

Luonnos 20.8.2020

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi vuoden 2021 tuloveroasteikosta sekä tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

[Esitystä täydennetään myöhemmin ansiotuloveroperusteisiin vuodelle 2021 ehdotettavilla muutoksilla budjettiriihessä tehtävien päätösten perusteella.]

Työsuhdeauton verotusarvoa ehdotetaan alennettavaksi 170 eurolla kuukaudessa niiden autojen kohdalla, joiden autoverolain 6 §:n 1 momentissa tarkoitettu hiilidioksidipäästö on 0 grammaa kilometriä kohden. Kyse olisi määräaikaisesta verotuesta vuosille 2021–2023.

Työsuhdematkalipun verovapautta ehdotetaan muutettavaksi siten, että lippu olisi verovapaata tuloa 3 400 euroon asti vuodessa, jolloin nykyinen 300 euron ja 750 euron välinen veronalainen osuus poistuisi. Joukkoliikenteen osuus työsuhde-etuna tarjottavasta niin sanotusta liikkumisen-palvelupaketista katsottaisiin työsuhdematkalipuksi vastaavasti kuin joukkoliikenteen lipun tarjoaminen erikseen.

Työsuhdepolkupyöräetu ehdotetaan säädettäväksi verovapaaksi eduksi 750 euroon asti vuodessa. Joukkoliikenteen henkilökohtaisen matkalipun ja polkupyöräedun verovapaa enimmäismäärä olisi kuitenkin yhteensä 3 400 euroa.

Sähköautojen latausetu työpaikalla ja julkisissa latauspisteissä ehdotetaan säädettäväksi verovapaaksi eduksi vuosille 2021–2023.

Työsuhdesähköauton latauslaite katsottaisiin osaksi työsuhdeauton lisävarusteita.

Esitys liittyy valtion vuoden 2021 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan vuoden 2021 alusta. Työsuhdeautojen verotusarvon alentamista ja sähköautojen latausetua koskevat säännökset olisivat voimassa vuoden 2023 loppuun.

Lakeja sovellettaisiin ensimmäisen kerran vuodelta 2021 toimitettavassa verotuksessa.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	3
2.1 Ansiotulojen verotus	3
2.2 Liikenteen työsuhde-edut	3
2.2.1 Autoetu.....	3
2.2.2 Sähköauton latausetu.....	5
2.2.3 Työnantajan kustantama sähköauton lataamislaite palkansaajan kotiin	5
2.2.4 Työsuhdematkalippu	5
2.2.5 Liikkumispalvelut	6
2.2.6 Polkupyöraetu	7
3 Tavoitteet.....	7
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	8
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	8
4.1.1 Ansiotulojen verotus	8
4.1.2 Liikenteen työsuhde-etujen verotus	8
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	9
4.2.1 Taloudelliset vaikutukset	9
4.2.1.1 Ansiotulojen verotus	9
4.2.1.2 Työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen.....	9
4.2.1.3 Työsuhdematkalippu	10
4.2.1.4 Työsuhdepolkupyörä.....	10
4.2.1.5 Sähköautojen latausetu.....	11
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	11
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	11
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot	12
6 Lausuntopalaute.....	14
7 Säännöskohtaiset perustelut	14
7.1 Vuoden 2021 tuloveroasteikkolaki	14
7.2 Tuloverolaki	14
8 Voimaantulo	16
LAKIEHDOTUKSET	17
Laki tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta.....	17
LIITTEET	19
RINNAKKAISTEKSTIT	19
Laki tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta.....	19

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

Tuloverolain (1535/1992) 124 §:n 5 momentin mukaan kultakin vuodelta toimitettavassa ansiotulon verotuksessa sovellettavasta veroasteikosta säädetään erikseen. Lisäksi ehdotetut muutokset perustuvat pääministeri Sanna Marinin hallituksen hallitusohjelmaan. Hallitusohjelman mukaan ansiotuloverotukseen tehdään ansiotason nousua ja inflaatiota vastaava tarkistus vuosittain.

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

Valtiovarainministeriö asetti 27.8.2019 työryhmän selvittämään liikenteen verotuksen uudistamista. Työryhmän toimikausi on 1.9.2019–1.3.2021. Työryhmä on väliraportissaan (<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-367-317-5>) arvioinut hallitusohjelmassa mainittujen työsuhde-etujen verotuksen muuttamisen toteuttamisvaihtoehtoja ja vaikutuksia. Ehdotetut muutokset työsuhde-etujen verotukseen perustuvat työryhmässä tehtyyn valmisteluun.

Esitys on valmisteltu valtiovarainministeriössä.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Ansiotulojen verotus

[Täydennetään myöhemmin budjettiriihessä tehtävien päätösten perusteella.]

2.2 Liikenteen työsuhde-edut

2.2.1 Autoetu

Työnantajalta saatu luontoisetu on veronalaista palkkaa, ja se arvostetaan käypään arvoon. Tuloverolain mukaan Verohallinto määrää vuosittain luontoisetujen käypien arvojen laskentaperusteet. Tämän nojalla Verohallinto antaa vuosittain päätöksen luontoisetujen laskentaperusteista. Yksi luontoiseduista on autoetu. Autoetua on työnantajan henkilö- tai pakettiauton käyttö palkansaajan tai hänen perheensä yksityisajoihin. Autoetu voi olla joko vapaa autoetu tai käyttöetu. Jos työnantaja suorittaa autosta johtuvat kustannukset, kyseessä on vapaa autoetu. Käyttöetu taas on kyseessä, jos palkansaaja suorittaa itse ainakin auton käyttövoimakulut. Autoedun määrä perustuu vakiintuneesti Verohallinnon luontoisetupäätöksellä vahvistettuun arvoon. Palkansaajan auton kustannuksista työnantajalle suorittama korvaus vähennetään vapaan autoedun tai auton käyttöedun raha-arvosta.

Autoedun verotusarvo muodostuu Verohallinnon vahvistamalla tavalla kaavamaisesti auton perusarvosta sekä käyttökustannuksista. Perusarvolla tarkoitetaan auton uushankintahinnasta laskettua prosenttiosuutta. Uushankintahinta on automallin yleinen suositushinta vähennettynä 3 400 eurolla.

Autoedun arvo vahvistetaan auton rekisteriotteeseen merkityn käyttöönottovuoden perusteella eri ikäryhmissä seuraavasti:

Autoedun arvo kuukaudessa	Ikäryhmä A	Ikäryhmä B	Ikäryhmä C
	2018–2020 käytönotetut autot	2015–2017 käyttönotetut autot	ennen vuotta 2015 käyttönotetut autot
Vapaa autoetu	1,4 % auton uushankintahinnasta lisättyä 270 eurolla tai 18 sentillä kilometriltä.	1,2 % auton uushankintahinnasta lisättyä 285 eurolla tai 19 sentillä kilometriltä.	0,9 % auton uushankintahinnasta lisättyä 300 eurolla tai 20 sentillä kilometriltä.
Käyttöetu	1,4 % auton uushankintahinnasta lisättyä 105 eurolla tai 7 sentillä kilometriltä.	1,2 % auton uushankintahinnasta lisättyä 120 eurolla tai 8 sentillä kilometriltä.	0,9 % auton uushankintahinnasta lisättyä 135 eurolla tai 9 sentillä kilometriltä.

Kilometrikohtaisen arvon käyttäminen edellyttää ajopäiväkirjaa tai muuta luotettavaa selvitystä ajetuista kilometrimääristä. Verotusta toimitettaessa autoedun arvoa voidaan korottaa, jos on ilmeistä, että autolla vuoden aikana ajettujen yksityisajojen määrä ylittää 18 000 kilometriä. Yksityisajoihin luetaan myös auton käyttäminen asunnon ja työpaikan välisiin matkoihin. Jos luontoisetuautolla ajettujen työajojen määrä on kalenterivuoden aikana yli 30 000 kilometriä tai palkansaaja joutuu vaihtamaan työsuhteautoa usein, edun perusarvosta vähennetään 20 prosenttia.

