

Valtiovarainvaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi autoverolain muuttamisesta

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi autoverolain muuttamisesta (HE 178/2017 vp): Asia on saapunut valtiovarainvaliokuntaan mietinnön antamista varten. Asia on lisäksi lähetetty liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten.

Lausunto

Asiasta on annettu seuraava lausunto:

- liikenne- ja viestintävaliokunta LiVL 6/2018 vp

Jaostovalmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan verojaostossa.

Asiantuntijat

Verojaosto on kuullut:

- neuvotteleva virkamies Markus Teräväinen, valtiovarainministeriö
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- toimitusjohtaja, CEO Tero Kallio, Autotuojat ja -teollisuus ry
- sosiaalipoliittinen asiantuntija Tiina Lappalainen, Invalidiliitto ry
- puheenjohtaja Bo Karlsson, Matkailuajoneuvotuojat ry
- toiminnanjohtaja Timo Piilonen, SF-Caravan ry
- sihteeri Matti Norman, Suomen Esteettömät ja Paaritaksit ry
- toimitusjohtaja Timo Koskinen, Suomen Taksiliitto ry
- asiamies Aleksi Rustholkarhu, Yhteinen Toimialaliitto ry
- toimitusjohtaja Pekka Tsupari, Yhteinen Toimialaliitto ry

Verojaosto on saanut kirjallisen lausunnon:

- liikenne- ja viestintäministeriö
- Suomen Kuntaliitto
- Ahvenanmaan maakunnan hallitus
- Ahvenanmaan valtionvirasto - Statens ämbetsverk på Åland
- Autoalan Keskusliitto ry

Valiokunnan mietintö VaVM 3/2018 vp

- Suomen Eläinlääkäriliitto
- Suomen Hautaustoimistojen Liitto ry
- Suomen Palvelutaksit ry
- Suomen Taksiliitto ry
- Suomen Yrittäjät ry
- Veronmaksajain Keskusliitto ry

Verojaosto on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- sosiaali- ja terveysministeriö
- Verohallinto
- Liikenteen turvallisuusvirasto
- Kansaneläkelaitos
- Teknisen Kaupan Liitto ry

HALLITUKSEN ESITYS

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.

VALIOKUNNAN YLEISPERUSTELUT

Valiokunta puoltaa esityksen hyväksymistä muutettuna.

Esityksen tausta

Esitys liittyy kiinteästi liikennekaaren nimellä toteutettavaan hankkeeseen, jonka tarkoituksena on uudistaa laajasti liikennealan sääntelyä. Osana tätä sääntelyä heinäkuun alusta on tulossa voimaan laki liikenteen palveluista (*liikennepalvelulaki*), jolla kevennetään tieliikenteen palveluiden tarjontaa koskevaa sääntelyä ja vähennetään toimijoiden hallinnollista taakkaa. Lailla pyritään kehittämään liikennepalveluita markkinaehtoisesti kilpailun pohjalta.

Liikennepalvelulaki tulee muuttamaan olennaisesti myös vallitsevaa, kiintiöihin ja autokohtaisiin lupiin perustuvaa taksijärjestelmäämme, vaikka ammattimainen taksiliikenne jää edelleen luvanvaraiseksi. Keskeistä on, että taksilupien määrää rajoittavat kiintiöt poistuvat ja autokohtainen taksilupa muuttuu toimijakohtaiseksi. Samalla luvan saamisedellytyksiä kevennetään mm. poistamalla yrittäjäkoulutus- ja -koevaatimus. Vastaavasti taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset lievenevät, kun koulutusvaatimus poistuu. Lisäksi taksiliikennettä saa harjoittaa jatkossa myös henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija, ja palveluja voidaan tarjota henkilöautojen ohella mm. paketti-, linja- tai kuorma-autoilla.

Valiokunnan mietintö VaVM 3/2018 vp

Taksien verotuen poisto

Taksien nykyisiä verotukia on voitu perustella mm. alan sääntelystä johtuvilla rajoitteilla, kuten asemapaikka- ja ajovelvoitteilla, jotka rajoittavat taksiluvan saaneiden elinkeinovapautta. Koska nämä perusteet poistuvat liikennepalvelulain myötä, verotukien uudelleentarkastelu on ajankoh- taista ja perusteltua.

