

Näkökulmia taksialan harmaaseen talouteen uuden liikennepalvelulain aikana

Selvitys 1/2020

Julkaisun nimi:

Näkökulmia taksialan harmaaseen talouteen uuden liikennepalvelulain aikana

Matti Hautala, ylitarkastaja, Tomi Martikainen, pääanalytikko

Julkaisija: Verohallinto, Harmaan talouden selvitysyksikkö

Julkaistu: 21.1.2020

Julkaisutapa: Sähköinen (PDF)

Julkisuus: Julkinen

Laki Harmaan talouden selvitysyksiköstä (1207/2010) 13 § ja JulkL (621/1999) 5:3 §:n 2 k

Lisätietoja mediallyle:

Johtaja Janne Marttinen, puh. 029 512 6066

Apulaisjohtaja Marko Niemelä, puh. 029 512 6070

Muut yhteydenotot htsy@vero.fi tai harmaatalous.fi -sivusto

Velvoitteidenhoitoselvityksen voi pyytää ilmiöselvityksessä kuvatun ryhmän perusteella. (Laki Harmaan talouden selvitysyksiköstä (1207/2010) 5:3 §)

Tiivistelmä

Tässä selvityksessä tutkitaan taksialan vuonna 2018 toteutunutta lakimuutosta muutamista harmaan talouden näkökulmista. Nämä näkökulmat koskevat alustatalouden harmaata taloutta sekä arvonlisäverotuksen muutoksia. Lisäksi selvityksessä käsitellään taksitoimialan verotuksellista merkitystä vertaamalla toimialan yritysten maksamia veroja tieliikenteen tavarankuljetuksen toimialaan sekä valtion verotuloihin kokonaisuudessaan.

Selvityksen yksi keskeinen haaste oli lakimuutoksesta kulunut vähäinen aika. Uusista taksiyrityksistä ei ollut käytettävissä lainkaan kokonaisen tilikauden tietoja. Näin ollen selvityksessä jouduttiin turvautumaan pääosin niihin tietoihin, joita oli käytettävissä 31.12.2018 päättyneeltä tilikaudelta.

Taksitoimialan verotuksellinen merkitys osoittautui selvityksessä kohtuullisen pieneksi. Toimialan verotuloja verrattiin sisartoimialaan tieliikenteen tavarankuljetukseen ja havaittiin, että keskimääräinen taksiyritys tuottaa verotuloja noin 20 000 euroa. Määrä on neljäsosa keskimääräisen kuljetusyrityksen verotuloista. Taksialan osuus valtion verotulojen kokonaisuudesta on niin ikään rajallinen.

Vuosina 2016-2017 toteutetun taksitoimialan verovalvontaprojektin perusteella taksitoimialan harmaan talouden laajuus on ollut muutama vuosi ennen lakimuutosta maltillisella tasolla. Nykytilanteen luotettava selvittäminen vaatisi vastaavan projektin toteuttamista. Jotta nykyhetkestä voitiin kuitenkin luoda jonkinlainen arvio, tutkittiin erityisesti alustalouden toimijoita. Niiden yritysten tutkiminen osoitti, että harmaan talouden havainnointi tilastoaineiston perusteella ei ole mahdollista ilman kattavia vertailutietoja. Toisaalta yrityksen vastuuhenkilöitä koskevan tarkastelun perusteella alustatalouden toimijoissa ei ole havaittavissa esimerkiksi kokonaan tulottomia henkilöitä olennaisesti enempää kuin perinteisissä taksiyrittäjissä.

Arvonlisäverotuksen tietojen tutkiminen nosti esille neljä keskeistä toimialan vähennettäviä veroja kasvattanutta tekijää. Nämä ovat ulkopuolisten palveluiden-, liiketoiminnan muiden kulujen- ja uusien autojen hankintojen kasvu sekä polttoaineiden hintojen nousu. Harmaan talouden merkitystä vähennysten kasvussa ei onnistuttu selvittämään.

Jatkossa olisi huolehdittava siitä, että Verohallinto saisi taksialan valvonnan tueksi kattavat vertailutiedot kaikilta toimialan palveluita välittäviltä yrityksiltä. Erityisen tärkeää olisi, että kilometrikohtainen tuotto olisi laskettavissa autokohtaisesti ja tämä tieto olisi Verohallinnon saatavissa ns. massatietona.

Avainsanat: Lakimuutokset; Alustatalous; Kuljetus ja varastointi; Liikenne;

Sisällys

1	Johdanto / Selvityksen tarkoitus	1
2	Tutkimusongelma ja tutkimuskysymykset	2
2.1	Selvityksen rajaukset.....	3
2.2	Muita selvityksen keskeisiä rajoitteita.....	3
3	Aineisto ja menetelmä.....	5
4	Taksialan harmaa talous ja taustatietoa toimialan yrityksistä.....	6
4.1	Johdanto	6
4.2	Mitä taksialan harmaasta taloudesta tiedetään ennalta?	6
4.3	Harmaan talouden havainnoimisesta	7
4.4	Taustatietoa taksialan yrityksistä.....	8
5	Taksitoimialan maksamien verojen määrä ja arvioita verovajeen suuruusluokasta	12
5.1	Johdanto	12
5.2	Taksialan ja tieliikenteen tavarankuljetuksen vertailua	12
5.3	Taksialan ja tieliikenteen tavarankuljetuksen toimialan maksamat verot	13
5.4	Taksitoimialan verovajeen arviointia	16
5.4.1	Verovajeen suuruuteen vaikuttavia tekijöitä	17
5.4.2	Taksialan verovajeen suuruusluokan arviointia.....	17
5.4.3	Sääntelytoimien panos-tuotossuhteen arviointia.....	18
5.4.4	Taksamittarin kustannus-hyöty analyysia.....	18
5.5	Yhteenvedo taksialan verotuksellisesta merkityksestä	19
6	Alustatalouden toimijat ja harmaa talous	20
6.1	Johdanto	20
6.1.1	Taksialan harmaan talouden indikaattorit.....	20
6.2	Yhteenvedo alustatalouden verovajeen arvioinnista	22
7	Taksitoimialan arvonlisäveron muutokset - onko kaiken takana harmaa talous?	23
7.1	Johdanto	23
7.2	Yleistietoja taksitoimialan arvonlisäverotuksesta	23
7.3	Arvonlisäverotuksen vähennyksiin vaikuttavat tekijät.....	24
7.4	Yhteenvedo arvonlisäverotuksen muutoksista	28
8	Muita näkökohtia	29
8.1	Johdanto	29
8.2	Taksamittarit ja sovellukset - mitä tietoja niiden pitäisi tuottaa minimissään?.....	29
8.3	Välityskeskusten tietojen standardisointi ja tietojen toimittaminen Verohallinnolle	30
8.4	Tietojen säilyttäminen.....	30
8.5	Taksamittarin tai sovelluksen käyttäminen myös kiinteähintaisissa kyydeissä.....	31
8.6	Ajoneuvokohtainen taksilupa	31
8.7	Lupamenettelyn kehittäminen.....	31
9	Johtopäätökset	32
10	Lähteet	34
11	Lista kuvioista ja taulukoista.....	35
11.1	Liite 1. Kohdejoukon rajaus	1
11.2	Liite 2, taksitoimialan muutoksia kesäkuun 2018 ja toukokuun 2019 välillä	2

1 Johdanto / Selvityksen tarkoitus

Tässä selvityksessä tutkitaan 1.7.2018 voimaan tulleen taksilain¹ kokonaisuudistuksen vaikutuksia toimialan harmaaseen talouteen, kuitenkin rajaten kysymyksenasettelu koskemaan alustataloutta ja arvonnisäverotusta. Harmaalla taloudella tarkoitetaan tahallisia julkisten velvoitteiden, kuten verojen laiminlyöntejä². Lisäksi selvityksessä tutkitaan taksitoimialan maksamia veroja ja vertaillaan niitä tieliikenteen tavarankuljetukseen sekä valtion verotuottoihin kokonaisuudessaan. Tässä yhteydessä käsitellään myös toimialan kokonaisverovajetta. Verovajeella tarkoitetaan verotettavissa olevan teoreettisen veron ja maksettujen verojen erotusta (Savolainen, 2014).

Antti Rinteen hallituksen hallitusohjelmassa on mainittu mm. seuraavasti: "Taksiliikenteen osalta tehdään tarvittavat korjaukset ottaen huomioon toiminnan turvallisuus ja harmaan talouden torjunta."³ Tämän selvityksen ensisijainen vastaanottaja on Liikenne- ja Viestintäministeriö, joka valmistelee parhaillaan - syksyllä 2019 - taksialan lainsäädäntömuutoksia koskevaa arviomuistiota. Selvitys tarjoaa tietoa, jonka avulla voidaan arvioida taksitoimialan mahdollisten, harmaan talouden torjuntaan liittyvien lainsäädäntömuutosten tarpeellisuutta.

Vuonna 2018 toteutetun taksialan lainsäädännön liberalisoinnin keskeisimmät muutokset olivat seuraavat:

- Taksien määrä sääntelystä luovuttiin
- Hinnoittelu vapautui
- Taksamittarin käyttöpakosta luovuttiin
- Taksinkuljettajaksi ja taksiryttäjäksi ryhtyminen helpottui huomattavasti
- Taksiliikenneluvan edellytyksenä ollut velvoite verojen asianmukaisesta hoitamisesta laajennettiin. Nykyisin luvan edellytyksenä on myös lakisääteisten eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksujen ja Tullin perimien maksuja hoitaminen siten, ettei niitä koskien ole maksukykyyn nähden vähäistä suurempia laiminlyöntejä.

Taksiliikenteen harjoittaminen on kuitenkin edelleen luvanvaraista, joskin luvat ovat uuden lain myötä yritys- ja/tai henkilökohtaisia, eivät autokohtaisia. Potentiaalisesti suurimmat vaikutukset harmaaseen talouteen aiheutuvat taksamittarin käyttöpakon luopumisesta sekä siitä, että taksiryttäjiltä ei enää vaadita pakollisen yrittäjäkurssin suorittamista. Toisaalta harmaan talouden määrää vähentää vaatimus julkisten velvoitteiden hoidosta.

¹ Vanha taksiliikennelaki (2.3.2007/217) kumottiin siten, että laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320) astui taksiliikenteen osalta voimaan 1.7.2018.

² Harmaan talouden käsitteen tarkka määritelmä löytyy Harmaan talouden selvitysyksikköä koskevan lain 21.12.2010/1207 toisen pykälän kolmannelta momentista.

³ Lisäksi hallitusohjelman liitteessä neljä, joka koskee harmaan talouden torjuntaa, on seuraava kohta 20: "Taksilainsäädäntöä, säätelyä ja valvontaa tarkistetaan siten, että se torjuu harmaata taloutta, edistää toimivaa kilpailua ja varmistaa taksipalveluiden saatavuuden koko maassa."

2 Tutkimusongelma ja tutkimuskysymykset

Taksiala on ollut ennen ja jälkeen taksilain uudistuksen suuren mediahuomion kohteena. Uuden taksilain on julkisuudessa epäilty lisänneen alan harmaata taloutta. Tämän selvityksen tarkoituksen on perehtyä siihen, onko näin tapahtunut. Asiaa pyritään tarkastelemaan rajatusti kolmen tutkimuskysymyksen kautta, jotka esitellään seuraavaksi tarkemmin.

Tutkimuskysymys 1 / Taksitoimialan merkitys verokertymän kannalta

Harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjunnan käänköpuoli on sen aiheuttama sääntelytaakka. Sääntelytaakalla tarkoitetaan lakisääteisten velvoitteiden täyttämistä aiheutuvia kustannuksia. (KKV, 2018) Vain tiettyyn toimialaan kohdistuvaa, harmaan talouden torjuntaan tähtäävää erityislainsäädäntöä on toistaiseksi olemassa lähinnä rakennusosalalla. Esimerkiksi kuitintarjoamisvelvollisuus käteiskaupassa tai tilaajavastuulaki ovat toimialarajat ylittäviä lakeja. Ennen toimialakohtaisen sääntelyn toteuttamista on mielekästä arvioida suunnitellun sääntelyn euromääräiset hyödyt ja kustannukset. Tätä kustannus-hyöty -arviota tulee edeltää regulaation kohteen - tässä tapauksessa taksialan - yleisempi arvio. Tutkimuskysymykseksi muotoutui seuraava: mikä on taksitoimialan verotuksellinen merkitys, kun alaa verrataan tielikenteen tavarankuljetuksen toimialan tuottamiin veroeuroihin ja toisaalta valtion verotuloihin kokonaisuutena? Kysymyksen taustalla on ajatus siitä, että sääntely ja valvonta ovat viisasta kohdistaa erityisesti niihin kohteisiin, jotka ovat kriittisiä verotulojen kertymän kannalta. Aihetta käsitellään tarkemmin selvityksen luvussa 5.

Tutkimuskysymys 2 / Alustatalouden taksiyrittäjät

Harmaan talouden selvitysyksikkö (jäljempänä selvitysyksikkö) on aiemmin antamissaan lausunnoissa pitänyt harmaan talouden kannalta merkittävänä riskinä sitä, että perinteisen taksamittarin käyttö ei ole uuden lain myötä enää pakollista. Tämän arvioidun riskin toteutumista voidaan parhaiten tutkia selvittämällä kännykkäsovelluksia käyttävien taksiyrittäjien veronmaksu- ja ilmoituskäyttäytymistä. Tutkimuskysymykseksi muotoutui sen selvittäminen, ovatko alustatalouden taksiyrittäjät harmaan talouden riskiryhmä? Esiintyykö kännykkäsovellusta käyttävillä taksiyrittäjillä merkittäviä tulonsalauksia? Erään sovellusalustan maksamien korvausten tiedot olivat selvitysyksikön käytössä, joten kuljettajien saamien rahavirtojen vertaaminen heidän antamiinsa veroilmoituksiin oli mahdollista. Alustatalouden toimijoita tutkitaan luvussa 6.

Tutkimuskysymys 3 / Arvonlisäveron kertymä

Taksitoimialan arvonlisäveron kertymä on pienentynyt taksiuudistuksen voimaantulon jälkeen. Julkisuudessa on esitetty epäilyjä, että tämä johtuisi alan harmaasta taloudesta. Tutkimuskysymyksesi asetettiin sen selvittäminen, mitkä tekijät ovat vaikuttaneet arvonlisäveron kertymään? Analyysi arvonlisäveron kertymän muutoksista on selvityksen toiseksi viimeinen pääluokitus ennen johtopäätöksiä.

2.1 Selvityksen rajaukset

Tämän raportin tavoitteena ei ole esim. seuraavien asioiden selvittäminen:

- Selvittää taksialan harmaata taloutta kokonaisuudessaan. Keskitymme lainmuutoksen vaikutuksiin kolmesta eri näkökulmasta: taksitoimialan verotuksellinen merkitys, alustatalouden harjoittajien tulonsalaukset ja arvonlisäveron kertymän muutoksen syyt.
- Selvittää perinteistä taksimittaria käyttävien taksirytysten tulonsalauksia tai harmaata taloutta ylipäätään. Perinteisten taksirytysten harmaan talouden luonteesta on jo olemassa kattavasti tietoa mm. vuonna 2017 päättyneen taksien verovalvontaprojektin tuottamana. Tätä tietoa esitellään selvityksen taustoittavassa luvussa neljä. Toisekseen perinteisten taksirytysten harmaan talouden määrän selvittäminen ei ole mahdollista ilman erillistä taksikeskuksiin kohdistuvaa tiedonhakua, eikä tällainen ole mahdollista nyt käsillä olevaa selvitystä varten aikataulu- ja tarkoituksenmukaisuussyistä.
- Selvittää käteisellä (seteleillä tai kolikoilla) ns. pimeästi maksettujen taksikyytien määrää tai harmaan talouden laajuutta. Käteisellä tapahtuvan taksiajon selvittämiseen ei ole olemassa luotettavaa dataan perustuvaa keinoa. Esim. kenttätutkimuksien toteuttaminen asian selvittämiseksi osana tätä selvitystä ei ollut mahdollista eikä edes tarkoituksenmukaista. Lisäksi on huomattava, että käynnäsovellusten käyttäminen vähentää käteisen rahan käyttöä taksiliikenteessä ja siten pienentää käteisen merkitystä harmaan talouden muotona.
- Selvittää lainmuutoksen vaikutuksia esimerkiksi taksipalvelujen hintoihin tai saatavuuteen. Tämä ei kuulu selvitysyksikön tehtäviin ja asiaa selvittää ainakin Liikenne- ja viestintävirasto Traficom.
- Selvittää lakimuutoksen vaikutusta alan kilpailutilanteeseen. Asian ei kuulu selvitysyksikön tehtäviin ja sitä selvittää Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV).

