

LAUSUNTOYHTEENVETO: Hallituksen esityksestä laeiksi vuoden 2022 tuloveroasteikosta sekä tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

Valtiovarainministeriön vero-osasto lähetti 6.8.2021 lausunnolle talousarvioesityksen yhteydessä annettavan hallituksen esitysluonnoksen laeiksi vuoden 2022 tuloveroasteikosta sekä tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta. Lausuntoversiossa ei ollut luonnosta tuloveroasteikkolaiksi eikä ansiotuloveroperusteisiin ehdotettavia muutoksia, koska ne liitetään esitykseen budjettineuvottelujen jälkeen.

Lausunnon esitysluonnoksesta antoivat: Liikenne- ja viestintäministeriö, Maa- ja metsätalousministeriö, Ympäristöministeriö, Akava ry, Autoalan Keskusliitto ry, Autoaliitto ry, Autotuojat ja -teollisuus ry, Bioenergia ry, Elinkeinoelämän Keskusliitto ry, Finanssiala ry, Gasum Oy, Keskuskauppakamari, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK, Meto – Metsäalan asiantuntijat ry, Metsäteollisuus ry, Pirkanmaan ELY-keskus, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Suomen luonnonsuojeluliitto ry, Suomen Yrittäjät ry, Taaleri Pääomarahastot Oy, Toimihenkilökeskusjärjestö STTK ry, Verohallinto ja Veronmaksajain Keskusliitto ry.

Lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan vuoden 2022 alusta. Kotitalousvähennystä koskeva säännös olisi voimassa vuoden 2027 loppuun ja työsuhdeautojen verotusarvon alentamista koskeva säännös olisi voimassa vuoden 2025 loppuun.

YLEISTÄ

Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Finanssiala ry sekä maa- ja metsätalousministeriö ilmoittivat, että heillä ei ole lausuttavaa tai huomautettavaa esitysluonnoksen johdosta.

KOTITALOUSVÄHENNYS

Kotitalousvähennyksen enimmäismäärää korotettaisiin öljylämmityksestä luopumisen osalta. Enimmäismäärää korotettaisiin 2 250 eurosta 3 500 euroon ja vähennettävää prosenttiosuutta kustannuksista työkorvauksen osalta 40 prosentista 60 prosenttiin sekä palkkojen osalta 15 prosentista 25 prosenttiin.

Kyse olisi määräaikaisesta korotuksesta vuosille 2022–2027.

Ympäristöministeriö

Ympäristöministeriö kannattaa kotitalousvähennyksen muutosta öljylämmityksestä luopumisen edistämiseksi. Erityisesti kannatettavaa on se, että tuki ehdotetaan ennalta riittävän pitkäjänteiseksi.

Ympäristöministeriön mukaan ehdotettu kotitalousvähennyksen muutos ja käytössä oleva pientaloille suunnattu öljystä luopumisen avustus täydentävät hyvin toisiaan ja tukevat hallituksen tavoitetta öljylämmityksestä luopumisesta.

Ympäristöministeriö pitää tärkeänä, että kotitalousvähennyksen tuella toteutettavista öljylämmityksestä luopumisesta ja öljylämmitystä täydentävistä toimista, jotka toteutetaan ilman korotettua kotitalousvähennystä, kerättäisiin tieto öljylämmityksestä luopuneiden rakennusten lukumääristä vähintään vakituisten asuinrakennusten osalta, mutta myös vapaa-ajan asuntojen osalta. Tieto on tärkeä toteutettaessa tavoitetta öljylämmityksestä luopumisesta 2030-luvun alkuun mennessä, ja lisäksi öljylämmityksestä luopuneiden pientalojen seuranta on osa EU-elpymispaketin toteutumisen seurantaa.

Autoalan Keskusliitto sekä Autotuojat ja -teollisuus ry

Autoalan Keskusliitto sekä Autotuojat ja -teollisuus ry esittävät, että kotitalousvähennykseen ehdotettua korotettua työkorvausten vähennettävää prosenttiosuutta (60 prosenttia) sovellettaisiin myös ladattavan auton kotilatauslaitteen asennustyöhön. Lausunnon antajien mukaan vähennyksen laajentaminen tukisi liikenteen sähköistymistä ja fossiilista polttoaineista luopumista, sillä kotilatausmahdollisuus on tärkeä edellytys ladattavan auton hankinnalle. Laitteen hankintakulut asennuskuluineen jäävät tyypillisesti 500–2 000 euron tuntumaan, joten enimmäismäärän korottaminen ei ole tarpeen, mutta asennustyön suurempi korvaustaso kannustaisi osaltaan ladattavaa autoa hankkivan todennäköisimmin erillisen kotilatauslaitteen hankintaan. Ladattavien autojen kysynnän lisäämisen olennaisen tärkeä reunaehto on auton latausmahdollisuus kotona. Tutkimusten mukaan suuri osa ladattavan auton käyttäjistä lataa autoaan kotona.

tavanomaisesta suko-pistokkeesta, jonka käyttöä ei suositella säännölliseen lataamiseen. Ladattavan auton lataaminen on nopeaa ja turvallista erillisestä latauslaitteesta.

