

Työpaikkapysäköinti veronalaisena luontoisetuna - MAL toimenpide-ehdotuksen toteutustapojen arviointi

Johdanto

MAL2019 suunnitelmaluonnoksessa (30.10.2018 S. 51) on esitetty työpaikkapysäköinnin verotukseen liittyen seuraavaa:

”Pysäköintiratkaisuja määrittelevät kuntien lisäksi yksityiset tahot sekä työnantajat. Pysäköintiedun muuttamista verotettavaksi selvitetään ministeriöiden yhteistyöllä. Pysäköintietu eli ilmaisen pysäköintipaikan tarjoaminen työpaikalla on veroton etu, joka antaa henkilöautolle selvän kilpailuedun suhteessa kestäviin kulkumuotoihin. Esimerkiksi Ruotsissa työnantajan tarjoama pysäköintipaikka lasketaan veronalaiseksi tuloksi.”

Lisäksi MAL suunnitelmaan liittyvissä toimenpidekorteissa on toimenpide ”Pysäköintipolitiikalla ohjataan kestävään liikkumiseen - Vaikutetaan työpaikkapysäköintiin ja työmatkaliikkumiseen”, jossa tähän liittyen toimenpiteenä ”Valtio selvittää pysäköintiedun muuttamista verotettavaksi eduksi sekä työsuhdematkalipun verotusarvon korottamista.” Perusteluosiossa on kerrottu, että ”Pysäköintietu eli ilmaisen pysäköintipaikan tarjoaminen työpaikalla on veroton etu, joka antaa henkilöautolle selvän kilpailuedun suhteessa kestäviin kulkumuotoihin. Esimerkiksi Ruotsissa työnantajan tarjoama pysäköintipaikka lasketaan veronalaiseksi tuloksi.”

Tähän liittyen Mobinet on saanut HSL:ltä toimeksiannon, jossa

- on kartoitettu ja kuvailtu Ruotsin työpaikkapysäköinnin veromallin tarkka sisältö sekä selvitetty, miten Ruotsin työpaikkapysäköinnin verotus on käytännössä toteutunut.
- tutustuttu toimenpiteeseen liittyviin lausuntoihin sekä laadittu ehdotus siitä, miten lausunnoissa esitetyt ongelmat voitaisiin ratkaista
- Käyttäen pohjana Ruotsin työpaikkapysäköinnin verotusmallia, Suomen muiden työsuhte-etujen verotuskäytäntöjä sekä yksityisiä ja yleisiä pysäköinnin hintoja on laadittu vaihtoehtoisia malleja verotusarvon määräytymisperusteeksi sekä ehdotus siitä, miten työpaikkapysäköinnin verotus voitaisiin toteuttaa

Selvitystyössä on keskitytty tarkastelemaan työpaikkapysäköinnin veromallia, jossa työpäivän aikana käytettävissä oleva työpaikan läheisyydessä sijaitseva autotalli tai muu auton säilytyspaikka muutettaisiin veronalaiseksi luontoiseduksi. Nykyisin työpäivän aikana käytettävissä oleva työpaikan läheisyydessä sijaitseva autotalli tai muu auton säilytyspaikka on verohallinnon ”Luontoisedut verotuksessa -ohjeen” (VH/452/00.01.00/2019) kohdassa neljä (autotallietu) määritelty ”ei veronalaiseksi luontoiseduksi”

Työpaikkapysäköinnin verovapaus perustuu siis Verohallinnon ohjeeseen, eikä siitä ole työsuhdematkalipun verovapauden tavoin säädetty tuloverolaissa.

Luontoisetujen tai tulojen verotukseen pohjautuvan mallin lisäksi työpaikkapysäköinnin verotukseen käytetään kunnallista pysäköintipaikkojen lukumäärän tai pinta-alan mukaan määräytyvää veroa. Tätä verotustapaa käytetään muun muassa kolmessa Australian kaupungissa, Vancouverissa Kanadassa ja Nottinghamissa Iso-Britanniassa. (Multamäki 2008, s. 50 ja Nottingham City Council.) Siinä, missä työpaikkapysäköinnin huomioiminen luontoisetujen verotuksessa kohdentaa veron suoraan pysäköintipaikan käyttäjälle, pysäköintipaikkojen lukumäärään tai pinta-alaan pohjautuvat verot tulevat paikan omistajan maksettavaksi. Monessa tapauksessa omistaja voi veloittaa veron käyttäjältä, mutta näin ei aina kuitenkaan tapahdu, jolloin verolla ei ole vaikutusta pysäköintipaikkojen käyttäjien kulkutapavalintoihin.

Työnantajan tarjoaman pysäköintipaikan huomioimista tuloverotuksessa tai luontoisetujen verotuksessa ja työpaikkapysäköinnin lukumäärään tai pinta-alaan perustuvaa verotusta voidaan periaatteessa käyttää myös yhtä aikaa. Esimerkiksi Ruotsissa työnantajan ilmaiseksi tarjoama pysäköintipaikka lasketaan tuloverolain mukaan veronalaiseksi tuloksi ja lisäksi siellä on ehdotettu kunnallisen pysäköintiveron käyttöönottoa (Sydsvenskan 17.8.2018).

Muistiossa on ensin tarkasteltu Suomessa nykyisin käytössä olevaa luontoisetujen verotusta ja asunnon ja työpaikan välisten matkakustannusten verovähennysmahdollisuutta. Sen jälkeen on kuvattu Ruotsissa käytössä olevaa työpaikkapysäköinnin veromallia. Kolmanneksi on esitetty erilaisia tapoja määrittellä pysäköinnin verotusarvo sekä laadittu kaksi ehdotusta työpaikkapysäköinnin verotusarvon määrittelyyn. Lopuksi on annettu lyhyet vastaukset MAL toimenpideluonnoksen työpaikkapysäköinnin verotusta koskevien lausuntojen nostamiin ongelmiin.