2.2 Muita selvityksen keskeisiä rajoitteita

On syytä painottaa, että tällä selvityksellä voidaan vastata vain rajatusti siihen kysymyksen, missä määrin taksilainsäädännön muutos vaikutti harmaan talouden määrään taksitoimialalla. Ensinnäkin kokonaisvaltaisen muutoksen selvittäminen vaatisi täsmällistä tietoa tilanteesta ennen uuden taksilain voimaantuloa. Toisekseen harmaan talouden kokonaisuuden luotettava selvittäminen lainsäädäntömuutosten jälkeen vaatisi satunnaistettua tutkimustapaa kuten satunnaisverotarkastuksia riittävän suurella otoskoolalla. Tällaisen projektin toteuttaminen edellyttäisi huomattavasti nyt käytettävissä ollutta aikaa pidemmän suunnittelu- ja toteutusaikataulun sekä merkittävät resurssit.

Taksilain muutos astui voimaan 1.7.2018 eli puolivälissä vuotta. Yritysten tavanomainen tilikausi on kalenterivuosi. Näin ollen ensimmäinen kokonainen tilikausi uuden taksilain aikana on 1.1.2019-31.12.2019. Tuota ajanjaksoa koskevat tilinpäätökset ja tuloveroilmoitukset laaditaan keväällä 2020. Näin ollen taksilain muutosten aiheuttamia vaikutuksia taksitoimialalle voidaan tutkia kattavasti vasta kevään 2020 jälkeen. Nyt syksyllä 2019 tehty tarkastelu antaa

väistämättä vain kapean kuvan siitä mitä toimialalla on tapahtunut. Tätä käsitystä vahvistaa Traficomilta saatu tieto, jonka mukaan taksitoimiluvallisten yritysten ja henkilöiden määrä on kasvanut voimakkaasti koko vuoden 2019 ajan (siihen asti, kun tilastotietoja on saatavilla).

3 Aineisto ja menetelmä

Selvityksen aineisto koostuu vuoden 2018 viimeisen päivän mukaisista taksiluvanhaltijoista⁴ ja ilmoituksen nojalla taksitoimintaa suorittavista yrityksistä. Aineiston kohdejoukko on muodostettu rajaamalla Kuljetus ja varastointi toimialaluokituksen⁵ muut kuin taksiliikenteen henkilökuljetuksia sisältävät toimialat pois. Tämän lisäksi liitteestä 2 löytyy listaus muista alennettua verokantaa⁶ käyttävistä toimialoista, joiden tiedoista taksitoimintaa koskevat euroäärät katsottiin mahdottomaksi erottaa. Näitä toimialoja ovat esimerkiksi Majoitus- ja ravitsemustoiminnassa olevat hotellit, lomakylät jne. Toimialaluokituksen pääluokan Taiteet, viihde ja virkistys yritykset poistettiin myös kohdejoukosta.

Edellä mainitut rajaukset tehtiin siitä syystä, että taksialan kanssa saman 10 prosentin verokannan toimintaa harjoittavien muiden yritysten arvonlisäverotuksen tiedoista on mahdotonta erotella taksitoiminnan ja muun toiminnan tietoja erilleen. Lopulliseksi selvityksen kohdejoukoksi saatiin edellä mainittuja rajauksia käyttäen 9 282 yritystä. Rajauksien jälkeen kohdejoukon tietoihin on yhdistetty laajasti erilaisia Verohallinnon aineistoja sisältäen tietoja mm. arvonlisäverotuksesta ja palkansaajista.

Tilastokeskukselta saatiin selvitystä varten taksitoimialaa (49320) koskevia tilinpäätöstietoja Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstilastosta⁷ vuosilta 2014–2018. Luvanvaraisten autojen ja niiden ensirekisteröintien määrät tulevat myös Tilastokeskuksen Moottoriajoneuvojen ensirekisteröintitilastosta⁸. Alustataloutta koskevat yrityskohtaiset tiedot saatiin Yritysverotusyksiköltä.

⁴ Taksiliikenneluvanhaltijat saatu Traficomilta

⁵ TOL2008: H Kuljetus ja varastointi

⁶ <https://www.vero.fi/yritykset-ja-yhteisot/tietoa-yritysverotuksesta/arvonlisaverotus/arvonlis%C3%A4veroprocentit/>

⁷ <http://stat.fi/til/yrti/index.html>

⁸ <http://stat.fi/til/merek/index.html>

4 Taksialan harmaa talous ja taustatietoa toimialan yrityksistä

4.1 Johdanto

Edellä selvityksen varsinaisia päälujuja taustoitettiin kuvaamalla tutkimuskysymyksiä sekä käytettävissä ollutta aineistoa. Tässä luvussa taustoitus jatkuu taksien verotarkastusprojektista saatujen tietojen kuvaamisella, siten että painopisteenä ovat harmaan talouden kannalta olennaiset havainnot. Lisäksi tässä luvussa kuvataan mm. taksiluvallisten yritysten lukumääriä, oikeudellisia muotoja, taksiluvallisten yritysten toimialoja, liikevaihtotietoja ja palkansaajien määriä. Tiedot kuvaavat taksialan tilannetta 31.12.2018.

Tiedossamme on, että alan yritysten määrä on kasvanut merkittävästi vuoden 2019 aikana. Liitteessä 2 (selvityksen viimeisellä sivulla) on esitetty joitakin toimialan muutosta kuvaavia tietoja. Nämä koskevat toimialan yrityksiä ennen lakimuutosta kesäkuussa 2018 ja noin vuosi lakimuutoksen jälkeen eli toukokuussa 2019.

4.2 Mitä taksialan harmaasta taloudesta tiedetään ennalta?

Kattavimmat tiedot taksialan harmaasta taloudesta on saatu vuosina 2016–2017 toteutetussa taksialan verotarkastusprojektissa, ns. taksiprojektissa. Projektissa saatujen tietojen yleistäminen täysin luotettavasti koskemaan koko taksitoimialaa ei ole mahdollista. Teoreettisesti paras yleistävyys saavutetaan vain kattavilla, satunnaisesti valittujen yritysten verotarkastuksilla. Tällaisia satunnaistarkastuksia ei ole tehty taksitoimialalle.

Verotarkastusprojektiin hankittiin maksunvälitystietoja siten, että ne kattoivat 76 % taksitoimialasta. Tiedot yhdistettiin verohallinnon tietoihin ja tietojen välisten epäloogisuuksien perusteella määriteltiin alan veroriskit, jotka olivat:

- ilmoittamattomat tulot,
- pimeät palkat ja
- rypäsketjut alv-valvonnasta.

Taksiprojektissa oli käytettävissä poikkeuksellisen laaja tietoaineisto toimialan veroriskien ja harmaan talouden tutkimiseen. Vertailutietojen määrä oli hyvin runsas melkein mihin tahansa muuhun toimialaan verrattuna seuraavista syistä:

- Toimiala on lupasäänneltyä, joten taksiluvan haltijat tiedetään.
- Taksien ajamat kilometrimäärät ilmoitettiin ko. vuosilta Ely-keskuksille. (Tällä hetkellä vastaavia tietoja ei kerätä.)
- Taksamittarien maksunvälitystiedot ilmoitettiin taksikeskuksille (oletus on, että kaikki taksit kuuluvat johonkin tilausvälityskeskukseen).

Verotarkastuksia tehtiin yhteensä reilut 300, joista harmaan talouden kohteita oli 29 %, eli noin 100 yritystä. Kuten edellä on todettu, tarkastukset eivät olleet satunnaisia vaan riskiperusteisia.

Taksitoimialan harmaan talouden harjoittajien löytämisessä keskeistä oli matalan kilometrikoh-
taisen tuoton havaitseminen. Toimialan merkittävin verotuksellinen virhe liittyi puutteisiin kä-
teismyynnin tuloutuksessa. Lisäksi myynnin tuloutus kokonaisuudessaan oli osassa harmaan
talouden harjoittajia virheellinen: Verohallinnolle ilmoitetut myyntitiedot eivät perustuneet kir-
janpitoon. Tuplamittarit, taksamittariraporttien epä johdonmukaisuudet ja taksirytysten heikko
kannattavuus eivät kertoneet verotuksellisesta riskistä – vastoin alkuperäistä hypoteesia.

Voidaan kohtuullisen luotettavasti arvioida, että taksiprojektissa onnistuttiin kohdistamaan ve-
rotarkastukset merkittävään osaan toimialan harmaan talouden yrittäjistä. Tämä johtuu mm.
siitä, että projektiin varatut resurssit riittivät tarkastustarpeisten yritysten tarkastamiseen. Tak-
siyrityksiä oli vuonna 2016 vajaat 8 000. On varsin todennäköistä, että taksitoimialan suurim-
mat harmaan talouden riskit olivat vanhan lainsäädännön aikana yrityksissä, joiden
kokonaismäärä vastaa alle viittä prosenttia toimialan yritysten kokonaismäärästä⁹. Toisaalta
harmaan talouden tapauksia ilmeni pienissä yrityksissä, eikä lainkaan suurissa yrityksissä.
Näin ollen harmaan talouden riskien - eli menetettyjen verojen - euromäärä oli pienempi kuin
yritysten suhteellinen osuus toimialan kaikista yrityksistä.

Uuden taksilainsäädännön aikana toimialalle on tullut suuri määrä uusia yrittäjiä. Ainakin osa
heistä on liiketoimintaosaamiseltaan heikolla tasolla, mistä aiheutuu tahattomia verotuksellisia
virheitä¹⁰. Lienee selvää, että osa uusista yrittäjistä on mukana myös tarkoituksenaan suunni-
telmallinen harmaan talouden harjoittaminen. Näiden yritysten löytäminen uusien yrittäjien
massasta ei ole mahdollista ilman kattavia vertailutietoja, joita ei tämän selvityksen tekijöillä
ollut käytettävissään.

Taksitoimiala eroaa huomattavasti suurimmasta osasta muita toimialoja, koska taksiliikenne
on edelleen luvanvaraista¹¹. Toisin sanoen petollisten toimijoiden on huomattavasti helpompi
aloittaa esimerkiksi rakennusalan liiketoiminnan harjoittaminen kuin taksiryrittäjänä toimiminen,
sillä rakennusallalla ei ole lupamenettelyä. Lupamenettelyssä tarkistetaan mm. luvanhakijan
verovelkatilanne ja rikosrekisteri tiettyjen rikosten osalta¹².

4.3 Harmaan talouden havainnoimisesta

Harmaan talouden tutkimiseen liittyy lukuisia ongelmia, joista ehkä keskeisin kysymys on se,
miten mitata ilmiötä, jota ei näy tilastoaineistoissa? Suunnitelmallinen harmaan talouden toi-
minta on sellaista, jota ei voi suoraan havaita Verohallinnon tietojen perusteella. Tällainen

⁹ Projektissa tutkittiin verotarkastuksen keinoin vajaat neljä prosenttia toimialan kaikista yrityksistä. Niistä 1/3 tuotti
90 % kaikista verotarkastusten tuloksista. Toisin sanoen riskiperusteisesta kohdevalinnasta huolimatta hyvin pieni
joukko taksirytysten kokonaismäärästä osoittautui sellaisiksi, jotka aiheuttivat suurimman osan verotuksen vir-
heistä.

¹⁰ Tämä ilmenee siten, että verovelkaisten yritysten ja henkilöiden osuus taksiluvan haltioista on kasvanut merkit-
tävästi. Osaamattomuus ei luonnollisesti poista velvoitteidenhoitoon liittyvää vastuuta.

¹¹ Toki edelleen esiintyy täysin ilman tarvittavia lupia toimivia takseja, eikä uusi taksilainsäädäntö ole ainakaan
helpottanut tällaisten vilpillisessä mielessä toimivien yrittäjien havaitsemista.

¹² Lupien myöntämismenettelyssä tarkistetaan laissa säädettyjen luvan edellytysten täyttyminen, esimerkiksi vel-
voitteiden hoitaminen. Luvan edellytyksien voimassaoloa ja säilymistä valvotaan myös jälkivalvontana aikaisem-
min myönnettyihin lupiin. Lupaviranomaisena on liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Luonnollisesti tällainen
pääosin automatisoitu lupamenettely ei ole aukoton, eikä se voi estää esimerkiksi bulvaanien käyttämistä.

suunnitelmallinen petostoimija pyrkii menettelemään siten, ettei sen toiminta herätä viranomaisten kiinnostusta¹³. Pääosin harmaan talouden toimijoiden havainnointi tapahtuukin yhdistelemällä Verohallinnon tietoja erilaisiin ns. vertailutietoihin siten että vilpillisestä toiminnasta saadaan riittävän laajaa näyttöä verotarkastuksen toteuttamiseksi. Harmaan talouden luotettava toteaminen tapahtuukin vasta kenttätarkastusten kautta. Siten tässä selvityksessä esitetyt näkemykset harmaan talouden laajuudesta alustatalouden toimijoiden piirissä ovat karkeita arvioita¹⁴.

Taksitoimialan tyypilliset tavat harmaan talouden harjoittamiseen eli verojen ja muiden julkisten velvoitteiden välttelyyn ovat yksinkertaisia. Vilpilliset yrittäjät ilmoittavat toiminnan tuottoja liian pieninä ja vähennyksiä liian suurina. Tämänkaltainen menettely ei aiheuta näkyviä velvoitteiden laiminlyöntejä, kuten verovelkaa.

4.4 Taustatietoa taksialan yrityksistä

Seuraavassa taulukossa on listattu taksiluvan haltijoiden oikeudelliset muodot sekä liikevaihdon ja palkansaajien lukumäärän keskiarvot.

Taulukko 1. Kohdejoukon oikeudelliset muodot, liikevaihdon ja palkansaajien lukumäärien keskiarvot, vuosi 2018

Oikeudellinen muoto	Yritysten lkm	%-osuus	Liikevaihdon keskiarvo	Palkansaajien keskiarvo
1. Elinkeinonharjoittaja	6113	65,9 %	94 799	3
2. Henkilöyhtiö	548	5,9 %	190 391	5
3. Osakeyhtiö	2583	27,8 %	401 996	9
4. Muut oikeudelliset muodot	38	0,4 %	1 262 337	14
Kaikki yhteensä	9282	100,0 %	190 266	6

Lähde: Verohallinto 11/2019

Taulukon 1 mukaan taksiliikenneluvan haltijoista 66 prosenttia on oikeudelliselta muodoltaan elinkeinonharjoittaja. Näistä yrityksistä suurin osa työllistää yrittäjän itsensä ja lisäksi noin 2 työntekijää. Toiseksi suurin ryhmä noin 28 prosentin osuudella ovat osakeyhtiöt, joiden liikevaihdon keskiarvo on noin neljä kertaa suurempi kuin elinkeinonharjoittajilla. Henkilöyhtiömuotoisia toimijoita taksiliikenneluvallisissa on n. 6 prosenttia. Muut oikeudelliset muodot edustavat noin 0,4 prosenttia yrityksistä.

¹³ Tästä seuraa se, että verovelkaisten yritysten määrän tarkkailu ei ole luotettava tapa tutkia harmaan talouden laajuutta. Verovelan euromäärä ei kerro, mistä syystä yritys tai sen vastuuhenkilö on velkaantunut. Verovelka voi olla aiheutunut liiketoiminnan heikosta kannattavuudesta seuranneesta kassakriisistä tai liittyä vaikkapa verotarkastuksella havaittuihin tahattomiin virheisiin. Toki verovelka voi liittyä myös harmaan talouden harjoittamiseen.

¹⁴ Ko. arvioita käsitellään selvityksen luvussa kuusi.

Taksiluvallisista yrityksistä lähes 90 prosenttia on ilmoittanut kaupparekisteriin toimialakseen kuljetusalan. Taksiluvallisten yritysten joukossa on nykyään myös monen muun toimialan yrityksiä. Esimerkiksi yli 200 pääasiassa kaupan alalla toimivalla yrityksellä on taksilupa¹⁵.

Taksiluvan haltijat jakaantuvat maantieteellisesti eri puolille Suomea siten, että reilu kolmannes luvanhaltijoista sijaitsee Uudellamaalla. Mikään muu maakunta ei ylitä 10 prosentin osuutta luvanhaltijoista. Varsinais-Suomessa ja Pirkanmaalla taksiluvan haltijoita on kummasakin noin 700, eli noin 8 prosenttia luvanhaltijoista. Loppuosa luvanhaltijoista jakaantuu pieniin osiin eri puolille Suomea.

Seuraavassa taulukossa on esitelty taksitoimialan tilinpäätöstietoja vuosilta 2014–2018. Tiedot kuvaavat toimialan yritysten keskeisiä taloudellisia tietoja vuoden lopussa.