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry

SAK toteaa lausunnossaan, että hallituksen esityksessä mainitun Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen ja Palkansaajien tutkimuslaitoksen yhteistyössä toteuttaman tutkimuksen tulokset tulee huomioda kotitalousvähennykseen liittyvässä päätöksenteossa ja muutoksissa. Jos kotitalousvähennyksellä ei ole vaikutusta harmaaseen talouteen tai työllisyyteen tai nämä vaikutukset ovat vähäisiä suhteessa vähennyksen kustannukseen (476 miljoonaa euroa vuonna 2019), kuten edellä mainittu tutkimus osoittaa, kotitalousvähennyksen kasvattamiselle ei ole perusteita. Hyötyjä kotitalousvähennyksen kasvattamisesta nyt esitetyllä tavalla voidaan pitää vähäisinä, jos verrataan arvioita verotottojen alenemasta lämmitystapamuutosten määrään vuositasolla.

Toimihenkilökeskusjärjestö STTK ry

STTK katsoo, että kotitalousvähennyksen korottaminen hallituksen esittämällä tavalla lisää öljylämmityksestä luopumisia ja niiden vaihtamista vähäpäästöisempiin lämmitysmuotoihin. Tämä on ilmastonmuutoksen torjumisen kannalta tärkeää, koska hallitus on sitoutunut hiilineutraaliuteen Suomessa vuoteen 2035 mennessä. STTK kannattaa kotitalousvähennyksen korottamista öljylämmityksestä luopumiseen.

Suomen Yrittäjät ry

Suomen Yrittäjät kannattaa ehdotusta kotitalousvähennyksen korottamisesta öljylämmityksestä luopumisen osalta. Muutoksen vaikuttavuuden seuraamiseksi on kuitenkin tärkeää, että korotukset ovat voimassa riittävän pitkään. Sekä kotitalousvähennykseen oikeuttavien palveluiden tarjoajille että palveluja käyttäville kotitalouksille on lähtökohtaisesti tärkeää, että vähennyksen parametrien säätämistä edestakaisin vältetään.

Vaikka lausunnolla oleva hallituksen esitysluonnos ei vielä sisällä ehdotusta kotitalousvähennyksen korottamiseksi myös kotitalous-, hoiva- ja hoitotyön osalta, Yrittäjät tuovat lausunnossaan esiin sen, että he pitävät kokeilua tervetulleena, mutta sen suunniteltua kahden vuoden määräaika voidaan pitää varsin lyhyenä kokeilun työllisyysvaikutusten arvioimiseksi. Lisäksi aidosti toimiva ja työllisyyttä lisäävä kotitalousvähennyskokeilu edellyttää Yrittäjien näkemyksen mukaan sitä, että kokeilu toteutetaan laajentamalla nykyisin kotitalousvähennykseen oikeuttavat asunnon tai vapaa-ajan asunnon kunnossapito- tai perusparannustyöt kokeilun piiriin. Kotitalousvähennyksen nostamiselle myös remonttipuolella on tarvetta, sillä koronaepidemia on vauhdittanut asuntojen ja mökkien kauppaa. Pienet remontit, kunnostustyöt ja mökkitalkkaripalvelut työllistäisivät pieniä ja usein myös paikallisia rakennusalan toimijoita.

Veronmaksajain Keskusliitto ry

Veronmaksajain Keskusliitto kannattaa ehdotettua korotusta kotitalousvähennykseen. Laajasti käytetyn vähennyksen avulla voidaan kannustaa kotitalouksia vaihtamaan öljylämmitys fossiilittomaan lämmitysjärjestelmään.

Nykyisellään öljylämmityksestä luopumiseen voi saada avustusta suorana tukena valtion varoista. Samaan remontiin voi saada vain joko kotitalousvähennystä tai suoraa avustusta. Kotitalousvähennys voi kuitenkin olla monelle lämmitystaparemonttia harkitsevalle paitsi taloudellisesti houkuttelevampi, myös suoraa avustusta helpompi tuki vähennyksen käytön ollessa laajaa ja vaivatonta. Näin voidaan edesauttaa osaltaan päästöjen vähenemistä.

Veronmaksajain Keskusliitto kiinnittää huomiota korvausprosenttien erisuuruisiin korotuksiin: yritykseltä ostettaessa korvausastetta työn osuudesta ollaan korottamassa 20 prosenttiyksiköllä, mutta maksettujen osalta vain 10 prosenttiyksiköllä. Käytännössä tällä ei välttämättä ole juuri merkitystä, jos energiaremontteja toteuttaa lähtökohtaisesti yritykset. Ehdotuksessa ei kuitenkaan esitetä perusteluja, miksi yritykseltä ostetun palvelun korvausastetta ollaan korottamassa enemmän kuin työsuhteessa hankitun palvelun.