Kysymys on siis siitä, missä määrin ja mitkä taksien verotuista ovat perusteltuja uudessa toimin- taympäristössä. Lähtökohtana voidaan pitää hallituksen esityksen lailla hyvän yritystuen kritee- reitä. Näitä ovat mm. hyväksyttävä tavoite, oikea kohdistuminen, vaikuttavuus, kustannustehok- kuus ja tarkoituksenmukaisuus. Tuen tulisi olla myös harkinnanvarainen, määräaikainen ja hal- linnollisesti mahdollisimman keveä.

Esityksen perusteluissa on todettu avoimesti, ettei taksien verotuki täytä monelta osin näitä tun- nusmerkkejä. Lisäksi tuen vaikuttavuus, tarkoituksenmukaisuus ja kohdentuvuus heikentyisivät edelleen, kun kilpailu ja hinnoittelu vapautuvat. Vapaan kilpailun tilanteessa tietyn elinkeinon tu- keminen ei sekään ole lähtökohtaisesti perusteltua.

Valiokunta pitää näitä periaatteellisia näkökohtia merkityksellisinä asian arvioinnissa.

Lisäksi on odotettavissa, että taksilupia tullaan hakemaan merkittävästi nykyistä enemmän, kun lupien määrää koskeva sääntely päättyy ja kilpailu vapautuu. Kehitykseen vaikuttaa osaltaan myös se, että suurin osa autoilijoista täyttää sekä taksiluvan saamisen edellytykset että taksinkul- jettajaa koskevat vaatimukset. Lisäksi luvat myönnetään jatkossa kaikille vaatimukset täyttävälle hakijoille. Tämä kaikki kasvattaisi verotuen määrää, lisäksi väärinkäytösten riskiä sekä edellyttäisi lisäresursseja tukikäsittelyyn ja valvontaan, jos nykytilaan ei puututtaisi.

Myös nämä fiskaaliset ja käytännön syyt puoltavat esityksen tavoitteita sopeuttaa taksien autove- rotuki vapaan kilpailun olosuhteisiin.

On myös huomattava, että tuen merkitys on vähentynyt alkuperäisestä, koska autoveroa on alen- nettu merkittävästi vuosien varrella. Lisäksi verotuesta palautuu ns. kuoleentumissäännöksen pe- rusteella noin kolmannes, kun autot vaihdetaan tyypillisesti alle kolmen vuoden ajon jälkeen. Käytännössä tämä on tarkoittanut sitä, että tavallisten taksien verotuesta, hieman vajaasta 9 milj. eurosta on palautunut vuosittain noin 3 milj. euroa¹.

Esityksen perusteluissa on todettu myös, että pääoman poiston osuus Tilastokeskuksen ylläpitä- mässä taksiliikenteen *kustannusindeksissä* on noin seitsemän prosenttia ja varsinaisen autoveron osuus alle prosentin. Suurin osa kustannuksista aiheutuu välittömistä ja välillisistä palkkakustan- nuksista ja loput auton käytön juoksevista kuluista. Veromuutoksen yritysvaikutukset näyttäisi- vät siten vähäisiltä. — Eri asia on, että liikennepalvelulain mukanaan tuomat muutokset voivat olla suuriakin. Se ei ole kuitenkaan riittävä syy ylläpitää toisia olosuhteita varten luotuja raken- teita.

¹ Tavallisia takseja ilmoitettiin verotettavaksi vuonna 2016 kaikkiaan 1 870 kappaletta.