Sisällys

1.	Luontoisedut verotuksessa ja matkakustannusten verovähennysoikeus	4
	Autotallietu	4
	Luontoisetujen laskentaperusteet	5
	Matkakustannusten vähentäminen palkansaajan verotuksessa	7
2.	Ruotsin työpaikkapysäköinnin veromallin kuvaus.....	8
	Veron käyttöönoton kuvaus	8
	Nykyisin käytössä olevan veromallin kuvaus.....	8
	Vaikutukset.....	9
3.	Verotusarvon määrittely ja ehdotuksia työpaikkapysäköinnin verotuksen toteutukseen	10
	Pysäköintipaikan arvottamistapoja	10
	Työsuhdepysäköintipaikan luontoisetuarvon määrittäminen	10
	Luontoisetuna huomioitavan työpaikkapysäköinnin rajausehdotuksia.....	12
4.	Lausuntojen argumentteihin vastaaminen	13
	Lähteet:.....	15

1. Luontoisedut verotuksessa ja matkakustannusten verovähennysoikeus

Verotuksessa luontoisedulla tarkoitetaan työnantajan muuna kuin rahana työstä suorittamaa vastiketta palkansaajalle. Luontoisetu on toisin sanoen työnantajan järjestämä ja kustantama hyödyke (tavara tai palvelu), jonka työnantaja luovuttaa palkansaajan käyttöön.

Eräät luontoisedut voidaan hankkia myös niin sanotun kohdennetun maksuvälineen avulla. Tällaisia luontoisetuja ovat ravintoetu ja työsuhdematkalippu

Luontoisetu voidaan antaa niin sanottuna vapaana etuna tai työnantaja voi periä siitä korvauksen. Jos työnantajalle maksettu korvaus on vähintään edun luontoisetuarvon suuruinen, verotettavaa etua ei synny. Luontoisetu on kuitenkin ilmoitettava tulorekisteriin. Työnantajalle maksetulla korvauksella tarkoitetaan palkansaajan veroilla vähennetystä nettopalkasta perittyä korvasta, ei siis pelkästään bruttopalkan vähennystä etua annettaessa.

Luontoisetupäätöksessä on vahvistettu arvot yleisimmille luontoiseduille kuten asuntoedulle, autoedulle, ravintoedulle ja puhelinedulle. Päätöksessä mainitsemattomien etujen arvona pidetään niiden käypää arvoa. Käypää arvoa voidaan soveltaa myös silloin, kun se on ilmeisesti luontoisetupäätöksessä vahvistettua arvoa alhaisempi (luontoisetupäätös 27 §). (Verohallinto: Luontoisedut verotuksessa.)

Autotallietu

Verotettavaa autotallietua syntyy, jos työnantaja antaa työntekijän käyttöön asunnon yhteydessä tai läheisyydessä olevan autotallin tai autopaikan.

Luontoisetupäätöksen 9 §:ssä on erilliset määräykset autotalliedun arvon määrittämisestä. Luontoisetupäätöksen mukaisia arvoja sovelletaan autotalliin ja -halliin. Lämpimälle ja kylmälle säilytyspaikalle on vahvistettu eri arvot.

Jos työnantaja kustantaa palkansaajalle autokatospaikan tai maksaa lämmityspistokkeen sähkölaskun, etu arvostetaan käypään arvoon. Tällaisessa tilanteessa edun käypä arvo on työnantajan maksaman laskun suuruus, kuitenkin enintään autotalliedun arvo.

Työpäivän aikana käytettävissä oleva työpaikan läheisyydessä sijaitseva autotalli tai muu auton säilytyspaikka ei ole veronalainen luontoisetu. Veronalaista etua ei tällaisessa tilanteessa muodostu myöskään siitä, että palkansaaja käyttää auton lämmitykseen työnantajan kustantamaa lämmityspistoketta. (Verohallinto: Luontoisedut verotuksessa.)

Luontoisetujen laskentaperusteet

Seuraavaksi on esitelty muutamien yleisempien luontoisetujen arvon laskentaperusteet. Esitys on koottu verohallinnon Luontoisedut verotuksessa – ohjeesta (VH/452/00.01.00/2019) sekä Verohallinnon päätöksestä vuodelta 2019 toimitettavassa verotuksessa noudatettavista luontoisetujen laskentaperusteista (VH/2119/00.01.00/2018). Kuvailu ei ole kattava esitys aiheesta vaan pyrkii luomaan katsauksen siihen, miten muiden luontoisetujen arvon määrittely on ratkaistu.

Asuntoetu

Asuntoedun luontoisetuarvo muodostuu kiinteästä perusarvosta ja neliometriä kohti laskettavasta arvosta. Asuntoedun arvoon vaikuttavat asunnon sijaintipaikkakunta ja pinta-ala. Suomi on jaettu luontoisetupäätöksessä kuuteen eri alueeseen, joista jokaiselle on vahvistettu erilliset perusarvot ja neliometrikohtaiset arvot. Alueellinen jaottelu perustuu asuntojen sijaintipaikkakuntiin. Helsingin osalta asuntoja jaotellaan lisäksi sen perusteella, millä postinumeroalueella asunto sijaitsee

Autotallietu

Lämmitetyn autotallin tai hallipaikan raha-arvo alueilla Helsinki 1 - 4, Espoo, Kauniainen ja Vantaa on 84 € ja muun Suomen alueella 54 € kuukaudessa. Kylmän autotallin tai hallipaikan raha-arvo alueilla Helsinki 1 - 4, Espoo, Kauniainen ja Vantaa on 54 € ja muun Suomen alueella 43 € kuukaudessa.