Taulukko 2. Taksiliikenne, tuloslaskelman tietoja, 2014–2018

Tiedot / Vuosi	2014	2015	2016	2017	2018
Yritysten lukumäärä	8 234	8 081	7 873	7 660	7 294
Liikevaihto	1 092 913 938	1 076 259 252	1 096 606 679	1 125 339 310	1 147 072 252
Liiketoiminnan muut tuotot	13 310 777	12 417 547	11 995 827	14 421 484	14 370 402
Ostot	158 858 527	161 456 712	147 814 475	152 106 585	166 762 116
Ulkopuoliset palvelut	97 559 219	113 025 641	118 793 298	129 684 721	156 086 597
Materiaalit ja palvelut yhteensä	256 354 309	274 147 179	266 308 969	280 482 300	322 724 709
Palkat ja henkilöstökulut	340 946 947	349 053 210	345 740 363	354 897 607	362 436 551
Poistot	79 785 114	74 836 944	74 401 777	73 882 089	71 328 785
Liiketoiminnan muut kulut	187 791 959	176 812 130	177 131 082	185 411 840	195 369 604
Liikevoitto	241 372 097	213 864 788	245 029 780	245 171 141	209 709 362

Lähde: Tilastokeskus 11/2019

Taulukkoon 2 on valikoitunut eräitä tärkeimpiä yrityksen toimintaa kuvaavia tuloslaskelman tietoja¹⁶. Ensimmäiseltä riviltä nähdään toimialalla 49320 taksiliikenne tilaston tietoihin mukaan tulleet yritykset. Tilastokeskus on valinnut tilastoon yritykset käyttäen rajoituksia, jotka koskevat toiminta-aikaa, henkilöstöä, liikevaihto- ja tasetietoja. Yritys tulee mukaan tilastoon jos se on

¹⁵ On huomattava, että tässä selvityksessä eivät ole mukana ne taksiluvalliset yritykset, joiden toimialan arvonsäverollinen myynti on taksitoimialan tapaan 10 % verokannan alaista. Rajausta on tehty, koska kyseisten yritysten tiedoista ei voida erottaa taksitoiminnan ja muun toiminnan tietoja. Selvityksen ulkopuolelle rajatut toimialat on esitelty liitteessä 2.

¹⁶Taulukon 2 taksitoimialan tilinpäätöserät perustuvat Tilastokeskuksen Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstilaston tietoihin. Tilasto kuvaa Suomessa toimivia yrityksiä. Palkkatietoihin on tehty laskennallinen palkkakorjaus. Palkkakorjaus on tehty pienille yrityksille, joilla yrittäjien tekemä palkaton työpanos on suuri. Palkkakorjaus parantaa yritysten välistä vertailtavuutta. Tämän takia toisaalla tilastokeskus ilmoittaa toimialan palkkasumman suuruudeksi 272 miljoonaa euroa, joka ei ilmeisesti sisällä palkkakorjausta.

toiminut tilastointivuonna yli puoli vuotta ja se on työllistänyt enemmän kuin 0,5 henkilöä tai sen tase ylittää 170 000 euroa ja liikevaihto ylittää vuosittain määritellyn rajan¹⁷.

Seuraavaksi tilinpäätöstietoja analysoidaan yksityiskohtaisesti muutaman keskeisen tuloslaskelman erän osalta.

Taksialan yritysten määrä on laskenut tarkasteluajanjaksolla jokaisena vuotena. Keskeinen syy määrän laskuun on ollut toimialan määrä sääntely. Vuosien 2010-2017 välillä - joka on taulukossa tarkasteltua ajanjaksoa pidempi aikaväli - taksilupien määrä on vähentynyt reilulla 500 luvalla. Lisäksi kolmasosa myönnettyistä luvista annettiin sellaisille yrityksille, joilla oli jo entuudestaan taksilupa. Lupajärjestelmän rajoittaessa yhtä aikaa sekä toimialan yritysten että taksiautojen määrää, taksitoimialan liikevaihdon kasvu on ollut mahdollista vain olemassa olevan autokannan tehokkaammalla käytöllä. Vuoden 2018 lasku yritysten lukumäärissä johtuu todennäköisesti siitä, että uudet samana vuonna aloittaneet yritykset eivät toiminta-aikarajauksesta johtuen kuulu tilastoitavaan joukkoon¹⁸.

Toimialan yritysten liikevaihdon vuotuiset muutokset ovat olleet maltillisia. Vuonna 2015 liikevaihto notkahti hieman edellisvuoteen verrattuna. Muutoin liikevaihdon kasvuvauhti on ollut noin kahden prosentin luokkaa. Osa liikevaihdon kasvusta selittyy taksiliikenteen enimmäishintojen nousulla. Taksilain uudistukseen saakka enimmäishinnat päätettiin valtioneuvoston asetuksella.

Suurimmat vuosimuutokset löytyvät ulkopuolisten palveluiden kasvusta eli alihankintaostojen lisääntymisestä. Käytännössä taksialan alihankinnoissa on kyse tilanteesta, jossa alihankintaa ostava yritys ei pysty itse suorittamaan kaikkia lupaamiaan taksiajoja. Tällöin alihankintapalvelun suorittava yritys tekee kyseisen taksiajon omalla kalustollaan ostajan puolesta. On todennäköistä, että alihankinnan kasvu liittyy erityisesti suuriin julkisen sektorin kilpailuttamiin sopimusajoihin, eli ns. Kelakyyteihin. Vuosien 2014-2018 välillä ulkopuolisten palveluiden määrä on kasvanut euromääräisesti lähes 60 miljoonaa euroa. Vuosien 2017-2018 välillä kasvu on ollut erityisen nopeaa ollen noin 26 miljoonaa euroa eli reilun 20 prosentin kasvussa. Jäljempänä luvussa 7 olevasta kuviossa 7 (s.26) nähdään, että suurin osa tästä kasvusta on tapahtunut alan suurimpien toimijoiden tekemien alihankintaostojen kautta.

Taksitoimialan palkkojen kasvu on ollut alihankintaostojen maltillisempaa. Vuosien 2014-2018 välillä palkkasumma on kasvanut noin 21 miljoonaa euroa eli runsaat kuusi prosenttia. Valtaosa taksitoimialan yrityksistä työllistää 1-9 henkilöä. Yli kolmanneksella toimialan yrityksistä ei ole yrittäjän itsensä lisäksi muita palkansaajia. Vähintään 50 palkansaajaa työllistäviä taksialan yrityksiä oli vajaa puolensataa.

¹⁷ Vuonna 2018 tilastorajana 11 598 euroa.

¹⁸ Tämä nähdään myös aloittaneissa yrityksissä kuviossa 5, sivulla 27.

Arvioverotus

Kaikkien taksialan yritysten harmaan talouden laajuutta voidaan arvioida karkeasti tutkimalla arvioverotettujen yritysten määriä ja suhteellisia osuuksia¹⁹. Verotus on toimitettava arvioimalla, jos veroilmoitusta ei ole annettu tai sitä ei voida panna oikaistunakaan verotuksen perusteeksi. Yleisin syy arvioverotukseen on ilmoituslaiminlyönti.

Arvioverotus on verolajikohtaista. Välittömässä verotuksessa arvioverotus kohdistuu verovuoteen ja oma-aloitteisissa veroissa verokauteen, joka on yleisimmin yksi kuukausi. Seuraavassa taulukossa on eritelty kaikkien kohdejoukkoon kuuluneiden yritysten arvioverotuksen verolaji.

Taulukko 3. Kohdejoukon yritysten arvioverotus vuonna 2018

Arvioverotettu	Yritysten lkm	%-osuus
On Arvioverotus	114	1,2 %
Arvioverotus tulovero	67	0,7 %
Arvioverotus arvonnisäverotus	76	0,8 %
Arvioverotus työnantajasuoritukset	16	0,2 %
Ei ole arvioverotusta	9168	98,8 %
Yhteensä	9282	100,0 %

Lähde: Verohallinto 9/2019

Taulukosta 3 ilmenee, että kaikista taksiluvallisista yrityksistä reilu prosentti oli arvioverotettu vuonna 2018. Vastaavasti vuonna 2017 tieliikenteen tavarankuljetusluvan yrityksistä oli arvioverotettuja 0,4 prosenttia yritysten kokonaismäärästä. Näin ollen taksiliikenteen arvioverotettujen yritysten määrää voidaan pitää suhteellisen korkeana verrattuna tieliikenteen tavarankuljetuksen yritysten määriin. Toisaalta arvioverotettujen yritysten määrälle ei ole olemassa mitään yleispätevää keskiarvolukua. Näin ollen taksialan arvioverotettujen yritysten määrä ei välttämättä ole erityisen korkea, vaikka vertailu tieliikenteen tavarankuljetukseen antaa tällaisen viitteen. Seuraavassa luvussa vertaillaan tarkemmin taksialaa ja tieliikenteen tavarankuljetusta toisiinsa.

¹⁹ Luonnollisesti arvioverotetut yritykset ovat vain harmaan talouden näkyvä ilmentymä. Kaikilta osin arvioverotetkkaan yritykset eivät ole harmaan talouden toimijoita. Pääosin harmaa talous on toimintaa jota ei voida suoraan havainnoida tilastotiedoista.

5 Taksitoimialan maksamien verojen määrä ja arvioita verovajeen suuruusluokasta

5.1 Johdanto

Edellisessä luvussa käsiteltiin taksitoimialan veroriskejä ja harmaata taloutta, jotka tunnistettiin vuosina 2016-2017 toteutetussa valvontaprojektissa. Lisäksi edellä kuvattiin taksialan yritysten määriä ja taloudellisia tietoja. Tässä luvussa taksitoimialan verotuksellisesta merkityksestä muodostetaan kokonaiskuva tarkastelemalla taksiyritysten maksamien verojen määrää. Kuvaa täydennetään vertaamalla taksialan yrityksiä tieliikenteen tavarankuljetuksen toimialaan ja valtion verotuottojen kokonaismäärään. Lisäksi muodostetaan arvio harmaan talouden aiheuttaman verovajeen suuruusluokasta.

Harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjunnan käänköpuoli on sen aiheuttama sääntelytaakka. Sääntelytaakalla tarkoitetaan lakisääteisten velvoitteiden täyttämistä aiheutuvia kustannuksia. (KKV, 2018) Sääntelyn tulee tuottaa hyöty, joka ylittää sääntelystä aiheutuneet kustannukset. Käytännössä niin sääntelyn tuottama hyöty kuin sääntelystä aiheutuneet kustannuksetkin ovat vaikeasti laskettavissa. Uutta sääntelyä suunniteltaessa joudutaan pohtimaan myös erityissääntelyn neutraliteettia suhteessa muihin toimialoihin.

Tutkimalla taksialan verotuottojen määrää voidaan verrata eri toimialojen merkitystä yhteiskunnan toimintojen rahoittajana. Sekä taksiliikenne että tieliikenteen tavarankuljetus kuuluvat lupasääntelyn piiriin ja valvonnan toteuttajana toimii Liikenne- ja viestintävirasto Traficom²⁰. On kuitenkin huomioitava, että taksitoimialan ja tieliikenteen tavarankuljetuksen vertailu on vain yksi tapa hahmottaa toimialojen merkitystä verotulojen tuottajana²¹. Mitään yleispätevää lukua "keskimääräisen suomalaisen yrityksen" yrityksen veronmaksusta ei luonnollisesti ole mahdollista esittää, sillä verotuotot riippuvat yrityksen toimialasta, koosta, kannattavuudesta, palkansaajien lukumäärästä yms. seikoista.

5.2 Taksialan ja tieliikenteen tavarankuljetuksen vertailua

Tämän luvun tiedot perustuvat Tilastokeskuksen vuoden 2018 toimialatietoihin²². Tuolloin taksialalla oli vajaat 7 300 yritystä, joka vastaa noin kahta prosenttia kaikista suomalaisista yrityksistä. Taksialan yritykset ovat pieniä, kun koon mittareina käytetään liikevaihtoa, yrityksen henkilöstömäärää ja palkkasummaa. Taksialan yrityksen keskimääräinen liikevaihto on noin 157 000 euroa, kun kaikissa yrityksissä vastaava luku on noin miljoona euroa²³. Keskimäärin

²⁰ Tieliikenteen tavarankuljetusta koskee pääosin taksialaa vastaava lupasääntely, mutta tavaraliikenneluvan edellytyksiin liittyy myös mm. ammatillisen pätevyyden ja vakavaraisuuden vaatimukset.

²¹ Verohallinnon segmentointityössä on todettu, että lähes 80 prosenttia verokertymästä tulee määrällisesti pieneltä yritysjoukolta ja julkisyhteisöiltä. Ko. yritykset ovat pääosin suuryrityksiä ja niiden määrä on vain viisi prosenttia kaikista yrityksistä.

²² StatFin >> Yritykset >> Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstilasto >> Yritysten tiedot oikeudellisten yksiköiden (y-tunnus) tietoihin perustuen >> 11qc -- Yritykset toimialoitain, 2013-2018

²³ Miljoonan euron liikevaihto ei tosin kuvaa kovin hyvin keskimääräistä suomalaista yritystä, sillä muutama tuhat suurinta yritystä vaikuttaa keskimääräisiin lukuihin voimakkaasti.

taksialan yrityksessä noin 1,7 henkilötyövuoden työpanos. Suuri osa taksiyrittäjistä harjoittaa liiketoimintaa yksin ns. toiminimiyrittäjinä. Toimialan palkkasumma on noin 272 miljoonaa euroa, joka vastaa vajaata puolta prosenttia kaikkien yritysten palkkasummasta²⁴.

Tieliikenteen tavarankuljetuksen toimialalla yritysten määrä oli vuonna 2018 noin 8 700, joka oli noin 1 400 yritystä enemmän kuin taksitoimialalla. Tavarankuljetusta harjoittavat yritykset tuottavat keskimäärin noin 760 000 euron liikevaihdon ja niissä tehdään 4,4 henkilötyövuoden työpanos. Tieliikenteen tavarankuljetusta harjoittavat yritykset ovat siten keskimäärin selvästi taksiyrityksiä suurempia ja ne työllistävät enemmän palkansaajia.

5.3 Taksialan ja tieliikenteen tavarankuljetuksen toimialan maksamat verot

Suomen valtion budjetin loppusumma vuonna 2018 oli yhteensä 55,8 miljardia euroa. Pääosa tuloista kertyi Verohallinnon keräämistä veroista. Yli puolet summasta, 31,6 miljardia euroa kerättiin arvonlisäverona, ansio- ja pääomatuloveroina sekä yhteisöveroina.

Verokertymän tuottivat yhteensä noin 364 000 yritystä²⁵, joista taksialan toimijoita oli edellä kerrotun mukaisesti noin 7 600 eli kaksi prosenttia kaikista yrityksistä. Taksiliikenteen sisartoi- miala tieliikenteen tavarankuljetus on yritysten määrällä mitattuna vain hieman suurempi koos- tuen 8 700 yrityksestä.

Seuraavilla sivuilla esitettävissä taulukoissa on kuvattu taksitoimialan ja tieliikenteen tavarankuljetuksen verokertymä tietoja vuodelta 2018. Luvut kertovat toimialan yritysten bruttomaksut, palautukset ja nettomaksut. Mukana ovat lähes kaikki muut verolajit paitsi valmisteverot. Tiedot kertovat vuoden aikana tehdyistä verojen maksusuorituksista, joten summat sisältävät myös muille vuosille kuin vuodelle 2018 kuuluvia veroeria. Tämä johtuu siitä, että verotukseen tehdään jälkikäteisiä oikaisuja ja korjauksia, ja toisaalta osa veroista maksetaan liian aikaisin ja osa liian myöhään. Näin ollen vuotta 2018 koskevat maksu- ja ilmoitustiedot eroavat toisistaan.

Taksialalta tarkastelun kohteena oli kohdejoukon 9 282 taksiluvallista yritystä, joita koskevia tietoja esitellään seuraavassa taulukossa.

Taulukko 4. Taksiluvallisten kohdejoukkoon kuuluvien yritysten bruttomaksut, palautukset ja nettomaksut, 2018

Bruttomaksut	Palautukset	Nettomaksut
239 607 816	-50 930 176	188 677 640

Lähde: Verohallinto 11/2019

²⁴ Kaikkia yrityksiä koskevat tiedot ovat vuoden 2017 tietoja, koska Tilastokeskus ei ole vielä julkistanut kaikkia vuoden 2018 tietoja.

²⁵ Julkisyhteisöt ovat myös merkittäviä verotulojen kerryttäjiä, mutta luonnollisesti niiden verotulojen kertymä on alun perin peräisin yritystoiminnan tuottamasta lisäarvosta.