Vapaassa autoedussa perusarvoon lisättävästä käyttökustannusten osuudesta vähennetään 0,08 euroa kilometriltä tai 120 euroa kuukaudessa, jos auton ainoa mahdollinen käyttövoima on sähkö. Kyse on käyttöedusta silloin, jos sähköauton lataaminen työpaikalla verotetaan työntekijän luontoisetuna tai jos palkansaaja maksaa lataamisesta korvauksen työnantajalle.

Lisäksi autoon hankitut lisävarusteet vaikuttavat autoedun arvoon. Lisävarusteet tavanomaisia talvirenkaita lukuun ottamatta otetaan huomioon autoedun arvoa määrättäessä. Lisävarusteiden arvo lisätään auton uushankintahintaan siltä osin kuin niiden yhteisarvo ylittää 850 euroa. Jos työnantajan lisävarusteista saama alennus ylittää tavanomaisen käteisalennuksen, lisävarusteiden arvona käytetään niiden yleistä suositushintaa.

Vuonna 2018 autoedun saajia oli yhteensä noin 72 500 ja edun myöntäneitä työnantajia oli noin 24 500. Vapaa autoetu on vaihtoehtoista yleisempi, sillä vuonna 2018 vapaan autoedun saajia oli noin 53 000, kun taas käyttöedun saajia oli noin 19 000. Vuodessa saadun vapaan autoedun keskiarvo oli noin 8 700 euroa. Vapaan autoedun myöntäneiden työnantajien lukumäärä on kasvanut vähäisesti vuosien 2015 ja 2018 välillä, mutta edunsaajien lukumäärä on pysynyt lähes samana samoin kuin edun keskiarvo. Vuodessa saadun käyttöedun keskiarvo oli noin 5 500 euroa vuodessa. Myös käyttöedun myöntäneiden työnantajien lukumäärä on kasvanut vähäisesti vuosien 2015 ja 2018 välillä, mutta edunsaajien lukumäärä on toisaalta vähentynyt. Käyttöedun keskiarvo on pysynyt lähes samana.

Vuonna 2018 työsuhteautoista ikäryhmän A, eli alle kolme vuotta vanhojen autojen, osuus oli 68 prosenttia, ikäryhmän B, eli vähintään kolme mutta alle viisi vuotta vanhojen autojen, osuus oli 24 prosenttia ja ikäryhmän C, eli vähintään viisi vuotta vanhojen autojen, osuus oli 8 prosenttia.

Käyttöetuautojen keskihinnan arvioidaan olevan noin 29 000 euroa ja vapaan autoedun autojen noin 39 000 euroa. Vapaan autoedun piirissä olevat autot ovat hieman kaikkien Suomessa myytyjen autojen keskihintaa kalliimpia ja käyttöetuautot edullisempia. Työsuhdeautojen osuuden uusien henkilöautojen ensirekisteröinneistä arvioidaan olevan noin 20 prosenttia. Jos verrataan vuonna 2019 käyttöön otettuja työsuhdeautoja kaikkiin vuonna 2019 ensirekisteröityihin henkilöautoihin, työsuhdeautot olivat yleisemmin dieselkäyttöisiä. Lisäksi ladattavien hybridien osuus oli keskimääräistä suurempi. Suomen liikennekäytössä olevasta henkilöautokannasta vähän alle kolme prosenttia on työsuhdeautoja.

2.2.2 Sähköauton latausetu

Sähköauton lataaminen työpaikalla on veronalainen luontoisetu, jolle on määritelty luontoisetupäätöksessä kaavamainen arvo. Jos palkansaaja käyttää työnantajansa kustantamaa sähköä työpaikalla oman autonsa tai käyttöetuauton lataamiseen, käytöstä muodostuvan edun arvo on 30 euroa kuukaudessa. Arvo perustuu sähkön arvioituun kulutukseen ja keskimääräiseen hintaan. Vapaassa autoedussa sähköauton lataaminen työpaikalla sisältyy autoedun verotusarvoon.

Muulla kuin työpaikalla tapahtuva sähköauton lataaminen ei sisälly määriteltyyn latausedun arvoon. Jos työnantaja maksaa lataamisen esimerkiksi työntekijän kotona tai pikalatauspisteessä, edun arvo on käytetyn sähkön käypä arvo eli työnantajan sähköstä maksama määrä.

2.2.3 Työnantajan kustantama sähköauton latauslaite palkansaajan kotiin

Työnantaja saattaa kustantaa palkansaajan kotiin erillisen sähköauton latauslaitteen. Tällainen latauslaite on palkansaajalle rahanarvoinen etu, joka kohdistuu ainakin osittain palkansaajan yksityistalouteen. Latauslaite ei kulje auton mukana, joten sitä ei lueta autoedun arvoon. Latauslaitteen arvo on Verohallinnon luontoisetupäätöksen (VH/4439/00.01.00/2019) 27 §:n 1 mukainen muu kuin päätöksessä nimenomaisesti mainittu luontoisetu, joka arvostetaan käypään arvoon.

Jos latauslaite hankitaan jo alun alkaen palkansaajan omistukseen, latauslaitteen käypä arvo on kokonaisuudessaan palkansaajan veronalaista palkkatuloa laitteiston asennushetkellä. Latauslaitteen käypänä arvona pidetään laitteen hankintamenon ja asennuskustannuksien yhteismäärää.

Jos latauslaite säilyy työnantajan omistuksessa, veronalaisen edun vuotuinen määrä voidaan määrittää Verohallinnon luontoisetuohjeen (VH/2075/00.01.00/2020) luvun 12.2 mukaisella laskentakaavalla. Latauslaitteen käyttöaikana voidaan tällöin pitää työnantajan arvioimaa laitteiston poistoaikaa, kuitenkin enintään 10 vuotta. Jos työnantaja ja palkansaaja sopivat myöhemmässä vaiheessa, että latauslaite siirtyy palkansaajan omistukseen (latauslaitetta ei toisin sanoen poisteta palkansaajan kotoa), latauslaitteen käypä arvo omistusoikeuden siirron hetkellä luetaan palkansaajan veronalaiseksi palkkatuloksi.

Jos työnantaja on vuokrannut latauslaitteen ja luovuttanut sen palkansaajan käyttöön, palkansaajan saaman veronalaisen luontoisedun arvoksi katsotaan työnantajan maksaman latauslaitteen vuokran määrä.

2.2.4 Työsuhdematkalippu

Työsuhdematkalipulla tarkoitetaan työnantajan työntekijälleen antamaa joukkoliikenteen henkilökohtaista matkalippua, joka on tarkoitettu ainoastaan asunnon ja työpaikan väliselle matkalle. Työsuhdematkalippu on tuloverolaisissa säädetty palkansaajalle verovapaaksi eduksi

300 euroon asti. Lisäksi työsuhdematkalippu on verovapaata tuloa 750 euron ylittävältä osalta 3 400 euroon asti. Verovapaan edun määrä on siten enintään 2 950 euroa vuodessa. Työnantajan tarjotessa palkansaajalle työsuhdematkalipun, jonka arvo on 750 euron ja 3 400 euron välillä, edun veronalainen osa on 450 euroa.

Työnantajan ei tarvitse selvittää palkansaajan todellisia asunnon ja työpaikan välisiä kustannuksia, jos työnantaja antaa palkansaajalle enintään 750 euron arvoisen edun. Tästä määrästä työnantaja voi kaikissa tilanteissa tarjota vuotuisena verovapaana etuna enintään 300 euron arvoista työsuhdematkalippua. Tämä perustuu siihen, että käytännössä halvimmatkin vuosiliput ylittävät arvoltaan 300 euroa. Jos työnantaja antaa 750 euroa suuremman edun, työnantajan on selvítettävä palkansaajan todellisten kodin ja työpaikan välisten matkakustannusten määrä, koska verovapaa etu ei voi olla työmatkakustannuksia suurempi.

