

Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävä työryhmä

Ilmastopaneelin lausunto liikenteen työsuhde-etujen verotuksesta

Heikki Liimatainen

Kiitämme työryhmää mahdollisuudesta esittää Suomen Ilmastopaneelin näkemyksiä liikenteen työsuhde-etujen verotuksesta ja pahoittelemme, että emme saaneet edustajaa paikalle kuulemistilaisuuteen 7.11.

Tausta

Trafin työsuhdeautotutkimuksen (Trafin julkaisu 14/2018) mukaan ”Myönteisestä suhtautumisesta huolimatta vähäpäästöisyysihanne ei ole vielä kovin laajasti konkretisoitunut vastaajien käytännön toiminnassa.” Työsuhdeautoilun vähäpäästöisyyden edistämisen taloudellisille kannusteille on siten tarvetta ja niillä voidaan merkittävästi edistää autokannan päästöjen pienentämistä. Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän (LVM:n julkaisu 13/2018) laatiman toimenpideohjelman tavoitteena on 670 000 sähköautoa vuonna 2030. Työryhmän mukaan tämän saavuttamiseksi tulisi muun muassa tukea yritysten nollapäästöisten autojen hankintoja työsuhdeautojen verotusta kehittämällä ja liikkumispaketeille tulisi luoda tasapuoliset verotuskäytännöt autoedun rinnalle.

Ilmastopaneelin näkemyksen mukaan henkilöautokannan sähköistämisen tulisi Suomessa edetä liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän arviota nopeammin noin 850 000 sähköautoon vuonna 2030, jotta Suomi voisi saavuttaa hallitusohjelman tavoitteen hiilineutraaliudesta vuonna 2035. Osana tavoitteen saavuttamisessa sähköautojen hankintaa tulee edistää, esimerkiksi työsuhdeautojen verotusta tulee muuttaa siten, että työsuhdeautoiksi kannattaa hankkia pääsääntöisesti sähköautoja. Lisäksi liikenteen muiden työsuhde-etujen verotuksella voidaan vaikuttaa liikennesuoritteeseen ja kulkutapajakaumaan siten, että henkilöautolla liikennesuorite saadaan käännettyä laskuun Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän tavoitteen mukaisesti. Seuraavassa käydään läpi liikenteen työsuhde-etujen verotusta ja Ilmastopaneelin ehdotukset niihin liittyen ovat numeroituna kunkin verotuksen osa-alueen jälkeen.

Autoetu

Työnantajan työsuhde-etuna tarjoamassa autoedussa verohallinnon määrittämä auton verotusarvo lisätään työntekijän saaman rahapalkan päälle. Suomessa myytävistä uusista autoista noin kolmannes on työsuhdeautoja. Autoedun saajia on Suomessa noin 80 000 ja näistä kaksi kolmasosaa on vapaan autoedun ja yksi neljäsosa käyttöedun saajia. Vapaassa autoedussa työnantaja maksaa kaikki auton kustannukset, käyttöedussa palkansaaja maksaa itse auton käyttövoimakulut.

Autoedun arvo verotuksessa on tiivistetysti (Luontoisedut verotuksessa:

<https://www.vero.fi/syventavat-vero-ohjeet/ohje-hakusivu/47886/luontoisedut-verotuksessa3/> ja

Luontoisetujen laskentaperusteet 2019: <https://www.vero.fi/syventavat-vero-ohjeet/paatokset/47380/verohallinnon-p%C3%A4%C3%A4t%C3%B6s-vuodelta-2019-toimitettavassa-verotuksessa-noudatettavista-luontoisetujen-laskentaperusteista2/>):

	Ikäryhmä A (0-2 vuoden ikäiset autot)	Ikäryhmä B (3-5 vuoden ikäiset autot)	Ikäryhmä A (>5 vuoden ikäiset autot)
Vapaa autoetu	1,4 % perusarvosta + 270 € tai 18 snt/km	1,2 % perusarvosta + 285 € tai 19 snt/km	0,9 % perusarvosta + 300 € tai 20snt/km
Käyttöetu	1,4 % perusarvosta + 105 € tai 7 snt/km	1,2 % perusarvosta + 120 € tai 8 snt/km	0,9 % perusarvosta + 270 € tai 9 snt/km
Perusarvo = Hankintahinta - 3400 € + >850 € arvoiset lisävarusteet Täyssähköautoilla käyttökustannusten osuudesta vähennetään 120 € tai 8 snt/km.			