Valiokunnan mietintö VaVM 3/2018 vp

Valiokunta ei pidä toisaalta kovin todennäköisenä myöskään niitä kielteisiä seuraamuksia, joita verotuen poistosta on esitetty aiheutuvan. Väitteet autojen vaihtovälin pidentymisestä, käytettyjen tuontiautojen osuuden kasvusta tai siirtymisestä nykyistä halvempaan ajokalustoon jäävät nimittäin tukea vaille, kun tarkastellaan tilastohavaintoja vuoden 2015 muutoksen vaikutuksista. Ei siis ole odotettavissa, että muutos itsessään nostaisi autokannan keski-ikää, lisäisi päästöjä tai heikentäisi liikenneturvallisuutta. — Myös tässä verotuen poistoa merkittävämpi vaikutus tulee olemaan koko kilpailuympäristön muutoksella tai vaikkapa sillä, millaiseksi diesel-autojen markkinat muodostuvat Keski-Euroopassa.

Esityksen vaikutusarvioita voidaan pitää varsin luotettavina, koska niiden perusteena olevat havainnot ja laskelmat kattavat kaikki Suomessa verotetut taksit. Lisäksi on huomattava, että — toisin kuin nyt — tavallisten taksien verotuki puolitettiin kertamuutoksena vuonna 2015. Nyt muutos tulisi olemaan vaiheittainen ja siirtymäaika aina vuoden 2022 kesäkuun loppuun. Esitys antaa yrittäjille näin huomattavan sopeutumisaikaa. Esityksen vaikutuksia lieventää lisäksi se, että autoveroa alennetaan jo aiemmin tehdyn päätöksen perusteella vielä kerran vuoden 2019 alusta.

Ala on vedonnut edellä olevien seikkojen lisäksi myös siihen, että ammattiautoiluun liittyvät rekisteröintivelvoitteet ja tavallista kalliimmat vakuutusmaksut veisivät kannustimen verotuen väärinkäytöltä. Tuki voitaisiin siksi ohjata yhä riittävän tarkasti alan yrittäjille. Valtiovarainministeriö on todennut kuitenkin vakuutusyhtiöiltä saamiensa tietojen perusteella, ettei väärinkäytösten mahdollisuutta voida poissulkea. Vakuutusmaksut vaihtelevat nimittäin merkittävästi taksin ajoalueen perusteella. Ero yksityisautoilijan vakuutusmaksuihin on suuri pääkaupunkiseudulla, mutta se kapenee, mitä pienemmillä paikkakunnilla vertailua tehdään. Erot eivät siis riittäisi kaikissa tapauksissa estämään väärinkäytöksiä eivätkä verotuen kasvua.

Valiokunta pitää hallituksen esitystä tavallisten taksien verotuen poistamisesta edellä esitetyillä perusteilla hyväksyttävänä. Muutoksen fiskaalisen säästön määräksi on arvioitu kolmanneksen palautus huomioon ottaen noin 12 milj. euroa vuositasolla. Tämä muutos vaikuttaisi täysimääräisesti vuodesta 2023 lähtien. Arvioon liittyy kuitenkin huomattavia epävarmuuksia, koska taksien määrän kehityksestä ei ole luotettavaa ennustetta. Johtoa on haettu mm. Ruotsista, jossa taksien määrän muutos on noudattanut tarkasti BKT:n kehitystä.

Koska verotuki itsessään ei ole valiokunnan mielestä perusteltu, sen jakamiseen esitettyä vaihtoehtoistakaan mallia ei ole syytä puoltaa. Malli olisi lisäksi hallinnollisesti raskas ja kallis.

Esteettömien tai koulukuljetuskäytössä olevien taksien verovapaus

Valiokunta puoltaa esitystä myös siltä osin kuin siinä esitetään verovapautta esteettömille takseille ja koulukuljetustakseille. Samalla invataksien verovapautta koskeva erillissäännös voidaan poistaa tarpeettomana.

Keskeisin peruste muutokselle on se, ettei esteettömän kaluston saatavuutta voida turvata jatkossa enää nykyiseen tapaan lupakiintiöin. Verottomuuden tarkoituksena on siis turvata erityisryhmien liikkumismahdollisuudet ja yhteiskunnan kustantamat kuljetukset.

