

Valtiovarainministeriö

Viite: VN/1470/2020; VM022:00/2020

HE luonnos Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi vuoden 2021 tuloveroasteikosta sekä tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta – Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa ja lausuu näkemyksensä seuraavaa:

Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelmassa todetaan, että autoilun työsuhte-etua uudistetaan siten, että etu suosii huomattavasti vähäpäästöisen auton valintaa ja että sähköauton latausetu vapautetaan verosta. Lisäksi hallitusohjelmassa todetaan, että muiden työsuhte-etujen verotusta uudistetaan siten, että niillä tuetaan tasapuolisemmin myös kevyen liikenteen ja liikkumispalvelujen (MaaS) käyttöä.

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan esitys ei kaikilta osin toteuta hallitusohjelmaa kirjauksia.

Täyssähköautojen verotusarvo

Valtiovarainministeriö esittää, että täyssähköautojen verotusarvoa alennettaisiin 170 eurolla kuukaudessa määräaikaisesti vuosina 2021 – 2023. Esitetty malli on hallitusohjelman tavoitteiden näkökulmasta oikean suuntainen, mutta sen vaikuttavuus jää liian pieneksi.

Hallituksen esitysluonnoksessa on arvioitu, että toimenpide lisää täyssähköautojen määrää 500 – 600 autolla kolmen vuoden aikana ja liikenteen päästöt laskevat korkeintaan 0,01 prosenttia vuoden 2023 tasossa. Esityksen kunnianhimon tasoa on tarpeen nostaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö nostaa esille seuraavia ongelmia nykymuotoisessa autoetujärjestelmässä:

Väliraportissa esitetään kansainvälisen tutkimuskirjallisuuteen perustuva arvio, jonka mukaan Suomessa jää työsuhteautojen kohdalla verottamatta 76 miljoonaa euroa johtuen autoedun arvostuksen varovaisuusperiaatteesta sekä kaavamaisesta laskentamallista. Toisen väliraportissa esitetyn arvion mukaan autoedun aliarvostaminen on Suomessa 8 – 13 prosenttia riippuen yksityisajojen määrästä.

Autoedun verotusarvo muodostuu kaavamaisesti auton perusarvosta sekä käyttökustannuksista, jotka ovat joko kiinteitä tai kilometrikohtaisia. Täyssähköauton kohdalla käyttökustannuksiin tehdään lisäksi 120 euron alennus kuukaudessa sähkön alhaisten kulujen vuoksi.

Väliraportin mukaan voidaan arvioida, että erityisesti polttoainetehottomilla autoilla, joilla ajetaan paljon yksityisajoa, aliarvostaminen on suhteellisesti suurinta, sillä kaavamainen arvostusjärjestelmä ei huomioi polttoainekustannusten vaihtelua eri työsuhdeautojen välillä. Polttoainekustannusten aliarvostus on haitallista sekä liikenteellisten että ilmastotavoitteiden näkökulmasta.

Liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa esitystä muutettavan siten, että täyssähköautojen perusarvoa alennettaisiin esityksen sijaan jatkossa 50 prosentilla. Tämä tasaisi esitystä voimakkaammin täyssähköautojen korkeita pääomäkustannuksia vertailukelpoisiin polttomoottoriautoihin verrattuna.

Nykyisen autoetujärjestelmän ympäristöhjaavuutta voitaisiin lisäksi voimistaa pienentämällä kaavamaisesta arvostuksesta syntyvää aliarvostusta polttoainekustannusten osalta. Kaikkein suuripäästöisimpien työsuhdeautojen käyttökustannuksia olisi perusteltua korottaa vastaavalla tavalla, kuin niitä alennetaan täyssähköautojen kohdalla. Tämä parantaisi edelleen täyssähköautojen houkuttelevuutta autoetujärjestelmän piirissä sekä vähentäisi kaavamaisesta verotuksesta johtuvaa aliarvostusta polttoainekustannusten kohdalla.

Työsuhdeautojen osuus ensirekisteröinneistä vuosittain on noin viidennes, joten niiden rooli autokannan uusiutumisessa on merkittävä. Mahdollinen laajempi muutos olisi autoedun rajaaminen vain nollapäästöisiin autoihin eli käytännössä täyssähköautoihin sekä kaasuautoihin, joiden laskennalliset CO₂-päästöt ovat biokaasulla ajettaessa lähellä nollaa. Siirtymän helpottamiseksi myös tehokkaimmat ladattavat hybridit voitaisiin hyväksyä autoedun piiriin määräaikaisesti vuoteen 2025 saakka.