Taksialan yritysten verojen nettomaksuja voidaan tarkastella esimerkiksi yrityskohtaisen verojen maksun kautta. Keskimäärin taksiryitys tuotti yhteiskunnalle noin 20 700 euron verokertymän. Toisaalta on muistettava, että noin 40 prosenttia taksialan liikevaihdosta on yhteiskunnan maksamia ns. Kelakyytejä.

Seuraavassa taulukossa on vastaava tarkastelu tieliikenteen tavarankuljetuksen toimialalta. Kyseiset tiedot koskevat 10 716 yritystä.

Taulukko 5. Taksiliikenne, tuloslaskelman tietoja, 2014–2018. Tieliikenteen tavarankuljetus toimialan brutto-maksut, palautukset ja nettomaksut, 2018

Bruttomaksut	Palautukset	Nettomaksut
968 317 661	-100 005 156	868 312 505

Lähde: Verohallinto 11/2019

Tieliikenteen tavarankuljetuksen yrityskohtainen verotuotto oli vuonna 2018 noin 81 000 euroa, eli lähes nelinkertainen taksitoimialaan verrattuna.

Seuraavassa taulukossa on avattu yksityiskohtaisemmin taksitoimialan verotuottojen lähteitä eli eri verolajien tuottoja.

Taulukko 6. Taksiluvallisten kohdejoukkoon kuuluvien yritysten verolajikohtaiset bruttomaksut, palautukset ja nettomaksut sekä osuus kaikista verotuotoista, 2018

Verolaji	Bruttomaksut	Palautukset	Nettomaksut	Osuus
Arvonlisävero	92 015 770	-33 289 716	58 726 054	31 %
Työnantajan ennakonpidätys	69 779 273	-1 034	69 778 239	37 %
Henkilön tulovero	52 224 309	-12 588 104	39 636 205	21 %
Yhteisön tulovero	16 178 046	-2 750 592	13 427 454	7 %

Lähde: Verohallinto 11/2019

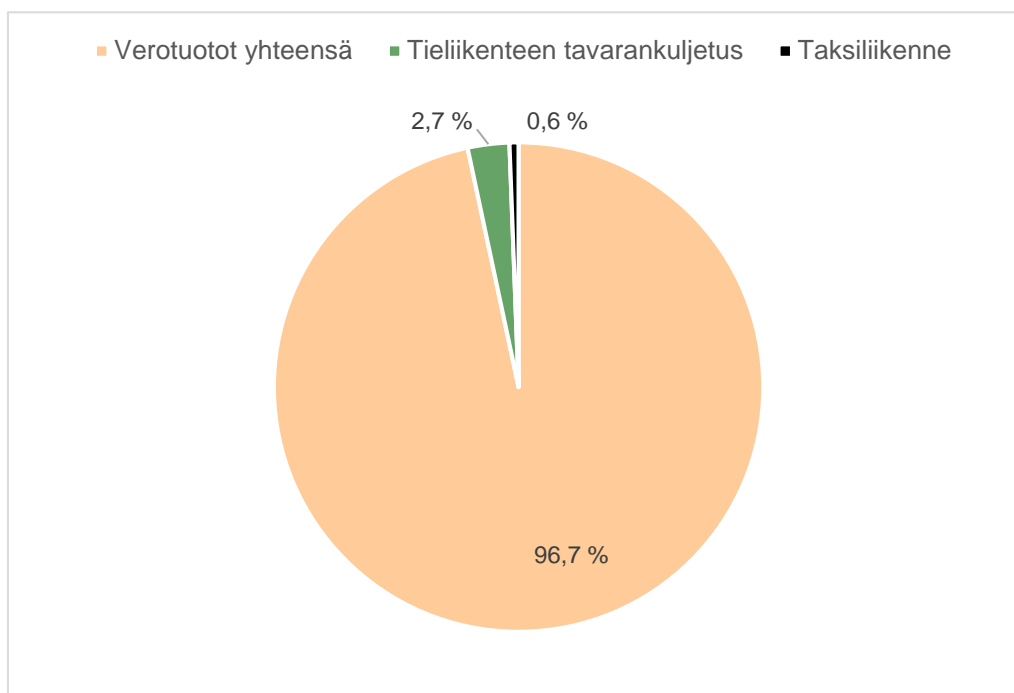
Taulukosta 6 ilmenee, että merkittävimmät nettoverotuotot kertyvät palkansaajien ennakonpidätyksistä. Toiseksi suurin verotuottojen lähde on arvonlisävero. Kolmas merkittävä verotuloja tuottava erä on henkilön tulovero, joka kertyy käytännössä yksityisten elinkeinonharjoittajien eli ns. toiminimiyrittäjien tuottamista voitoista. Yhteisön tuloverolla ei ole kovin suurta merkitystä toimialan verotuottojen kerryttäjänä. Taulukossa listatut verotuotot muodostavat 96 % toimialan kaikista verotuotoista. Loppuosa, 4 prosenttiyksikköä, muodostuu mm. työnantajan sairausvakuutusmaksuista sekä osinkojen ennakonpidätyksistä. Seuraavalla sivulla olevassa taulukossa on vastaava tarkastelu tieliikenteen tavarankuljetuksen toimialalta.

Taulukko 7. Tieliikenteen tavarankuljetusten verolajikohtaiset bruttomaksut, palautukset ja nettomaksut sekä osuus kaikista verotuotoista, 2018

Verolaji	Bruttomaksut	Palautukset	Nettomaksut	Osuus
Arvonlisävero	567 565 807	-75 468 498	492 097 309	57 %
Työnantajan ennakonpidätys	278 166 888	-27 626	278 139 262	32 %
Yhteisön tulovero	53 474 964	-7 710 887	45 764 077	5 %
Henkilön tulovero	29 855 535	-7 814 070	22 041 465	3 %

Taulukosta 7 ilmenee, että tieliikenteen tavarankuljetuksessa selvästi suurin osa verotuotoista kertyy arvonlisäveroista. Palkansaajien ennakonpidätysten osuus on toiseksi suurin, mutta ero arvonlisäverojen tuottoon on selvä. Yhteisön tuloverolla ja henkilön tuloverolla ei ole kovin suurta merkitystä toimialan verotuottojen kerryttäjänä. Henkilön tuloveron vähäinen merkitys kertoo siitä, että toimialan yritykset ovat yhtiömuotoisia, toisin kuin suuri joukko taksialan toimijoista. Taulukossa listatut verotuotot muodostavat 97,5 % toimialan kaikista verotuotoista. Loppuosa, 2,5 prosenttiyksikköä, muodostuu taksialan tavoin työnantajan sairausvakuutusmaksuista sekä osinkojen ennakonpidätyksistä.

Seuraavassa kuviossa taksialan ja tieliikenteen tavarankuljetuksen toimialan yritysten verotulojen kertymiä on tarkasteltu suhteessa verotulojen kokonaismäärään.

Kuvio 1. Tieliikenteen tavarankuljetuksen ja taksiliikenteen verokertymätietoja verrattuna verotuottoihin yhteensä vuodelta 2018

Edellisellä sivulla olevasta kuviosta havaitaan, että taksialan osuus valtion verotuotoista²⁶ on noin 0,6 prosenttia ja tieliikenteen tavarankuljetuksen noin 2,7 prosenttia.

Edellä taulukossa 6 (sivu 15) kuvailtujen verolajikohtaisten tietojen perusteella voidaan todeta, että taksialan arvonlisäverotuksen muodostavat hyvin pienen osuuden arvonlisäverojen kokonaisuudesta. Pientä arvonlisäveron kertymää selittää kaksi tekijää. Ensinnäkin toimialan yritykset ovat pieniä. Toisekseen taksialan myyntien arvonlisäverokanta on 10 prosenttia, mutta suurin osa vähennykseen oikeuttavista hankinnoista sisältää 24 prosentin verokannan arvonlisäveroa. Näin ollen vähennettävien verojen määrä on huomattavan suuri suhteessa myynnin veroihin. Tieliikenteen tavarankuljetuksessa arvonlisäverojen kertymä on luonnollisesti huomattavasti suurempi, koska toimialan yleinen verokanta on 24 prosenttia ja alan yritykset merkittävästi suurempia kuin taksialalla.

5.4 Taksitoimialan verovajeen arviointia

Verovajeella tarkoitetaan verotettavissa olevan teoreettisen veron ja maksettujen verojen erotusta (Savolainen, 2014). Verovaje jaetaan kahteen erään: verojäämiin sekä ilmoitusvirheisiin ja -puutteisiin. Verojäämät ovat verovelvollisen ilmoitusten tai Verohallinnon toimien perusteella määrättyjä veroja, joita ei ole maksettu. Ilmoitusvirheet ja -puutteet syntyvät esimerkiksi osaamattomuudesta ja vahingoista sekä harmaasta taloudesta. Suomessa arvonlisäverovajeen suuruus oli vuonna 2017 koko kansantalouden tasolla noin 5 prosenttia. (Valtioneuvosto, 2018) Vajeen mittaluokkaa pidetään kansainvälisesti vertailtuna erittäin matalana.

Harmaan talouden osuus verovajeesta on arviovarainen - tutkimustietoon perustuvaa lukua ei ole olemassa. Tiedetään kuitenkin, että arvonlisäveron vajeesta noin viidesosa koostuu verojäämistä, jotka eivät ole osa harmaata taloutta. Näin ollen harmaan talouden osuuden verovajeen kokonaisuudesta täytyy olla vähemmän kuin 80 prosenttia.

Arvonlisäverovajeen määrä on arvioitu luotettavasti vain koko kansantalouden tasolla, eikä toimialakohtaisia verovajelukuja ole käytävissä. Selvitysyksiköllä ei ole tätä selvitystä varten käytössään tietoa taksitoimialan teoreettisesta kokonaisverotuotosta. Näin ollen taksitoimialan verovajelaskentaa ei ole mahdollista suorittaa siten, että se olisi yhdenmukaista koko kansantalouden tasolla tehdyn vajelaskennan kanssa. Lisäksi on huomioitava, että Suomessa kattavaa verovajelaskentaa on tehty ainoastaan arvonlisäverotuksessa.

Edellä kerrotuista rajoituksista johtuen tässä luvussa hahmotellaan taksitoimialan verovajeen suuruutta yksinkertaisesti maksutietojen perusteella. Laskelmia voi pitää lähinnä suuntaa antavina arvioina todellisesta verovajeesta. Laskelmissa teoreettisen verokertymän määrä on arvioitu maksettujen verojen avulla. Arvio verovajeen suuruusluokasta voi auttaa erilaisten lainsäädäntötoimien tarpeen määrittelyssä.

²⁶ Tässä huomioitujen valtion verotuotot sisältävät liikevaihdon perusteella kannettavat verot ja maksut sekä tulojen ja varallisuuden perusteella kannettavat verot. Laskelmissa ei huomioida mm. valmisteveroja. Siten verotuottojen kokonaisuutta kuvaavat luvut eivät ole täysin vertailukelpoisia suhteessa tieliikenteen tavarankuljetuksen ja taksialan verotuottoja koskeviin lukuihin.

5.4.1 Verovajeen suuruuteen vaikuttavia tekijöitä

Uuden taksilain myötä verovajeeseen vaikuttavat muutamat sellaiset tekijät, joiden suuruusluokkaa ja vaikutuksia ei tunneta. Myös niiden mittaaminen on haastavaa. Näitä tekijöitä käsitellään seuraavaksi.

Verovajetta epäilemättä kasvattaa se, että alan uusilta yrittäjiltä ei vaadita enää pakollisen yrittäjäkurssin suorittamista. Näin ollen uusien yrittäjien liiketoimintaosaaminen, mukaan lukien tiedot julkisista velvoitteista kuten veroista ja eläkkeistä, on aiempaa heikompaa. Tämä ilmenee konkreettisesti siten, että verovelvoitteet laiminlyö aiempaa selvästi suurempi joukko uusista taksiyrittäjistä (ks. liite 2, selvityksen viimeinen sivu). Yhtä lailla vajetta voi kasvattaa se, että uuden lain myötä on syntynyt epätietoisuutta siitä, mitä tietoja erilaisten sovellusten tulee tuottaa kirjanpidon ja verotuksen perusteeksi. Myös kiinteähintaisten kuljetusten ajaminen mahdollisesti ilman taksamittaria lisää harmaan talouden aiheuttaman verovajeen riskiä. Vastaavasti verovajetta pienentävänä elementtinä uudessa taksilaissa on vaatimus siitä, että taksiliikenneluvan saamiseksi ja ylläpitämiseksi taksiliikenneluvan haltijalla ei saa olla vähäistä suurempaa verovelkaa.

5.4.2 Taksialan verovajeen suuruusluokan arviointia

Seuraavassa taulukossa on hahmoteltu harmaan talouden taksialalle aiheuttamaa verovajetta. Oletuksena on, että harmaa talous aiheuttaa puolet koko toimialan verovajeesta. Luvut on pyöristetty alempaan sataantuhanteen euroon.

Taulukko 8: Harmaan talouden aiheuttaman verovajeen euromäärä taksialalla (oletus: harmaan talouden osuus vajeesta 50 %)

	Jos vaje 3 %	Jos vaje 5 %	Jos vaje 10 %	Jos vaje 20 %
Arvonlisäverotus	900 000	1 500 000	3 200 000	7 300 000
Palkkojen ennakonpidätykset	1 000 000	1 800 000	3 800 000	8 700 000
Kaikki Verohallinnon maksut yhteensä	2 900 000	4 900 000	10 400 000	23 500 000

Jos taulukon kahdeksan mukaisesti taksitoimialan verovajeen suuruudeksi arvioidaan 5 % toimialan verokertymästä, tarkoittaa se harmaan talouden aiheuttavan vajaan viiden miljoonan euron vuotuiset veromenetykset. Vastaavasti 10 % verovaje aiheuttaa laskelman mukaan runsaan 10 miljoonan euron verovajeen ja 20 % verovaje noin 23 miljoonan euron vajeen.

On tärkeää huomioida, että taksialan verovajeen täsmällisen määrän todentaminen luotettavasti ei ole mahdollista. On kuitenkin muutamia tekijöitä, jotka puoltavat vajeen suuruusluokan olevan mahdollisesti noin viiden prosentin suuruusluokassa. Ensinnäkin viiden prosentin verovajeen taso vastaa koko kansantalouden tasolla mitattua arvonlisäveron verovajetta. Toisekseen taksiprojektin havaintojen perusteella voidaan arvioida, että harmaan talouden osuus

toimialalla oli matalalla tasolla. Toisaalta, kuten edellisessä luvussa todettiin, uuden taksilain myötä harmaan talouden laajuuteen vaikuttaa tekijöitä, joita ei voida luotettavasti vielä arvioida.

Taksitoimialan harmaan talouden aiheuttaman verovajeen suuruusluokan voidaan arvioida olevan kolme – kymmenen prosenttia toimialan verokertymästä. Euromääräisesti kyse on 3 – 10 miljoonan euron vuotuisista veromenetyksistä. Erilaiset sääntelytoimet voivat vaikuttaa sekä verovajeen nykytilaan että toisaalta ennalta estävästi siten, ettei verovaje tulevaisuudessa kasva.

5.4.3 Sääntelytoimien panos-tuotossuhteen arviointia

Arvioitaessa erilaisia harmaaseen talouteen vaikuttavia sääntelytoimenpiteitä taksialalle, on niiden kustannuksia ja hyötyjä mielekästä arvioida suhteessa toimialan arvioituun verovajeeseen. Toimivan sääntelyn voidaan olettaa vaikuttavan ainakin seuraavasti: harmaan talouden harjoittajien kokonaismäärä vähenee ja kynnys harmaan talouden harjoittamiseen kasvaa²⁷. Kääntäen: ilman sääntelyä kynnys harmaan talouden harjoittamiseen on matalampi ja siten harmaan talouden harjoittajia on enemmän. Edellä esitetyn logiikan perusteella verovaje tulee olettaa raskaamman sääntelyn oloissa pienemmäksi kuin tällä hetkellä²⁸. Edellä taulukossa 8 on esitetty harmaan talouden euromääräiset vaikutukset tilanteessa, jossa verovaje on 3 %, 5 %, 10 % ja 20 %. Jos esimerkiksi oletetaan, että nykyinen harmaan talouden aiheuttama vaje olisi suuruusluokassa 7 prosenttia, ja raskaammalla sääntelyllä tilanne paranisi siten, että vaje laskisi 5 % tasolle, tarkoittaisi se sääntelyn tuottavan noin kahden miljoonan euron vuosittaiset verotulot²⁹.

