

Liikenteen verotuksen uudistamista käsittelevä työryhmä  
Työryhmän puheenjohtaja Markus Teräväinen

### **Liikenteen työsuhde-etujen verotus**

Valtiovarainministeriö on asettanut työryhmän selvittämään liikenteen verotuksen uudistamistarpeita ilmastotavoitteiden ja valtiontalouden näkökulmasta. Teknologiateollisuus ry kiittää mahdollisuudesta lausua liikenteen työsuhde-etujen verotuksen osalta.

### **Erittäin vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotuksen uudistaminen edistää liikenteen sähköistymistä**

Vuoteen 2030 mennessä uusia työsuhdeautoja voidaan arvioida rekisteröitävän noin 250 000, joista lähes 200 000 päätyy kuluttajamarkkinoille edullisina käytettyinä autoina samana ajanjaksona. Seuraavan kymmenen vuoden aikana alun perin työsuhdeautoiksi rekisteröidyt autot edustavat lähes 10 prosenttia liikenteessä olevista henkilöautoista vuonna 2030. Vuositasolla Suomen teillä liikkuu yhteensä noin 80 000 työsuhdeautoa, joiden keskimääräinen liikennesuorite on huomattavan paljon keskiarvoa korkeampi.

Työsuhdeautojen rekisteröinnit ovat autokannan uusiutumisen kannalta huomattavan tärkeä ja olennainen tekijä erittäin vähäpäästöisten autojen osuuden kasvattamisessa liikenteessä. Työsuhdeautot ovat luonteva kanava uuden, toistaiseksi kalliimman, ajoneuvotekniikan yleistymiseen, sillä työsuhdeauton käyttäjän ei tarvitse auton hankintapäätöstä tehdessään pohtia jälleenmyyntiarvon säilymistä ja jälkimarkkinaa samalla tavoin kuin yksittäisen kotitalouden.

### **Erittäin vähäpäästöisten autojen suosiminen työsuhdeautoilussa**

- Voidaan toteuttaa kustannusneutraalisti lisäämällä laskennassa päästöperusteisuutta
- Kannustaa työsuhdeautoilijoita erittäin vähäpäästöisen auton valintaan
- Nopeuttaa yhä useamman autoilijan siirtymistä erittäin vähäpäästöiseen autoon vaihtoautomarkkinoiden kasvaessa
- Parantaa uusia autoja edullisimpien erittäin vähäpäästöisten autojen saatavuutta vaihtoautomarkkinoilla
- Edistää erittäin vähäpäästöisten autojen ensirekisteröintiä Suomessa käytettyjen autojen tuonnin sijaan.

### **Vahvempi verotuksen päästöperustaisuus ohjaa kokonaisuutta oikein**

Liikenteeseen liittyvien työsuhde-etujen verotuksen uudistamisessa on tärkeä edistää **ensisijaisesti nollapäästöisten** mutta myös **erittäin vähäpäästöisten** autojen valintaa sekä vapaan autoedun että käyttöedun ollessa kyseessä. Mikäli työsuhdeautossa on useampi käyttövoimavaihtoehto, tulee työsuhdeautoilijaa kannustaa verotuksen keinoin käyttämään päästötöntä vaihtoehtoa. Kehitteillä olevat polttokennoautot (ns. vetyautot) katsotaan tässä nollapäästöisiksi sähköautoiksi.

Työsuhdeautoilu voi perustua vapaaseen autoetuun tai auton käyttöetuun. Käyttöetuun perustuvia työsuhdeautoja on noin kolmasosa kaikista työsuhdeautoista. Käyttöetuauton ollessa kyseessä palkansaaja suorittaa auton käytöstä koituvat kulut. Vapaa autoetu on kysymyksessä, kun



työnantaja suorittaa autosta johtuvat kustannukset. Autoedun arvo perustuu suurelta osin uushankintahintaan. Vain autoveron osuus on päästöperusteista.

EU:n nykyinen uusien autojen päästöstandardi edellyttää vuonna 2021 valmistajakohtaista päästökeskisarvoa 95 g/km ilmoitettuna NEDC -mittaustavan mukaan. Päästörajaa lasketaan vuoteen 2030 mennessä 37,5%. Suomen liikenteen 50 prosentin päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi työsuhdeautoilun verokannustimille on perusteltua asettaa selkeästi nykyistä päästöstandardia kunnianhimoisempi raja-arvo jo tässä vaiheessa. Päästöperusteisuuden tulee näkyä erityisesti nollapäästöisten autojen verotuksessa.