Ravintoetu

Ravintoetu voidaan järjestää useilla eri tavoilla. Edun järjestämistapa vaikuttaa edun arvon laskentaperusteisiin, joista säädetään luontoisetupäätöksessä. Työnantaja voi järjestää ravintoedun:

- a) työpaikka- tai sopimusruokailuna tai
- b) kohdennetuilla maksuvälineillä

Autoetu

Jos palkansaaja tai hänen perheensä käyttää yksityisajoihin työnantajan henkilö- tai pakettiautoa, verovelvollisen saama etu katsotaan autoeduksi. Vapaa autoetu on kysymyksessä, kun työnantaja suorittaa autosta johtuvat kustannukset. Auton käyttöetu on kysymyksessä, kun palkansaaja suorittaa itse ainakin auton käyttövoimakulut.

Autoedun kuukausikohtainen arvo koostuu kahdesta osasta, perusarvosta (prosenttiosuus) ja käyttökustannuksista (euromäärä). **Perusarvo** vastaa lähinnä auton pääomakustannuksia. Perusarvossa on mukana poisto, korko, vakuutusmaksut ja ajoneuvovero. **Käyttökustannuksiin** puolestaan sisältyvät rengas- ja korjaus- ja huoltokustannukset sekä vapaassa autoedussa käyttövoimakustannukset (polttoainekustannukset).

Perusarvo on vanhemmissa autoissa pienempi kuin uusissa. Sen sijaan käyttökustannukset ovat vanhemmissa autoissa suuremmat. Syynä on esimerkiksi takuuajan päättymisen ja korjauskustannusten lisääntyminen.

Autoedun arvo vahvistetaan auton rekisteriotteeseen merkityn käyttöönottovuoden perusteella. Alla on esimerkkinä esitetty autoedun laskentaohjeet vuosina 2017–2019 käyttöönotetuille autoille

Vapaa autoetu:

Edun arvo kuukaudessa on 1,4 % auton uushankintahinnasta lisättynä 270 eurolla tai 18 sentillä kilometriltä.

Auton käyttöetu:

Edun arvo kuukaudessa on 1,4 % auton uushankintahinnasta lisättynä 105 eurolla tai 7 sentillä kilometriltä

Jos palkansaaja ajaa työsuhdeautollaan työajoja yli 30.000 kilometriä vuodessa, edun perusarvo on 80 prosenttia normaalisti lasketusta perusarvosta. Käyttökustannuksien osuuteen ajettujen kilometrien määrällä ei ole vaikutusta.

Kun palkansaaja käyttää työnantajansa kustantamaa sähköä työpaikalla oman autonsa tai auton käyttöedun perusteena olevan auton lataamiseen, käytöstä muodostuvan edun raha-arvo on 30 € kuukaudessa.

Puhelinetu

Työnantajan palkansaajalle kustantaman matkapuhelimen luontoisetuarvo on 20 € kuukaudessa. Edun arvo kattaa puheluista, tekstiviesteistä ja multimediateksteistä aiheutuneet kustannukset. Matkapuhelinliittymään sisältyy tyypillisesti myös datayhteys. Jos datayhteys on järjestetty työkäyttöä varten, kyseessä ei ole erillinen veronalainen luontoisetu. Datayhteys ei siten korota matkapuhelinedun arvoa.

Pelkästä työnantajan hankkimasta puhelinlaitteesta ei synny työntekijälle veronalaista etua, jos puhelin on hankittu pääasiassa työkäyttöä varten. Matkapuhelimesta muodostuu siten luontoisetu vain siltä osin kuin matkapuhelimella soitetaan yksityispuheluita vapaa-ajalla

Työsuhdematkalippu

Työsuhdematkalipusta säädetään tuloverolain 64 §:n 2 momentissa. Lainkohdan mukaan työnantajan työntekijälleen antama enintään 300 euron arvoinen joukkoliikenteen henkilökohtainen matkalippu asunnon ja työpaikan välistä matkaa varten on verovapaata tuloa. Lisäksi matkalippu on verovapaata tuloa 750 euroa ylittävältä osalta 3.400 euroon asti. Työsuhdematkalippu on niin sanottu kohdennettu maksuväline. Kohdennetun maksuvälineen on täytettävä Verohallinnon ohjeessa [Luontois- ja henkilökuntaetujen hankkiminen kohdennetulla maksuvälineellä](#) mainitut edellytykset, jotta sitä voidaan käyttää verotuetun työsuhdematkalipun järjestämiseen

Muille eduille arvostamisessa sovellettavat periaatteet

Jos edulle ei ole vahvistettu verotusarvoa laissa tai Verohallinnon luontoisetupäätöksessä, edun verotusarvo on sen käypä arvo. Yleensä tällä tarkoitetaan edun hankkimisesta työnantajalle aiheutuneita kustannuksia.

Jos luontoisetuna annetaan työnantajan omistama kulutushyödyke, työnantaja joutuu laskemaan edun arvon. Käypää arvoa laskettaessa otetaan yleensä huomioon hyödykkeen hankintameno, mahdolliset edun antamisesta johtuvat juoksevat kustannukset, poistot ja sitoutuneen pääoman korko. Pääomakustannusten laskennassa koron määränä käytetään valtiovarainministeriön puolivuositain vahvistamaa peruskorkoa. Arvo tarkistetaan peruskoron muuttuessa. Pääoma-arvo pienenee vuosittain hyödykkeestä tehtyjen poistojen mukaisesti. Kun luontoisedun laskettu käyttöaika umpeutuu, hankinnan pääomakustannus tulee poistetuksi. Tämän jälkeen edun arvoon vaikuttavat ainoastaan käyttökustannukset ja huollosta aiheutuvat pääomakustannukset.