5.4.4 Taksamittarin kustannus-hyöty analyysia

Muun muassa Verohallinnon Harmaan talouden selvitysyksikkö on lausunnoissaan pitänyt perinteistä taksamittaria hyvänä keinona torjua taksialan harmaata taloutta. Perinteisellä taksamittarilla tarkoitetaan taksiautoon kiinteästi asennettavaa laitteistoa, joka rekisteröi kaikki taksiautolla ajatut kilometrit. Taksamittari on eräänlainen autoon kiinteästi asennettava kassalaite. Taksamittari ei estä taksiauton veronkiertoa, mutta mahdollistaa auton käytön jälkikäteisen tarkastelun esimerkiksi verotarkastuksen keinoin.³⁰

Taksamittarin asennuksen yhteydessä taksiautoon laitetaan yleensä myös ns. taksikupu. Taksamittari ja taksikupu maksavat asennuksineen yhteensä noin 2 000 euroa autolta (Kauppinen, 2019). Jos oletetaan, että keskimäärin toimialalle rekisteröidään 2 500 uutta autoa vuosittain,

²⁷ Tällaisen vaikutusmekanismin aikaansaaminen edellyttää kuitenkin uskottavaa valvontaa.

²⁸ Toisaalta taksialan uudistunut lainsäädäntö on ollut voimassa vasta reilun vuoden ajan, eivätkä alan yritykset ole vielä täysin vakiintuneet alan uusiin pelisääntöihin. Näin ollen ajatus siitä, että toimialan harmaan talouden määrä olisi kasvanut merkittävästi alle kaksi vuotta lainsäädännön voimaantulosta on oletus, eikä sitä voida vahvistaa käytettävissä olevien tietojen perusteella.

²⁹ Verovajeen kahden prosenttiyksikön lasku tarkoittaisi harmaan talouden aiheuttamien euromääräisten haittojen laskua noin 30 prosentilla (5 % / 7 %).

³⁰ Taksamittari tuottaa tietoa myös muihin kuin verotuksen tarpeisiin. Mittarin tuottaman tiedon avulla työnantaja voi esimerkiksi tarkastella työntekijöiden työaikoja ja varmistua siitä, että työntekijä tilittää kaikki saamansa ajotulot. Oletettavasti perinteistä taksamittaria vastaavat tiedot voidaan saada myös muista kuin kiinteästi asennettavista taksamittareista.

aiheutuisi taksamittareista siten viiden miljoonan euron vuotuiset kustannukset. Se, mille tasolle uusien taksiautojen vuosittainen hankintamäärä vakiintuu, ei kuitenkaan ole vielä selvillä. Tämä johtuu alan käynnissä olevasta murrosvaiheesta.

Ilmeisesti tälläkin hetkellä valtaosa uusista takseista varustetaan kiinteillä taksamittareilla, vaikka sellaisen asennus ei olekaan pakollista. Jos oletetaan, että 20 prosenttia uusista taksiautoista on ilman kiinteää taksamittaria, aiheutuisi taksamittarin pakollisuudesta näin ollen lisäkustannuksia vain viidesosa edellä lasketusta määrästä, n. miljoonan euron verran³¹.

Kiinteään taksamittariin liittyvä olennainen haaste on sen ilmeinen yhteensopimattomuus erilaisten sovelluspohjaisten kyytipalvelujen kanssa. Taksamittarin ideana on, että siihen on valmiiksi määriteltä eri laisten ajotyyppejen hinnat (esimerkiksi lähtötaksa, kilometri- ja aikaveloitus). Erilaisissa taksisovelluksissa hinnan määrittely etukäteen vaihtelee. Esimerkiksi Taksi Helsinki, Kovanen ja FixuTaxit sekä Uber antavat hintatiedon etukäteen. Lähitaksin ja Valopilkin sovelluksissa näin ei ole. (Linnake, 2018)³² Näin ollen ei välttämättä ole mahdollista toteuttaa teknisesti sellaista kiinteää taksamittaria, joka huomioisi eri sovelluksilla tilatut taksiajot.

5.5 Yhteenveto taksialan verotuksellisesta merkityksestä

Taksialan yritykset ovat liikevaihdoltaan ja henkilöstömäärältään pieniä. Kun tarkastellaan alan yritysten maksamien verojen määrää, ovat myös verotuotot matalia suhteessa tieliikenteen tavarankuljetuksen toimialan yrityksiin tai valtion verotuottoihin kokonaisuutena.

Taksialalle vuonna 2016-2017 toteutettu verovalvontaprojekti ja toimialan verotuottojen suhteellisen alhainen kokonaismäärä antavat viitteitä siitä, että alan harmaan talouden toimijoiden aiheuttama verovaje on euromääräisesti maltillinen. Suuruusluokan voidaan karkeasti arvioida olevan 3-10 miljoonaa euroa vuositasolla. Kiinteän taksamittarin tai muidenkaan sääntelytoimien vaikutusta toimialan harmaan talouden aiheuttamaan verovajeeseen ei ole mahdollista arvioida luotettavasti.

Toimialan tilanne ei mitenkään automaattisesti säily ennallaan, mikäli alan yrittäjien veromoraali heikentyy esimerkiksi epäreiluksi koetun kilpailun takia. Viranomaiset ovat vastanneet syntyneeseen tilanteeseen mittavilla valvontakampanjoilla, joita on toteutettu eri puolilla Suomea yhteistyössä Verohallinnon, Traficommin ja Poliisin kanssa.

³¹ Kulut ovat luonnollisesti verovähennyskelpoisia.

³² On tärkeä huomioida, että eri sovellusten ominaisuudet voivat muuttua lyhyelläkin aikavälillä, ja tässä mainittu tieto perustuu kesäkuussa 2018 julkaistuun uutisartikkeliin.

6 Alustatalouden toimijat ja harmaa talous

6.1 Johdanto

Edellisessä luvussa käsiteltiin kaikkien taksitoimialan yritysten maksamia veroja ja vertailtiin niitä sisartoimialaan tieliikenteen tavarankuljetukseen. Lisäksi arvioitiin harmaasta taloudesta aiheutuneen verovajeen määrää toimialalla. Tässä luvussa siirrämme tarkastelun pienempään yritysjoukkoon ja keskitymme alustatalouden toimijoihin ja niiden mahdollisesti harjoittamaan harmaaseen talouteen.

Alustatalous on digitaalisen alustan kautta tapahtuvaa kaupankäyntiä tai jakamista. Alustat liittävät yhteen kysynnän ja tarjonnan. (Harmaala, 2017) Taksitoiminnassa alustoilla tarkoitetaan matkapuhelinsovellusta, jonka avulla taksin voi helposti tilata ja usein myös maksaa. Tässä selvityksessä käsitellään joukkoa yrittäjiä, jotka tarjoavat palveluitaan yhden alustan kautta. Tarkasteltava yritysjoukko ei ole edustava otos kaikista alustatalouden toimijoista.

Alustatalouden toimijoita tutkitaan tässä selvityksessä sen takia, että yksi keskeinen muutos taksitoiminnan harjoittamisessa koskee erilaisten sovellusten käyttömahdollisuuksia. Verotuksen ja harmaan talouden torjunnan kannalta sovellusten käyttäminen tarkoittaa, että perinteisen kiinteän taksimittarin sijaan taksiryttäjä käyttää kassalaitteena matkapuhelinta tai tablettia. Näin ollen auton käytön jälkikäteinen tutkiminen luotettavasti on mahdollista vain, mikäli Verohallinto saa käyttöönsä yrittäjän käyttämän sovelluksen tuottamat raportit. Laki mahdollistaa Verohallinnolle myös tietojen pyytämisen alustan ylläpitäjältä³³.

6.1.1 Taksialan harmaan talouden indikaattorit

Selkeimmät tilastokeinoin havaittavissa olevat merkit harmaan talouden toiminnasta koskevat yrityksen veroilmoitustietojen puutteita. Oma-aloitteisten verojen (arvonlisävero, palkkojen ennakonpidätykset) ilmoituksen antamatta jättämiselle voi kuitenkin olla useita syitä³⁴, eikä ilmoituksen puuttuminen ja siitä johtuva arviovero siten kerro suoraan harmaan talouden harjoittamisesta.

Tässä selvityksessä käsiteltävien alustatalouden toimijoiden harmaasta taloudesta oli käytävissä poikkeuksellisen hyvin tietoa Verohallinnon saamien vertailutietojen ansiosta. Vertailutiedot kertovat kunkin yrittäjän saamat rahamääräiset suoritukset täsmällisesti vuodelta 2018. Näin yrityksen ilmoittamia tietoja on mahdollista verrata rahavirtoihin.

³³ Esim. Verotusmenettelylain 19 § nojalla, joka koskee sivullisen tiedonantovelvollisuutta.

³⁴ Esimerkiksi yrittäjän sairastuminen, yrityksen velkaantuminen tilitoimistolle joka ei anna ilmoituksia maksurästien takia, yritystoiminnan loppuminen ja siihen liittyvät haasteet, osaamattomuus, tahallinen laiminlyönti eli harmaa talous jne.

Seuraavassa taulukossa käsitellään alustatalouden toimijoiden oma-aloitteisten verojen ilmoitusten ja niiden saamien rahasuoritusten eroja.

Taulukko 9. Alustatalouden-toimijoiden verollisen myynnin ja saatujen maksujen erotus, vuosi 2018

Selite	Yritysten lukumäärä	%-osuus
1. Erotus >= 10 000€	27	6,0 %
2. Erotus välillä 5 000- 9 999€	12	2,7 %
3. Erotus välillä 0 - 4 999€	71	15,8 %
4 .Erotus positiivinen	311	69,4 %
5. Ei verollista myyntiä	27	6,0 %
Yhteensä	448	100 %

Lähde: Verohallinto 9/2019

Taulukosta 9 ilmenee, että tämän selvityksen kohdejoukkona oli 448 alustatalouden taksitoimijaa. Näistä yrityksistä valtaosa, yli 70 prosenttia on perustettu vuosien 2018–2019 aikana. Tämä vastaa laskutavasta riippuen noin viittä prosenttia taksialan yritysten kokonaismäärästä. Tutkittavista alustatalouden yrityksistä kuudessa prosentissa tapauksista verollisen myynnin ja saatujen maksujen erotus oli suurempaa tai yhtä suurta kuin 10 000 euroa. Osa edellä mainituista tapauksista ei ollut ilmoittanut verollista myyntiä huolimatta siitä, että myyntiä oli ollut. Muutamalla prosentilla yrityksistä saatujen tulojen ja ilmoitustietojen erotus on ollut korkeintaan 5 000 - 9 999 euroa. Tällöinkin todennäköisyys tulojen tietoiseen salaamiseen on kohtuullisen suuri. Alle 5 000 euron erot raportoiduissa ja tosiasiaassa saaduissa tuloissa voivat olla useissa tapauksissa selitettävissä mm. tahattomilla virheillä.

Harmaan talouden toteamiseen liittyvä keskeinen haaste on alustatalouden toimijoiden muu liiketoiminta. Tämä ilmenee taulukosta 9 siten, että merkittävällä osalla alustatalouden toimijoista raportoitujen tulojen ja Verohallinnon tiedossa olevien tulojen erotus on positiivinen. Näin ollen ko. yritykset ovat harjoittaneet taksitoimintaa muullakin tavoin kuin alustan kautta. Kuljetuspalveluita on voitu tarjota perinteisen taksinvälitysyhtiön kautta tai tekemällä ns. tolppa-ajoa ilman sovelluksen käyttöä. Lisäksi sama taksiryttäjä on voinut tarjota kuljetuspalveluita yhtä aikaa usean eri alustan kautta. Yhtä lailla yrittäjä on voinut toimia kokonaan muulla toimialalla kuin taksitoimialalla.

Edellä kerrotusta seuraa väistämättä se, että yksittäisen alustan kautta saatujen tulojen raportoiminen Verohallinnolle ei ole varmaa. Voi nimittäin olla, että tahallisesti väärin toimiva yrittäjä raportoi kaikista saamistaan tuloistaan vain osan. Tästä syystä luotettava alustatalouden tulonsalausten selvittäminen käytettävissä olevan aineiston perusteella ei ole mahdollista. Kokonaan tulonsa salanneiden n. kuuden prosentin osuus onkin todennäköisesti vain osa siitä joukosta, jotka ovat ilmoittaneet tulonsa Verohallinnolle virheellisesti. Tämä suhteellinen osuus on selvästi korkeampi kuin taksien verovalvontaprojektin 2016-2017 perusteella arvioitavissa oleva verovaje. Toisaalta on syytä muista, että alustatalouden toimijat edustavat tällä hetkellä hyvin pientä joukkoa taksitoimialan yrityksistä.

Ansiotulot - niiden vähyys tai puuttuminen

Edellä käsiteltiin yritystoiminnan tulonsalausta. Toinen tapa arvioida alustatalouden yrittäjien harmaata taloutta liittyy yrittäjien henkilökohtaisiin tuloihin. Täysin ilman tuloja eläminen on mahdotonta, ja usein harmaa talous ilmeneekin ns. pimeiden palkkojen ja yrittäjätulojen muodossa. Yrittäjän tulottomuus tai hyvin matalat tulot voivat siten indikoida ilmoittamattomia tuloja. Seuraavassa taulukossa on verrattu kohdejoukon toiminimiyrittäjien³⁵ ja alustatalouden yrittäjien tulotietoja.

Taulukko 10. Kohdejoukon elinkeinonharjoittajien ansio- ja pääomatulot vuodelta 2018

Tuloluokat, €	Alustatalouden yritys	%-osuus	Muu yritys	%-osuus	Yht.	%-osuus
1. Ei ansio/pääomatuloja	4	1,1 %	22	0,4 %	26	0,4 %
2. 1-4 999 €	9	2,4 %	97	1,7 %	106	1,7 %
3. 5 000-9 999 €	10	2,7 %	154	2,7 %	164	2,7 %
4. 10 000-19 999 €	80	21,7 %	545	9,5 %	625	10,2 %
5. 20 000-29 999 €	102	27,7 %	1 009	17,6 %	1 111	18,2 %
6. 30 000-49 999 €	118	32,1 %	2 344	40,8 %	2 462	40,3 %
7. >50 000 €	45	12,2 %	1 574	27,4 %	1 619	26,5 %
Kaikki yhteensä	368	100,0 %	5 745	100,0 %	6 113	100,0 %

Lähde: Verohallinto 11/2019

Taulukosta havaitaan, että molemmissa yritysryhmissä kokonaan tulottomien sekä alle 10 000 euroa ansaitsevien henkilöiden määrä oli sekä suhteellisesti että absoluuttisesti varsin pieni. Tarkastelussa huomionarvoista on kuitenkin se, että koska taksilainsäädäntö astui voimaan 1.7.2018, voivat alustatalouden yrittäjien tulot olla peräisin ajalta ennen lakiuudistusta. Alustatalouden toimijoista noin puolet raportoi 10 000 - 30 000 euron vuositulot. Perinteisistä taksiyrittäjistä vastaava osuus oli vajaat 30 prosenttia. Selvästi suurempi osuus perinteisistä taksiyrittäjistä kuin alustatalouden yrittäjistä raportoi vähintään 30 000 euron vuositulot.

6.2 Yhteenveto alustatalouden verovajeen arvioinnista

Huolimatta siitä, että selvityksen kohteena olleiden alustatalouden yrittäjien saamista tuloista oli kattavasti vertailutietoja, ei harmaan talouden laajuutta voitu kaikilta osin selvittää. Tämä aiheutuu yrittäjien tulonmuodostuksen monipuolisuudesta ja siitä, että tarkasteltava ajanjakso on liian lyhyt. Myöskään yrittäjien henkilökohtaisista tulotiedoista ei voida vetää sitä johtopäätöstä, että alustatalouden yrittäjät salaisivat tulojaan enemmän kuin perinteiset taksiyrittäjät.

³⁵ Tietojen haku päätettiin rajata toiminimiyrittäjiin mm. sen takia, että osayhtiöiden monenlaiset voitonjakokeinot ml. osakaslaina olisivat hankaloittaneet tarkastelua.