Työsuhdeautoilun edistämisen painopisteen tulee olla ensisijaisesti nollapäästöistä autoilua suosiva. Nollapäästöinen täyssähköauto poistaa auton päästöt kokonaan liikenteestä ja siirtää auton käyttämän sähkön tuotannosta johtuvat päästöt päästökaupan piiriin. Suomen sähköntuotannon ominaispäästöt ovat jo nyt erittäin alhaiset ja uusiutuvan päästöttömän sähköntuotannon myötä alenevat tulevaisuudessa entisestään.

Huolimatta polttomoottoriautoa alemmasta 2,7%:n autoverosta täyssähköauton verollinen hankintahinta pysynee 2020-luvun puoliväliin saakka vastaavaa polttomoottoriautoa korkeampana. Sähköauton hankintaan liittyviä kustannuksia nostaa myös sähköautoilijalle välttämätön kotilatauspisteen hankinta. Kotilatauspisteen verokannuste lisää latauspisteiden hankintaa.

### **Ohjaustoimien päästörajaksi 50g/km**

Työsuhdeautoilun erittäin vähäpäästöisen auton verokannustimen päästörajaksi voitaisiin asettaa 50g/km. Kannusteiden tavoitteena on kaventaa uutta tekniikkaa edustavien autojen ja perinteisten markkinoilla olevien polttomoottoriautojen hintaeroa siten, että uusi tekniikka olisi yksittäisille kuluttajille taloudellisesti houkutteleva vaihtoehto. Verokannusteita mietittäessä on tärkeä huomioida sähköautojen osalta myös latauslaitteen hankinnasta aiheutuvat kulut. Näin edistetään vähäpäästöisen työsuhdeauton hankintaa sekä edistetään latausta niin työpaikalla kuin kotona.

Työsuhdeautoilun edistämiseen verotuksella on olemassa useita vaihtoehtoja, joista osa soveltuu käytettäväksi rinnakkain. Päästöihin perustuvien veroluontoisten kannusteiden tulee ohjata työsuhdeautoilijaa sähkön osuuden lisäämiseen käytöstä johtuvien todellisten päästöjen vähentämiseksi.

### **Ehdotamme työsuhdeautoilun vähäpäästöisyyden edistämistä seuraavilla toimenpiteillä.**

#### 1) Hankintatuen laajentaminen myös nollapäästöisiin työsuhde- ja yritysautoihin

Täyssähköauton ostajalle tai pitkäaikaisvuokraajalle maksetaan hankintatukea 2 000 euroa vuosina 2018–2021. Hankintatukea voidaan myöntää yksityiselle henkilölle, joka ostaa tai pitkäaikaisvuokraa vähintään kolmeksi vuodeksi uuden täyssähköauton.

Yksityishenkilöille myönnetty hankintatuki tulisi laajentaa myös työsuhdeautojen leasing- tai muihin pitkäaikaisiin hankintasopimuksiin sekä yritysten hankkimiin autoihin, joista suuri osa on työsuhdeautokäytössä. Samalla hankintatuen vaikuttavuuden parantamiseksi ja uusien täyssähköautojen riittävän saatavuuden varmistamiseksi ehdotamme hankintatuen tason nostamista vastaamaan yleistä eurooppalaista tasoa.

Päästöperusteisuutta voidaan lisätä myös poistamalla nollapäästöisiltä autoilta käyttövoimavero ja autovero. Työsuhdeautoilijoiden lisäksi siitä hyötyvät kaikki nollapäästöisen auton ostajat.

## 2) Erittäin vähäpäästöisen auton verotusarvon laskentamuutos

Työsuhdeauton verotusarvo määräytyy ennalta määritellyn laskentakaavan mukaan auton uushankintahinnasta. Uushankintahinnalla tarkoitetaan automallin maahantuojan tai sen puuttuessa tukkukaupan ilmoittamaa uutena hankitun auton ostopäivänä voimassa ollutta automallin yleistä suositushintaa vähennettynä 3 400 eurolla.

Nollapäästöisen auton verotusarvoa määritettäessä tulisi uushankintahinnan laskelmassa käyttää suurempaa vähennystä kuin 3 400 euroa johtuen nollapäästöisen auton yleisesti korkeammasta hankintahinnasta. Nollapäästöisille autoille tulisi asettaa selkeästi korkeampi vähennys verrattuna esimerkiksi ladattavaan hybridiin tai muihin erittäin vähäpäästöisiin ajoneuvoihin, joiden päästö on korkeintaan 50g/km. Esimerkiksi 10 000 euron lisävähennys laskennassa alentaisi uuden nollapäästöisen työsuhdeauton verotusarvoa 140 euroa/kk. Lisävähennys olisi määräaikainen ja vuosittain aleneva ottaen huomioon yleisen hintakehityksen.