Valiokunnan mietintö VaVM 3/2018 vp

Hallituksen esitys koskee ns. isoja esteettömiä tila- ja koulukuljetustakseja, jotka on hyväksytty kuljettajan lisäksi vähintään seitsemän matkustajan kuljetukseen. Näistä yksi tai useampi voi olla pyörätuolissa matkustava henkilö. Rajausta on sama kuin viimeksi vuoden 2015 muutoksessa, jossa ns. pienet esteettömät (1+6) luokiteltiin veroedun suhteen samaan ryhmään kuin tavalliset taksit. Niiden verotuen enimmäismäärä oli siis 4 800 euroa, kun isojen esteettömien verotuki korotettiin 15 000 euroon. Valiokunta puolsi tuolloin tätä linjausta.

Liikenne- ja viestintävaliokunta on esittänyt nyt antamassaan lausunnossa muutosta nykytilaan. Sen mukaan taksiliikenteessä käytettävät pienet esteettömät autot tulisi sisällyttää verovapaiden ajoneuvojen ryhmään. Perusteena on se, että verotuen poisto vähentäisi todennäköisesti ns. Caddy-luokan ajoneuvojen saatavuutta esteettömiin kuljetuksiin. Tämä johtuu siitä, että näiden autojen jälleenmyyntihinta on heikompi kuin tavallisten taksien. Siksi niiden elinkaarikustannukset ovat myös tavallisia takseja suuremmat.

Valtiovarainvaliokunta yhtyy liikenne- ja viestintävaliokunnan näkemykseen, koska markkinatilanne on uusi. Kuljetukset tulee kuitenkin voida turvata saumattomasti myös jatkossa. Autoverolain 28 §:n 1 momentin 3 -kohtaa tulisi sen vuoksi muuttaa niin, että matkustajien vähimmäismäärä olisi *kuusi* seitsemän sijasta. Jotta muutos ei aiheuttaisi uusia ongelmia, saman momentin 2 -kohtaa tulisi täsmentää koulukuljetuskäyttöä koskevalta osin. Sen mukaan ajoneuvon tulee olla esteetön tai hyväksytty tieliikennelain (267/1981) 108 §:n 3 momentin nojalla annettujen säännösten mukaisesti koulu- ja päivähoitokuljetuksiin.

Lisäksi 28 ja 48 §:ssä sekä voimaantulosäännöksessä käytetty termi "taksi" tulisi muuttaa "ajoneuvoksi", kuten liikenne- ja viestintävaliokunta on esittänyt. Vastaavasti voimaantulosäännöksen 4 momentissa käytetty termi "auto" tulisi muuttaa niin ikään "ajoneuvoksi". Nämä muutokset olisivat puhtaasti sanonnallisia täsmennyksiä.

On oletettavaa, että valiokunnan ehdottama muutos muuttaa esteettömiin kuljetuksiin tarkoitettujen autojen markkinoita. Nähtäväksi jää, missä määrin syntyy siirtymää isoista esteettömistä pieniin, joiden kokonaiskustannukset ovat isoja huomattavasti pienemmät. Muutos olisi yhteiskunnan kustannusten² ja ilmastopäästöjen kannalta suotuisa. Samalla on kuitenkin seurattava, miten hyvin ajoneuvot palvelevat käyttäjäkuntansa kohtuullisia odotuksia. Invalidiliitto on esimerkiksi viitannut riittävän sisätilan ja pyörätuolin turvallisen siirron takaavien nostimien tarpeeseen.

Valiokunnan ehdottaman muutoksen kustannusvaikutuksista ei ole tarkkaa tietoa. Valtiovarainministeriö on arvioinut suuruusluokaksi nykytietojen pohjalta noin miljoona euroa vuositasolla. Arviossa ei ole voitu ottaa kuitenkaan huomioon käyttäytymisvaikutuksia, joten siihen liittyy epävarmuuksia. Vertailun vuoksi todettakoon, että esteettömiä tila- ja koulukuljetustakseja ilmoitettiin verotettavaksi vuonna 2016 kaikkiaan 84 ja niiden saama verotuki oli 1,2 milj. euroa. Invataksien määrä oli vastaavasti 288 ja verotuki 9,0 milj. euroa. Pieniä esteettömiä rekisteröitiin viime vuonna noin 150. Niiden saama verotuki sisältyy tavallisten taksien saamaan verotukseen, edellä jo mainittuun noin 9 ja nettovaikutukseltaan noin 6 milj. euroon.

