

4.11.2019

Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävä työryhmä, 3. kokous

Aika	23.10.2019, klo 14.00 – 16.15	
Paikka	Valtioneuvoston linna, nh Plenum	
Osallistujat	Markus Teräväinen (VM)	puheenjohtaja
	Jenni Oksanen (VM)	
	Timo Annala (VM)	
	Magnus Cederlöf (YM)	
	Saara Jääskeläinen (LVM)	
	Petteri Kuuva (TEM)	
	Tuovi Valtonen (Liikenne- ja viestintävirasto)	
	Mika Jokinen (Verohallinto)	
	Atro Andersson (LVM)	sihteeri
	Ella Luikku (VM)	sihteeri
	Tero Määttä (Verohallinto)	asiantuntija
	Pekka Rissa (Autoalan keskusliitto ry)	
	Hanna Kalenoja (Tieliikenteen Tietokeskus Oy)	
	Tero Kallio (Autotuojat ja teollisuus ry)	
	Juha Koponen (Veronmaksajien keskusliitto ry)	

1 Kokouksen avaus

Puheenjohtaja avasi kokouksen klo 14.00.

2 Asialistan hyväksyminen ja edellisen kokouksen muistio

Asialista on lähetetty työryhmälle maanantaina 21.10. Työryhmä hyväksyi asialistan ilman lisäyksiä.

Työryhmä hyväksyi edellisen kokouksen pöytäkirjan muutoksitta.

3 Liikenteen työsuhde-edut

Autoala esitteli kokouksen aluksi yhteisnäkemystään työsuhde-etuuksien kehittämistarpeista. Autoala on kirjoittanut toimialan ilmastostrategian vuonna 2018. Strategian keskeiset toimenpide-ehdotukset ovat autoveron vaiheittainen poistaminen, kaasu- ja sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuki, vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen sekä romutuspalkkiokampanjan satunnainen uusiminen.

Id Versionumero

Autoala korosti puheenvuorossaan sitä, että kolmannes ensirekisteröinneistä on työsuhdeautoja tai yritysten käytössä. Lisäksi työsuhdeautojen keskimääräiset ajokilometrit ovat korkeampia kuin kaikkien kotitalouksien keskimääräiset ajokilometrit. Lisäksi autoala esitteli lukuja uusien ajoneuvojen hintajakaumasta, jonka perusteella ladattavien hybridien ja sähköautojen keskimääräiset hinnat uutena ovat selvästi korkeampia kuin kaikkien uusien autojen keskimäärin.

Sähköautomarkkinoille on tulossa lähivuosina 30 – 35 000 euron sähköautoja, mutta tästä hinta ei Autoalan arvion mukaan laske merkittävästi, koska akkujen kokovaatimus kasvaa sähköautojen yleistyessä.

Autoalan ehdotus työsuhdeautojen verotuskäytännöksi on seuraavanlainen:

- Yli 95 g/km päästöisten ajoneuvojen verotusarvo olisi 100 %
- Alle 20 g/km päästöisten ajoneuvojen verotusarvo olisi 25 %
- Tästä ylöspäin verotusarvo kasvaisi 1 %-yksiköllä jokaista CO2-grammaa kohden 95 grammaan saakka

Autoala ei pidä suorita hankintatukia tehokkaimpana keinona uusia autokantaa, vaan heidän ehdotuksensa kohdistuu nimenomaan työsuhdeautoihin ja niihinkin väliaikaisesti, kunnes autokanta on uusiutunut riittävällä tavalla. Materiaalia ehdotuksesta löytyy työryhmän työtilasta.

Autoala korosti lopuksi sitä, että uudistuksia suunnitellessa täytyisi huolehtia siitä, että toimialalle ei syntyisi markkinahäiriöitä. Lisäksi autoala ehdotti, että kotiin hankittavalle sähköauton latauslaitteelle tulisi myöntää verotukia tai lukea se osaksi autoedun lisävarusteita.