7 Taksitoimialan arvonlisäveron muutokset - onko kaiken takana harmaa talous?

7.1 Johdanto

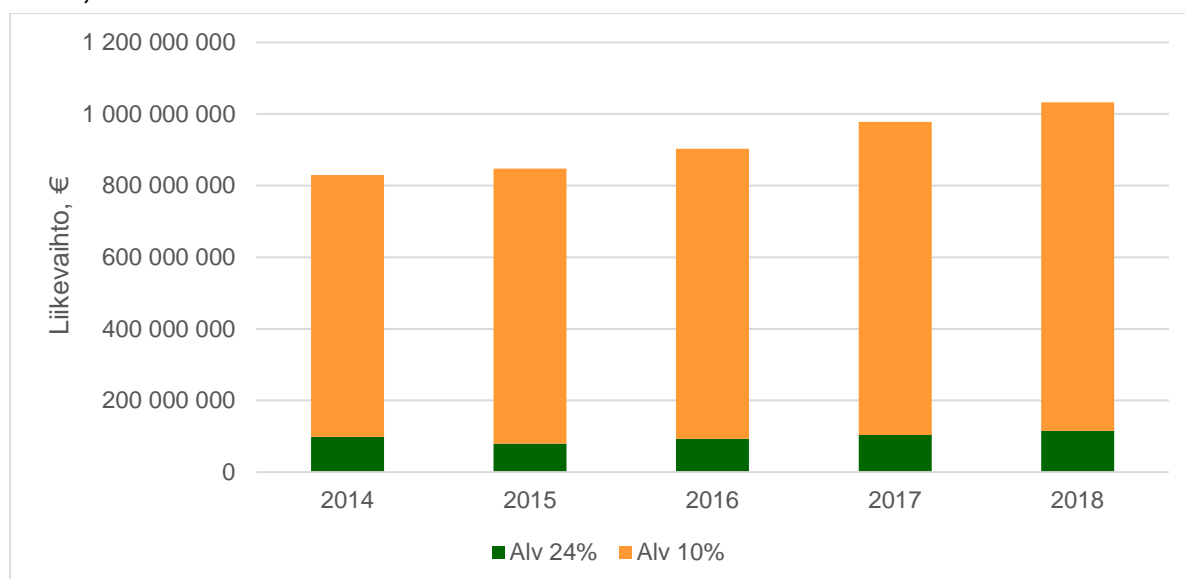
Edellisessä luvussa käsiteltiin alustatalouden toimijoita ja niiden mahdollista harmaata taloutta. Tässä luvussa analysoidaan taksitoimialan arvonlisäverotuksen muutoksia ja siihen vaikuttaneita tekijöitä. Keskeisenä pyrkimyksenä on selvittää sitä, mitkä tekijät selittävät vuoden 2018 loppupuolella tapahtunutta taksitoimialan arvonlisäveron vähennysten kasvua.

Arvonlisäverotuksen peruslogiikka kulkee siten, että kaikesta kotimaassa tapahtuvasta myynnistä on maksettava arvonlisäveroa voimassaolevan verokannan mukaisesti. Vastaavasti liiketoimintaa varten hankittujen ostojen (tavaroiden ja palveluiden) arvonlisäverot voidaan vähentää arvonlisäveroilmoituksella. Myynnin ja ostojen erotuksena syntyvä nettomaksu tilitetään yleensä kuukausittain valtiolle. Suomessa yleinen verokanta on 24 prosenttia. Taksialan henkilökuljetuksiin sovelletaan alennettua 10 prosentin verokantaa. Alan yritykset voivat kuitenkin vähentää liiketoimintaan liittyvien ostojen arvonlisäverot täysimääräisesti, vaikka ostot sisältävätkin pääsääntöisesti 24 prosentin veron.

7.2 Yleistietoja taksitoimialan arvonlisäverotuksesta

Kuviosta 2 on nähtävissä, että taksitoimialan arvonlisäverollisen myynnin rakenne on pysynyt tarkasteluvuosina 2014-2018 tasaisena. Alennetun 10 prosentin verokannan mukaista myyntiä, eli henkilökuljetuksista johtuvaa myyntiä, on noin 89-90 prosenttia kaikesta toimialan myynnistä. Yleisen verokannan mukaista myyntiä on ollut noin 10-11 prosenttia. Taksialalla tämä tarkoittaa käytännössä erilaisten pakettien toimittamista henkilökuljetusten lomassa.

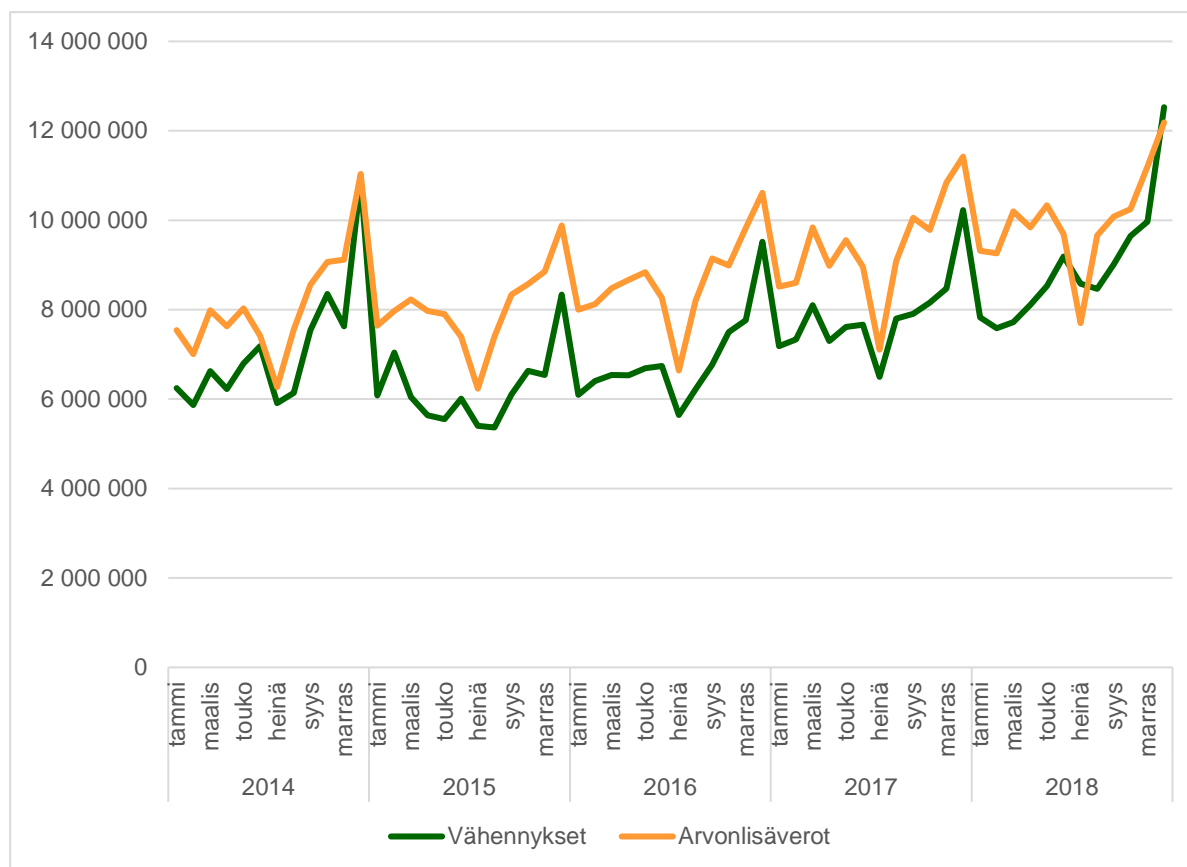
Kuvio 2. Taksitoimialan arvonlisäverollisen myynnin (€) jakaantuminen 10 ja 24 prosentin kantoihin, vuosina 2014–2018



Lähde: Verohallinto 11/2019

Edellisessä kuviossa 2 havainnollistettiin eri verokantojen osuutta taksiluvallisten yritysten tuottamista myynnin arvonlisäveroista. Seuraavassa kuviossa on visualisoitu myynnin arvonlisäverojen ja vähennettävien verojen määrät.

Kuvio 3. Taksitoimialan 49320 myynnin arvonlisäverot yhteensä verrattuna vähennyksiin, 2014–2018



Lähde: Verohallinto 11/2019

Kuviosta 3 havaitaan, että myynnin verot ja vähennettävät verot kulkevat pääsääntöisesti käsi kädessä. Myynti sekä vähennykset kasvavat vuoden loppua kohti. Kesäisin sekä myynnin veroissa että vähennettävissä veroissa on havaittavissa selvä notkahdus. Vuoden 2014 lopussa on havaittavissa selvä piikki sekä myynnin veroissa että erityisesti vähennettävissä veroissa. Vähennysten voimakas kasvu johtui epäilemättä tuolloisen hallituksen suunnitelmasta poistaa taksiautojen autoverohuojennus. Tuo aie sai yrittäjät sankoin joukoin auto-ostoksille. Vuoden 2018 kesäkuussa tapahtui muutos vähennysten käyttäytymisessä, sillä vähennysten määrä ylitti myynnin verojen määrän. Tätäkin muutosta selittää melko vahvasti yrittäjien autohankintojen kasvanut määrä. Seuraavassa alaluvussa käsitellään tarkemmin arvonlisäverotuksen vähennyksiin vaikuttaneet tekijät. Tuossa yhteydessä on kuvattu yksityiskohtaisemmin myös autohankintojen kehitystä.

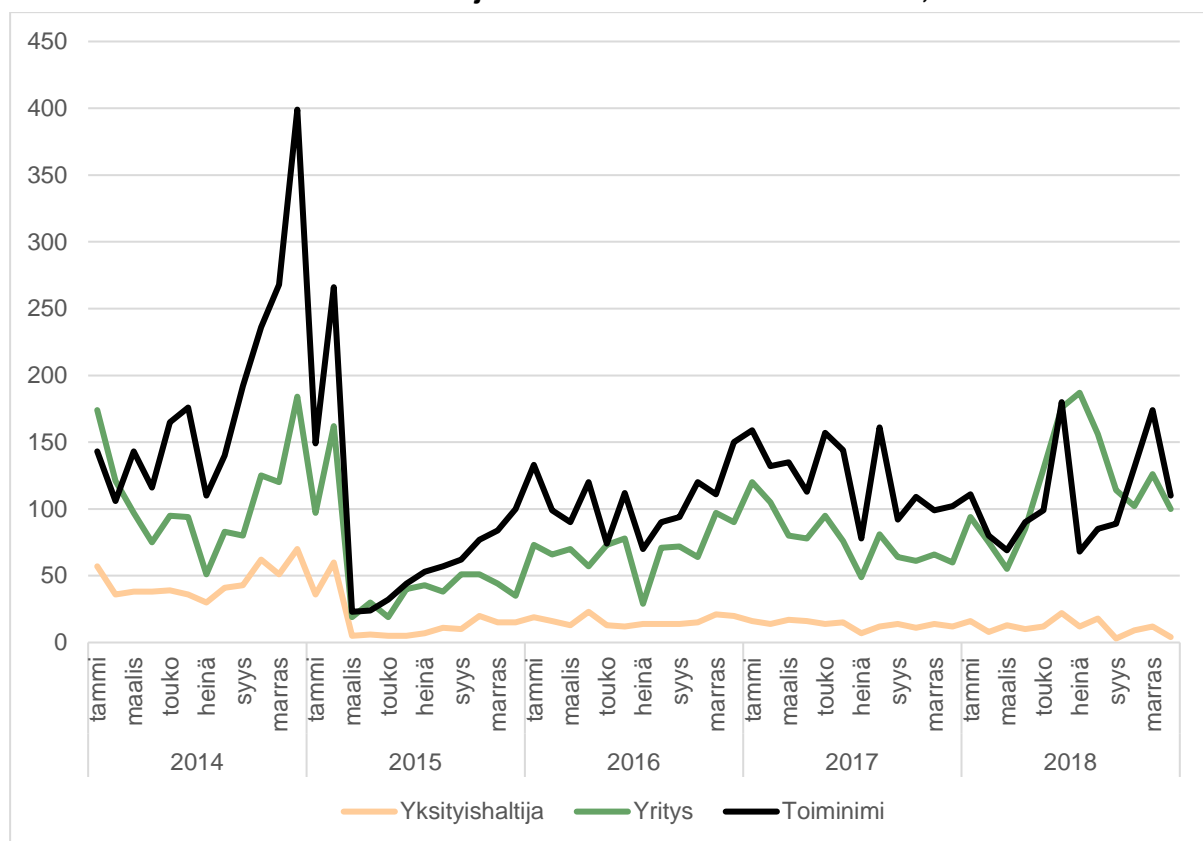
7.3 Arvonlisäverotuksen vähennyksiin vaikuttavat tekijät

Selvityksessä pystyttiin todentamaan useita eri seikkoja, jotka ovat vaikuttaneet vähennettävien arvonlisäverojen kasvuun. Merkittävät vähennysten kasvuun johtaneet asiat on listattu seuraavalle sivulle:

1. Uusien autojen hankinnat
2. Ulkopuoliset palveluiden kasvu
3. Liiketoiminnan muiden kulujen kasvu (hallinto, maksut, ylläpito, huollot jne.)
4. Polttoaineiden hintojen nousu

Kahta ensimmäistä listauksessa mainittua teemaa käsitellään tarkemmin seuraavilla kuvioilla.

Kuvio 4. Luvanvaraisten henkilöautojen ensirekisteröinnit kuukausittain, 2014–2018



Lähde: Tilastokeskus 8/2019

Kuviossa 4 esitetään luvanvaraisten henkilöautojen ensirekisteröinnit³⁶ kuukausittain alkaen vuodesta 2014. Tiedot esitetään kuviossa yksityishaltijoiden, yritysten ja toiminimien luokittelulla. Valtion ja kuntien omistamat luvanvaraiset autot on jätetty kuviosta pois. Aikasarjoista nähdään kaksi eri ajankohtiin sijoittuvaa poikkeavaa ajanjaksoa. Vuoden 2014 lopun piikki luvanvaraisten autojen ensirekisteröinneissä johtui hallituksen esityksestä poistaa autoverohuojennus kokonaan taksiryttäjien verotuksesta. Huojennuksen poisto ei toteutunut suunnitellusti, mutta se vaikutti merkittävästi taksiryttäjien päätöksiin hankkia uutta kalustoa.

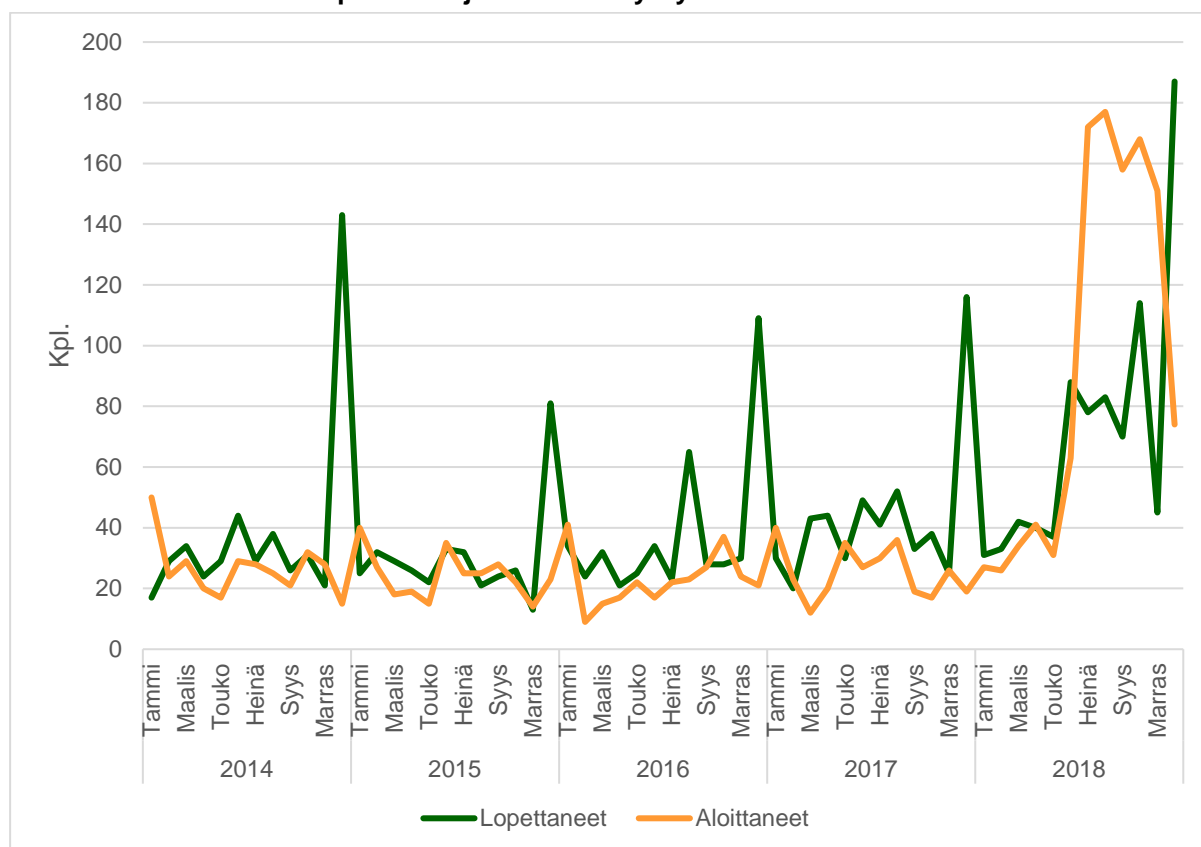
³⁶ Ensirekisteröinnillä tarkoitetaan ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä Suomeen. Kyseessä on Tilastokeskuksen Moottoriajoneuvojen ensirekisteröinnit -tilaston tieto. Lisäksi kuviossa tekemisessä on hyödynnetty Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien rekistereitä, joka sisältää tiedot Manner-Suomen ajoneuvoista.