Jos työntekijällä on vapaa autoetu, työnantaja voi antaa työntekijälle työsuhdematkalippuja ilman selvitystä enintään 750 euroa, josta 300 euroa on verovapaata. Jos työnantaja antaa yli 750 euron suuruisen edun, työnantajan on selvítettävä työntekijän todellisten matkakustannusten määrä. Jos työntekijä on tehnyt asunnon ja varsinaisen työpaikan väliset matkat vapaan autoedun työsuhdeautolla, hänelle ei ole syntynyt matkakustannuksia julkisen liikenteen käyttämisestä eikä työnantaja voi tarjota yli 750 euron etua verovapaasti.

Kuten muissakin työsuhde-eduissa, työnantaja voi periä työsuhdematkalipun hankinnasta korvausta palkansaajalta, jolloin palkansaajan nettopalkasta vähennettävä korvaus pienentää verotettavaa etua.

Työsuhdematkalippuetu koskee yleisesti käytössä olevaa säännöllistä henkilöliikennettä ja niin sanottuja reittitakseja, muttei lentoliikennettä tai tilausliikennettä, kuten normaaleja takseja.

Työsuhdematkalippuetua tarjoavien työnantajien ja edunsaajien määrä on kasvanut huomattavasti verotuen käyttöönoton jälkeen. Työsuhdematkalippuedun ensimmäisenä soveltamisvuonna 2006 työsuhdematkalipun tarjosi noin 450 työnantajaa ja lippu oli käytössä noin 7 300 palkansaajalla. Vuonna 2008 työsuhdematkalipun tarjosi noin 770 työnantajaa ja sen piirissä oli noin 43 000 palkansaajaa.

Vuonna 2018 työsuhdematkalippua tarjoavia työnantajia oli jo noin 1 300. Verovapaan työsuhdematkalipun sai vuonna 2018 noin 91 500 palkansaajaa, kun taas veronalaisen työsuhdematkalipun sai noin 1 300 palkansaajaa. Sekä verovapaan että veronalaisen työsuhdematkalipun sai vuonna 2018 noin 8 800 palkansaajaa. Verovapaan edun saajien lukumäärä on kasvanut vuosien 2015 ja 2018 välillä, kun taas veronalaisen edun sekä molempia etuja saaneiden lukumäärä on pysynyt samana.

2.2.5 Liikkumispalvelut

Liikkumispalveluilla, jäljempänä MaaS-palvelu (Mobility as a Service), tarkoitetaan palvelua, jossa liikkumistarpeisiin tarjotaan erilaisia kokonaispaketteja. MaaS-palvelut yhdistävät tyypillisesti kuukausimaksulla julkisen liikenteen, kaupunkipyörien, taksien, yhteiskäyttöautojen ja muiden liikennemuotojen käyttöä yhdeksi paketoituksi palvelukokonaisuudeksi. Liikenteen palveluista annetussa laissa (2017/320) MaaS-palvelu on määritelty yhdistämispalveluksi, jolla tarkoitetaan matkaketjujen ja muiden palvelukokonaisuuksien muodostamista korvausta vastaan yhdistelemällä eri palveluntarjoajien liikkumispalveluja. Tällaista palvelua eivät kuitenkaan ole matkapalveluyhdistelmistä annetun lain (901/2017) soveltamisalaan kuuluvat matkapaketit tai yhdistetyt matkajärjestelyt.

MaaS-palveluiden tarjoamisesta työsuhde-etuna ei ole erityissäännöksiä verolainsäädännössä. Etu arvostetaan lähtökohtaisesti käypään arvoon, jona pidetään työnantajalle palvelusta aiheutuvia kustannuksia.

Hallinto-oikeudessa on vuonna 2019 ollut ratkaistavana kysymys siitä, voiko työnantaja antaa MaaS-palvelupaketin osittain verovapaana työsuhdematkalippuna työntekijöilleen. Kyse oli tapauksesta, jossa yhtiön tarkoituksena oli tarjota omille työntekijöilleen työsuhdematkalippuna palvelupakettia, joka oikeuttaisi julkisen liikenteen lippuihin sekä kesäkaudella kaupunkipyörien käyttöön. Paketin kautta työntekijän oli mahdollista saada myös alennusta taksin käytöstä ja auton vuokrauksesta, mutta mahdollinen käyttö veloitettaisiin erikseen palvelun käyttäjältä eikä palvelupaketin kuukausimaksua voisi käyttää niiden maksamiseen. Kyseisessä tapauksessa MaaS-palvelupaketti katsottiin osittain verovapaaksi tuloverolain mukaiseksi työsuhdematkalipuksi.

Hallinto-oikeuden antama päätös ei ole lainvoimainen, ja asia on parhaillaan käsiteltävänä korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

2.2.6 Polkupyöräetu

Polkupyöräedussa työnantaja antaa työntekijän käyttöön polkupyörän. Polkupyöräetu arvostetaan käypään arvoon. Edulle ei ole määritelty kaavamaista arvoa Verohallinnon luontoisetupäätöksessä. Työsuhdepolkupyörän luontoisetuarvon laskentaan vaikuttaa se, onko kyseessä työnantajan omistama vai leasingsopimuksella hankkima polkupyörä.

Jos työnantaja omistaa työsuhdepolkupyörän, luontoisetuarvo palkansaajan verotuksessa lasketaan jakamalla pyörän hankintahinta pyörän oletetuilla käyttövuosilla. Saatua arvoon lisätään pyörän hankinnan korkokustannus. Näin saadaan vuotuiset pääomakustannukset. Jos työnantaja maksaa myös pyörän huolto- tai korjauskuluja tai muita vastaavia kuluja, lisätään niistä aiheutuneet kustannukset pääomakustannuksiin. Saatua summa on edun vuosiarvo. Kuukausittain palkanlaskennassa käytettävä arvo saadaan jakamalla vuosiarvo käyttökuukausilla. Koron määrä lasketaan myöhemmin vuosina siten, että pääomasta vähennetään edellisenä vuotena verotetun poiston osuus. Kun luontoisetupyörän laskettu käyttöaika umpeutuu, hankinnan pääomakustannus tulee poistetuksi. Tämän jälkeen edun arvoon vaikuttavat ainoastaan mahdolliset käyttökustannukset ja huollosta aiheutuvat kustannukset.

Jos työnantaja hankkii työsuhdepolkupyörän leasingsopimuksella, polkupyöräedun luontoisetuarvo palkansaajan verotuksessa on työnantajalle aiheutuva kustannus, eli leasingmaksu kuukaudessa vähennettynä leasingyhtiölle maksetuilla toimisto- ja käsittelykuluilla.

Työnantajan työntekijän puolesta maksamaa kaupunkipyörän käyttömaksua pidetään verovapaana henkilökuntaetuna. Etu on verovapaa, jos sitä tarjotaan koko henkilökunnalle, etu on ainoastaan työntekijän käytettävissä ja työnantaja maksaa maksun suoraan palveluntarjoajalle.

Polkupyöräedun yleisyydestä ei ole tilastotietoja.

3 Tavoitteet

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi vuoden 2021 ansiotuloveroperusteet. Tavoitteena on, että ansiotulojen verotus ei kiristy ansiotason nousun ja inflaation johdosta.

Työsuhdeautojen verotukseen ehdotettujen verotukien tavoitteena on lisätä ajonaikana nollapästöisiksi katsottavien autojen osuutta työsuhdeautokannassa ja näin vähentää liikenteen

päästöjä. Työsuhdematkalippuun sekä työsuhdepolkupyöräilyyn liittyvien verotukien tavoitteena on lisätä pyöräilyä ja joukkoliikenteen osuutta liikkumisessa.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Ansiotulojen verotus

[Täydennetään myöhemmin budjettiriihessä tehtävien päätösten perusteella.]

4.1.2 Liikenteen työsuhde-etujen verotus

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi verotukia liikenteen työsuhde-etujen verotukseen. Tuloverolakia muutettaisiin siten, että autoverolaissa (1482/1994) tarkoitetulla tavalla ajonaikana nollapäästöiseksi määriteltyjen työsuhdeautojen verotusarvoa alennettaisiin 170 eurolla kuu-kaudessa vuosina 2021–2023. Muutos koskisi sekä vapaana autoetuautona että käyttöetuna annettavia työsuhdeautoja.