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan autoetujärjestelmän kehittämistä olisi jatkossa syytä tarkastella kokonaisuutena. Liikenteen ilmastotavoitteet puoltavat esitystä merkittävämpää muutosta autoetujärjestelmään. Muutokset edellyttävät laaja-alaista vaikutusten arviointia, jossa huomioidaan muun muassa vaikutukset autokannan uusiutumiseen.

Pysäköintiedun verottaminen

Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomiota siihen, että pysäköintiedun verottamiseen ei hallituksen esitysluonnoksessa ole otettu kantaa. Työryhmän väliraportissa todetaan, että työpaikkapysäköintiin kohdistuvaa ohjausta voisi olla tarpeen tarkastella laaja-alaisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan pysäköintiedun verottomuus olisi perusteltua lopettaa. Tutkimuskirjallisuus suosittelee työsuhdepysäköinnin verottamista liikenteen päästöjä, ruuhkautumista ja muita negatiivisia ulkoisvaikutuksia aiheuttavan vaikutuksen vuoksi.

Edun verottaminen alentaisi vaihtoehtoisten liikkumistapojen suhteellista hintaa yksityisautoiluun verrattuna ja lisäisi joukko- ja kevyen liikenteen

houkuttelevuutta. Nykytilanteessa, jossa työsuhdepysäköinti on erikseen määritelty verottomaksi etuudeksi, syntyy työnantajille kannustin maksaa osa palkasta verottomana pysäköintipaikkana.

Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävä työryhmä ei tarkastellut autoedun kehittämistä kokonaisuutena, eikä selvittänyt pysäköintiedun verottamisen yksityiskohtia. Tämän vuoksi on perusteltua käynnistää valtiovarainministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön yhteistyönä erillinen säädöshanke, jonka tavoitteena on tarkastella autoedun määräytymisperusteiden soveltumista nykypäivään sekä löytää hallinnollisesti tehokas malli pysäköintiedun verottamiseen, joka huomioi tehokkaasti alueelliset erot pysäköinnin hinnassa.

Sähköautojen latausetu

Valtiovarainministeriö esittää, että sähköautojen latausetu työpaikalla ja julkisissa latauspisteissä vapautettaisiin verosta vuosille 2021–2023. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan toimenpide on oikean suuntainen, mutta esitetty määräaika on tarpeettoman lyhyt ja määräaika olisi syytä jatkaa esitystä pidemmälle.

Työsuhdematkalipun verovapaus

Valtiovarainministeriö esittää lisäksi, että työsuhdematkalipun verovapautta korotettaisiin 3 400 euroon vuodessa ja joukkoliikenteen osuus liikkumispalvelupaketista katsottaisiin työsuhdematkalipuksi.

Liikkumispalveluiden kohtelu ehdotuksessa on ongelmallista. Palvelupaketeista voi olla vaikea erottaa joukkoliikenteen osuutta, jolloin niiden tarjoaminen työsuhde-etuna voi osoittautua teknisesti haastavaksi, mikä vähentäisi niiden houkuttelevuutta.

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan liikkumispalvelut olisi syytä rinnastaa työsuhdematkalippuun kokonaisuutena. Tämä tekisi liikkumispalveluiden tarjoamisen työsuhde-etutena selvästi yksinkertaisempaa sekä palveluntarjoajien että loppukäyttäjien näkökulmasta.

Työsuhdepolkupyöräetu

Valtiovarainministeriö esittää työsuhdepolkupyöräetua verovapaaksi etuudeksi 750 euroon saakka vuodessa. Esitys on oikean suuntainen, mutta tasoltaan riittämätön.

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan työsuhdepolkupyöräedun verovapaata osuutta olisi syytä korottaa 1 500 euron tasolle vuodessa. Tämä mahdollistaisi sähköpyörän tarjoamisen verovapaana etutena työmatkoille. Sähköpyörät sopivatkin tavallisia polkupyöriä paremmin pidemmille työmatkoille, joilla polkupyörän kulkutapaosuus on tällä hetkellä alhainen.

Timo Harakka
Liikenne- ja viestintäministeri

Harri Pursiainen
Kansliapäällikkö