Taksialaa koskeva autoveron huojennus on nyt poistumassa asteittain 1.7.2022 mennessä. Taksiautojen ensirekisteröinnistä johtuva alv-vähennysten vaikutus pystytään näkemään kuviosta 3 (edellisellä sivulla), kun vuoden 2014 loppupuolen myynnin verojen ja vähennysten summat lähenivät toisiaan. Kuviosta 4 on nähtävissä myös ensirekisteröintien kasvua kesäkuusta alkaen, jatkuen vuoden loppuun asti.

Käytettynä hankitusta taksiautosta ei ole mahdollista tehdä vähennyksiä arvonlisäverotuksessa. Tämän johdosta tarkastelussa ovat nimenomaan ensirekisteröidyt luvanvaraiset autot. Yhdessä ensirekisteröityjen autojen hankintojen kasvun, ulkopuolisten palvelujen kasvun ja polttonesteiden hintojen kallistumisen johdosta alv-vähennykset kasvoivat vuoden 2018 loppulla. Tämä selittää osaltaan vähentyneitä verotuottoja taksialalla.

Seuraavassa kuviossa esitetään ne taksitoimialan yritykset, jotka ovat aloittaneet ja lopettaneet liiketoiminnan. Kuvan lukumäärissä ei oteta kantaa esimerkiksi siihen, onko aloittanut yritys täysin uusi yritys (juuri perustettu) vai onko kenties kyse jo pitkään liiketoimintaa harjoittaneesta yrityksestä, joka on siirtynyt taksitoimialalle toiselta toimialalta. Kuvio 6 kertoo aloittaneiden osalta, kuinka moni yritys on valinnut päätoimialakseen toimialan 49320 kuviossa esitettyinä vuosina. Kuviosta näkyy selvästi lainmuutoksen vaikutukset.

Kuvio 5. Taksitoimialan lopettaneet ja aloittaneet yritykset kuukausittain 2014–2018



Lähde: Verohallinto 11/2019

Kuviosta 5 nähdään, että yritystoiminnan lopettamisen ajankohta on viime vuosina sijoittunut pääsääntöisesti vuoden lopulle. Yritystoiminnan aloittamiset jakaantuvat eri kuukausille tasaisemmin vaikkakin tammi- ja kesäkuussa toiminta alkaa hieman muita kuukausia yleisemmin. Vuonna 2018 tapahtuneen lainmuutoksen johdosta sekä lopettaneiden yritysten että uusien

yritysten määrä on kasvanut voimakkaasti. Näin ollen yritysten kokonaismäärän muutoksesta ei voida suoraan havainnoida sitä, että alalle on tullut melko paljon uusia yrityksiä. Uusilla yrityksillä on luonnollisesti monenlaisia liiketoiminnan harjoittamiseen liittyviä ostoja, jotka sisältävät vähennettävää arvonlisäveroa. Kuvion 5 tietoja tarkennetaan vielä seuraavassa taulukossa.

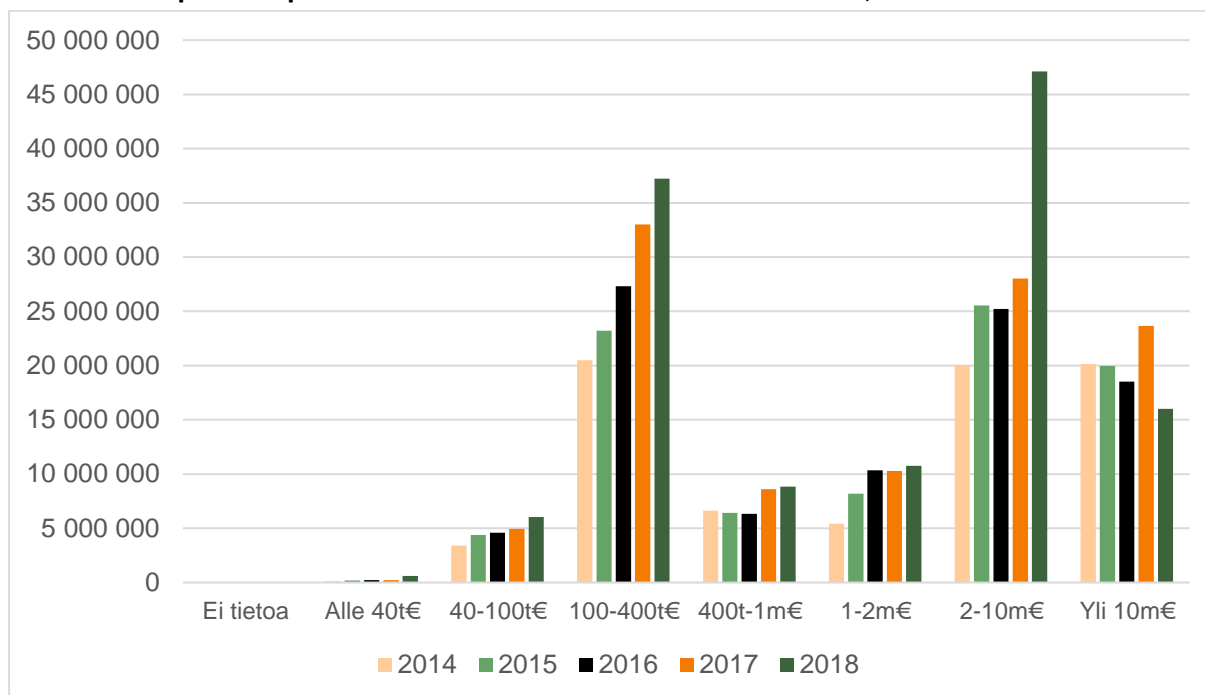
Taulukko 11. Taksiliikenne toimialan aloittaneet ja lopettaneet yritykset, 2014–2018

Vuosi	Aloittaneet	Lopettaneet	Erotus
2014	318	465	-147
2015	291	364	-73
2016	275	453	-178
2017	304	521	-217
2018	1122	848	274

Lähde: Verohallinto 11/2019

Taulukosta 11 nähdään, että vuosina 2014-2017 toimintansa lopettaneita yrityksiä on ollut enemmän kuin aloittaneita. Vuoden 2018 aikana ja mitä todennäköisemmin lakiuudistuksesta johtuen aloittaneita on 274 kappaletta enemmän kuin lopettaneita. Toisaalta taksilain uudistus on selvästi saanut aiempia vuosia useamman taksiryttäjän lopettamaan liiketoiminnan harjoittamisen.

Liiketoiminnan laajuutta mitattaessa ovat tilinpäätöstiedoista käyttökelpoisimmat mittarit tuloslaskelman liikevaihto, maksetut palkat ja ostetut ulkopuoliset palvelut sekä taseen loppusumma. Ostetut ulkopuoliset palvelut kuvaavat yrityksen tuotokseen sisältyvän työn määrää. Seuraavassa kuviossa on esitetty kohdejoukon yritysten ostamien ulkopuolisten palveluiden määrä vuosien 2014-2018 aikana.

Kuvio 6. Ulkopuoliset palvelut liikevaihtoluokittain toimialalla 49320, vuodet 2014–2018

Lähde: Verohallinto 11/2019

Liikevaihdon mukaan suurimmat sata yritystä selittävät ulkopuolisten palveluiden määrästä noin 60-66 prosenttia riippuen tarkasteltavasta vuodesta. Kuviosta 6 nähdään, että suurin osa ulkopuolisten palveluiden kasvusta sijoittuu toiseksi korkeimpaan liikevaihtoluokkaan. Tämä kertoo, että alihankinnan käyttö on yleistynyt. Erityisesti vuoden 2018 aikana on tapahtunut merkittävä muutos 2-10m€ liikevaihto -kokoluokan yrityksissä, sillä niiden alihankintaostojen määrä on kasvanut lähes 20 miljoonalla eurolla. Nämä ostot sisältävät vähennettävää arvonlisäveroa noin viisi miljoonaa euroa³⁷. Harmaan talouden kannalta alihankinnan kasvu juuri suurissa yrityksissä on ristiriitainen ilmiö. Tiedetään, että suuret yritykset hoitavat verovelvoitteensa keskimäärin pieniä toimijoita paremmin. Toisaalta alihankinta on perinteisesti toimintatapa, jossa esiintyy harmaata taloutta.

7.4 Yhteenveto arvonlisäverotuksen muutoksista

Tässä luvussa on käsitelty arvonlisäverotuksessa tapahtuneita muutoksia siten, että tarkastelu on pääsääntöisesti tapahtunut useamman vuoden aikajänteellä. Vuoden 2018 loppupuoli ei tässä tarkastelussa vaikuta erityisen poikkeavalta ajanjaksolta. Toimialan arvonlisäveron vähennyksiin ovat vuoden 2018 aikana vaikuttaneet ainakin seuraavat seikat: ulkopuolisten palveluiden kasvu, liiketoiminnan muiden kulujen kasvu (hallinto, maksut, ylläpito, huollot jne.), uusien autojen hankinnat ja polttoaineiden hintojen nousu. Harmaa talous on aina yksi vähennyksiin vaikuttava osatekijä, mutta sen suuruutta ei käytettävissä olevien tietojen perusteella ole voitu tarkemmin määritellä.

³⁷ Olettaen, että alihankintaostot on käsitelty yleisen 24 prosentin verokannan mukaan.

8 Muita näkökohtia

8.1 Johdanto

Edellisessä luvussa tarkasteltiin data-analyysin perusteella taksialan arvonlisäveron muutoksia. Lisäksi selvityksen aikaisemmissa luvuissa on tutkittu taksitoimialan maksamien verojen määrää ja alustatalouden toimijoita. Edellä mainittujen teemojen lisäksi taksialan harmaan talouden torjuntaan liittyy useita muita yksityiskohtia, joista ei ole saatavilla numeraalista tietoa.

Näitä yksityiskohtia arvioidaan tässä selvityksen viimeisessä pääluvussa erityisesti harmaan talouden torjunnan näkökulmasta. Aiheet koskevat mm. taksamittareita ja erilaisia sovelluksia, taksitoiminnan kirjanpidon sisältöä sekä kirjanpidon tietojen säilyttämistä. Lisäksi analysoidaan esimerkiksi välityskeskusten keräämien tietojen toimittamista ja sisältöä, sekä taksilupien myöntämisen perusteita.

8.2 Taksamittarit ja sovellukset - mitä tietoja niiden pitäisi tuottaa minimissään?

Ajoneuvolaissa³⁸ määritellään, että taksiautossa on oltava "taksamittari tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso". Taksamittareiden ja taksitoiminnassa käytettävien sovellusten (~ muu laite tai järjestelmä) tuottamilla tiedoilla on keskeinen merkitys alan yritysten harmaan talouden torjunnan kannalta. Miksi näin on? Kyse on siitä, että verotus perustuu kirjanpidon tietoihin. Takseissa kirjanpidon tulisi nojautua niihin tietoihin, joita taksamittari ja/tai käytettävät sovellukset tuottavat.

Kirjanpitolaki lähtee siitä, että jokainen yksittäinen liiketapahtuma - taksin tapauksessa yksittäinen asiakaskuljetus - muodostaa tulon kirjaamisperusteen aiheuttavan suoritteiden luovuttamisen. Näin ollen taksamittarin tai vastaavan laitteen tulee tuottaa tieto jokaisesta kuljetuksesta maksutavasta riippumatta. Yksittäisen kuitin tietosisällöstä on säädetty arvonlisäverolain 209 e ja f §:ssä ja laissa kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa 4 §:ssä.

Selvitysyksikön näkemyksen mukaan taksamittareiden tai sovellusten olisi tuotettava yksittäisen kuljetuksen tarkkuudella myös tiedot, joista käy ilmi ainakin seuraavat asiat:

- ajoneuvo (rekisterinumero, mukaan lukien vara-auton käyttö)
- ajon suorittanut kuljettaja
- matkan ajankohta ja kesto
- matkan pituus

Sovelluksen olisi tuotettava lisäksi päivä-, kuukausi- ja vuosiraportit, jotka perustuvat yksittäisistä kuljetuksista koottuun tietoon. Kun edellä kerrottua taksamittarin tai sovelluksen tuottamaa tietoa täydennetään luotettavalla ajopäiväkirjalla, voidaan liiketapahtuman, tosittien ja

³⁸ 11.12.2002/1090, 4. luku, 25 § 17 kohta.

kirjauksen välinen yhteys todentaa vaikeuksitta. Näin kirjanpitolain vaatimus myyntitositteesta³⁹ voidaan täyttää. On epäselvää, tuottavatko erilaiset sovellukset jo tällä hetkellä edellä mainitut tiedot.

8.3 Välityskeskusten tietojen standardisointi ja tietojen toimittaminen Verohallinnolle

Pääosa taksityrityksistä toimii edelleen siten, että ne ovat liittyneet alueelliseen taksikeskukseen. Nämä taksikeskukset välittävät puhelimitse, tekstiviestillä tai erilaisten sovellusten kautta tulleita kyytitilauksia jäseninä olevilleen taksityrityksille. Siten alueellisissa taksikeskuksissa (/välityskeskuksissa) on runsaasti yrityskohtaista tietoa jäsenyritystensä suorittamista ajoista. Välityskeskuksiin tallentuu tietoa toteutuneista kyydeistä, ja nämä tiedot muodostavat tietokannan, jota voidaan hyödyntää verovalvonnassa. Tällä hetkellä eri välityskeskusten tietokantojen sisältämät tiedot vaihtelevat, sillä tietosisältöjä ei ole vakioitu Traficomien päätöksellä, asetuksella tai lailla.

Verohallinnon taksialaan vuonna 2016 kohdistaman valvonnan keskeinen havainto oli se, että valvonnan kohdevalinta onnistui parhaiten taksikeskusten tietoja hyödyntämällä. Määrittelemällä tietosisällöt ja luomalla standardisoitu tietovirta taksikeskusten ja Verohallinnon välille voitaisiin toimialan verovalvonnan taso nostaa korkealle tasolle. Näin valvonta olisi mahdollista kohdistaa vain niihin yrityksiin, joissa epäily vilpillisestä toiminnasta on suurta. Näin minimoitaisiin oikein toimivan yrityksen hallinnollinen taakka ja parannettaisiin oikein toimivien asemaa markkinoilla. Maksutietojen välittämistä koskeva Verohallinnon päätös on parhaillaan valmistelussa, ja se on saanut lausunnonantajien tuen. Lisäksi Valtionvarainministeriö valmistelee lakiesitystä, joka koskee sivullisen tiedonantovelvollisuuden muuttamisesta. Lakimuutoksen tarkoituksena on laajentaa tiedonantovelvollisuutta koskemaan myös välitetyjä palveluita, vaikka välittäjä ei olisikaan maksusuorituksen osapuoli.

8.4 Tietojen säilyttäminen

Erialaisten alustatalouden sovellusten käyttäminen yritystoiminnassa herättää kysymyksiä sähköisten tietojen säilyttämisestä. Kysymys ei kuitenkaan ole uusi, vaan vuonna 2015 uudistettu kirjanpitolaki sisältää kirjanpitoaineiston säilyttämistä koskevan pykälän⁴⁰. Sen mukaan tilinpäätös, kirjanpidot, tositteet ja muu kirjanpitoaineisto on säilytettävä huolellisesti siten, että niiden tarkastelu Suomesta käsin on mahdollista viranomaiselle ja tilintarkastajalle ilman aiheutonta viivettä. Lisäksi toisaalla kirjanpitolaissa on säädetty, että tositteita, kirjanpitoja sekä muuta kirjanpitoaineistoa tulee käsitellä ja säilyttää niin, että niiden sisältöä voi vaikeuksitta tarkastella ja tarvittaessa tulostaa selväkielisessä muodossa. Mainitut velvoitteet koskevat kaikkea kirjanpitoaineistoa riippumatta siitä, harjoitetaanko liiketoimintaa jonkin sovelluksen avulla vai onko kyseessä kenties käteiseen rahaan perustuva toimintamalli. Taksamittarin ja muun vastaavan laitteen tuottamat tiedot ovat osa kirjanpitoaineistoa.