Perusarvoa laskettaessa auton hinnasta tehdään euromääräisesti kaikille autoille samansuuruinen perusvähennys, jonka tarkoituksena on tasoittaa käyttö- ja pääomakustannusten välisiä eroja halvempien ja kalliimpien autojen välillä. Perusvähennyksen määrä on 3.400 euroa.

1. Ilmastopaneelin ehdotus: Määritelmänsä mukaisesti perusvähennyksen tarkoituksena on tasoittaa käyttö- ja pääomakustannusten välisiä eroja. Näin ollen sitä tulisi käyttää sähköautojen sähköautojen korkeista pääomakustannuksista johtuvan autoedun verotusarvon tasaamiseen. Sähköautomallit ovat tyypillisesti hankintahinnaltaan yli kolmanneksen kalliimpia kuin vastaavat polttomootorimallit. Ilmastopaneeli esittää, että sähköautojen perusvähennys olisi jatkossa 50 % hankintahinnasta. Autoedun perusarvo olisi tällöin vuodessa polttomootoriautoille 16,8 % hankintahinnasta ja sähköautoille 8,4 % hankintahinnasta. Esimerkiksi Hollannissa työsuhdeautojen verotusarvo on 22 % auton vähittäismyyntihinnasta, mutta täyssähköautoille 4 %.

Sähköauton käyttö edellyttää käytännössä kotilatauspisteen hankintaa. Suomessa juuri keskinopeiden (latausteho 7-22 kW) kotilatauspisteiden rakentamisella voidaan parhaiten kasvattaa sähköautojen käytön potentiaalia (Melliger et al. 2018, <https://doi.org/10.1016/j.trd.2018.08.011>). Jos latauslaite hankitaan jo alun alkaen palkansaajan omistukseen, latauslaitteen käypä arvo on kokonaisuudessaan palkansaajan veronalaista palkkatuloa laitteiston asennushetkellä. Latauslaitteen käypänä arvona pidetään laitteen hankintamenon ja asennuskustannuksien yhteismäärää. Jos työnantaja on vuokrannut latauslaitteen ja luovuttanut sen palkansaajan käyttöön, palkansaajan saaman veronalaisen luontoisetun arvoksi katsotaan työnantajan maksaman latauslaitteen vuokran määrä. Keskinopeiden kotilatauslaitteiden hankintahinta on 1000-2000 € ja asennuksen hinta 500-1000 euroa. 10 vuoden poistoajalla luontoisedun arvoksi tulee siten noin 20 €/kk. 3 vuoden leasingpalveluna latauslaitteen vuokra on noin 50 €/kk (VTT 2018).

2. Ilmastopaneelin ehdotus: Sähköauton käyttö edellyttää kotilatauslaitteen hankintaa. Latauslaitteen verotuksen taloudellinen merkitys on pieni, mutta laitteiden yleistymisen merkitys sähköautoilun lisäämiselle Suomessa on todella suuri. Näin ollen Ilmastopaneeli esittää kotilatauslaitteiden määrittelyä verottomaksi luontoiseduksi 2000 € hankintahintaan ja 20 €/kk vuokrauskustannukseen saakka. Tämä malli kannustaa kotilatauslaitteiden asennukseen vuokrauksen sijaan, millä on suotuisia pitkän aikavälin vaikutuksia latauslaitteiden yleistymiselle.