Kyse olisi kiinteästä euromääräisestä alennuksesta autoedun arvoon. Kiinteä verotuki on saman kaltainen sähköautojen nykyisen hankintatuen kanssa. Kiinteän verotuen kannustinvaikutus on voimakkaampi edullisempien sähköautojen kohdalla tuen vastatessa tällöin suurempaa osaa auton hinnasta. Vastaavasti kiinteän tuen vaikutus hintaan ei olisi yhtä merkittävä kalliimmilla autoilla, jolloin niiden myyntimäärän lisäys jäisi todennäköisesti pienemmäksi kuin edullisempien autojen. Ajonaikaisten päästövähennysten kannalta perusteltua on tukea kaikkia nollapäästöisiä autoja yhtä paljon. Edullisempien sähköautojen määrän kasvu myös lisäisi myöhemmin näiden autojen saatavuutta käytettyjen autojen markkinoilla ja mahdollistaisi sähköautojen hankkimisen pienemmilläkin tulotasoilla.

Tuki koskisi vain ajonaikana nollapäästöisiksi määriteltyjä autoja, joita tällä hetkellä ovat käytännössä täyssähköautot. Työsuhdeautoihin kohdistuva verotuki on perusteltua kohdistaa siten, että tuella saataisiin aikaiseksi mahdollisimman suuri päästövähennys. Verotuen vaikuttavuuden kannalta olennaista on tällöin se, millaista päästötasoa edellytetään niiltä autoilta, jotka hyväksytään verotuen piiriin. Täyssähköauton käyttöönotolla on saavutettavissa suurempi ajonai- kainen päästövähennys kuin vaihtamalla uuteen vähäpäästöiseen polttomoottoriautoon, mukaan lukien ladattavat hybridautot. Polttomoottoriautojen tukeminen myös vaikeuttaisi pitkän aikavälin päästötavoitteisiin pääsemistä, vaikka hankintakannusteen saavat autot olisivat vähäpäästöisiä. Tuen kohdentaminen vain täyssähköautoihin vastaa myös voimassa olevan yksityis- henkilöille suunnatun hankintatuen kohdentumista.

Työsuhdeautoihin kohdistuva kannustin on perusteltua kohdentaa vain täyssähköautoihin myös siitä syystä, että esimerkiksi ladattavien hybridautojen ajonai- kaiset todelliset päästöt ovat riip- puvaisia siitä, miten paljon autoa ladataan. Vapaan autoedun kohdalla työntekijälle ei muodostu taloudellista kannustinta ladata autoa, koska kaikista käyttökustannuksista vastaa työnantaja. Näiden autojen kohdalla onkin tarkoituksenmukaisempaa tukea auton lataamista, jotta työntekijällä olisi kannustin ajaa mahdollisimman paljon sähköllä. Tuloverolakiin ehdotetaan lisättäväksi väliaikaisesti säännös, jonka mukaan työnantajan maksama sähköauton lataaminen työ- paikalla tai julkisessa latauspisteessä olisi vuosina 2021–2023 verovapaa etu. Etu koskisi työn- tekijän oman auton tai käyttöetuauton lataamista, ja auto voisi olla joko täyssähköauto tai ladat- tava hybridauto. Näin etu kannustaisi työsuhdeautoksi valittavan ladattavan hybridauton hank- kimista käyttöetuautoksi vapaan autoedun sijaan.

Lisäksi työsuhdeauton kotilataamista ehdotetaan helpotettavaksi siten, että työnantajan työsuhdesähköauton mukana kustantaman kotilatauslaitteen kustannus katsottaisiin osaksi auton verollisia lisävarusteita. Työsuhdeauto voisi olla joko täyssähköauto tai ladattava hybridi-auto.

Työsuhdematkalipun verovapautta ehdotetaan muutettavaksi siten, että lippu olisi verovapaata tuloa 3 400 euroon asti vuodessa. Tämä tarkoittaisi sitä, että nykyinen 300 euron ja 750 euron välinen veronalainen osuus poistuisi. Joukkoliikenteen osuus työsuhde-etuna tarjottavasta niin sanotusta liikkumisen palvelupaketista katsottaisiin jatkossa työsuhdematkalipuksi vastaavasti kuin joukkoliikenteen lipun tarjoaminen erikseen riippumatta liikkumisen palvelupaketin muusta sisällöstä.

Työnantajan tarjoama työsuhdepolkupyöräetu ehdotetaan säädettäväksi verovapaaksi eduksi 750 euroon asti vuodessa. Käytetty etu vähentäisi työsuhdematkalipun verovapaata enimmäismäärää.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Taloudelliset vaikutukset

4.2.1.1 Ansiotulojen verotus

[Esityksen vaikutusarvioita tullaan täydentämään myöhemmin budjettiriihessä tehtävien päätösten perusteella.]

4.2.1.2 Työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen

Täyssähköautojen verotusarvon kolmen vuoden määräaikaisen alentamisen 170 eurolla kuukaudessa arvioidaan vähentävän verotuloja yhteensä noin 6 miljoonalla eurolla, josta valtion osuus olisi 3 miljoonaa euroa ja kuntien osuus 3 miljoonaa euroa. Seurakuntien ja Kansaneläkelaitoksen osuudet arvioidaan vähäisiksi. Verotuottojen alentuminen jakautuisi vuosittain siten, että vuonna 2021 verotulot alenisivat 1 miljoonaa, vuonna 2022 2 miljoonaa euroa ja 3 miljoonaa euroa vuonna 2023.

Kaiken kaikkiaan verotuen vaikutus liikenteen päästövähennykseen arvioidaan vähäiseksi. Ehdotetun verotuen myötä nollapäästöisten autojen määrän arvioidaan lisääntyvän kolmen vuoden tukikauden aikana yhteensä 500–600 autolla. Verotuen kustannuksista vajaa 90 prosenttia arvioidaan kohdistuvan autoille, jotka olisi ostettu muutoinkin.

Ehdotetun verotuen arvioidaan vähentävän liikenteen päästöjä 500–2 000 hiilidioksiditonnia vuonna 2023, mikä on korkeintaan 0,01 prosenttia tieliikenteen arvioiduista hiilidioksidipäästöistä vuonna 2023. Jos myös työsuhdeauton käyttöajan jälkeen tuen ansiosta ostetut sähköautot jäisivät Suomen autokantaan ja korvaisivat polttomoottoriautoja, päästövähennys olisi kumulatiivisesti kymmenen vuoden aikana noin 5 000–14 000 hiilidioksiditonnia.

Tuloveromenetykset olisivat kolmen vuoden aikana yhtä tuen myötä käyttöönotettavaa uutta sähköautoa kohden noin 11 000 euroa. Kymmenen vuoden aikana vältettyä hiilidioksiditonnia kohden tuloveron verotuottomenetykset olisivat noin 500–1 000 euroa. Kun otetaan huomioon muut julkisen sektorin verotuottomenetykset sekä auto-, ajoneuvo- ja polttoaineveromenetykset, verotuottomenetykset kasvaisi 11–16 miljoonaa euroon. Vältetyn hiilidioksiditonnin verokustannus liikennesektorilla kymmenen vuoden aikana olisi noin 1 000–2 000 euroa hiilidioksiditonnilta.

Vaikutusarviot sisältävät suuria epävarmuuksia, koska sähköautojen määrän ja hinnan kehitys lähivuosina on hyvin epävarmaa.

Verotuen voidaan arvioida kohdentuvan pitkälti niille väestöryhmille, jotka ovat nykyisin autoedun piirissä. Autoedun saajista 90 prosenttia on palkansaajia ja 7 prosenttia yrittäjiä. Muiden sosioekonomistenryhmien osuus on yhteensä 3 prosenttia. Miesten osuus autoedun saajista on noin kolme neljäsosaa. Autoetu kohdistuu voimakkaasti hyvätuloisille henkilöille. Autoedun saajista ylimpään tulokymmenykseen kuuluu 80 prosenttia ja toiseksi ylimpään tulokymmenykseen 12 prosenttia. Voidaan olettaa, että sähköautojen verotukea hyödyntävistä henkilöistä vielä suurempi osuus kuuluisi ylimpään tulokymmenykseen kuin autoedun saajista yleensä, koska täyssähköautojen keskihinta on ainakin toistaiseksi ollut varsin korkea ja edullisten sähköautojen tarjonta on ollut melko vähäistä. Muita autonostajia verotuki hyödyttää vain siltä osin, kuin tuen ansiosta lisääntynyt sähköautomyynti laskee käytettyjen sähköautojen hintoja. Koska arvioitu sähköautojen myyntimäärän lisäys jää vähäiseksi, myös tämä vaikutus jää todennäköisesti vähäiseksi.