Autoalan puheenvuoron lopuksi keskusteltiin siitä, pitääkö tuki kohdistaa työnantajalle vai työntekijöille. Autoala vastasi, että työnantajalle maksettava tuki kohdistui historiallisesti ylemmän johdon kalliisiin autoihin. Lopullisen työsuhdeauton valinnan tekee kuitenkin työntekijä, joka valitsee itselleen parhaan ratkaisun jostain joukosta autoja tai jonkin budjetin puitteissa.

Veronmaksajien keskusliitto kiinnitti puheenvuorossaan huomiota siihen, että koko autokannasta työsuhdeautoja on vain noin 3 prosenttia ja ensirekisteröinneistäkin 2/3 on muita kuin työsuhdeautoja. Veronmaksajien näkemys on se, että kansalaisia tulisi kohdella tasavertaisesti myös tässä kysymyksessä, eikä kannustimia tulisi rajata vain yhdelle ryhmälle.

Veronmaksajien kanta on se, että nykyisin käytössä olevien työsuhdeautojen verotukseen ei tulisi tehdä ilmastoperusteisesti muutoksia. Lisäksi Veronmaksajat vastustavat yleisesti kustannusten korotusta verotuksen kautta.

Veronmaksajat toivat esiin myös työsuhdematkalipun verotuskäytännöt ja toivoi, että myös joukkoliikenteen käyttöön olisi saatavilla veroetuja myönteisten ilmastovaikutusten vuoksi. Lisäksi Veronmaksajat korostivat, että jo nykyisin autoilun verotus ohjaa autoilua päästötavoitteiden

mukaiseksi. Lisäksi toivottiin kaikkien ehdotusten taustalle vaikutusten arviointia. Myös Veronmaksajien lausunto löytyy työryhmän työtilasta. Autoala kommentoi Veronmaksajien puheenvuoroon, että nykyisestä autokannasta jopa 0,5 miljoonaa on joko entisiä tai nykyisiä työsuhdeautoja.

Puheenvuoroihin liittyen toivottiin Verohallinnolta selvitystä siitä, kuinka hyvin nykyinen työsuhdeautojen verotuskäytäntö reflektoi todellisia arvostustasoja. Eli onko tietylle kotitaloudelle edullisempaa ottaa työsuhdeauto, kuin oma auto jos ajaa tietyn kilometrimäärän vuodessa.

Lisäksi Verohallinnolta toivottiin selvitystä siitä, miten polttoaineen kulutus huomioidaan työsuhdeauton verotusarvon laskennassa. Jos on laskettu 6 litran kulutuksella, niin järjestelmä suosii suuripäästöisiä autoja. WLTP-arvoilla voitaisiin määrittää verotusarvo, mutta ongelmalliseksi järjestelmän tekee ladattavat hybridit, joiden todellisesta sähkön- ja polttoaineen kulutusjakaumasta ei ole saatavilla tarkkaa tietoa.

Lopuksi keskusteltiin kuultujen ehdotusten sisällöstä yleisemmin. Haasteeksi työsuhdeautojen kautta tehtäviin ilmastotoimiin tulee sosiaalinen oikeudenmukaisuus. Lisäksi asiaa monimutkaistaa tuloverotuksen yleiset periaatteet. Keskusteltiin myös siitä, että asiaa tulee toisaalta ajatella myös käytettyjen nolla- ja vähäpäästöisten autojen markkinan käynnistymisen kautta ja väliaikaisena tukimuotona.

Lisäksi huomioitiin se, että raportissa ei voida esittää pelkästään menolisäyksiä valtion talouden tasapainon vuoksi.

Kirjallisesti kuultaviin lisättiin Teknologiateollisuus ja todettiin, että 24.10 mennessä sai vielä ehdottaa uusia kirjallisesti kuultavia tahoja.

4 Seuraavat kokoukset

Työryhmän seuraavat sovitut kokoukset ovat:

- 4. kokous 7.11. klo 13-15
- 5. kokous 25.11. klo 9-11
- 6. kokous 9.12. klo 9-11

7.11 kokouksessa kuullaan vielä sidosryhmiä, minkä jälkeen aloitetaan keskustelu väliraportin pohjasta. Väliraportin viimeistelyä varten tarvitaan muutama kokous alkuvuodesta 2020.