

Kasvu ja vaikuttaminen -osasto/HP

22.11.2019

Valtiovarainministeriö
markus.teravainen@vm.fi

Liikenteen työsuhde-etujen verotuksesta

Valtiovarainministeriön asettama työryhmä selvittää liikenteen verotuksen uudistamistarpeita ilmastotavoitteiden ja valtiontalouden näkökulmasta. Tarkastelu koskee hallituskautta pitempää aikaväliä. Työryhmän tarkoituksena on antaa väliraportti työsuhde-etujen veromuutoksista keväällä 2020. Siksi työryhmä on antanut sidosryhmille mahdollisuuden esittää kirjallisesti näkemyksiä liikenteen työsuhde-etujen verotuksesta. Seuraavassa on SAK:n näkemyksiä:

Liikenteen merkitys päästökaupan ulkopuolisen sektorin eli ns. taakanjakosektorin päästövähennysten toteuttamisessa on keskeinen. Kotimaan liikenteen päästöt muodostavat noin viidenneksen Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä ja noin 40 prosenttia taakanjakosektorin päästöistä. Suomi on sitoutunut puolittamaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta.

Noin 90 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteessä ja se muodostuu suurimmaksi osaksi fossiilisen bensiinin ja dieselin käytöstä. Tieliikenteen päästöistä noin 58 prosenttia aiheutuu henkilöautoliikenteestä.

Merkittävä osa Suomessa myydyistä uusista autoista on työsuhdeautoja. Lisäksi niiden vaihtuvuus on nopeaa. Työsuhdeautoilla voi siis olla merkitystä autokannan uusiutumiseen, uuden teknologian käyttöönottoon ja Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamiseen.

Hallitusohjelman mukaan autoilun työsuhde-etua uudistetaan siten, että etu suosii huomattavasti vähäpäästöisen auton hankintaa ja sähköauton latausetu vapautetaan verosta. Samalla muiden työsuhde-etujen verotusta uudistetaan niin, että sillä tuetaan tasapuolisemmin myös kevyen ja julkisen liikenteen sekä liikkumispalvelujen (MaaS) käyttöä.

SAK korostaa sitä, että päästöohjauksen tehostaminen verotusta uudistamalla tulisi toteuttaa kustannusneutraalisti veropohja turvaten.

Autoetu

Nykyisin vapaa autoetu voi kannustaa turhiin yksityisajoihin, kun työnantaja maksaa kulut. Verotusarvon kasvu, kun yksityisajojen määrä ylittää 18 000 kilometriä, rajoittanee kuitenkin kannustinta jonkin verran. Vapaa autoetu ei välttämättä kannusta säästävään ajotapaan. Sen sijaan auton käyttöetu kannustaa vähentämään polttoainekulutusta, kun työsuhdeautoilija maksaa itse polttoainekulut (työmatkoilta saatavia

Kasvu ja vaikuttaminen -osasto

22.11.2019

kilometrikorvauksia lukuun ottamatta). Autoetu voi vähentää joukkoliikenteen käyttöä sekä kävelyä ja pyöräilyä.

SAK lähtee siitä, että autoedun verotusarvon määräytymistä muuttamalla voidaan kannustaa vähäpäästöisten autojen, kuten sähkö-, kaasu- ja hybridautojen, hankintaan. Työsuhdeautojen yhdeksi verotusarvoon vaikuttavaksi tekijäksi voitaisiin asettaa hiilidioksidipäästöjen yläraja, jonka alla luontoisetuarvo porrastettaisiin siten, että mitä pienemmät päästöt ovat, sitä pienempi verotusarvo olisi. Uudistus tulisi toteuttaa veropohja turvaten vaarantamatta työsuhdeautojärjestelmän toimivuutta. Myös latausverkostoon on kiinnitettävä huomiota, latauspisteitä tulee olla riittävästi.

Sähköauton luontoisetuarvon laskennasta on jo olemassa luontoisetupäätöksessä erityismääräys, jonka mukaan vapaassa autoedussa perusarvoon lisättävästä käyttökustannusten osuudesta tehdään luontoisetuarvoa laskettaessa vähennys, koska sähköauton käyttövoiman kustannukset ovat olennaisesti pienemmät kuin polttomoottorikäyttöisten autojen. Käyttöetuauton arvoon auton sähköllä toimiminen ei vaikuta.

