verotuloja. Katsomme, että julkisen liikenteen yhtenä merkittävänä toimijana ei toimialaamme voida rasittaa kohtuuttomalla lisäverorasituksella.

Suomen Taksiliitto



Lauri Säynäjoki
toimitusjohtaja



Timo Koskinen
hallintopäällikkö