Autoetu kohdistuu voimakkaasti kaupunkialueille. Edun saajista 39 prosenttia asuu pääkaupunkiseudulla. Myös sähköautojen omistus ja käyttö painottuvat kaupunkialueille ja erityisesti pääkaupunkiseudulle, missä latauspisteitä on tiheästi. Noin 48 prosenttia Suomen kaikkien autojen käytössä olevista latauspaikoista sijaitsee pääkaupunkiseudulla sekä Tampereen ja Turun alueilla. Latausverkossa on vielä merkittäviä aukkoja etenkin Koillis- ja Pohjois-Suomessa. Myös työsuhdeautoihin kohdistuvan verotuen voi olettaa alueellisesti painottuvan selvästi pääkaupunkiseudulle ja muihin suurimpiin kaupunkeihin.

4.2.1.3 Työsuhdematkalippu

Työsuhdematkalipun enimmäismäärän korottamisen 3 400 euroon arvioidaan vähentävän verotuloja noin 5,5 miljoonalla eurolla, josta valtion osuus olisi 2,5 miljoonaa euroa ja kuntien osuus 3 miljoonaa euroa. Seurakuntien ja Kansaneläkelaitoksen osuus muutoksesta arvioidaan olevan vähäinen.

Työsuhdematkalipun yleistyminen riippuu merkittävästi siitä, ovatko työnantajat valmiita tarjoamaan työsuhde-etuna nykyistä kalliimpia matkalippuja. Monissa tapauksissa myös työntekijät voivat itse vaikuttaa siihen, mitä työsuhde-etuja valitsevat.

Veromuutoksen vaikutus päästöihin riippuu sekä työsuhdematkalipun yleistymisestä että myös siitä, vähentääkö työsuhdematkalipun käyttöönotto yksityisautoilua. Todennäköistä on, että suurin osa työsuhdematkalippuetua hyödyntävistä palkansaajista on jo aikaisemminkin käyttänyt joukkoliikennettä työmatkoihin.

Verotuen kasvu kohdistuisi lähes kokonaan keskimääräistä parempituloiseen väestöön. Puolet verotuen kasvusta kohdistuisi kahteen ylimpään tulokymmenykseen. Puolet verotuen kasvusta kohdistuisi pääkaupunkiseudulle.

4.2.1.4 Työsuhdepolkupyörä

Työsuhdepolkupyörien verotuen kustannusarvioon liittyy huomattavaa epävarmuutta, koska käytettävissä ei ole tietoja työsuhdepolkupyörien lukumäärästä. Verotuen voidaan kuitenkin arvioida kohdentuvan pitkälti niille väestöryhmille, jotka ovat nykyisin työsuhdematkalippuedun piirissä. Näin ollen ehdotettu muutos vähentäisi ainakin osittain työsuhdematkalipun käyttöä. Jos esimerkiksi 10 000 henkilöä hyödyntäisivät 750 euron työsuhdepolkupyöräedun, ehdotetun muutoksen arvioidaan vähentävän verotuloja 3 miljoonaa euroa, josta valtion osuus olisi

0,5 miljoonaa euroa, kuntien osuus 2 miljoonaa euroa sekä seurakuntien ja Kansaneläkelaitoksen osuus olisi yhteensä 0,5 miljoonaa euroa.

4.2.1.5 Sähköautojen latausetu

Ehdotetun latausedun kolmen vuoden määräaikaisen verovapauden arvioidaan vähentävän verotuloja arviolta yhteensä noin 17 miljoonalla eurolla, josta valtion osuus olisi 10 miljoonaa euroa ja kuntien osuus 7 miljoonaa euroa. Seurakuntien ja Kansaneläkelaitoksen osuus muutoksesta arvioidaan olevan vähäinen. Verotuottojen alentuminen jakautuisi vuosittain siten, että vuonna 2021 verotulot alenisivat 4 miljoonalla eurolla, josta valtion osuus olisi 2,5 miljoonaa ja kuntien osuus 1,5 miljoonaa euroa. Vuonna 2022 verotulot alenisivat yhteensä 5 miljoonaa ja 8 miljoonaa euroa vuonna 2023.

Verovapaa latausetu luo kannusteen etenkin ladattavien hybridautojen omistajille ja käyttöetuautojen haltijoille ladata autoa ja näin ajaa enemmän sähköllä.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen

Valtiovarainministeriön asettama liikenteen verotusta käsittelevä työryhmä tarkasteli erilaisia malleja, joilla voitaisiin toteuttaa hallitusohjelmaan sisältyvä kirjaus vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotuksen tukemisesta. Nyt ehdotettavan kiinteän tuen mallin lisäksi tarkasteltiin prosentuaalisen verotuen mallia sekä näiden yhdistelmää. Prosentuaalinen verotuki määräytyisi auton hinnan perusteella, jolloin tuen euromäärä kasvaisi auton hinnan kasvaessa. Yhdistelmämallissa tuki pohjautuisi auton hintaan tiettyyn ylärajaan saakka ja tätä kalliimmilla autoilla tuki olisi euromääräisesti kiinteä.

Prosentuaalisessa verotukimallissa tuen osuus auton hinnasta olisi sama kaikille autoille, mikä johtaisi euromääräisesti suurempaan tukeen kalliimmille autoille. Tämä tarkoittaisi heikompaan kustannustehokkuutta päästövähennyksien kannalta, sillä saman suuruisella tukisummalla prosentuaalisella tuella saataisiin pienempi määrä sähköautoja kuin kiinteällä tuella. Tuen kustannuksia on myös vaikeampi ennakoita prosentuaalisen tuen kohdalla, sillä kustannukset eivät riipu pelkästään automäärästä, vaan myös siitä, minkä hintaisia autoja tuen voimassaolon aikana hankitaan. Prosentuaalinen verotuki voi olla myös sosiaalisen oikeudenmukaisuuden kannalta kiinteää verotukea ongelmallisempi. Verotuki voisi nousta euromääräisesti varsin suureksi kalleimpien sähköautomallien kohdalla, ja tällaiset työsuhdeautot ovat monissa tapauksissa lähinnä yrityksen johtohenkilöiden saatavilla.

Yhdistelmämallin vaikutukset valittuun ylärajaan saakka olisivat vastaavia kuin prosentuaalisessa verotukimallissa ja tämän ylittävältä osalta vaikutukset vastaisivat kiinteää verotukea. Vaikka tällä tavalla olisi mahdollista rajata prosentuaalisen verotuen kärjistäviä vaikutuksia kalleimpien sähköautojen kohdalla, päästövähennyksiin tähtäävän tavoitteen kannalta voidaan kiinteää tukea kuitenkin pitää kokonaisuutena arvioiden tarkoituksenmukaisempana. Kyse olisi myös monimutkaisemmasta järjestelmästä.

Ehdotettavan verotusarvon alentamisen vaihtoehtona olisi toteuttaa verotuki palkansaajan verotuksessa ansiotulosta tehtävänä vähennyksenä. Tämä edellyttäisi kuitenkin uuden erillisen vähennyksen rakentamista verojärjestelmään. Verojärjestelmän selkeys ja yksinkertaisuus samoin

kuin se, että verotuki on tarkoitettu vain työnantajan hankkimille työsuhdeautoille eikä esimerkiksi työntekijöiden itse hankkimille täyssähköautoille, puoltaa nyt ehdotettavaa alennettua verotusarvoa tuen toteutustapana.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

Työsuhdeautot

Tässä esitettävä kansainvälinen vertailu perustuu liikenteen verotusta käsittelevän työryhmän väliraporttiin.

