

Pasi Sorjonen

9.9.2020

Dnro 088/62/2020

Valtiovarainministeriö
valtiovarainministerio@vm.fi

Lausuntopyyntönnne 20.8.2020/Dnro VN/1470/2020, VM022:00/2020

Luonnos HE eduskunnalle laiksi vuoden 2021 tuloveroasteikosta sekä tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

Akava kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa ja lausuu näkemyksensä seuraavaa:

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

Yleisiä huomioita

1. Liikenteeseen liittyviä työsuhde-etuja kannattaa tarkastella ympäristö- ja päästönäkökulmien ohella myös työllisyyden näkökulmasta. Suomen bruttokansantuotteen tuottavat ne ihmiset, jotka ovat työssä. Siellä syntyy se hyvinvointi ja tulo, jota voidaan verottaa, käyttää julkisten palveluiden rahoittamiseen ja jakaa tulonsiirtoina.

Sanna Marinin hallitusohjelman tärkein tavoite on työllisyysasteen nostaminen 75 prosenttiin. Viime kuukausina työllisyysasteen suunta on ollut paremminkin alaspäin kohti 70 prosenttia. Se tarkoittaa sitä, että tällä hetkellä työikäisestä väestöstä lähes 30 prosenttia ei ole töissä.

Maksimaallisen työllisyyden näkökulmasta olisi järkevää rakentaa liikenteeseen liittyvät työsuhde-edut sellaisiksi, että ne houkuttelevat mahdollisimman monen työikäisen (ja vähän vanhemmankin) tekemään töitä, edistävät paitsi työn ja perheen yhteensovittamista (ajan säästö ja vaivattomuus) myös työkykyä ja työssä jaksamista etenkin vartuneempien työntekijöiden kohdalla (kun päätös siirtyä eläkkeelle tulee ajankohtaiseksi).

Kaikki tämä toki pitää ja myös voidaan toteuttaa päästöjä vähentämällä ja ympäristöä säästämällä.

2. Työsuhdeautot ovat keskeinen osa ratkaisua. Ongelma on toisaalla.

Työsuhdeautojen osuus liikenteessä olevasta autokannasta on väliraportin mukaan vain 3 prosenttia. Työsuhdeautojen kanta on keskimäärin selvästi uudempi, teknologialtaan modernimpi ja päästöiltään matalampi kuin muu autokanta. Suurin haaste onkin juuri se, miten tämän muun autokannan hidasta uudistumista voitaisiin vauhdittaa. Entisillä työsuhdeautoilla on tässä tärkeä rooli. Uusista rekisteröidyistä henkilöautoista työsuhdeautojen osuus lienee noin viidennes. Uudet autot ovat aina viimeisintä teknologiaa, joten ne uudistavat autokantaa ja auttavat päästöjen vähentämisessä.

Myös työnantajat ovat viime vuosina kiristäneet merkittävästi omia ehtojaan sen suhteen, millaisia työsuhdeautot voivat olla. Mm. päästörajavaatimuksia on tiukennettu teknologian edistymisen myötä.

Uudistukset kannattaa toteuttaa kannusteiden kautta, ei lisärasitusten.

3. Ilmastotavoitteiden saavuttamista edistävät myös liikkumispalveluiden ja kuljetusten sujuvuuden parantaminen. Sujuva liikenne vähentää päästöjä, kun kulkuneuvojen ei tarvitse vähän väliä pysähtyä ja lähteä liikkeelle. Tämä korostaa liikennesuunnittelun tärkeyttä.
4. Miksi työryhmä esittää vain määräaikaista ja varsin lyhytkestoisia toimia? Kotitaloudet tekevät liikkumiseen liittyviä investointeja paljon pidemmällä tähtäimellä, ottaen huomioon kodin ja työpaikkojen sijainnin.

Yksittäisten esitysten arviointi

1. Työsuhdeauton verotusarvoa alennettaisiin 170 eurolla kuukaudessa niiden autojen kohdalla, joiden autoverolaissa tarkoitettu ajonaikainen hiilidioksidipäästö on 0 grammaa kilometriä kohden. Kyse olisi määräaikaaisesta tuesta vuosille 2021–2023.

Tämä esitys tarkoittaa käytännössä, että täysin sähköisten työsuhdeautojen verotusarvoa alennettaisiin 170 eurolla kuukaudessa määräaikaaisesti vuosina 2021 – 2023.

Ajatus on hallitusohjelman tavoitteiden suuntainen, mutta liian suppea ja vaatimaton. Tarvitaan lisää kunnianhimoa.

Esitystä pitää laajentaa niin, että myös lataushybridit ja kaasuautot otetaan alennuksen piiriin ja alennusta suurennetaan. Modernilla lataushybridillä voi ajaa 40-50 kilometriä per latauskerta ja jopa enemmän. Se riittää useimpien työmatkojen osalta kokonaan tai lähes kokonaan päästöttömään ajoon. Määräaikaaisuutta pitää pidentää ainakin viiden vuoden mittaiseksi.

2. Pysäköintiedun verottaminen

Akava vastustaa ajatusta pysäköintiedun verottamisesta.

Kotien ja työpaikkojen väliset etäisyydet voivat olla pitkät niin pääkaupunkiseudulla kuin etenkin sen ulkopuolella. Nopeaa julkisen liikenteen yhteyttä ei läheskään aina ole olemassa edes pääkaupunkiseudulla. Ympärivuotinen pyöräily ei ole kaikille todellinen vaihtoehto etäisyyksien, olosuhteiden, iän tai terveyden vuoksi. Henkilöauto on monelle välttämätön kulkuväline työmatkoja varten.

Työn tekemistä pitää kannustaa. Sen vuoksi pysäköintietua ei pidä verottaa.

3. Sähköautojen latausetu työpaikalla ja julkisissa latauspisteissä vapautettaisiin verosta vuosille 2021–2023.

Ehdotus on hyvä, mutta latausedun pitää koskea myös lataushybridejä. Lisäksi määräajan tulisi olla pidempi ja ulottua ainakin vuoteen 2025.

4. Työsuhdematkalipun verovapautta korotettaisiin 3 400 euroon vuodessa.

Akava kannattaa ehdotusta. Työsuhdematkalipun verotuen parantaminen tukee tavoitteita pienentää päästöjä ja parantaa työllisyyttä.

5. Työsuhdepolkupyöräetu säädettäisiin verovapaaksi eduksi 750 euroon asti vuodessa

Esitys on oikean suuntainen, mutta ei riittävän kunnianhimoinen. Verovapaan edun pitäisi olla huomattavasti suurempi, vähintään kaksinkertainen, 1500 euroa vuodessa. Silloin sähköpyörästä tulisi vartenotettava vaihtoehto kulkuneuvoksi pidemmille työmatkoille, joilla tavallisen polkupyörän käyttö on vähäistä.

6. Työsuhdesähköauton latauslaite katsottaisiin osaksi työsuhdeauton lisävarusteita

Akava katsoo, että tämän pitää koskea sähköautojen lisäksi myös lataushybridejä.

Akava ry

Sture Fjäder
puheenjohtaja

Pasi Sorjonen
pääekonomisti