

Asia: VN/1169/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi vuoden 2025 tuloveroasteikosta, tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä eräiden muiden verolakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä laeiksi vuoden 2025 tuloveroasteikosta, tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä eräiden muiden verolakien muuttamisesta. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaan liittyvän esityksen mukaan ajonaikana nollapäästöiseksi katsottavien työsuhdeautojen verotusarvon väliaikaista alentamista 170 eurolla kuukaudessa jatkettaisiin alkuperäisestä voimassaolosta (2021–2025) neljällä vuodella vuosille 2026–2029. Muihin tuloverolain 64 a §:ssä säädettyihin liikenteen työsuhde-etujen väliaikaisiin veronhuojennuksiin ei ehdoteta muutoksia. Tämä tarkoittaa, että työnantajan tarjoaman latausedun verovapaus sekä vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen jatkuisivat voimassaolevan lainsäädännön mukaisesti vuoden 2025 loppuun.

Esityksen mukaan vuonna 2023 autoedun saajia oli yhteensä noin 79 000. Nollapäästöisiä työsuhdeautoja oli 8 872 kappaletta ja autoja, joiden päästölukema on 1–100 grammaa kilometriä kohden oli 13 031 kappaletta. Työsuhdeautojen osuuden uusien henkilöautojen ensirekisteröinneistä arvioidaan olevan 26 prosenttia. Suomen liikennekäytössä olevasta henkilöautokannasta 2,9 prosenttia on työsuhdeautoja.

Autokannan uudistumiseen tähtäävät politiikkatoimet ovat yksi keskeisistä liikennesektorin päästövähennystoimenpiteistä. Päästöttömien ajoneuvojen verotusarvon alentaminen kannustaa osaltaan valitsemaan päästöttömän työsuhdeauton. Työsuhdeautojen osuus ensirekisteröinneistä on merkittävä, joten veroetua voidaan pitää tehokkaana tapana uudistaa autokantaa. Muutos johtaa siihen, että kannusteet valita päästötön työsuhdeauto vähäpäästöisen työsuhdeauton sijaan nousee. Verotuksessa tehtävät vähennykset voivat olla valtiontalouden kannalta usein tehokkaampia kuin suorat tuet. Työsuhdesähköautot vahvistavat muutaman vuoden aikavälillä myös käytettyjen sähköautojen markkinoita, sillä ne ovat tyypillisesti työsuhdeautokäytössä vain noin 3-4 vuotta.

Käytettyjen sähköautojen markkinan rakentuminen on keskeinen edellytys liikenteen laajamittaiselle sähköistymiselle, sillä valtaosa suomalaisista ei koskaan osta uutta autoa, vaan käytetyn auton autoa hankkiessaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää hyvänä, että verohuojennus päästöttömien ajoneuvojen osalta pidetään ennallaan. Tämä tukee autokannan uudistumista ja liikenteen päästövähennysten saavuttamista. Täyssähköisten työsuhdeautojen kysyntä moninkertaistui vuonna 2021, kun verokannustin otettiin käyttöön, ja sähköautojen osuuksien kasvu on jatkunut myös vuosina 2022–2023. Vuonna 2022 Täyssähköautojen osuus uusista työsuhdeautoista oli 20,8 prosenttia ja vuoden 2023 tammi-lokakuussa 39,7 prosenttia. Muissa henkilöautoissa osuus oli 17,0 prosenttia vuonna 2022 ja 31,4 prosenttia tammi-lokakuussa 2023.

Toimenpide tukee vuoden 2024 aikana matalasuhdanteessa ollutta uusien sähköautojen markkinaa.

Esityksen mukaan muihin tuloverolain 64 a §:ssä säädettyihin liikenteen työsuhde-etujen väliaikaisiin veronhuojennuksiin ei ehdoteta muutoksia. Näin ollen työnantajan tarjoaman latausedun verovapaus sekä vähäpäästöisten, 1-100 g/km päästävien työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen päättyisivät 31.12.2025. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että luvussa 2.2 Työsuhdeautojen verotuet ei ole kuvattu latausedun nykytilaa. Hieman epäselväksi jää myös vapaan autoedun ja latausedun suhde tulevaisuudessa latausedun verovapauden poistumisen jälkeen.

Esityksessä arvioidaan, että täyssähköautojen verotusarvon määräaikaisen alentamisen jatkaminen neljällä vuodella vähentäisi verotuloja vuosina 2026–2029 yhteensä noin 94 miljoonalla eurolla. Esityksen pohjalla on arvio, jonka mukaan 80 prosenttia tuen piiriin tulevista autoista olisi osana kokonaispalkkaa ja 20 prosenttia annettaisiin rahapalkan päälle. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää hyvänä sitä, että verotulojen pienenemisen laskentatapaa on nyt korjattu edelliseen hallitukseen esitykseen (HE 141/2020 vp) verrattuna ja että laskentatapa nyt vastaa paremmin todellista tilannetta työpaikoilla.

Liikenne- ja viestintäministeriö nostaa esille sen, että esityksestä puuttuu kokonaan työsuhdekäytössä olevien täyssähköautojen veroedun jatkamisen ympäristövaikutusten arviointi. Autoalalla tehtyjen arvioiden mukaan veroedun jatkaminen kasvattaisi täyssähköautojen määrää vuosina 2024–2030 hieman alle 40 000 täyssähköautolla verrattuna tilanteeseen, jossa verokannustetta ei jatkettaisi vuoden 2025 jälkeen. Tällä aikaansaataisiin autoalan arvion mukaan jopa 0,14 Mt päästövähennys vuoden 2030 tasolla. Voidaan siis olettaa, että veroedun jatkamisella on varsin suuri vaikutus kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen kehitykseen vuosina 2024–2030.

Rantala Olli-Pekka
Liikenne- ja viestintäministeriö

Hiltunen Johanna
Liikenne- ja viestintäministeriö