Verotusarvoa määritettäessä vapaan autoedun sijaan käyttöedun suosimisella voidaan sähköautoilijaa kannustaa sähkön käyttöön fossiilisten polttoaineiden sijaan.

## 3) Kotilatauslaite verottomana lisävarusteena työsuhdeautoon

Autoon hankitut lisävarusteet autopuhelinta ja tavanomaisia talvirenkaita lukuun ottamatta otetaan huomioon autoedun arvoa määrättäessä. Lisävarusteiden arvo lisätään auton uushankintahintaan siltä osin kuin niiden arvo ylittää 850 €.

Sähköauton tavanomainen kotilatauslaite asennuksineen tulisi sisällyttää vapaaseen autoetuun sekä auton käyttöetuun verottomana auton lisävarusteena. Verottoman edun arvo voisi olla 2000 €.

## 4) Työpaikan tarjoaman latausedun verottomuus

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

Nykyinen verotusarvokäytäntö ei kannusta latauspisteiden rakentamiseen ja sähköauton lataamiseen työpaikalla vähentäen samalla työsuhdeautoilijan mahdollisuutta käyttää sähköä liikenteessä. Työpaikalla suoritettavan latauksen verotusarvon poistaminen kannustaa työsuhdeautoilijaa lataamaan autoa myös työpaikalla vähentäen fossiilisten polttoaineiden käyttöä liikenteessä.

## **Liikkumisen palvelupaketti Maas-palvelu täydentää liikenteen työsuhde-etujen valikoimaa**

Liikkumisen palvelupaketti, ns. MaaS-palvelu, voisi täydentää työsuhde-etujen valikoimaa. Suomi on MaaS-palveluiden pioneerimaa, joten markkinoilla olisi valmiina niin kysyntä kuin tarjonta uusille kestäville liikkumisratkaisuille. Esteenä näiden edistämiseksi on kuitenkin nykyisellään epätasa-arvoinen verokohtelu. MaaS-palveluille tulisi toteuttaa kaavamainen verotusarvo, jonka toteutusmalli on tasa-arvoinen muiden työsuhde-etujen kanssa käytettävyydeltään, niin työntekijän kuin työnantajan näkökulmasta. Tasa-arvoisella verotuksellisella kohtelulla tuetaan



uusien palveluiden yrityskäyttöä ja nykyaikaisen palvelumarkkinan kehittymistä, sekä edistetään ympäristöystävällisiä työsuhde-etuja.

### **Yritysesimerkki: MaaS Global**

Suomessa kehitetty liikkuminen palvelu eli MaaS (Mobility as a Service) pohjautuu ajatteluun, jossa asiakkaan kaikki liikkumistarpeet katetaan tarjoamalla pääsy kaikkiin erillisiin liikkumispalveluihin (kuten joukkoliikenne, kaupunkipyörät, taksit, vuokra-autot) yhden käyttöliittymän, kuten mobiilisovelluksen kautta, paketoituna erilaisiksi kuukausipaketeiksi. Suomalaisen MaaS-konseptin selkärankana toimii joukkoliikenne. Tämän lisäksi myös itse liiketoimintamalli pohjautuu käyttäjien ohjaamisen mahdollisimman paljon kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen pariin yksityisautoilun sijasta.

Maailman ensimmäinen MaaS-operaattori, MaaS Global, aloitti Whim-palvelunsa myynnin pääkaupunkiseudulla vuoden 2017 lopulla. MaaS Global teetätti selvityksen vuoden 2018 käyttäjätiedon perusteella. Selvityksen perusteella Whimin käyttäjät käyttävät joukkoliikennettä huomattavasti keskimääräistä enemmän (2,15 matkaa/päivä vs. 1,6 matkaa/päivä). Whimin asiakkaat myös yhdistelevät joukkoliikennematkojaan huomattavissa määrin. 42% kaupunkipyörämatkoista on tehty yhdistettynä joukkoliikenteeseen. Whim-asiakkaat yhdistävät taksimatkinsa joukkoliikenteeseen kolme kertaa useammin kuin keskimäärin.

Aula Researchin selvityksen mukaan MaaS Globalin Whim Unlimited -palvelupaketin nykyisten käyttäjien yksityismatkojen arvo on vain 37% palvelupaketin matkojen kokonaisarvosta – verotusarvoksi on silti määritelty 100%. Tämä tekee tuotteesta kannattamattoman sekä työntekijälle että työnantajalle eikä vastaa muun lainsäädännön suhtautumista liikenteen palvelullistumiseen.

