**Liikenteen työsuhde-etujen verotus**

Valtiovarainministeriö valmistelee hallitusohjelman mukaisesti keinoja vähentää päästöjä kehittämällä liikenteen työsuhde-etuja. Uusia työsuhdeautoja ostetaan noin 15.000 vuodessa ja suurin piirtein sama määrä siirtyy vuosittain vaihtoautoiksi. Uudellamaalla uusista henkilöautoista noin kolmannes on työsuhdeautoja. Koko maassa osuus on 10-15 prosenttia. Työsuhdeautojen vähäpäästöisyydellä on siten selvä merkitys liikenteen päästöjen vähentämisessä.

Vähäpäästöisen autojen hankinnan edistäminen autoedun verotuksessa on tärkeää myös siksi, että työsuhdeautojen käyttäjät vaikuttavat osaltaan siihen, millaisilla autoilla suomalaiset tulevaisuudessa ajavat. Työsuhdeautot siirtyvät 3-4 vuoden kuluttua vaihtoautomarkkinoille. Vähäpäästöisten autojen suosiminen työsuhdeautoina johtaa siihen, että kuluttajilla on mahdollisuus ostaa yhä useammin Suomesta käytetty vähäpäästöinen ajoneuvo. Sähköisen liikenteen uusimmassa tilannekatsauksessa todetaan, että suomalaiset ovat tuoneet ulkomailta paljon etenkin ladattavia hybridejä. Suomen vaihtoautokanta määrittelee hyvin pitkälle tulevaisuuteen sen millaisilla autoilla suomalaiset ajavat ja millaiset autojen keskimääräiset päästöt ovat.

**Autoilun työsuhde-edun uudistaminen**

Elinkeinoelämä kannattaa hallitusohjelman tavoitetta autoedun laskentaperusteiden uudistamisesta siten, että ne suosisivat huomattavasti vähäpäästöisen auton valintaa. Suosiminen olisi perusteltua toistaiseksi, kunnes vähäpäästöisten ja tavanomaisten autojen myyntihintojen ero tasoittuu.

Esimerkiksi Ruotsissa kalliimman vähäpäästöisen auton verotusarvo alennetaan vastaavan bensiini- tai dieselkäyttöisen auton tasolle. Sähköautojen, lataushybridiautojen ja maakaasuautojen osalta verotusarvoa alennetaan tämän lisäksi vielä 40 %:lla, jotta työntekijälle syntyy selvä kannuste vähäpäästöiseen valintaan.

Tällainen autoedun laskentatapa suosisi selvästi vähäpäästöisiä autoja ja oletettavasti johtaisi siihen, että hyvin merkittävä osa työsuhdeautoiksi hankittavista autoista olisi vähäpäästöisiä. Suomessa voitaisiin harkita Ruotsin mallin mukaista autoedun laskentatapaa.

Ruotsin mallin hyvänä puolena voi pitää sitä, että kunkin vähäpäästöisen auton autoetuarvo määritettäisiin juuri ko. autoa vastaavaan bensiini- tai dieselauton arvon perusteella, jolloin lopputulos on mahdollisimman tarkoin oikea. Haittapuolena on, että kullekin vähäpäästöiselle automallille on vuosittain määriteltävä juuri kyseistä tarkkaa automallia vastaava tavanomaista käyttövoimaa käyttävä automalli.

Mikäli tämä koetaan hallinnollisesti liian monimutkaiseksi, voitaisiin myös ajatella yksinkertaisempaa kaavamaista laskentatapaa, jossa vähäpäästöisen auton verotusarvoa alennettaisiin kiinteän prosentin mukaisesti. Sähköauton, lataushybridin tai maakaasuauton autoetuarvoksi voitaisiin määrittää esimerkiksi puolet yleisin perustein lasketusta auton autoetuarvosta.

Työryhmän tulisi myös selvittää, miten vastaava etu olisi mahdollinen työsuhdeautoille, joiden polttoaineena sitoudutaan käyttämään 100% uusiutuvaa polttoainetta. Jo nykyisellään Suomessa on laajasti saatavissa 100% uusiutuvaa dieselpolttoainetta, jonka kasvihuonekaasupäästöjen määrä on jopa 90% pienempi kuin fossiilisella dieselpolttoaineella.

**Sähköauton latausedun vapauttaminen verosta**

Latausedun vapauttamista verosta on päästöjen vähentämistavoitteen mukainen ja kannatettava.

**Kevyen ja julkisen liikenteen ja liikkumispalvelujen työsuhde-etu**

Polkupyöräetu ja liikenteen yhdistämispalveluetu verotetaan nykyisellään tapauskohtaisesti lasketun käyvän arvon mukaan.

Käyvän arvon täsmällistä tapauskohtaista laskentaa voidaan polkupyöräedun osalta pitää edun suuruusluokkaan nähden kohtuuttoman mutkikkaana, ja monimutkaiset laskentaperiaatteet käytännössä voimakkaasti hidastavat työsuhdepolkupyörien yleistymistä yrityksissä.

Polkupyöräedun ja liikenteen yhdistämispalveluedun osalta tulisi harkita menettelyä, jossa Verohallinto valtuutettaisiin määräämään kaavamaisin perustein laskettu, yksinkertaisesti sovellettava verotusarvo näille eduille. Polkupyöräedun osalta voisi olla perusteltua harkita myös edun verovapautta esimerkiksi tietyn eurorajan alittavilta osin.

Liikenteen yhdistämispalveluedun osalta olisi perusteltua määrätä verotusarvo esimerkiksi autoetua vastaavien yleisten laskentaperiaatteiden pohjalta, ja yhdistämispalveluun sisältyvän joukkoliikennelipun osuus edusta tulisi voida katsoa TVL 64.2 § mukaiseksi työsuhdematkalipuksi.

**Jatkovalmistelussa**

EK toivoo, että kun liikenteen työsuhde-etujen verottamisen mallit konkretisoituvat jatkovalmistelussa, selvitettäisiin tarkemmin työsuhteeseen liittyvien etujen määräytymistä myös työnantajan kannalta.