Jos työnantaja maksaa lataamisen esimerkiksi työntekijän kotona, edun arvo on käytetyn sähkön käypä arvo, jona voidaan pitää työnantajan sähköstä maksamaa määrää. Jos palkansaaja lataa työnantajansa kustantamalla sähköllä työnantajalta vapaana autoetuna saamaansa autoa, palkansaajalle ei muodostu lataamiseen käytetystä sähköstä erillistä veronalaista etua, sillä vapaan autoedun arvoon sisältyy myös

auton käyttövoimakustannusten arvo. Käyttöetuna olevan auton lataaminen työpaikalla katsotaan arvoltaan 30 €/kk eduksi.

- Ilmastopaneelin ehdotus: Työnantajan maksama sähköauton latauksen kotona käytetty sähkö on syytä pitää jatkossakin verotettavana etuna, mutta käyttöetuna olevan auton lataamisesta työpaikalla on syytä poistaa verotusarvo, joka on tällä hetkellä tasoltaan korkea ja monimutkaistaa sähköautojen verotusta.

Vertailutaulukko autoedusta nykykäytännöllä ja Ilmastopaneelin ehdotuksen mukaisesti (laskelmassa sähköautoille ei tule lisävarustevähennystä, koska sähköautot ovat tyyppillisesti lähtökohtaisesti polttomoottoriautoja paremmin varusteltuja):

	Polttomoottoriauto		Sähköauto nyt		Sähköauto ehdotus	
	Vapaa autoetu	Käyttöetu	Vapaa autoetu	Käyttöetu	Vapaa autoetu	Käyttöetu
Hankintahinta	35 000 €	35 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €
Perusvähennys	3 400 €	3 400 €	46 600 €	46 600 €	25 000 €	25 000 €
Lisävarusteet	3 000 €	3 000 €	850 €	850 €	850 €	850 €
Lisävarustevähennys	850 €	850 €	- €	- €	- €	- €
Perusarvon laskentaperuste	33 750 €	33 750 €	46 600 €	46 600 €	25 000 €	25 000 €
Edun perusarvo	470 €	473 €	652 €	652 €	350 €	350 €
Edun käyttökustannukset	270 €	105 €	150 €	105 €	150 €	105 €
Autoetu	740 €	578 €	802 €	757 €	500 €	455 €
Kotilatauslaite 2000 €			17 €	17 €		
Työpaikkalataus				30 €		
Verotettava etu yhteensä	740 €	578 €	819 €	804 €	500 €	455 €

Liikenne muuna luontoisetuna

Henkilöauton pysäköinti

Työpäivän aikana käytettävissä oleva työpaikan läheisyydessä sijaitseva autotalli tai muu auton säilytyspaikka ei ole veronalainen luontoisetu. Työnantajan kustantamasta autotallista tai muusta auton säilytyspaikasta (esimerkiksi autohallipaikka) muodostuu tästä syystä erillinen autotallietu. Tällainen auton säilytyspaikka sijaitsee tyyppillisesti lähellä palkansaajan kotia. Edun veronalaisuuden kannalta säilytyspaikan sijainnilla ei kuitenkaan ole merkitystä. Luontoisetupäätöksen 9 § mukaan 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.

- Ilmastopaneeli ehdottaa: Ilmastopaneelin näkemyksen mukaan työnantajan kustantaman auton säilytyspaikan määritelmä on ongelmallinen, koska läheisyys kotiin tai työpaikkaan ei ole yksiselitteinen. Pysäköinnillä on merkittävä vaikutus kulkutapajakaumaan ja työpaikkojen sijoittumista palvelutasoltaan hyviä joukkoliikenneyhteyksien alueille on syytä edistää. Ilmastopaneeli ehdottaa, että työnantajan tarjoama pysäköintipaikka on aina veronalainen luontoisetu ja edun arvo määrittyy pysäköinnin markkinahinnan mukaan, ollen kuitenkin aina vähintään 55 €/kk.

