

Valtiovarainministeriö

Viite: Lausuntopyyntö 6.8.2021, VN/876/2021; VM006:00/2021 - Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi vuoden 2022 tuloveroasteikosta sekä tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

Lausuntopyyntö vuoden 2022 talousarvioesitykseen liittyvistä ehdotuksista, jotka koskevat kotitalousvähennystä, autoetua sekä metsävähennystä

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

Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelmassa todetaan, että autoilun työsuhte-etua uudistetaan siten, että se suosii huomattavasti vähäpäästöisen auton valintaa ja että sähköauton latausetu vapautetaan verosta.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että täyssähköautojen työsuhte-etua on jo muutettu väliaikaisesti ja työsuhteautojen latausetu on vapautettu verosta väliaikaisesti. Toimenpiteet suosivat sähkön valintaa työsuhteautojen käyttövoimaksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan nyt käsiteltävä vähäpäästöisiä autoja koskeva työsuhte-edun muutosesitys ei kuitenkaan kaikilta osin toteuta hallitusohjelman kirjauksia.

Käsillä olevassa esityksessä työsuhteauton verotusarvoa ehdotetaan alennettavaksi 85 eurolla kuukaudessa niiden autojen kohdalla, joiden autoverolain 10 §:n 1 momentissa tarkoitettu hiilidioksidipäästö on vähintään 1 ja enintään 100 grammaa kilometriä kohden. Tämä tarkoittaisi sitä, että veroetu koskisi ladattavia hybridejä, osaa kaasuautoista ja pieniä bensiini- ja dieselautoja. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että tämä ei ole paras mahdollinen tapa kohdentaa veroetua. Fossiilista bensiiniä ja dieselä käyttävien autojen tukeminen ei kiristyvien ilmastotavoitteiden valossa ole toivottava ratkaisu. Liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa, että tuki kohdennettaisiin *ladattaville sähköautoille ja kaasuautoille* (ilman g/km-rajaa).

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan hallituksen esityksessä tulisi ottaa huomioon myös muut lainsäädännön keinot uudistaa työsuhte-etuja niin, että ne suosisivat vähäpäästöisten työsuhteautojen valintaa hallitusohjelman edellyttämällä tavalla. Esimerkiksi fossiilisia polttoaineita käyttävien työsuhteautojen vähennysoikeutta yrityksen verotuksessa voitaisiin rajoittaa. Lisäksi työntekijän ja työnantajan välillä voidaan erikseen sopia, että kaasuautoihin tankataan biokaasua, ei fossiilista maakaasua.

Lisäksi huomioita kiinnitetään seuraaviin toimenpiteen voimakkuuden asettamiseen ja vaikutustarkasteluun liittyviin seikkoihin. Esityksessä ei perustella miksi vähäpäästöisten ajoneuvojen työsuhde-edun muutos on voimakkuudeltaan nimenomaan puolet täyssähköautoihin kohdistuvasta edun muutoksesta ja onko se vaikuttavuudeltaan paras toteutustapa. Tuen arvioitua houkuttelevuutta ja hyödyntämistä autoiluun liittyvissä valinnoissa ei arvioida työsuhde-edun nykyisten käyttäjien ja mahdollisten uusien käyttäjäkunnan kesken. Työnantajien roolia autoedun tarjoamisessa ei tuoda esille. Esityksessä ei käsitellä latausedun väliaikaisen verottomuuden merkitystä vähäpäästöisten autojen suosiolle. Latausmahdollisuuksien tämän hetkinen rajallisuus mainitaan alueellisen kohdentumisen yhteydessä, mutta ei siitä näkökulmasta, että onko latausmahdollisuuksilla merkitystä toimenpiteen vaikuttavuuden rajoitteena. Arviossa ei oteta huomioon autoja, joista työsuhde-edun hyödyntäjät luopuvat vaihtaessaan vähäpäästöiseen autoon. Nämä autot jatkavat elinkaartaan käytettyjen autojen markkinoilla vielä pitkään ja niistä kannetaan veroja ja ne aiheuttavat päästöjä. Toimenpiteestä seuraavaa verotulojen menetystä ja päästöhyötyjä mahdollisesti yliarvioidaan.

Veroedun kohdentumista käsiteltäessä on syytä tarkentaa, että yrittäjäkunnasta autoetua voivat hyödyntää osakeyhtiön osakasyrittäjät, mutta eivät toiminimen, avoimen yhtiön tai kommandiitti-yhtiön omistajayrittäjät.

Työntekijöiden kohdalla toimenpide voi mahdollistaa työsuhde-edun hyödyntämisen väliaikaisesti laajemmin eri tuloluokissa. Toimenpiteen voidaan katsoa tuovan joustavuutta käyttövoimavalintoihin niille työsuhdeauton käyttäjille, jotka haluavat siirtyä kohti vähäpäästöistä liikkumista, mutta jotka eivät voi vielä olosuhtesyyistä tai taloudellisten rajoitteiden vuoksi siirtyä täyssähköön.

Timo Harakka
Liikenne- ja viestintäministeri

Minna Kivimäki
Kansliapäällikkö