² Yhteiskunnan rahoittamien ajoneuvojen osuus on noin 40 prosenttia vuotuisista taksikyypeistä. Esteettömien taksien osuus nykyisistä taksiluvista on puolestaan noin 11 prosenttia.

Valiokunnan mietintö VaVM 3/2018 vp

Verokohtelun tasapuolisuus

Liikenne- ja viestintävaliokunta on huomauttanut lausunnossaan siitä, että verotuksen tulisi olla tasapuolista tietyn toiminnan osalta. Se on viitannut lisäksi mietintöönsä LiVM 3/2017 vp, jossa se korosti tarvetta tarkastella verotuksen yhdenmukaisuutta, kun liikennemarkkinat kehittyvät. — Samat vaatimukset ovat nousseet esiin myös valtiovarainvaliokunnan kuulemisessa.

Valiokunta pitää sinänsä selvänä, että aina, kun sääntely-ympäristö muuttuu olennaisesti, tarkastelu tulee ulottaa muutoksen koko vaikutusalueelle, tarpeen mukaan siis myös verotukseen. Yhtä lailla on pidetty selvänä periaatetta, jonka mukaan verotuksen tulisi olla neutraalia. Valinnat ja vastuu niistä jäisivät silloin yritystoiminnan harjoittajille. Poikkeamat tästä pääsäännöstä voivat tietenkin olla tarpeellisia ja hyväksyttäviä mm. ympäristöllisistä tai yhteiskuntapoliittisista syistä. Näistä lähtökohdista myös verotusta on pyritty kehittämään.

Toisaalta on tärkeää olla täsmällinen silloin, kun vedotaan yhdenvertaisuuteen. Vain yhden kriteerin, kuten verokohtelun, tarkastelu ei anna oikeaa kuvaa tilanteesta, kun lähtökohdat ovat erilaiset. Huomioon tulee ottaa siksi myös muu sääntely, esimerkiksi eri ajoneuvoluokkia koskevat erilaiset velvoitteet ja rajoitteet. Taksisääntelyn purkautumisen jälkeenkin linja-autojen sääntely on monin osin tiukempaa kuin taksiliikenteen. Tämä koskee mm. lupakriteereitä, kuljettajalta vaadittavaa osaamista, lepoaikoja, matkustajamääriä, erilaisia nopeusrajoituksia jne. Pelkkä verokohtelun ero ei siis anna kuvaa kokonaisuudesta.

Eri ajoneuvoluokat eroavat myös sen suhteen, millaista liiketoimintaa niillä saa ja kannattaa harjoittaa. Pelkkä autoverottomuus harvoin tekee ylisuuren kaluston hankinnasta taloudellisesti mielekästä. Esimerkiksi taksien autoveron sisältävä hinta jää yleensä selvästi pienemmäksi kuin pienten pakettiautorunkoon rakennettujen linja-autojen autoveroton hinta. Merkittävää eroa syntyy myös polttoainekustannuksissa. Kun sääntelylle on usein turvallisuuteen, tarkoituksenmukaisuuteen tm. liittyvä syy, valinta jää yrittäjälle. Taksilupajärjestelmän purku avaa tältä osin selvästi uusia toimintamahdollisuuksia.

Valvonta- ja seurantarpeet

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pitänyt tärkeänä seurata, millaisia palvelun tarjontaan ja ympäristöön liittyviä vaikutuksia esityksellä on. Lausunnossa on viitattu myös riskiin valtion verotulojen laskusta.

Valiokunta on käsitellyt lisäksi liikennekaaren ensimmäiseen lakipakettiin antamassaan mietinnössä LiVM 3/2017 vp niitä arviointi- ja valvontatarpeita, joita taksiliikenteen muutoksista aiheutuu. Mietinnössä käsitellään mm. ammattimaisen kuljettamisen ja tulonhankkimistarkoituksen käsitettä sekä harmaan talouden uhkia. Taksiliikenteen osalta esillä on rajanveto hyvin pienimuotoiseen henkilökuljetukseen.