Vuokratun hyödykkeen käypä arvo puolestaan on tyypillisesti maksetun vuokran määrä. Edellytyksenä tälle on, että hyödyke on vuokrattu työnantajasta riippumattomalta kolmannelta osapuolelta.

Alle kuukauden ajan käytössä oleva luontoisetu

Verohallinnon luontoisetupäätöksessä on vahvistettu kuukausittaiset arvot yleisimmille luontoiseduille. Alle kuukauden ajan käytössä olevan luontoisedun arvo saadaan jakamalla kuukausiarvo luvulla 30,33 ja kertomalla näin saatu määrä niiden päivien lukumäärällä, joina luontoisetu on palkansaajan käytettävissä.

Matkakustannusten vähentäminen palkansaajan verotuksessa

Palkansaaja voi vähentää verotuksessaan työstä aiheutuneita matkoista johtuvia kustannuksia. Vähennykseen vaikuttaa se, ovatko kustannukset asunnon ja työpaikan välisiä matkakuluja vai työmatkasta aiheutuneita matkakustannuksia.

Asunnon ja työpaikan väliset matkakulut arvotetaan halvimman tarjolla olevan vaihtoehdon mukaan. Halvin vaihtoehto on yleensä julkinen liikenne.

Jotta kulut voidaan arvottaa oman auton käytön mukaan, on auton käyttöön oltava jokin seuraavista perusteista:

- Julkista kulkuneuvoa ei ole lainkaan käytettävissä.
- Kävelymatka on yhdensuuntaisella matkalla yhteensä vähintään 3 kilometriä. Esimerkiksi jos kävelymatkasi kotoa pysäkillä on kaksi kilometriä ja matkan määränpäässä kävely pysäkiltä työpaikallasi on myös kaksi kilometriä, on kävelymatka yhdensuuntaisella matkalla yhteensä neljä kilometriä.
- Odotusaika (ei siis matkustusaika) meno-paluumatkalla on yhteensä vähintään 2 tuntia.
- Matkasi alkaa tai päättyy klo 00.00 - 05.00 välisenä aikana.

Asunnon ja työpaikan väliset matkakulut ilmoittamalla voidaan pienentää verotettavan ansiotulon määrää. Matkakuluista vähennetään ensin omavastuu (Vuonna 2019 omavastuu on 750 euroa), jonka jälkeen matkakuluja saa vähentää enintään 7 000 euroa. (Verohallinto: Asunnon ja työpaikan väliset matkat.)

Työsuhde-etuna saatavaa työsuhdematkalippua (tai lipun osuutta) ei voi vähentää työmatkakuluna.

2. Ruotsin työpaikkapysäköinnin veromallin kuvaus

Veron käyttöönoton kuvaus

”Ruotsissa työnantajan ilmaiseksi tarjoama pysäköintipaikka lasketaan vuonna 1999 asetetun tuloverolain mukaan veronalaiseksi tuloksi. Verosta on perinteisesti vapautettu ne työntekijät, joiden on katsottu tarvitsevan autoa työtehtäviensä suorittamiseen. Käytännössä lähes kaikkien työntekijöiden on laskettu kuuluvan tähän luokkaan ja siksi tätä nimenomaista veromääräystä ei ole toimeenpantu järin tehokkaasti. Vuonna 2004 astui voimaan lisäpykälä, jonka mukaan (julkitullut) ilmainen pysäköintietu on saatettava valvontailmoituksella verottajan tietoisuuteen. Tämän jälkeen verovirasto on myös antanut tarkempia ohjeita siitä, keitä verotus koskee.” (Multamäki 2008)

Nykyisin käytössä olevan veromallin kuvaus

Ruotsissa työnantajan tarjoama maksuton pysäköinti katsotaan verotettavaksi tuloksi. Mikäli työntekijälle on osoitettu oma parkkipaikka, on tästä maksettava veroa jokaiselta päivältä riippumatta siitä, käytetäänkö paikkaa joka päivä. Työntekijät, joilla ei ole omaa pysäköintipaikkaa, mutta jotka voivat pysäköidä työnantajan osoittamalle alueelle, maksavat veroa vain niiltä päiviltä, jolloin maksutonta pysäköintiä on hyödynnetty. Pysäköinnin hyöty arvostetaan verotuksessa sen markkina-arvon mukaan.

Työnantajan, joka tarjoaa pysäköintipaikkoja työntekijöidensä käyttöön, on tehtävä arvio paikan markkina-arvosta voidakseen täyttää velvollisuutensa edun tilittämisestä. Lisäksi työnantajan täytyy laatia selvitys siitä, kuka työntekijöistä on käyttänyt pysäköintietua ja missä laajuudessa.

Markkina-arvoksi katsotaan hinta, jonka työntekijä itse joutuisi maksamaan vastaavan tasoisesta pysäköinnistä työpaikan läheisyydessä. Mikäli ympäröivien pysäköintipaikkojen hinta vaihtelee, voidaan käyttää näiden keskiarvoa. Jos työntekijän olisi mahdollista pysäköidä kyseisellä alueella vastaavan tasoisella pysäköintipaikalla maksutta myös ilman työnantajan tarjoamaa etuutta, ei työnantajan tarjoamasta pysäköintipaikasta katsota kertyvän verotettavaa tuloa. Paikkojen vertailukelpoisuudesta on annettu esimerkki, jonka mukaan lämmintä hallipaikkaa ei voida verrata ulkona pysäköintiin. Lisäksi on mainittu, että lämpöpistokepaikan markkina-arvo on korkeampi kuin paikan ilman lämpöpistoketta.