³⁹ KPL 2 luku 5 §

⁴⁰ KPL 2 luku 9 §

8.5 Taksamittarin tai sovelluksen käyttäminen myös kiinteähintaisissa kyydeissä

Uusi taksilaki sallii niin sanotun kiinteähintaisen taksimatkan toteuttamisen siten, ettei taksamittaria tai vastaavaa laitetta käytetä. Tämä menettely saattaa olla kirjanpitolain vastaista, mikäli näistä ajoista ei pidetä muulla tavoin luotettavaa kirjanpitoa. Lähtökohtaisesti taksamittari ja/tai käytettävä sovellus tuottavat keskeisen kirjanpitoaineiston, jonka perusteella mm. veroilmoitukset laaditaan. Taksamittarin tai sovelluksen käyttövelvollisuus tulisikin ulottaa koskemaan myös kiinteähintaisia kyytejä.

8.6 Ajoneuvokohtainen taksilupa

Nykyisen taksilainsäädännön mukaan taksiryitys tarvitsee vain yhden taksiluvan riippumatta käytössä olevien taksiautojen määrästä. Toisaalta jokainen taksiauto tulee rekisteröidä luvanvaraiseen käyttöön. Ajoneuvokohtainen taksilupa mahdollistaisi verovalvonnan tarkalla tasolla siten, että autokohtaisen kilometrituotto voitaisiin laskea. Vaihtoehtona ajoneuvokohtaiselle taksiluvulle on kehittää auton luvanvaraiseen käyttöön tehtävää rekisteröintiä siten, että rekisteröintitieto liitetään kiinteästi taksiliikennelupaan.

8.7 Lupamenettelyn kehittäminen

Nykyisessä taksilainsäädännössä taksiliikenneluvan saaja voi olla joko luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö. Luvansaamisen edellytyksenä ei ole yritystoiminnan harjoittaminen. Luonnollisella henkilöllä ei myöskään tarvitse olla yritystunnusta (y-tunnusta). Näin ollen luvan voi hakea niin sanotusti pöytälaatikkoon mahdollista tulevaa taksitoimintaa varten.

Jotta luvanhaltijat edustaisivat tosiasiasa taksitoimintaa harjoittavia yrityksiä, tulisi luvansaa-jalle asettaa velvoite aloittaa liiketoiminta esimerkiksi puolen vuoden sisään luvan saamisesta. Tämä mahdollistaisi toimimattomien yritysten poistamisen luparekisteristä. Näin taksiluvan haltijoiden joukossa ei voisi olla sellaisia yrityksiä, jotka mahdollisesti harjoittavat liiketoimintaa ns. kokonaan pimeästi eli ilmoittamatta mitään tietoja Verohallinnolle.

9 Johtopäätökset

Tämän selvityksen data-analyysin perusteella tehdyssä luvuissa keskityttiin kolmeen eri teemaan. Niitä olivat taksitoimialan verotuksellinen merkitys, alustatalouden toimijoiden ilmoituslaiminlyönnit ja taksitoimialan yritysten arvonlisäverotuksen muutokset. Lisäksi erillään data-analyysistä käsiteltiin muutamia yksityiskohtia kuten erilaisten sovellusten tuottamia tietoja ja lupamenettelyn kehittämistä.

Taksitoimialan verotuottojen tarkastelu osoitti, että taksialan yritysten merkitys verotulojen tuojana on kohtuullisen pieni. Näin on, tehtiin tarkastelu sitten suhteessa sisartoimialaan - tielikenteen tavarankuljetukseen - tai valtion verotuloihin kokonaisuudessaan. Tämä ei merkitse sitä, että toimialalla tapahtuva harmaa talous tulisi hyväksyä. Sen sijaan verotuottoja tarkastelemalla voidaan arvioida karkeasti sitä, missä määrin koko toimialaa koskeva regulaatio tuottaa vastaavaa hyötyä verotulojen muodossa.

Selvityksen alustatalouden toimijoita koskeva osio toi esiin sen, että em. yrittäjien harmaan talouden havainnointi tilastoaineiston perusteella on erittäin haasteellista huolimatta hyvin kattavista vertailutiedoista. Analyysin vaikeus johtuu pääosin siitä, että alustatalouden harjoittajat hankkivat tulonsa useista eri lähteistä. Näin vertailutietoja hyödyntämällä ei voida todeta sitä, ovatko yrittäjät raportoineet kaikki eri lähteistä saamansa tulot. Positiivista kuitenkin on, että vain pieni osa alustatalouden toimijoista oli jättänyt tulonsa kokonaan ilmoittamatta. Näin ollen laajamittaista tulonsalausta ei ole havaittavissa kuin poikkeustapauksissa. Kun yrittäjän henkilökohtaista tulottomuutta käytettiin indikaattorina harmaalle taloudelle, eivät alustatalouden toimijat erottuneet perinteisistä taksiryrittäjistä.

Taksitoimialan yritysten maksamien arvonlisäverojen nettokertymä on laskenut useita vuosia peräkkäin. Taksilainsäädännön muutos kiihdytti tätä laskevaa trendiä entisestään. Selvityksessä löydettiin useita syitä vähennysten kasvuun. Keskeisimmät muutostekijät olivat uusien taksiautojen hankintojen kasvu, alihankintaostojen kasvu sekä polttoaineiden hintojen nousu. Harmaa talous on toimialasta riippumatta yksi tekijä, joka aiheuttaa verovajetta. Harmaan talouden osuutta taksitoimialan arvonlisäverojen vähenemiseen on kuitenkin vaikea arvioida.

Taksilainsäädännön uudistus sisälsi harmaan talouden kannalta sekä riskejä lisääviä että niitä vähentäviä elementtejä. Viranomaisten tietojensaanti on muuttunut aiempaa haastavammaksi, kun erilaisten alustatalouden yritysten määrä on lisääntynyt. Toimialalle pääsy on nyt helppoa. Julkiset velvoitteensa laiminlyövien yritysten määrän kasvu osoittaa, että monilla alan toimijoilla on ongelmia suoriutua verojen maksusta. Toisaalta velvoitteensa laiminlyövät toimijat menettävät taksilupansa nykyisin aikana, eikä alalle pääse sellainen yrittäjä, jolla on ennestään maksamattomia veroja.

Yhteenvetona voi todeta, että selvityksen perusteella ainakaan arvonlisäverotuksen muutoksia ei voida arvioida harmaan talouden aiheuttamiksi. Alustatalouden yrittäjien osalta selvityksessä käytettävät tiedot olivat liian puutteellisia varmojen johtopäätösten tekemiseen. Koko selvityksen osalta on syytä huomioida, että tarkasteltu aikajänne oli liian lyhyt kattavan tiedon saamiseksi.

Toimialan murrostilanteessa tehokas harmaan talouden torjunta auttaa ylläpitämään yritysten välistä reilua kilpailua. Esimerkkinä voidaan maininta alalle tehdyt valvontaiskut, joissa on havaittu erilaisia puutteita ja laiminlyöntejä. Taksitoimiluvan myöntämisen edellytyksiä voisi joltakin osin olla myös syytä tarkastella. Taksialan verovalvonnan tehostamisen kannalta olisi keskeistä saada yritysکوhtaisesti tiedot kaikista eri välityskeskusten kautta saaduista raha- ja ajosuorituksista. Tietojen pitäisi olla niin kattavia, että autokohtainen tuotto / kilometri olisi laskehtavissa. Näin voitaisiin varmistaa, että kaikki eri lähteistä saadut myyntitulot kirjataan asianmukaisesti kirjanpitoon ja ilmoitetaan Verohallinnolle.

10 Lähteet

- Harmaala, M. (2017). *Jakamistalous*. Helsinki: Alma Talent.
- Kauppinen, L. (29. Elokuu 2019). Liian kesyt taksit? *Helsingin Sanomat*.
- KKV. (2018). *Harmaan talouden torjunnan aiheuttama sääntelytaakka*. Kilpailu- ja kuluttajavirasto.
- Linnake, T. (11. Kesäkuu 2018). Pian tarvitset taksisovelluksen: Tässä viisi vaihtoehtoa. *Ilta-Sanomat*.
- Savolainen, S. y. (2014). *Verovajeen arviointimenetelmien kehittäminen*. Valtionvarainministeriö, Verohallinto ym.
- Tilastokeskus. (2019). *Suomen virallinen tilasto (SVT): Moottoriajoneuvojen ensirekisteröinnit [verkkajulkaisu]*. ISSN=1799-2516. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 18.11.2019]. Noudettu osoitteesta <http://www.stat.fi/til/merek/index.html>.
- Tilastokeskus. (2019). *Suomen virallinen tilasto (SVT): Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstilasto [verkkajulkaisu]*. ISSN=2342-6217. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 18.11.2019]. Noudettu osoitteesta <http://www.stat.fi/til/yrti/index.html>.
- Tilastokeskus. (2019). *Tilasto: Energian hinnat [verkkajulkaisu]*. ISSN=1799-7984. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu 18.11.2019]. Noudettu osoitteesta <http://www.stat.fi/til/ehi/index.html>.
- Valtioneuvosto. (2018). *Hallituksen vuosikertomus 2018*. Valtioneuvosto.

11 Lista kuvioista ja taulukoista

Kuvio 1. Tieliikenteen tavarankuljetuksen ja taksiliikenteen verokertymä tietoja verrattuna verotuottoihin yhteensä vuodelta 2018	15
Kuvio 2. Taksitoimialan arvonlisäverollisen myynnin (€) jakaantuminen 10 ja 24 prosentin kantoihin, vuosina 2014–2018	23
Kuvio 3. Taksitoimialan 49320 arvonlisäverot yhteensä verrattuna vähennyksiin, 2014–2018	24
Kuvio 4. Luvanvaraisten henkilöautojen ensirekisteröinnit kuukausittain, 2014–2018	25
Kuvio 5. Taksitoimialan lopettaneet ja aloittaneet yritykset kuukausittain 2014–2018	26
Kuvio 6. Ulkopuoliset palvelut liikevaihtoluokittain toimialalla 49320, vuodet 2014–2018	28
Taulukko 1. Kohdejoukon oikeudelliset muodot, liikevaihdon ja palkansaajien lukumäärien keskiarvot, vuosi 2018	8
Taulukko 2. Taksiliikenne, tuloslaskelman tietoja, 2014–2018	9
Taulukko 3. Kohdejoukon yritysten arvioverotus vuonna 2018	11
Taulukko 4. Taksiluvallisten kohdejoukkoon kuuluvien yritysten bruttomaksut, palautukset ja nettomaksut, 2018	13
Taulukko 5. Taksiliikenne, tuloslaskelman tietoja, 2014–2018. Tieliikenteen tavarankuljetus toimialan brutto-maksut, palautukset ja nettomaksut, 2018	14
Taulukko 6. Taksiluvallisten kohdejoukkoon kuuluvien yritysten verolajikohtaiset bruttomaksut, palautukset ja nettomaksut sekä osuus kaikista verotuotoista, 2018	14
Taulukko 7. Tieliikenteen tavarankuljetusten verolajikohtaiset bruttomaksut, palautukset ja nettomaksut sekä osuus kaikista verotuotoista, 2018	15
Taulukko 8: Harmaan talouden aiheuttaman verovajeen euromäärä taksialalla (oletus: harmaan talouden osuus vajeesta 50 %)	17
Taulukko 9. Alustatalouden-toimijoiden verollisen myynnin ja saatujen maksujen erotus, vuosi 2018	21
Taulukko 10. Kohdejoukon elinkeinonharjoittajien ansio- ja pääomatulot vuodelta 2018	22
Taulukko 11. Taksiliikenne toimialan aloittaneet ja lopettaneet yritykset, 2014–2018	27
Taulukko 13. Kohdejoukon rajauksessa pois jätetyt toimialat	1

11.1 Liite 1. Kohdejoukon rajaus

Taulukko 12. Kohdejoukon rajauksessa pois jätetyt toimialat

TOIMIALAKOODI	TOIMIALASELITE
00000	Toimiala tuntematon
47730	Apteekit
47785	Lahjatavaroiden ja askartelutarvikkeiden vähittäiskauppa
49310	Paikallisliikenne
49391	Säännöllinen linja-autojen kaukoliikenne
49392	Linja-autojen tilausliikenne
49399	Muulla luokittelematon muu maaliikenteen henkilöliikenne
50101	Meriliikenteen henkilökuljetus
50300	Sisävesiliikenteen henkilökuljetus
51101	Säännöllinen lentoliikenne
51102	Tilauslentoliikenne
55101	Hotellit
55109	Motellit, matkustajakodit ja vastaavat majoitusliikkeet
55209	Lomakylät yms. majoitus
55300	Leirintäalueet, asuntovaunu- ja matkailuvaunualueet
55903	Lomamökkien vuokraus
55909	Muulla luokittelematon majoitustoiminta
90020	Esittäviä taiteita palveleva toiminta
91020	Museoiden toiminta
91030	Historiallisten nähtävyyksien, rakennusten ja vastaavien kohteiden toiminta
93110	Urheilulaitosten toiminta
93120	Urheiluseurojen toiminta
93130	Kuntokeskukset
93190	Muu urheilutoiminta
93210	Huvi- ja teemapuistojen toiminta
93299	Muulla luokittelematon huvi- ja virkistystoiminta

Lähde: Verohallinto 9/2019

11.2 Liite 2, taksitoimialan muutoksia kesäkuun 2018 ja toukokuun 2019 välillä

Tässä liitteessä tarkastellaan taksiliikennelupien haltijoita koskevia tietoja ennen taksilain uudistusta kesäkuussa 2018 ja verrataan niitä toukokuun 2019 tietoihin.

Ensimmäisen vuoden aikana taksiliikenneluvan haltijana toimivien yritysten lukumäärä on noussut 7 375:stä 9 850:en. Sääntelyn vähentymisen myötä luvanhaltijoiden määrän lisääntyminen olikin odotettavissa. Muiden kuin kuljetusalan yritysten osuus luvanhaltijoissa on noussut 2 %:sta jopa 17 %:iin. Tämä viittaa siihen, että myös isommat monialaiset toimijat ovat hankkineet lupia. Alueellisesti Uudellamaalla toimivien luvanhaltijoiden suhteellinen osuus on kasvanut selvästi, 65 %, vajaasta 2 200 luvanhaltijasta 3600 luvanhaltijaan. Absoluuttisesti luvanhaltijoiden määrä on kasvanut kaikkialla Suomessa.

Ennakkoperintä-, arvonlisävero- tai työnantajarekisterin ulkopuolella olevien yritysten osuus luvanhaltijoista on kasvanut 1,5 %:sta 7,9 %:iin. Tämä saattaa selittyä sillä, että luvan saamisen tultua helpommaksi, ovat vielä toistaiseksi toimimattomat yritykset hakeneet luvan tulevaisuutta varten. Rekisteröintien puuttumista ei voida selittää verotuksellisilla laiminlyönneillä, sillä luvan saamisen ehtona ei ole yritystunnuksen olemassaolo. Toisin sanoen luvanhaltija voi olla luonnollinen henkilö vailla mitään yrityskytkeä. Uusien yritysten osuus yritysten kokonaismäärästä on kasvanut 4,3 %:sta 14,5 %:iin.

Liikevaihtoa, tasetta, maksettuja palkkoja ja arvioverotusta koskevia tietoja on käytettävissä ainoastaan verovuosia 2016 - 2017 koskien, joten mahdollisia taksilain uudistuksen aiheuttamia muutoksia ei niiden avulla voida selvittää. Lisäksi muiden toimialojen harjoittajien osuus luvanhaltijoissa on lakiuudistuksen jälkeen kasvanut merkittävästi, joten liikevaihto- ja tasetietojen vertailu kaikkien luvanhaltijoiden osalta ei olisi välttämättä mielekästä, koska liikevaihdon kertymistä ei voida toimialakohtaisesti määritellä.

Verovelkaisten yritysten määrä on lisääntynyt vuodessa noin tuhannella (1 399 -> 2 409). Verovelkaiset yritykset koostuvat lähes kokonaan toimijoista, joilla on verovelkaa alle 5000 euroa. Taksiliikenneluvan saaminen ei edellytä enää vastaavaa taksiryrittäjän koulutusta kuin ennen lakimuutosta, joten uusien yrittäjien kohdalla velvoitteidenhoitoon liittyvät laiminlyönnit voivat selittyä osaamisen puutteilla. Osin verovelkoja koskevat tiedot päivittyvät myös liian nopeasti, eli mukana on sellaisia velkaeriä, jotka todellisuudessa on maksettu vain muutama päivä veron eräntymisen jälkeen.