

15.1.2020

## Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävä työryhmä, 7. kokous

Aika	15.1.2012, klo 9.00 – 11.00	
Paikka	Valtioneuvoston linna, nh Haartmanni	
Osallistujat	Markus Teräväinen (VM)	puheenjohtaja
	Jenni Oksanen (VM)	
	Timo Annala (VM)	
	Kati Jussila (VM)	
	Magnus Cederlöf (YM)	
	Saara Jääskeläinen (LVM)	
	Petteri Kuuva (TEM)	
	Hannu Kuikka (Liikenne- ja viestintävirasto)	
	Mika Jokinen (Verohallinto)	
	Atro Andersson (LVM)	sihteeri
Ella Luikka (VM)	sihteeri	
	Tero Määttä (Verohallinto)	asiantuntija
	Matti Matinen (VM)	asiantuntija
	Kokouksen avaus	
	Puheenjohtaja avasi kokouksen klo 9.00.	

### 1 Asialistan hyväksyminen ja edellisen kokouksen muistio

Asialista on lähetetty työryhmälle maanantaina 13.1. Työryhmä hyväksyi asialistan ilman lisäyksiä.

Edellisen kokouksen pöytäkirja kierrätetään vielä sähköpostilla työryhmälle ja mahdollisia kommentteja pyydetään kuluvaan viikon aikana. Muussa tapauksessa pöytäkirja katsotaan hyväksytyksi.

### 2 Väliraportin avoimet asiat

Todettiin, että väliraporttiin voidaan kirjoittaa yleisesti autoetujärjestelmästä tehdyistä tutkimuksista, joissa otetaan kantaa mm. mahdolliseen etuuden aliverottamiseen ja sen vaikutuksiin.

Lisäksi todettiin, että lähtökohta työsuhteauton veroedulle on se, että tuki rajataan vain nollapäästöisiin ts. sähköautoihin. Todettiin, että biokaasuautoja koskevat mahdolliset tuet olisi hyvä käsitellä muussa yhteydessä, kuten suorat hankintatuet fossiilittoman liikenteen tiekarttatyössä.

Keskusteltiin sähköisen työsuhteauton tuen määräytymisperusteesta eli kiinteän euromääräisen ja prosentuaalisen tuen eroista. Prosentuaalisessa alennuksessa haasteeksi muodostuu sosiaalinen oikeudenmukaisuus, sillä tukisumma nousee auton hinnan noustessa. Lisäksi jos tukeen panostetaan tietty euromäärä, esimerkiksi 10 miljoonaa euroa, niin lähtökohtaisesti

Id Versionumero

suhteellinen alennus riittää pienemmälle määrälle työsuhdeautoja kuin kiinteä tuki. Toisaalta kiinteä tuki kohdistuu voimakkaimmin edullisimpiin autoihin, joiden kysyntä työsuhdekäytössä voi olla maltillista ja joiden kysyntä työsuhdeautojen ulkopuolella on suhteellisen korkeaa. Kustannus- ja vaikutustenarvioinnit on tehty toistaiseksi vain kiinteälle tuelle.

Suhteellinen malli vaikuttaa myös kokonaispalkan tilanteessa palkkaneuvotteluihin ja voi johtaa arvion mukaan arvokkaimpien sähköautojen menekin kasvuun ja siten kiinteä tuki olisi tasapuolisempi.

Puheenjohtaja totesi, että lähtökohta suositukselle olisi kiinteän tuen malli, mutta tietoa voitaisiin tuottaa myös muista vaihtoehdoista.

Lähtökohta tuelle on sen määräaikaisuus ja tuki voitaisiin kohdistaa myös vuonna 2020 hankittuihin nollapäästöisiin työsuhdeautoihin. Määräaikaisuudelle yleisesti on hyvät perusteet tutkimuskirjallisuudesta ja vaikutusten kokoluokka riippuu olennaisesti määräaikaisuuden kestosta ja euromäärän suuruudesta.

Todettiin, että lähtökohta kestolle on VM:n ehdottama 3 vuoden malli, jota poliittisella päätöksellä voitaisiin toki jatkaa pidemmäksi. Puheenjohtaja ehdottaa, että suositus olisi matalin keskustelussa ollut 130 € /kk tukitaso, mikä tarkoittaa n. 7 miljoonan euron tuloverojen menetystä ja n. 500 uutta sähköautoa.

Puheenjohtaja ehdottaa, että sähköauton latausetu työpaikalla tehtäisiin verottomaksi määräaikaisesti ja että työnantajan kustantama sähköauton latauslaite luettaisiin osaksi autoedun lisävarusteita, jotka ovat Verohallinnon päätöksen mukaan verottomia 850 € asti.