Valtiovarainvaliokunta pitää sekä lausunnossa että mietinnössä esitettyjä näkökohtia tärkeinä. Taksiliikenteessä kysymys ei ole vain autoverosta vaan myös arvonlisäveron tuotoista tuotantopanoksiin liittyvän vähennysoikeuden vuoksi;

Valiokunnan mietintö VaVM 3/2018 vp

Autoverolaissa edellytetään myös jatkossa, että ajoneuvon käyttö taksiliikenteeseen on pääasiallista. Vastaavaa ei sen sijaan ole arvonlisäverolaissa, vaan arviointi tapahtuu lain yleisten periaatteiden pohjalta. Liiketoiminnan harjoittamiseen liittyy toki rekisteröitymisvelvoitteet ja muita verotukseen ja kirjanpitoon liittyviä vaatimuksia, mutta valvonta on joka tapauksessa tarpeen. Arvonlisäveron vähennysoikeudella ja henkilökuljetusten alennetulla arvonlisäverokannalla on nimittäin autoveroa selvästi suurempi taloudellinen vaikutus. Tehokas ja systemaattinen valvonta on tärkeää, jotta veroista ei muodostu houkutinta väärinkäyttöksiin.

Matkailuautojen verovapaus

Esityksessä ehdotetaan eräitä tarkennuksia matkailuautojen paino-, sisämitta- ja varusteluvaatimuksiin, jotta ajoneuvo täyttäisi verovapauden edellytykset. Tämä on ollut tarpeen ilmeisten väärinkäytösten kitkemiseksi, minkä vuoksi myös matkailualan järjestöt ovat pitäneet niitä perusteltuina. Osa muutoksista lisää taas vaunuvalikoimaa ja edistää siten alan toimintaa. Myös tätä on pidetty onnistuneena ratkaisuna.

Valiokunta puoltaa näitä muutoksia.

Valiokunta ei tue sen sijaan niitä muutosvaatimuksia, joita sisämittoihin on toivottu mm. harrastustoiminnan vaatiman tavarankuljetuksen helpottamiseksi. Se ei ole verotuen alkuperäinen tarkoitus, eikä tuen piiriä ole tarkoituksenmukaista laajentaa nykyisestä. Matkailuautojen verotukea on selvitelty useaan otteeseen ja arvosteltu riittävien perusteiden puutteesta. Sen poiston ei ole kuitenkaan arvioitu tuottavan tavoiteltua säästöä. Verotuki — esimerkiksi vuonna 2016 noin 36,4 milj. euroa — on kuitenkin merkittävä sekä kotimaisille vaunun rakentajille että matkailualalle yleensä.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSEHDOTUS

Valtiovarainvaliokunnan päätösehdotus:

Eduskunta hyväksyy muutettuna hallituksen esitykseen HE 178/2017 vp sisältyvän lakiehdotuksen. (Valiokunnan muutosehdotukset)

Valiokunnan muutosehdotukset

Laki

autoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan autoverolain (1482/1994) 29 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa 413/1997, sekä

Valiokunnan mietintö VaVM 3/2018 vp

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 ajoneuvo, 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 hyväksytty tieliikennelain (267/1981) 108 §:n 3 momentin nojalla annettujen säännösten mukaisesti koulu- ja päivähoitokuljetuksiin; ja

3) joka on hyväksytty kuljettajan lisäksi vähintään kuuden 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 sitä ensi kertaa verotettaessa kantaa täysimääräisenä verona vähennettynä ajoneuvosta jo suoritettujen veron määrällä.