Työntekijä, jolla on työsuhdeauto, ei maksa erikseen veroa työnantajan tarjoamasta maksuttomasta pysäköinnistä.

Jos työntekijä ajaa työajoa vähintään 160 päivänä ja vähintään 3000 kilometrin verran vuodessa omalla autollaan, ei ilmaista pysäköintipaikkaa tai -hallia työpaikalla lasketa verotettavaksi eduksi. Työntekijöille, jotka ajavat laskutettavaa työajoa 60–160 päivänä, mutta vähintään 3000 kilometriä vuodessa, etua lasketaan syntyvän niiltä päiviltä, kun autoa ei käytetä palkkatyöhön.

Asunnon yhteydessä oleva maksullinen pysäköinti lasketaan työsuhde-eduksi sekä omaa autoa että työsuhde-autoa käyttäville. (Skatteverket A ja B 2019, Kymenvaara 2016)

Vaikutukset

Työn aikana tehtiin nopea katsaus siihen minkälaista selvityksiä ja uutisointia aiheeseen liittyen on ollut. Näyttäisi sille, että työsuhde-etuna tarjottavan työpaikkapysäköinnin verottamisen vaikutuksia ei ole selvitetty kattavasti. Muutamia aiheeseen liittyviä uutisointeja kuitenkin löytyi:

Hela Hälsinglands uutisoi 24.6.2016, että työpaikkapysäköintiin liittyvää verolainsäädäntöä noudattaakseen Gävlen ja Hudiksvallin sairaalat muuttavat pysäköinnin maksulliseksi henkilökunnalleen.

Lisäksi 2017 Jan Andersson on tehnyt aloitteet eduskunnalle ilmaisen työpaikkapysäköintiedun verottamisen lopettamiseksi. Perusteluissa hän esitti syyksi sen, että vero (ja pysäköintipaikkojen rakentamismääräykset) on johtanut siihen, että pysäköintihalleja on käyttämättömänä. Aloite hylättiin. (Riksdagen 2017)

3. Verotusarvon määrittely ja ehdotuksia työpaikkapysäköinnin verotuksen toteutukseen

Valtiovarainministeriö tuo lausunnossaan esiin sen, että autopaikkojen veronalaisuuteen liittyisi huomattavia arvottamis- ja määrittämisongelmia. Lausunnon mukaan pysäköintipaikkoja on hyvin erilaisia ja ne voivat olla eri tavalla työntekijöiden käytettävissä. Olemme tässä lyhyesti käyneet läpi muutamia yleisimpiä tapoja pysäköintipaikkojen arvon määrittämiseen sekä minkälaisia ongelmia tässä mahdollisesti voidaan kohdata. Kun paikan arvo on määritelty, voidaan yksittäiseltä työntekijältä verotettavaa osuutta rajata erilaisin perustein. Olemme esittäneet selvityksessämme esiin nousseet relevantteimmat rajaukset.

Pysäköintipaikan arvottamistapoja

- 1) **Markkina-arvo** (Ruotsin malli). Markkina-arvoksi katsotaan hinta, jonka työntekijä itse joutuisi maksamaan vastaavan tasoisesta pysäköinnistä työpaikan läheisyydessä. Mikäli ympäröivien pysäköintipaikkojen hinta vaihtelee, voidaan käyttää näiden keskiarvoa.
Haasteet: Alueilla, missä ei ole kaupallisia pysäköintilaitoksia halli pysäköinnin hinta voi olla hankalasti määriteltävissä. Ulko- ja tolppapaikoille ei yleensä markkinahintoja tai markkinahinta nolla ilmaisen katupysäköinnin vaikutuksesta.
- 2) **Kustannusperusteinen arvottaminen**. Arvo voidaan määritellä myös työnantajalle paikasta syntyvien kustannusten kautta.
Haasteet: Käytännössä tämä olisi haastavaa, sillä valtaosa työpaikkojen pysäköintipaikoista on omalla tontilla. Tällöin työnantajilla on kyllä tieto pysäköintipaikkojen juoksevista kustannuksista (sähkö, ylläpito ja kunnostus), mutta rakennusinvestointien arvo sekä maan vaihtoehtoisen käytön arvo on usein vaikeampaa selvittää.
- 3) **Paikkatyyppiin perustuva arvo**. Arvo voidaan määritellä paikan tyyppin ja laatutason mukaan esim. lämmin talli tai halli, kylmä talli tai halli, sähköpistokkeellinen paikka, muu pysäköintipaikka
- 4) **Paikan sijaintiin perustuva arvo**. Paikan sijainti vaikuttaa monella tapaa pysäköintipaikan arvoon. Asuntoedun tapaan pysäköintipaikan sijaintia voidaan tarkastella kaupungeittain tai tarkempien alueluokitusten mukaan.

Työsuhdepysäköintipaikan luontoisetuarvon määrittäminen

Luontoisetujen verotusarvon määrittelyssä käytettyjä tapoja käsiteltiin luvussa yksi. Kiteyttäen voidaan jakaa ne kahteen seuraavasti: Laissa tai Verohallinnon luontoisetupäätöksessä vahvistettu arvo (taulukoituarvo) tai käypä arvo. Lisäksi työsuhdematkalippu on määritelty osittain verovapaaksi.

Taulukoidun arvon haasteena on, että taulukoitu arvo vastaa yleensä hyvin tietyn alueen ja paikkatyyppin keskiarvoa, mutta hintojen suuren vaihtelun takia ei välttämättä anna parhainta arvoa

kussakin yksittäisessä tapauksessa. Kuten kaikissa luontoiseduissa, käypää arvoa voidaan soveltaa silloin, kun se on ilmeisesti taulukoitua arvoa alhaisempi.