Autojen yhteiskäyttö ja vuokra-autopalvelun käyttö

Verotusta uudistamalla voitaisiin kasvattaa myös autojen yhteiskäyttöä sekä vuokra-autopalvelun käyttöä. Autojen yhteiskäytöllä (car sharing) tarkoitetaan menettelyä, jossa järjestelmään liittyneet jäsenet saavat varata auton käyttöönsä haluamakseen ajaksi. Tarjolla on useita automalleja, joista jäsen voi valita kulloiseenkin käyttöön sopivimman mallin. Autot noudetaan ja palautetaan sovituilta paikoilta.

Työnantaja voi tarjota työntekijälleen luontoisetuauton vaihtoehtona yhteiskäyttöautoa. Tällaiset yhteiskäyttöautot eivät ole työnantajan omistamia eikä sen hallinnassa muutoin olevia autoja (esimerkiksi leasing-autoja), vaan autot omistaa yhteiskäyttöpalvelua tarjoava yritys. Yhteiskäyttöautolle on tyypillistä, että työntekijällä ei ole koko aikaa käytettävissä sama auto. Työnantaja maksaa yhteiskäyttöautoja tarjoavalle yritykselle joko kuukausisumman autojen käyttöoikeudesta tai korvauksen auton käytön mukaan.

Työnantajan työntekijälle tarjoamasta yhteiskäyttöautosta ei synny Verohallinnon luontoisetupäätöksessä tarkoitettua autoetua, vaan muu luontoisetu, joka arvostetaan käypään arvoon. Edellytyksenä on, että samaa autoa käyttää useampi henkilö ja autoa ei ole nimetty tietyille henkilölle tai tietyille henkilöille. Jos auto on vain tiettyjen henkilöiden tai tietyn henkilön käytössä, autosta syntyy tavanomainen autoetu, joka arvostetaan luontoisetupäätöksen mukaisesti.

Kasvu ja vaikuttaminen -osasto

22.11.2019

Työnantaja voi tarjota työntekijälleen luontoisetuauton vaihtoehtona myös palvelua, joka oikeuttaa työntekijän käyttämään autovuokraamon vuokra-autopalveluja. Tällaista palvelukokonaisuutta ei pidetä luontoisetupäätöksessä tarkoitettuna autoetuna, koska kyse ei ole työnantajan omistamista eikä sen hallinnassa olevista autoista. Tämän vuoksi etu arvostetaan käypään arvoon.

SAK:n mielestä liikenteen päästöjä voidaan vähentää myös kannustamalla työnantajaa tarjoamaan yhteiskäyttöautoa sekä vuokra-autopalvelun käyttöön.

Sähköauton latausetu

Verohallinnon luontoisetujen laskentaperusteita koskevaan päätökseen otettiin vuonna 2019 työnantajan kustantaman latausedun verotusarvo. Latausedun verotusarvo on 30 euroa kuukaudessa, kun työntekijä käyttää työnantajansa kustantamaa sähköä työpaikalla oman autonsa tai auton käyttöedun perusteena olevan auton lataamiseen.

Kaavamainen latausedun arvo ei koske lataamista muualla kuin työpaikalla. Jos työnantaja maksaa lataamisen esimerkiksi työntekijän kotona, edun arvo on käytetyn sähkön käypä arvo, jona voidaan pitää työnantajan sähköstä maksamaa määrää.

SAK kannattaa sähköauton latausedun vapauttamista verosta. Muutoksella kannustettaisiin työnantajia tarjoamaan latausmahdollisuutta työntekijöille, mikä lisäisi sähköautojen määrää. Verovapaus koskisi myös tilanteita, joissa työnantaja tarjoaa työntekijälle sähköauton käyttöedun. Latausedun verovapaus kannustaisi työnantajia investoimaan latauspisteisiin ja vauhdittaisi siirtymistä sähköautoihin.