Alankomaissa työsuhdeautojen luontoisedun vuotuinen verotusarvo on lähtökohtaisesti 22 prosenttia auton yleisestä vähittäismyyntihinnasta, eli 1,83 prosenttia kuukaudessa. Työsuhdeautojen luontoisedun verotusarvoa on kuitenkin alennettu nollapäästöisille autoille siten, että vuodesta 2020 alkaen verotusarvo nollapäästöisten työsuhdeautojen luontoisedulle on 8 prosenttia yleisestä vähittäismyyntihinnasta, jos auton hankintahinta on enintään 45 000 euroa. Alankomaat on muuttanut vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotusta useana vuotena. Vuosien 2017–2019 aikana nollapäästöisille täyssähkö- ja polttokennoautoille verotusarvo oli 4 prosenttia yleisestä vähittäismyyntihinnasta, jos auton hankintahinta oli enintään 50 000 euroa. Lisäksi aiemmin vähäpäästöisten työsuhdeautojen luontoisedun verotusarvo oli päästöarvoltaan alle 50 hiilidioksidigrammaa kilometriltä oleville autoille 0 prosenttia ja päästöarvoltaan 51–88 hiilidioksidigrammaa kilometriltä oleville autoille 14 prosenttia. Verotusarvoa ja alennetun verotusarvon päästörajaa on viime vuosina nostettu, koska ohjausvaikutus ja tuloverovaikutukset arvioitiin tarkoituksettoman suuriksi. Jatkossa sähköautojen alennetusta työsuhdeautojen verotusarvosta arvioidaan luovuttavan vaiheittain.

Norjassa työsuhdeautojen luontoisedun vuotuinen verotusarvo on normaalisti 30 prosenttia vähittäismyyntihinnasta 308 500 kruunuun saakka ja 20 prosenttia tämän ylittävältä osalta. Työsuhdekäytössä olevien täyssähköautojen verotusarvon laskennassa otetaan huomioon auton vähittäismyyntihinnasta vain 60 prosenttia, kun taas muilla autoilla laskentaperusteena on 75 tai 100 prosenttia vähittäismyyntihinnasta sen mukaan, ylittääkö työajon määrä 40 000 kilometriä vuodessa. Norjassa sähköautoja on tuettu erittäin voimakkaasti myös useilla muilla veroeduilla.

Ranskassa työsuhdeautojen verotusarvoon vaikuttaa hiilidioksidiarvon ja käyttövoiman perusteella määriteltävä osuus, joka suhteuttaa verotusarvon auton hiilidioksidipäästöjen määrään. Työsuhdeautojen luontoisedun verotusarvo on lähtökohtaisesti 9 prosenttia auton hankintahinnasta, eli 0,75 prosenttia kuukaudessa. Päästöarvoltaan alle 20 hiilidioksidigrammaa kilometriltä olevat autot ovat vapautettu kokonaan verosta, ja vastaavasti hybridautojen, joiden päästöarvo on alle 110 hiilidioksidigrammaa kilometriltä, verotusarvon katsotaan olevan 0 ensimmäisen käyttövuoden aikana. Lisäksi polttomootoriajoneuvoilla työsuhdeauton verotusarvoon vaikuttaa polttoainetyyppi ja auton ikä siten, että verotusarvo on korkein vanhoilla polttomootoriautoilla.

Ruotsissa työsuhdeautojen verotusarvon määrittäminen perustuu auton vähittäismyyntiarvoon ja yksityisajona ajettujen kilometrien määrään. Täyssähköautot, ladattavat hybridit ja kaasukäyttöiset autot saavat verotusarvon määrittämiseen liittyvän vähennyksen siten, että niiden verotusarvon määrittämisessä käytetään vastaavan diesel- tai bensiinikäyttöisen auton vähittäismyyntiarvoa. Lisäksi täyssähköautot sekä kaasautot hyötyvät 40 prosentin mutta enintään 10 000 kruunun alennuksesta verotusarvosta suhteessa vastaavan diesel- tai bensiinikäyttöisen auton verotusarvoon. Väliaikaiseksi tarkoitettu 40 prosentin alennus on voimassa ainakin vuoden 2020 loppuun asti. Ruotsin valtiontalouden tarkastusvirasto, Riksrevisionen, on tarkastellut

vähäpäästöisiä työsuhteautoja koskevaa verotusta osana vähäpäästöisten autojen tukikokonaisuuden arviointia. Tarkastusvirasto teki havainnon, että tukimallin kustannukset verrattuna vaihtoehtoihin päästövähennystoimenpiteisiin vaikuttavat suhteellisen korkeilta ja ettei Ruotsin nykyinen työsuhteautojen tukimalli ole kustannustehokas ohjauskeino. Tarkastusvirasto on suositellut arvioimaan jatkossa työsuhteautoja koskevan tukimallin tarvetta ja kustannustehokkuutta.

Saksassa työsuhteautojen luontoisedun verotusarvo perustuu auton vähittäismyyntiarvoon ja työmatkan pituuteen. Verotusarvo on vuositasolla 12 prosenttia, eli yksi prosentti kuukaudessa, johon lisätään kuukausitasoinen osuus työmatkasta. Täyssähköautoille on vuodesta 2019 alkaen myönnetty 0,5 prosenttiyksikön alennus verotusarvon laskentaan. Lisäksi alennuksen saavat sellaiset ladattavat hybridi-autot, joiden päästöarvo on enintään 50 hiilidioksidigrammaa kilometriltä tai toimintasäde vähintään 40 kilometriä. Lisäksi vuoden 2020 alusta työsuhdekäytössä olevien täyssähköautojen verotusarvon laskentaa on muutettu siten, että auton verollisesta bruttohinnasta otetaan verotusarvon laskennassa huomioon vain 25 prosenttia, jos auton uushankintahinta on alle 40 000 euroa.

Irlannissa työsuhteauton verotusarvo on yleisesti 30 prosenttia auton uushankintahinnasta, eli 2,5 prosenttia kuukaudessa. Vähäpäästöiset työsuhteautot hyötyvät alemmasta luontoisedun verotusarvosta siten, että vuonna 2018 työsuhteautokäytössä olleet sekä uudet sähköautot vapautettiin kokonaan luontoisedusta. Sähkökäyttöisten työsuhteautojen etuutta jatketaan myös vuosina 2019–2021, mutta työsuhte-etuuden arvon laskentaa muutettiin vuoden 2019 alussa. Uushankintahinnaltaan alle 50 000 euron täyssähköautot vapautetaan jatkossakin kokonaan luontoisedun verotuksesta. Sähköautot, joiden uushankintahinta ylittää 50 000 euron rajan, verotetaan alemmalla verotusarvolla, joka lasketaan vähentämällä uushankintahinnasta 50 000 euroa. Lisäksi vuoden 2019 loppuun saakka yritykset saivat hankintakannustetta vähäpäästöisten työsuhteautojen hankintaan enintään 3 800 euroa.

Itävallassa työsuhteautojen verotusarvo liittyy auton hiilidioksidipäästöön. Luontoisedun verotusarvo on 1,5 prosenttia kuukaudessa ja enintään 720 euroa, jos auton päästöarvo on enintään 118 hiilidioksidigrammaa kilometrillä. Mikäli päästöarvo on suurempi, verotusarvo on kaksi prosenttia kuukaudessa ja enintään 960 euroa. Täyssähköautot ovat vapautettu täysin luontoisedun verotuksesta. Itävallassa yritykset voivat kotitalouksien ohessa saada täyssähköauton hankintaan 3 000 euron hankintatuen ja lataushybridiin 1 500 euroa, jos auton toimintasäde on yli 50 kilometriä. Edellytyksenä on, että auton hankintahinta on alle 60 000 euroa.