Käyvän arvon eli markkina-arvon käyttämisessä haasteita ovat :

- 1) Alueilla, missä ei ole kaupallisia pysäköintilaitoksia hallipysäköinnin hinta voi olla hankalasti määriteltävissä
- 2)Ulko- ja tolppapaikoille ei yleensä ole olemassa markkinahintoja tai markkinahinta on nolla ilmaisen katupysäköinnin vaikutuksesta.

Kolmantena voidaan pohtia, että tulisiko työsuhdematkalipun ja työsuhdepysäköintipaikan verotuskohtelun olla samanlainen, jolloin pysäköinnin arvosta 300 euroa vuodessa (25e /kk) olisi verovapaata.

Lisäksi verojen laatimisessa pyritään helposti ymmärrettävään ja toteutettavaan järjestelmään. Koska usein erityisesti arvoltaan vähäisten pysäköintipaikkojen tarkan arvon määrittäminen on vaikeaa, voidaan pohtia arvoltaan vähäisten pysäköintipaikkojen rajaamista luontoisedun ulkopuolelle.

Näihin pohjautuen olemme laatineet kaksi vaihtoehtoista tapaa määritellä työsuhdepysäköintipaikan luontoisarvo. Vaihtoehtojen esittelyn jälkeen on esitetty rajausehdotuksia, joita voidaan käyttää molempien mallien kanssa

Vaihtoehto 1) Verohallinnon luontoisetupäätöksessä vahvistettava arvo

- Alueittain ja paikkatyypeittäin taulukoitu arvo
- alueet esim. työsuhdeasunnon asuntoedun mukaisella alueella tai kuten alla esitettyssä taulukossa
 - paikkatyyppin mukainen jako
 - lämmin talli tai halli /
 - katettu paikka /
 - lämmityspistokkeella varustettu ulkopaikka /
 - ulkopaikka ilman lämmityspistoketta (verovapaa)

	Lämmin	Kylmä	Tolppa
Helsinki 1*	150	100	80
Muut kaupunkialueet**	60	30	20
Muu Suomi	40	20	10

* Helsinki 1 kuuluvat asunnot, jotka sijaitsevat postinumeroalueella 00100, 00120, 00130, 00140, 00150, 00160, 00170, 00180, 00220 tai 00260.

******Muut kaupunkialueet muulla pääkaupunkiseudulla tai Jyväskylässä, Kuopiossa, Lahdessa, Oulussa, Tampereella, Turussa, Hyvinkäällä, Järvenpäässä, Keravalla, Kirkkonummella, Nurmijärvellä, Riihimäellä, Sipoossa, Tuusulassa tai Vihdissä.

Vaihtoehto 2) Osittain verovapaa markkina-arvo

- verotusarvo on paikan markkina-arvo 25 euroa ylittävä osuus
- markkina-arvoltaan alle 25 eur/kk paikat ovat verovapaita

Markkina-arvon määräytyminen ruotsin mallin mukaan.

Rajauksen hyödyt :

vähempiarvoisten paikkojen verotuksesta ei tule hallinnollista kuormaa hyväksyttävyyden kannalta perusteltua, kun autopaikkaa voi tukea työsuhdelippua vastaavasti

kulkuvalintaan vaikuttamisen näkökulmasta hyötynä voidaan pitää myös sitä, että osittainen verovapaus saattaa kannustaa työnantajia perimään pysäköinnistä kohtuullista maksua. Tällöin kuitenkin veroista saatavat tulot pienenevät.

Luontoisetuna huomioitavan työpaikkapysäköinnin rajausehdotuksia

1) **Verovapaus siltä osin, kun autoa käytetään työtehtävissä.** Ruotsin mallin mukaan voitaisiin asettaa työasiointiajoille kilometri- ja päivärajat, joiden ylityttyä pysäköintipaikan arvoa ei enää huomioitaisi henkilön verotuksessa joko lainkaan tai osittain.

2) **Pysäköinnin verotus vain käytetyltä pysäköintiajalta.** Suomen luontoisetupäätöksen mukaan alle kuukauden ajan käytössä oleva luontoisedun arvo lasketaan vain käyttöpäiviltä. Ruotsin mallin mukaan voitaisiin nimetty paikka laskea luontoiseduksi täydeltä arvolta ja jos työntekijälle ei ole varattu henkilökohtaista paikkaa, etu voidaan arvostaa käytön mukaan vain niiltä päiviltä, jolloin maksutonta pysäköintiä on hyödynnetty.

3) **Verovapaus samoin perustein, joilla asunnon ja työpaikan väliset matkat voi vähentää verotuksesta oman auton käytön mukaan.** Työmarkkinajärjestöjen näkemyksiä työmatkaliikenteeseen selvittävässä tutkimuksessa havaittiin, että useat työmarkkinajärjestöjen edustajista olivat sitä mieltä, että vaikka työnantaja ei lähtökohtaisesti ole velvollinen tarjoamaan työntekijälleen pysäköintipaikkaa, olisi tilanteessa, jossa on hankalat työajat (esim. yötyö) pysäköinnin oltava ilmaista (Talja, Saarinen ja Voltti 2017, s. 29). Voidaankin pohtia, olisiko työpaikkapysäköinti säilytettävä verovapaina esimerkiksi niille henkilöille, jotka ovat oikeutettuja vähentämään työmatkakulut verotuksesta oman auton käytön mukaan.