Muita liikenteen työsuhte-etuja

SAK pitää hyvänä myös muiden työsuhte-etujen verotuksen uudistamista siten, että verotuksella tuetaan nykyistä tasapuolisemmin kevyen ja julkisen liikenteen sekä liikkumispalvelujen (MaaS) käyttöä. Seuraavassa tarkastellaan työsuhdematkalippua, polkupyöräetua, pysäköintietua sekä sähköauton latausetua.

Työsuhdematkalippu

Julkisen liikenteen käyttöä tuetaan työsuhdematkalippuedulla. Nykyisin työsuhdematkalippu on verotonta 300 euroon asti. Verotonta on myös lipun hinta 750 euroa ylittävältä osalta, kuitenkin enintään 3 400 euroon asti. Työnantajalle ei koidu näistä osuuksista palkan sivukulua. Lisäksi työnantaja voi vähentää lippujen hankintakulut tuloverotuksessa. SAK pitää hyvänä työsuhdematkalippuedun käytön kasvattamista. SAK kuitenkin korostaa sitä, että työsuhdematkalippu tulee saada palkan lisäksi. Työntekijän kannalta työsuhdematkalipun toteuttaminen

Kasvu ja vaikuttaminen -osasto

22.11.2019

muuttamalla rahapalkkaa verottomaksi työmatkaeduksi on riski. Muutoksen kokonaisvaikutuksia on vaikea arvioida ja pahimmillaan lippuetu voikin olla palkanalennus työntekijälle. Työnantajalle tämä malli voi merkitä selvää työvoimakulujen alenemista.

Polkupyöräetu

Työsuhdepyörä on polkupyörä, jonka hankinnasta vastaa työnantaja, mutta pyörä on tarkoitettu yksittäisen työntekijän henkilökohtaiseen käyttöön niin työ- kuin vapaa-ajalla. Nykyisin työsuhdepyöräetu arvostetaan täyteen arvoonsa verotuksessa, kun esimerkiksi lounasedun verotusarvo on 75 % kustannuksista. Työsuhdepyörät hankitaan yleensä leasing-sopimuksilla, joihin sisältyvät varkausvakuutukset ja huoltopalvelut. Nykyisin työsuhdepolkupyörä ei ole erityisen suosittu, koska se ei ole työntekijän tai työnantajan näkökulmasta taloudellisesti houkutteleva. Jos työnantaja ei tarjoa etua, työsuhdepyörämaksu peritään palkasta.

SAK kannattaa hallitusohjelmassakin mainittua työsuhdepyöräilyn edistämistä. Työsuhdepyöräilyllä voidaan vaikuttaa myös kansanterveyteen.

Pysäköintietu

Suomessa työnantajan ilmaiseksi tarjoamaa pysäköintipaikkaa työpaikalla voidaan pitää yksityisautoilun tukena, koska pysäköintipaikkaa ei lueta työnantajan tarjoamiin veronalaisiin etuihin. Ruotsissa työnantajan ilmaiseksi tarjoama pysäköintipaikka lasketaan veronalaiseksi eduksi niiltä päiviltä, kun paikka on ollut käytössä (nimikoitu paikka kaikilta päiviltä). Verosta on vapautettu työntekijät, jotka käyttävät autoa paljon työtarkoituksiin. Yhdysvalloissa on myös käytössä niin sanottu käteishyvitys, mikä tarkoittaa sitä, että ilmaisia pysäköintipaikkoja tarjoavat työnantajat veloitetaan tarjoamaan kaikilla kulkumuodoilla liikkuville pysäköintietua vastaava työmatka-avustus (palkankorotus).

SAK:n mielestä tulisi selvittää, kannustaisiko työnantajan ilmaiseksi tarjoaman arvokkaan pysäköintiedun muuttaminen veronalaiseksi eduksi kevyen liikenteen ja julkisen liikenteen käyttöön.

Lähteet

Hyrynen, Matti (2013) Ympäristön kannalta haitalliset tuet. Ympäristöministeriön raportteja 13/2013

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma KAISU

Luontoisedut verotuksessa VH/452/00.01.00/2019 Verohallinnon ohje

LiikenneFAKTA. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom:

https://www.liikennefakta.fi/ymparisto/paastot_ja_energianskulutus