Portugalissa yritykset voivat saada 2 250 euron hankintakannusteen sähkökäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen hankintaan, mikäli auton hankintahinta on alle 62 500 euroa. Yrityksille tuen määrä on rajattu enimmillään neljään autoon yritystä kohti. Portugalissa tuki on sidottu budjettiin, joka on vuodelle 2019 yhteensä 3 miljoonaa euroa. Yritykset voivat lisäksi tehdä yhteisöverosta vähennyksiä sähköautojen hankinnasta aiheutuneiden investointikulujen perusteella. Yhteisöverovähennyksiä saa tehdä ainoastaan yrityskäytössä olevista autoista, ja myös niissä sovelletaan 62 500 euron hankintahinnan ylärajaa.

Joukkoliikenne ja kevyt liikenne

Joukkoliikenteen käyttöä tuetaan veroeduilla useissa EU-jäsenvaltioissa. Esimerkiksi Itävallassa työnantaja voi tarjota työntekijöilleen verovapaan joukkoliikenne-edun kodin ja työpaikan väliselle matkalle. Työsuhdematkalippu saa verotukea myös esimerkiksi Espanjassa, jossa työnantaja voi tarjota työntekijöilleen julkisen liikenteen matkalippuja verovapaasti 1 500 euroon

saakka. Lisäksi monissa maissa joukkoliikenteen käyttö työmatkoilla oikeuttaa verovähennykseen.

Työsuhdepolkupyörien veroedut ovat myös melko tavallisia. Esimerkiksi Belgiassa, Alankomaissa, Itävallassa, Saksassa, Yhdistyneessä kuningaskunnassa sekä Irlannissa työsuhdepolkupyörät saavat verotukea. Veroetujen lisäksi useissa EU-maissa on käytössä sähköpyörien suoria hankintatukia.

Belgiassa on myös käytössä vuonna 2018 voimaan tullut liikkumisavustus (Mobility Allowance) ja vuonna 2019 voimaantullut niin sanottu liikkumisbudjetti (Mobility Budget), joiden tarkoituksena on ohjata työntekijöitä valitsemaan ympäristöystävällisempiä vaihtoehtoja työsuhdeautoille. Työsuhdeauton arvoon perustuva etu maksetaan rahana palkansaajalle, joka luopuu tarkemmin säädetyllä tavalla työsuhdeautostaan. Etu on veronalaista tuloa luontoisetuna. Liikkumisavustuksen vaihtoehtona on liikkumisbudjetti, jossa palkansaaja voi päättää käyttää työsuhdeautoon menevän rahamäärän vähäpäästöiseen työsuhdeautoon tai verovapaasti muun muassa julkisen liikenteen lippuun, kyydinjakopalveluun, sähköpyörään tai erilaiseen yhdistelmään vaihtoehtoja.

Iso-Britanniassa työnantajat voivat hankkia työntekijöidensä käyttöön polkupyöriä siten, että hankinnasta syntyy joko työntekijälle tai työnantajalle veroetua (Cycle to Work Scheme). Järjestelmän otettiin käyttöön vuonna 1999, ja sen myötä työnantaja on voinut hankkia työntekijänsä käyttöön työmatkoja varten polkupyörän sekä tarpeellisia varusteita, kuten pyöräilykypärän. Polkupyörän sekä varusteiden hankintahinta vähennetään työntekijän saamasta bruttopalkasta, mistä syntyy työntekijälle veroetua.

6 Lausuntopalaute

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Vuoden 2021 tuloveroasteikkolaki

[Täydennetään myöhemmin.]

7.2 Tuloverolaki

64 §. Luontoisetu. Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että työsuhdematkalipun verovapaata enimmäismäärää korotettaisiin 3 400 euroon vuodessa. Tämä tarkoittaisi sitä, että työsuhdematkalipussa nykyisin oleva 300 euron ja 750 euron välinen veronalainen osuus poistuisi. Lisäksi momenttiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan joukkoliikenteen osuus liikkumispalvelupaketista rinnastettaisiin henkilökohtaiseen joukkoliikenteen matkalippuun. Työsuhdematkalippusäännöksen soveltumisen näkökulmasta ei siten olisi merkitystä, hankitaanko joukkoliikenteen lippu suoraan palvelun tarjoajalta vai kuuluuko se osaksi liikkumisen palvelupakettia. Palvelupaketin muulla sisällöllä ei tässä yhteydessä olisi merkitystä. Säännöstä sovellettaessa joukkoliikenteen osuudeksi palvelupaketin kustannuksista katsottaisiin joukkoliikenteen palveluntarjoajan hinnaston mukainen hinta vastaavasta lipputuotteesta. Jos esimerkiksi palvelupaketin hinta olisi 500 euroa kuukaudessa sisältäen kaupungin sisäisen joukkoliikenteen kuukausilipun sekä taksin ja vuokra-auton käyttöä, joukkoliikenteen osuudeksi palvelupaketista katsottaisiin kaupungin sisäisen joukkoliikenteen palveluntarjoajan hinnaston mukainen kuukausilipun hinta.

Työsuhdematkalippuun ei ehdoteta muita muutoksia. Kyse olisi edelleen asunnon ja työpaikan välistä matkaa varten annettavasta henkilökohtaisesta matkalipusta, ja se pienentäisi nykyistä vastaavalla tavalla asunnon ja työpaikan välisiä matkakustannuksia.

Nykyisessä verotuskäytännössä on katsottu, että työnantajan ei tarvitse selvittää palkansaajan todellisia asunnon ja työpaikan välisiä kustannuksia, jos työnantaja antaa palkansaajalle enintään 750 euron arvoisen työsuhdematkalippuedun. Verovapauden laajentamisesta huolimatta voitaisiin edelleen katsoa, että työnantajan ei tarvitse selvittää todellisia matkakustannuksia, jos edun arvo on enintään 750 euroa. Näissä tilanteissa voidaan katsoa, että etu on annettu asunnon ja työpaikan välistä matkaa varten. Määrä vastaisi asunnon ja työpaikan välisten matkakustannusten omavastuusuutta. Tätä suuremman edun kohdalla työnantajan olisi selvitettävä palkansaajan todellisten matkakustannusten määrä nykyistä vastaavalla tavalla.

Lisäksi 3 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi säännökset työsuhdepolkupyöräedun verovapaudesta. Työnantajan työntekijälleen antama enintään 750 euron arvoinen polkupyöräetu olisi verovapaata tuloa. Joukkoliikenteen henkilökohtaisen matkalipun ja polkupyöräedun verovapaa enimmäismäärä olisi kuitenkin yhteensä 3 400 euroa eli verovapaa polkupyöräetu vähennettäisiin työsuhdematkalipun verovapaasta enimmäismäärästä. Polkupyöräedusta olisi kyse silloin, kun työnantaja antaa omistamansa tai leasing-sopimuksella hankkimansa pyörän työntekijän henkilökohtaiseen käyttöön vapaa-ajalla. Polkupyöräetu kattaisi myös työnantajan luontoisetuna tarjoaman kaupunkipyörän käytön. Jos työnantaja antaa polkupyörän suoraan työntekijän omistukseen, kyse ei ole polkupyöräedusta vaan palkaksi katsottavasta veronalaisesta edusta.

Polkupyörällä tarkoitettaisiin ajoneuvolain 19 §:ssä määritellyjä polkupyöriä. Kyseisen lainkohdan mukaan polkupyörällä tarkoitetaan yhden tai useamman henkilön tai tavaran kuljettamiseen valmistettua polkimin tai käsikammin varustettua ajoneuvoa, joka voi myös olla varustettu sellaisella enintään 250 watin tehoisella sähkömoottorilla, joka toimii vain poljettaessa ja kytkeytyy toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa sekä sellaista potkupyörää tai muuta vastaavaa moottoritonta ajoneuvoa, jolta koon tai käyttötarkoituksen vuoksi on tarpeellista edellyttää heijastin- ja valaisinvaatimusten sekä muiden polkupyörää koskevien keskeisten turvallisuusvaatimusten täyttymistä.

Polkupyöräedun arvo määräytyisi käyvän arvon periaatteen mukaisesti. Jos työnantaja hankkisi työsuhdepolkupyörän leasing-sopimuksella, polkupyöräedun arvoksi katsottaisiin työnantajalle aiheutuva kustannus eli käytännössä leasing-maksu vähennettynä leasing-yhtiölle maksetuilla toimisto- ja käsittelykuluilla.