Autosta, jonka veroa on alennettu 51 §:n nojalla, sekä 21 §:n 1 momentissa tarkoitettua sairausautosta ja 28 §:ssä tarkoitettua ajoneuvosta maksuunpantavaa veroa alennetaan yhdellä kolmas-kymmeneskuudesosalla jokaista rekisterissäoloajan täyttä kuukautta kohti. Edellä 21 §:n 1 momentissa tarkoitettua 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 ajoneuvosta, 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 vastaa-

Valiokunnan mietintö VaVM 3/2018 vp

vaan Ahvenanmaan maakuntalaissa tarkoitettuun liikenteeseen ja jota pääasiallisesti käytetään tällaiseen liikenteeseen:

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

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

Ajoneuvoon, 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 3.4.2018

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Timo Kalli kesk
varapuheenjohtaja Ville Vähämäki ps
jäsen Timo Harakka sd
jäsen Timo Heinonen kok
jäsen Kauko Juhantalo kesk
jäsen Toimi Kankaanniemi ps
jäsen Pauli Kiuru kok
jäsen Esko Kiviranta kesk
jäsen Kari Kulmala sin
jäsen Elina Lepomäki kok
jäsen Mats Nylund r
jäsen Antti Rantakangas kesk
jäsen Markku Rossi kesk
jäsen Eero Suutari kok
jäsen Matti Torvinen sin
jäsen Kari Uotila vas
jäsen Pia Viitanen sd
jäsen Ozan Yanar vihr
varajäsen Olavi Ala-Nissilä kesk
varajäsen Riitta Myller sd
varajäsen Harry Wallin sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

Valiokunnan mietintö VaVM 3/2018 vp

valiokuntaneuvos Maarit Pekkanen

Valiokunnan mietintö VaVM 3/2018 vp
Vastalause 1 /sd, vas, r

VASTALAUSE 1 /sd, vas, r

Perustelut

Lakiesitys liittyy kiinteästi vuonna 2017 tehtyyn liikenteen palveluista annetun lain uudistamiseen, jossa muutettiin taksiliikenteen sääntelyä muun muassa helpottamalla taksiliikenneluvan saamista sekä vapautettiin alan hinnoittelua. Opositio nosti kyseistä lakia säädettäessä esiin muun muassa ongelmat, joita uudistus voi aiheuttaa kilpailulle ja alueelliselle palvelutarjonnalle.

Uudistuksen seurauksena joudutaan nyt poistamaan autoveron alennus takseilta, sillä uudessa järjestelmässä alennuksen tarkoituksenmukainen rajaaminen olisi vaikeaa. Tässä tilanteessa uudistusta voidaan pitää aiheellisena. Siitä syntyy kuitenkin eräitä riskejä.

Valmistelussa on käynyt ilmi, että alennuksen poistaminen voi hidastaa taksikannan uudistamista. Tämä on ongelmallista kansallisten ilmasto- ja energiatavoitteiden saavuttamisen kannalta, sillä uudemmat autot kuormittavat ympäristöä vähemmän. Jatkossa olisi syytä seurata, missä määrin autoveron alennuksen poisto vaikuttaa taksikantaan ja sen aiheuttamiin päästöihin. Veronalennuksen poisto voi myös entisestään kärjistää taksiuudistuksen aiheuttamaa alueellista epätasa-arvoa. Siksi myös uudistuksen vaikutuksia tasa-arvoon tulisi seurata ja ryhtyä tarvittaessa toimenpiteisiin.

Pyörätuolilla liikkuvien alueellisen kuljetuspalvelutarjonnan turvaamisen näkökulmasta on perusteltua, että pienet esteettömät ns. Caddy-luokan ajoneuvot tulisi sisällyttää verovapaiden ajoneuvojen ryhmään. Tällä muutoksella hallituksen esitykseen varmistetaan myös kyseisten ajoneuvojen varusteluun liittyvien työpaikkojen säilyminen Suomessa. Toisaalta mm. Invalidiliitto on esittänyt vakavan huolen siitä, että uudistus heikentäisi palvelutasoltaan parempien invataksipalveluiden saatavuutta. Nämä palvelut ovat tarpeellisia monien pyörätuolia käyttävien matkusturvallisuuden sekä terveyden kannalta. Siksi on välttämättä varmistettava, että nämä erityistarpeet otetaan riittävässä määrin huomioon myös uudistuksen jälkeen ja mahdolliset epäkohdat korjataan välittömästi.