Lähtökohta työsuhdematkalipun verottoman osuuden kasvattamiseen on 750 € vuodessa perusteena järjestelmän yksinkertaisuus (ei tarvitse selvittää työntekijän todellisia matkakustannuksia) ja toisaalta se, että nykyisessä tukijärjestelmässä suurempien verottomien osuuksien suosio on jäänyt varsin pieneksi. Toisaalta kokonaan veroton osuus jättää kaupunkiseutujen uloimmat vyöhykkeet verottoman osuuden ulkopuolelle, missä henkilöauton suorite on sisempiä alueita selvästi suurempi. Verohallintoa pyydettiin selvittämään vähintään 300 euron työsuhdelipun saaneiden lukumäärä

Työsuhdepolkupyörän leasingiin lähtökohta on sama veroton etuus kuin työsuhdematkalipun kohdalla eli ehdotuksen mukaisesti näiden molempien etuuksien yhteismäärä olisi 750 € / vuosi. Tämä toisi työsuhdepolkupyörät tasavertaisen asemaan suhteessa työsuhdematkalippuun.

MaaS-palvelupakettien kaavamaisista verotusarvon määrittäystä autoedun tapaan sellaisille palvelupaketeille, jotka ovat selkeästi vuokra- ja taksipalveluihin enemmän nojaavia, selvitetään vielä VM:ssä. Keskusteltiin lisäksi siitä, että korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisusta riippuen edullisempia suurimmaksi osaksi joukkoliikenteeseen nojaavia palvelupaketteja voidaan mahdollisesti tarjota jo nykykäytännössä työsuhdematkalipun rinnalla. Mutta autoedun rinnalla ei ole mahdollista tarjota tällä hetkellä palvelupakettia.

VM selvittää vielä mahdollisuuksia vahvistaa kaavamainen verotusarvo MaaS-palvelupaketeille autoedun tapaan seuraavaan kokoukseen mennessä.

#### Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

Pysäköintiedun verottamisen osalta keskusteltiin verotusarvojen määrittämisen hallinnollisista ongelmista. Lisäksi todettiin, että verottaminen vaatisi lakimuutoksen, eikä tätä voitaisi tehdä vain Verohallinnon luontaisetupäätöstä muuttamalla.

Asia on herkkä myös palkansaajien näkökulmasta, sillä etua nauttii niin suuri osa palkansaajista. Verohallinto suhtautuu edun verottamiseen kriittisesti erityisesti verotuksen toimittamisen näkökulmasta. Keskusteltiin siitä, minkä kokoluokan vaikutuksia edun verottamisella voisi olla. Todettiin, että Ruotsin kokemusten perusteella edun saajia ei välttämättä ole kovin runsaasti, mutta tilastotietoa ei ole käytettävissä.

Työpaikkapysäköinnin verotuksen ehdottaminen vaatisi yksityiskohtaisempaa selvitystä, mihin työryhmällä ei ole mahdollisuutta, joten asiasta voidaan lähinnä tuoda esiin jatkoselvitystarpeita. Todettiin kuitenkin, että työryhmä voisi tuoda suosituksessaan esiin sen, että tutkimuskirjallisuuden perusteella edun verottamisella olisi hallitusohjelman tavoitteiden kannalta myönteisiä vaikutuksia ja lisäksi toimenpide toimisi toisaalta valtiontaloutta ja toisaalta työsuhdeautoiluun kohdistuvia etuuksia tasapainottavana elementtinä.

Todettiin toisaalta myös, että verotettavaa etua saavien joukko voisi jäädä Ruotsin kokemusten perusteella maltilliseksi ja siten vaikutuksetkin voisivat olla pieniä. Verottaminen toisaalta kannustaisi myös hinnoittelemaan työsuhdepysäköintiä ja vaikutukset riippuvat mallin yksityiskohdista, kuten työsuhdeautojen kohtelusta.

### 3 Väliraportin tilanne ja jatkotyöt

Todettiin, että seuraavassa kokouksessa 27.1 keskustellaan ainakin MaaS-palvelupakettien verotuksesta sekä yleisesti työryhmän suosituksista.

### 4 Seuraavat kokoukset

Maanantai 27.1.– keskustellaan väliraportista ja työryhmän suosituksista

Perjantai 7.2.– väliraportin viimeinen versio, julkaisu ja muut viimeistelytyöt

#### Id Versionumero

---

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--