### **Uudistuksen pitää tukea käyttäjälähtöistä toteutusta**

Mahdollinen matkakirjanpitoa koskeva vaatimus yhdistämispalveluita käytettäessä hankaloittaisi merkittävästi palveluiden käyttöä ja kysyntää varsinkin käyttäjän näkökulmasta. Yhdistämispalveluiden tuottajalle matkakirjanpidon toteuttaminen on erittäin hankalaa, koska yhdistämispalvelun tuottajan pitäisi pitää kirjaa jokaisesta työntekijästä, siitä kuka hyväksyy hänen matkakirjanpitoa eri yrityksissä sekä lähettää joka kuukausi jokaisen työntekijän osalta matkakirjanpito hyväksyttäväksi oikealle henkilölle sekä tallettaa aineisto muuttumattomana kirjanpitoa ja verotusta varten.

Kun asiakas esimerkiksi vuokraa auton, pitäisi pitää kirjaa siitä, kuinka monta kilometriä vuokrauksen aikana hän ajaa työtehtävien hoitoon liittyen ja kuinka paljon ajoon sisältyy yksityiskilometrejä. Tällä hetkellä esimerkiksi mikään autonvuokrauspalvelun ohjelmointirajapinta ei tue kyseisen tyyppistä tiedon jakamista. Kuten yllä mainitaan, MaaS-palvelut ovat asiakkaalla käytössä nimenomaan yhden käyttöliittymän, kuten mobiilisovelluksen kautta, joiden toteuttamiseen käytetään ohjelmointirajapintoja (API).

### **Työsuhdematkalipun verotusarvokäytäntö**

Työsuhdematkalipun verotusarvokäytäntö on nykyisellään epäkäytännöllinen ja asettaa työntekijöitä eriarvoiseen asemaan asuinpaikan perusteella. Nykyisellään suuri osa yrityksistä tarjoaa työntekijöilleen työsuhdematkalippuun 300 € tukea, johon asti kyseinen tuki on verotonta. Ylimenevältä osalta 750 euroon asti tuki on verollista. Tämä aiheuttaa lisää työtä palkanlaskentaan ja näistä syistä johtuen suuri osa työnantajista tarjoaa etua vain 300 € asti. Näin ollen työntekijä,

joka asuu ja työskentelee AB alueella saa edun avulla kausilipun käytännössä 5 kuukaudeksi, ABC alueen lippuja tarvitseva työntekijä alle 3 kuukaudeksi ja ABCD alueen henkilö vain alle 2 kuukaudeksi.

Tällä hetkellä etuutta tulkitaan myös lisäksi niin, että se voi sisältää vain joukkoliikennettä, eli mitään muita ympäristöystävällisiä matkustusmuotoja työsuhdematkalippu ei voi sisältää. Muutoin edusta tulee palkanluontoista tuloa, josta pitää maksaa verot. Työsuhdematkalipun tulee myös koskea joukkoliikenteen lippujen jälleenmyyjä, kuten MaaS-operaattoreita siltä osin, kun palvelu, tai kuukausipaketti, sisältää joukkoliikenteen lipun.

### **Ehdotuksemme MaaS-palveluiden käytettävyyden edistämiseksi**

Teknologiateollisuus ry ehdottaa, että MaaS-palveluille toteutettaisiin tasa-arvoisempaa verotusta kaavamaisella verotusarvolla, jotta edistetään palvelun käytettävyyttä työsuhde-etuna. Matkakirjanpidon vaatimusta ei tule ottaa käyttöön. Työsuhdematkalipun verottoman osuuden määrä tulisi nostaa, jotta asuinpaikka ei saattaisi työntekijöitä eriarvoiseen asemaan. Lisäksi myös muita matkustusmuotoja, kuin joukkoliikennettä koskevia palveluita tulisi pystyä sisällyttämään verottomaan työsuhdematkalippuun.

Helsingissä 25.11.2019

Teknologiateollisuus ry

Matti Mannonen  
Johtaja, Uuden luominen  
Innovaatiot ja talous

Lisätietoja antavat:

Heikki Karsimus  
Johtava asiantuntija, liikenne ja teknologiat  
+358 40 564 9020  
heikki.karsimus@teknologiateollisuus.fi

Maria Volanen  
Johtava asiantuntija, veropolitiikka  
Innovaatiot ja talous  
+358 40 5323 744  
maria.volanen@teknologiateollisuus.fi

Jarkko Ruohoniemi  
Neuvottelujohtaja, toimihenkilösopimukset  
+358 40 833 9577  
jarkko.ruohoniemi@teknologiateollisuus.fi