Jos työnantaja omistaisi työsuhdepolkupyörän, käypä arvo muodostuisi hankintahinnan, pääomakulujen ja käyttökulujen, kuten työnantajan maksamien huoltokulujen perusteella.

Pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, jossa säädettäisiin työnantajan työsuhdesähköauton mukana kustantaman sähköauton kotilatauslaitteen verotuskohtelusta. Näissä tilanteissa latauslaite katsottaisiin auton lisävarusteeksi ja se otettaisiin autoedun arvon laskennassa huomioon vastaavalla tavalla kuin muutkin auton lisävarusteet. Voimassa olevan Verohallinnon luontoisetu-päätöksen mukaan lisävarusteiden arvo lisätään auton uushankintahintaan siltä osin kuin niiden arvo ylittää 850 €. Säännös ei koskisi tilanteita, joissa latauslaitteen omistus siirtyisi suoraan työntekijälle. Jos omistus siirtyy työntekijälle, tulisi nykyistä verotuskäytäntöä vastaavasti koko käyvästä arvosta suorittaa vero.

64 a §. Liikenteen työsuhte-etuja koskevat väliaikaiset säännökset vuosille 2021–2023. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi väliaikaisesti uusi 64 a §, jossa säädettäisiin liikenteen työsuhte-etuisten väliaikaisista verotuista vuosina 2021–2023.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin autoedun arvon alentamisesta niiden autojen kohdalla joiden autoverolain 6 §:n 1 momentissa tarkoitettu ajonaikainen hiilidioksidipäästö on nolla. Käytännössä kyse olisi tällä hetkellä täyssähköautoista. Autoedun arvoa alennettaisiin 170 eurolla jokaiselta sellaiselta kuukaudelta, jona etu on muodostunut kyseisen nollapäästöisen auton käyttämisestä. Alennus tehtäisiin kyseiselle autolle Verohallinnon vuosittain vahvistaman luontoisetupäätöksen mukaisesti lasketusta kuukausikohtaisesta verotusarvosta. Vähennys olisi sama riippumatta siitä, käytetäänkö edun arvon laskennassa kaavamaista arvoa vai kilometrikohtaista arvoa. Työnantaja toimittaisi ennakonpidätyksen alennetun verotusarvon perusteella. Auto voisi olla työntekijän käytössä joko vapaana autoetuna tai käyttöetuna ja tuki koskisi vuonna 2020 tai sen jälkeen Suomeen ensirekisteröityjä autoja.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin työnantajan tarjoaman sähköauton latausedun väliaikaisesta vapauttamisesta verosta. Veronalaista tuloa ei syntyisi työnantajan kustantaessa työntekijän oman auton tai auton käyttöedun perusteena olevan auton lataamisen työpaikalla tai julkisessa latauspisteessä. Säännös ei koskisi työntekijän kotona tapahtuvaa latausta. Säännös ei siten koskisi tilanteita, joissa työnantaja maksaisi työntekijän kodin sähkömittarin perusteella laskutettavaa sähköä tai taloyhtiön laskuttamaa sähköä. Verovapaus koskisi kaikkia autoja, joita ladataan sähköllä. Säännöksen soveltumisen kannalta ei siten olisi merkitystä ladataanko täyssähköautoa vai ladattavaa hybridi-autoa.

Pykälä olisi väliaikaisesti voimassa vuoden 2023 loppuun ja sitä sovellettaisiin vuosien 2021–2023 verotuksissa.

8 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulemaan voimaan 1.1.2021. Tuloverolain 64 a § olisi voimassa vuoden 2023 loppuun.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

Laki

tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tuloverolain (1535/1992) 64 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1086/2014
sekä

lisätään 64 §:ään uusi 4 momentti ja väliaikaisesti uusi 64 a § seuraavasti:

64 §

Luontoisetu

Työnantajan työntekijälleen antama enintään 3 400 euron arvoinen joukkoliikenteen henkilökohtainen matkalippu asunnon ja työpaikan välistä matkaa varten on verovapaata tuloa. Joukkoliikenteen osuus liikkumispalvelupaketista rinnastetaan henkilökohtaiseen joukkoliikenteen matkalippuun. Lisäksi työnantajan työntekijälleen antama enintään 750 euron arvoinen polkupyöräetu on verovapaata tuloa. Joukkoliikenteen henkilökohtaisen matkalipun ja polkupyöräedun verovapaa enimmäismäärä on kuitenkin yhteensä 3 400 euroa.

Sähköauton latauslaite katsotaan auton lisävarusteeksi autoedun verotusarvoa laskettaessa.

64 a §

Liikenteen työsuhte-etujen väliaikaiset veronhuojennukset vuosina 2021–2023

Autoedun verotusarvosta vähennetään 170 euroa jokaiselta sellaiselta kuukaudelta, jona etu on muodostunut sellaisen auton käyttämisestä, jonka autoverolain (1482/1994) 6 §:n 1 momentissa tarkoitettu ajonaikainen hiilidioksidipäästö on 0 grammaa kilometriä kohden. Säännöstä sovellettaisiin vuonna 2020 tai sen jälkeen Suomeen ensirekisteröityihin autoihin.

Veronalaista tuloa ei synny työnantajan kustantaessa työntekijän oman auton tai auton käyttöedun perusteena olevan auton lataamisen työpaikalla tai julkisessa latauspisteessä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Lain 64 a § on voimassa 31 päivään joulukuuta 2023.

Lakia sovelletaan ensimmäisen kerran vuodelta 2021 toimitettavassa verotuksessa. Lain 64 a §:ä sovelletaan vuosilta 2021–2023 toimitettavissa verotuksissa.

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Sanna Marin

Valtiovarainministeri Matti Vanhanen

Laki

tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tuloverolain (1535/1992) 64 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1086/2014
sekä
lisätään 64 §:ään uusi 4 momentti ja väliaikaisesti uusi 64 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

64 §

64 §

Luontoisetu

Luontoisetu

Työnantajan työntekijälleen antama enintään 300 euron arvoinen joukkoliikenteen henkilökohtainen matkalippu asunnon ja työpaikan välistä matkaa varten on verovapaata tuloa. Lisäksi matkalippu on verovapaata tuloa 750 euroa ylittävältä osalta 3 400 euroon asti.

Työnantajan työntekijälleen antama enintään 3 400 euron arvoinen joukkoliikenteen henkilökohtainen matkalippu asunnon ja työpaikan välistä matkaa varten on verovapaata tuloa. *Joukkoliikenteen osuus liikkumispalvelupaketista rinnastetaan henkilökohtaiseen joukkoliikenteen matkalippuun. Lisäksi työnantajan työntekijälleen antama enintään 750 euron arvoinen polkupyöräetu on verovapaata tuloa. Joukkoliikenteen henkilökohtaisen matkalipun ja polkupyöräedun verovapaa enimmäismäärä on kuitenkin yhteensä 3 400 euroa.*

Sähköauton latauslaite katsotaan auton lisävarusteeksi autoedun verotusarvoa laskettaessa.

64 a §

Liikenteen työsuhde-etujen väliaikaiset veronhuojennukset vuosina 2021–2023

Autoedun verotusarvosta vähennetään 170 euroa jokaiselta sellaiselta kuukaudelta, jona etu on muodostunut sellaisen auton käyttämisestä, jonka autoverolain (1482/1994) 6 §:n 1 momentissa tarkoitettu ajonaikainen hiilidi-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

oksidipäästö on 0 grammaa kilometriä kohden. Säännöstä sovellettaisiin vuonna 2020 tai sen jälkeen Suomeen ensirekisteröityihin autoihin.

Veronalaista tuloa ei synny työnantajan kustantaessa työntekijän oman auton tai auton käyttöedun perusteena olevan auton lataamisen työpaikalla tai julkisessa latauspisteessä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Lain 64 a § on voimassa 31 päivään joulukuuta 2023.

Lakia sovelletaan ensimmäisen kerran vuodelta 2021 toimitettavassa verotuksessa. Lain 64 a §:ä sovelletaan vuosilta 2021–2023 toimitettavissa verotuksissa.