4) **Työsuhdeautojen osalta pysäköintipaikan arvo voitaisiin sisällyttää/katsoa sisältyvän autoedun verotusarvoon.**

5) **Sähköautojen latauspaikkojen huomioiminen.** Sähköauton lataamiselle on tällä hetkellä asetettu pysäköintipaikasta riippumaton verotusarvo. Koska sähköauto tarvitsee lataamisen ajaksi aina myös paikan olisi luontevaa käsitellä näitä samassa yhteydessä, mikäli työnantajan tarjoama pysäköintipaikka muutetaan luontoisetuna huomioitavaksi verotettavaksi etuudeksi. Sähköautojen latausarvon määrittelyssä kannattaa huomioida pyrkimys lisätä sähköautojen käyttöä.

4. Lausuntojen argumentteihin vastaaminen

Valtiovarainministeriön lausunnon tarkastelu työpaikkapysäköinnin verotuksen osalta

Valtiovarainministeriö esittää lausunnossaan seuraavaa

”Työpaivän aikana käytettävissä olevien autopaikkojen veronalaisuuteen liittyisi huomattavia arvottamis- ja määrittämisongelmia. Pysäköintipaikkoja on hyvin erilaisia ja ne voivat olla eri tavalla työntekijöiden käytettävissä. Tällöin olisi haastavaa tehdä rajanvetoa sen suhteen, olisiko pysäköintimahdollisuus ylipäättään työntekijälle rahanarvoinen etu ja mikä olisi edun todellinen taloudellinen arvo. Tuloverotuksessa tulona voidaan verottaa ainoastaan työntekijän saamaa rahanarvoista etua.”

”Vastausluonnos”

Valtiovarainministeriö tuo lausunnossaan esiin oleellisia näkökulmia, jotka on otettava huomioon, mikäli työsuhde-etuna tarjottava työpaikan läheisyydessä oleva pysäköinti muutetaan verotuksessa huomioitavaksi tuloksi. Pysäköinnin arvottamiseen liittyvää ongelmaa on käsitelty luvussa 3. Tämän tarkastelun johtopäätöksenä voidaan todeta, että autopaikkaedun verotusarvon määrittelyyn on esitettävissä useampiakin käytännön ratkaisuja, jotka muodostuvat verotuksessa jo käytössä olevista malleista tai niiden yhdistelmistä.

Valtiovarainministeriö tuo arvon määrittämisen lisäksi esiin sen, että paikat voivat olla eri tavalla työntekijän käytettävissä. Työnantajan työntekijän käyttöön tarjoama pysäköintipaikka voi olla työntekijän henkilökohtaisessa käytössä tai vaihtoehtoisesti työnantaja on saattanut osoittaa työntekijöidensä käyttöön pysäköintialueen, jossa työntekijä voi pysäköidä, mikäli siellä on vapaita paikkoja. Tämä voidaan huomioida esimerkiksi käyttämällä Ruotsin mallia, jossa nimikoidusta pysäköintipaikasta maksetaan veroa jokaisesta päivästä riippumatta siitä, käytetäänkö pysäköintipaikkaa vai ei. Sen sijaan henkilöiltä, jotka pysäköivät työnantajan osoittamalle alueelle etu lasketaan vain niiltä päiviltä, jolloin työntekijä on käyttänyt työnantajan tarjoamaa paikkaa.

Ruotsin mallin mukaan, voidaan myös määritellä tietyt raja-arvot oman auton käyttämisestä työasiointiin, joiden ylityttyä työntekijä pysäköintietua ei tarvitse huomioida tuloverotuksessa.

Espoon kaupungin lausunnon tarkastelu työpaikkapysäköinnin verotuksen osalta

Espoon kaupungin lausunnossa mainitaan työpaikkapysäköinnin verotukseen liittyen seuraavaa: ”Lisäksi on esitetty työnantajan tarjoaman pysäköintimahdollisuuden verottamista. Työnantajan tarjoaman pysäköintipaikan verotus edellyttää verovelvollisten tasapuolista kohtelua kuten kaikki verotus ja yhtenäisen hyväksyttävän valtakunnallisen verotusarvon määrittelemine olisi erittäin vaikeaa.”

Espoon kaupunki esittää lausunnossaan, että verovelvollisia on kohdeltava tasapuolisesti. On kuitenkin huomioitava, että vero itsessään voi olla eri suuruinen johtuen pysäköintipaikkojen erilaisista arvoista (vrt esim. lämmin pysäköintihalli ja kylmä ulkopysäköintipaikka, sijainti). On myös muistettava, että nyt ehdotettu muutos olisi työpaikkapysäköinnin muuttaminen palkkaan

verrattavaksi luontoiseduksi, jolla ei ole samanlaisia tasapuolisuuden vaatimuksia kuin henkilökuntaedulla. Luontoisedusta voidaan sopia kunkin työntekijän kanssa yksilöllisesti, kun taas henkilökuntaetu on pyrittävä antamaan tasapuolisesti kaikille työntekijöille heidän asemastaan tai työn tuloksestaan riippumatta (Verohallinto: Luontoisedut verotuksessa.)

Arvon määrittämistä puolestaan on käsitelty luvussa kolme. Tämän tarkastelun johtopäätöksenä voidaan todeta, että autopaikkaedun verotusarvon määrittelyyn on esitettävissä useampiakin käytännön ratkaisuja, jotka muodostuvat verotuksessa jo käytössä olevista malleista tai niiden yhdistelmistä.

Finavia lausunnon tarkastelu työpaikkapysäköinnin verotuksen osalta

Kannanotossaan 18.1. Finavia katsoo, että ilmaisen pysäköintipaikan asettaminen verolliseksi voi olla vahingollinen sen toiminnalle, koska 24/7 toimivalla lentoasemalla tarvitaan työntekijöitä ympärivuorokauden, myös aikoina, jolloin julkinen liikenne ei kulje tai sen palvelutaso on huono.