Työsuhdematkalippu

Joukkoliikenteen työsuhdematkalippu on verotonta 300 euroon vuodessa asti. Verotonta on myös lipun hinta 750 euroa ylittävältä osalta, kuitenkin enintään 3 400 euroon asti. Jos palkansaaja ostaa lipun itse ja työnantaja maksaa hänelle lipun hinnan tai osan siitä, työnantajan maksama osuus on kokonaan palkkaa.

5. Ilmastopaneelin ehdotus: Verotettavaksi eduksi muuttuvan pysäköinnin vastapainoksi Ilmastopaneeli esittää, että joukkoliikenteen työsuhdematkaliput muutetaan verottomaksi eduksi 1700 euroon vuodessa asti. Verottomuuden taso on asetettu näin HSL-alueen 12 kk kausilipun hintatason mukaisesti. Työsuhdematkalippu luo merkittävän kannusteen siirtyä henkilöautosta joukkoliikenteen käyttöön, mikä parantaa joukkoliikenteen kehittämisen taloudellisia edellytyksiä ja siten nostaa palvelutasoa myös muille joukkoliikenteen käyttäjille, mikä edistää liikenteen kulkutapajakauman muuttamista työmatkoja laajemminkin.

Liikennepalvelupaketit (MaaS)

Yhtenä autoedun vaihtoehtona on tarjota liikennepalvelupaketteja (MaaS) muuna luontoisetuna. Jos edulle ei ole vahvistettu verotusarvoa laissa tai Verohallinnon luontoisetupäätöksessä, edun verotusarvo on sen käypä arvo. Yleensä tällä tarkoitetaan edun hankkimisesta työnantajalle aiheutuneita kustannuksia.

6. Ilmastopaneelin ehdotus: Joukkoliikennelippuja sisältävät MaaS-palvelut ovat tällä hetkellä työsuhdematkalippuun verrattuna verotuksellisesti eriarvoisessa asemassa. Kohtelun yhdenmukaistamiseksi Ilmastopaneeli esittää, että myös joukkoliikennelippuja sisältävät MaaS-palvelut muutetaan verottomaksi eduksi 1700 euroon vuodessa asti.

Työsuhdepolkupyörä

Jos työnantaja omistaa työsuhdepolkupyörän, sen luontoisetuarvo palkansaajan verotuksessa lasketaan siten, että pyörän hankintahinta jaetaan pyörän oletetuilla käyttövuosilla. Saatuun arvoon lisätään pääoman (pyörän hinta) korko. Näin saadaan vuotuiset pääomakustannukset. Jos työnantaja maksaa myös pyörän huolto-, korjaus- tai muuta vastaavia kuluja, lisätään niistä aiheutuneet kustannukset pääomakustannuksiin. Saatu summa on edun vuosisarvo. Jos työnantaja hankkii työsuhdepolkupyörän leasing-sopimuksella, polkupyöräedun luontoisetuarvo palkansaajan verotuksessa on työnantajalle aiheutuva kustannus (leasing-maksu kuukaudessa) vähennettynä leasing-yhtiölle maksetuilla toimisto- ja käsittelykuluilla.

7. Ilmastopaneelin ehdotus: Polkupyöräilyllä on merkittäviä terveyttä edistäviä vaikutuksia ja siten vaikutuksia terveyden- ja sairaanhoidon julkisiin menoihin. Pyöräilyn hyödyistä suuri osa saavutetaan myös sähköpyöriä käyttämällä ja sähköpyörä kasvattaa merkittävästi hyväksyttäväksi pyöräilymatkaksi koettua etäisyyttä. Työsuhdeverotuksessa polkupyöräilyn kohtelun tulisi olla verrattavissa joukkoliikenteen käyttöön. Ilmastopaneeli esittää, että työsuhdepolkupyörän hankinta on veroton etu 1700 euroon vuodessa ja vuokraus 140 €/kk asti.