Ehdotus

Edellä esitetyn perusteella ehdotamme,

että hyväksytään kaksi lausumaa. (*Vastalauseen lausumaehdotukset*)

Vastalauseen lausumaehdotukset

1. Eduskunta edellyttää, että hallitus seuraa uudistuksen vaikutuksia ajoneuvokantaan, ennen kaikkea kansallisten ilmasto- ja energiatavoitteiden kannalta, työllisyyteen, sosiaaliseen ja alueelliseen tasa-arvoon ja ryhtyy tarvittaessa toimenpiteisiin havaittujen ongelmien ratkaisemiseksi.

Valiokunnan mietintö VaVM 3/2018 vp
Vastalause 1 /sd, vas, r

2. Eduskunta edellyttää, että hallitus seuraa, miten uudistus vaikuttaa pyörätuolia käyttävien matkustusturvallisuuteen sekä terveyteen ja ryhtyy tarvittaessa toimenpiteisiin havaittujen ongelmien ratkaisemiseksi.

Helsingissä 3.4.2018

Timo Harakka sd
Pia Viitanen sd
Kari Uotila vas
Harry Wallin sd
Mats Nylund r
Riitta Myller sd

Valiokunnan mietintö VaVM 3/2018 vp
Vastalause 2 /vihr

VASTALAUSE 2 /vihr

Perustelut

Hallituksen esityksessä ehdotetaan muutettavaksi autoverolakia siten, että taksien nykyinen 4 800 euron autoveron alennus poistettaisiin vaiheittain. Lisäksi hallituksen esityksessä isot esteettömät yhden tai useamman pyörätuolipaikan tilataksit sekä koulukuljetustaksit ehdotetaan säädettäväksi kokonaan autoverottomiksi ja samalla invataksien verottomuus poistuisi.

Vihreät on sitä mieltä, että autoveroetua ei tulisi kuitenkaan kohdentaa sellaisille takseille, joissa on vähemmän kuin kaksi pyörätuolipaikkaa. Invalidiliitto huomauttaa lausunnossaan, että monet yhden pyörätuolipaikan taksit, joita esimerkiksi Caddy-luokan ajoneuvot ovat, eivät täytä pyörätuolissa istuvan matkustusturvallisuuden tai terveyden vaatimuksia. Myöskään seitsemän matkustajapaikan taksit, joissa on vain yksi pyörätuolipaikka, eivät täytä turvallisuuskriteerejä. Tällöin näitä ajoneuvoja ei voida laskea esteettömiksi takseiksi, eikä niiden veroetu siten ole perusteltu.

Verottomuus tulisi kohdentaa kahden tai useamman pyörätuolipaikan tilatakselle, mikä kannustaisi voimakkaammin hankkimaan autoja, jotka sopivat paremmin pyörätuolissa matkustaville asiakkaille.

Hyvän yritystuen kriteerejä ovat esimerkiksi oikea kohdistuminen, vaikuttavuus ja tarkoituksenmukaisuus. Mikäli autoverottomuus laajennetaan koskemaan myös edellä mainittuja yhden pyörätuolipaikan suuria esteettömiä takseja sekä Caddy-luokan ajoneuvoja, verotuki ei täytä enää hyvän yritystuen kriteerejä, sillä tuki ei kohdennu oikein eikä se ole tarkoituksenmukainen.

Ehdotus

Edellä esitetyn perusteella ehdotan,

että lakiehdotus hyväksytään muutoin valiokunnan mietinnön mukaisena paitsi 28 § muutettuna seuraavasti:

28 §

Autoverosta on vapaa ajoneuvo, joka:

1) Suomessa ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi liikenteen palveluista annettun 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) on esteetön tai hyväksytty tieliikennelain (267/1981) 108 §:n 3 momentin nojalla annettujen säännösten mukaisesti koulu- ja päivähoitokuljetuksiin; ja

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

**Valiokunnan mietintö VaVM 3/2018 vp
Vastalause 2 /vihr**

Helsingissä 3.4.2018

Ozan Yanar vihr