Ilmaisen pysäköintipaikan asettaminen verolliseksi ei vaikuta lentoaseman saavutettavuuteen eikä estä työntekijöitä tulemasta töihin autolla. Julkisen liikenteen puute ja yöaikaan tapahtuvat työmatkat huomioidaan jo nykyisin verotuksessa siten, että työmatkakulut voi vähentää oman auton käytön mukaan. Kuten luvussa kolme rajausehdotuksessa neljä on esitetty, tämänkaltaiset tapaukset voitaisiin rajata myös työpaikkapysäköinnin luontoisetuverotuksen ulkopuolelle.

Kannanotossaan 18.1. Finavia katsoo myös, että kyseinen verotus voi myös heikentää lentoaseman houkuttelevuutta työpaikkana ja siten aiheuttaa lentoaseman eri yrityksille työntekijäpulaa.

Ilmaisen pysäköintipaikan asettaminen verolliseksi koskee yhtä lailla kaikkia työnantajia, joten kilpailutilanne eri työnantajien välillä ei oleellisesti muutu. Työpaikan houkuttelevuus muodostuu ensisijaisesti työn ja työnantajan ominaisuuksista sekä palkkauksesta eikä ole perusteltua odottaa, että pysäköintipaikan verollisuudella olisi asiassa olennaista merkitystä.

Viime vuosina useat työnantajat ovat muuttaneet henkilökunnan pysäköinnin maksulliseksi muun muassa ympäristöön, tasapuolisuuteen ja pysäköintipaikkojen riittävyyteen liittyvistä syistä. Pysäköintimaksujen ei ole raportoitu johtaneen työntekijäpulaan. Ilmaisen pysäköintiedun on joissain yrityksissä nähty jopa haittaavan vastuullista yrityskuvaa. Henkilökuntakyselyissä on havaittu, että 95 % henkilökunnasta on sitä mieltä, että työnantajan tulisi tukea ympäristöystävällistä liikkumista.

Lähteet:

Hela Hälsinglands 2016. <https://www.helahalsingland.se/artikel/hudiksvall/lagen-sager-stopp-for-gratisparkering-anstallda-maste-betala>, haettu 8.9.2019

HSL Helsingin seudun liikenne 2019. Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne MAL 2019 Suunnitelmaluonnos 30.10.2018

https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/mal2019_suunnitelmaluonnos_30102018_0.pdf

HSL Helsingin seudun liikenne 2019. MAL 2019 Suunnitelmaluonnos. Liite: Toimenpidekortit 30.10.2018

https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/mal2019_liite_toimenpidekortit_30102018.pdf

Kymenvaara, Rontu, Ekroos 2016: LIIKENNESEKTORIA KOSKEVA SÄÄNTELY ILMASTONMUUTOKSEN HILLITSEMISEKSI OIKEUDELLINEN TARKASTELU EU:SSA, SUOMESSA, RUOTSISSA JA RANSKASSA KÄYTÖSSÄ OLEVASTA LAINSÄÄDÄNNÖSTÄ.

<https://aaltodoc.aalto.fi/bitstream/handle/123456789/20828/isbn9789526067346.pdf?sequence=1>, haettu 19.2.2019

Multamäki 2008. Työpaikkapysäköinnin taloudelliset ohjauskeinot-potentiaalia pääkaupunkiseudun liikennevirtojen hillintään? Liikenne- ja viestintäministeriön muut julkaisut 2009.

Nottingham City Council: Nottingham City Council, <https://www.nottinghamcity.gov.uk/transport-parking-and-streets/parking-and-permits/workplace-parking-levy/>, haettu 12.2.2019

Riksdagen 2017. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/motion/formansbeskattning-av-fri-parkering_H5022414, haettu 8.9.2019

Skatteverket A.

<https://www.skatteverket.se/privat/skatter/arbeteochinkomst/formaner/bilforman/parkeringochgarageplats.4.18e1b10334ebe8bc80002459.html?q=parkering>, haettu 7.2.2019

Skatteverket B.

https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/323996.html?pk_vid=6f15c514c71ef0fc1549546954bb60fa, haettu 7.2. 2019

Sydsvenskan 17.8.2018: MP föreslår parkeringsskatt vid köpcenter – Nova kan bli aktuellt <https://www.sydsvenskan.se/2018-08-17/mp-foreslar-parkeringsskatt-vid-kopcenter-nova-kan-bli>, haettu 12.2.2019

Talja, Saarinen ja Voltti 2017: Kestävä työmatkaliikenne työmarkkinajärjestöjen näkökulmasta. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 11/2017.

Verohallinto: Asunnon ja työpaikan väliset matkat. <https://www.vero.fi/henkiloasiakkaat/verokortti-ja-veroilmoitus/tulot-ja-vahennykset/matkakulut/asunnon-ja-tyopaikan-valiset-matka/>, haettu 12.2.2019

Verohallinto: Luontoisedut verotuksessa VH/452/00.01.00/2019. <https://www.vero.fi/syventavat-vero-ohjeet/ohje-hakusivu/47886/luontoisedut-verotuksessa3/> haettu 14.2.2019

Verohallinnon päätös vuodelta 2019 toimitettavassa verotuksessa noudatettavista luontoisetujen laskentaperusteista, VH/2119/00.01.00/2018. <https://www.vero.fi/syventavat-vero-ohjeet/paatokset/47380/verohallinnon-p%C3%A4%C3%A4t%C3%B6s-vuodelta-2019-toimitettavassa-verotuksessa-noudatettavista-luontoisetujen-laskentaperusteista2/>, haettu 14.2.2019