Akava ry

Akava kannattaa kotitalousvähennystä koskevaa ehdotusta. Kotitalousvähennys alentaa kotitalouksien maksamaa hintaa niistä palveluista, jotka kuuluvat tämän vähennyksen piiriin ja lisäävät niiden kysyntää sekä vähentävät harmaata taloutta. Matalampi hinta lisää halukkuutta vaihtaa lämmitysmuoto öljystä johonkin toiseen.

Verosta tehtävä kotitalousvähennys on tasa-arvoinen tukimuoto. Tuen suuruus riippuu vain kustannusten suuruudesta, eikä työn teettäjän tuloista. Pieni- ja suurituloinen saavat yhtä suuren verohyvityksen saman suuruista urakoista.

Kotitalousvähennyksen omavastuun poistamista kannattaa Akavan mielestä harkita vakavasti. Omavastuu otettiin käyttöön aikoinaan, jotta välttyttäisiin valtavasta maksutositteiden virralta. Omavastuun poisto toisi paljon pienehköjä palveluostoja vähennyksen piiriin ja olisi omiaan kohentamaan työllisyyttä.

Akava Worksin selvityksen mukaan (<https://akavaworks.fi/julkaisut/kotitalousvahennys-tyollistaa/>) kotitalousvähennystä käytetään kaikilla tulotasoilla, myös täysimääräisesti. Suomessa on verraten vähän hyvätulaisia. Niinpä myös kotitalousvähennyksen käyttäjissä on lukumääräisesti enemmän pieni- ja keskitulaisia sekä jonkin verran tätä enemmän ansaitsevia kuin suuritulaisia. Akava toivoo, että myös tähän selvitykseen voitaisiin viitata kotitalousvähennyksen vaikutuksia arvioitaessa.

Keskuskauppakamari

Keskuskauppakamari katsoo, että kotitalousvähennystä koskeva ehdotus sinänsä parantaa kotitalouksien mahdollisuuksia saada julkista avustusta öljylämmityksestä luopumiseen. Kotitalousvähennyksen soveltamisala vaikuttaa esimerkiksi vapaa-ajan asuntojen osalta laajemmalla kuin ELY-keskuksen myöntämät 4 000 euron tai 2 500 euron suuruiset avustukset, joiden myöntäminen on lisäksi sidottu määrärahojen riittävyyteen. Toisaalta kotitalousvähennyksen öljylämmityksestä luopumiseen kohdistuva enimmäismäärä riippuu siitä, paljonko verovelvollinen vähentää samana verovuonna kotitalous-, hoiva- tai hoitotyöhön sekä kunnossapito- tai perusparannustyöhön liittyvää kotitalousvähennystä, ja montako sellaista verovelvollista taloudessa asuu, jolla on mahdollisuus hyödyntää kotitalousvähennystä verotuksessaan. Keskuskauppakamarin mukaan kotitalouksien voi olla näissä olosuhteissa haastavaa arvioida, kannattaako öljylämmityksestä luopumiseen hakea avustusta ELY-keskukselta vai hyödyntää kotitalousvähennystä, sillä nämä vaihtoehdot sulkevat toisensa pois niissäkin tapauksissa, joissa lämmitystaparemontti olisi molempien avustusmuotojen soveltamisalan piirissä.

Keskuskauppakamari toteaa, että ehdotettu muutos monimutkaistaisi kotitalousvähennystä koskevaa sääntelyä ja voisi aiheuttaa verovelvollisille lisää tulkintaongelmia kotitalousvähennyksen enimmäismäärään liittyen. Keskuskauppakamari pitää tärkeänä, että verovelvollisille viestitään laajasti ja selkeästi mahdollisuudesta hyödyntää korotettua kotitalousvähennystä öljylämmityksestä luopumiseen. Verohallinnon tulisi ohjeillaan ja lomakkeen rakenteella varmistaa, että verovelvolliset osaavat ilmoittaa kotitalousvähennystä koskevat tiedot oikein.

Pirkanmaan ELY-keskus

Pirkanmaan ELY-keskus pitää ehdotettua korotettua kotitalousvähennystä perusteltuna ja tarpeellisenä asetettujen ilmastovaikutusten vähentämistavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi ja fossiilisista polttoaineisto luopumisen edistämiseksi.

Pirkanmaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan avustuksen ja kotitalousvähennyksen edellytysten tulisi olla yhtenevät.

Öljylämmityksestä luopumisen avustuksesta on 26.8.2021 annettu valtioneuvoston asetus, joka varsin yksityiskohtaisesti säättää avustuksen myöntämisen edellytyksistä ja esteistä. Asetuksen tavoitteena on osaltaan varmistaa, että hallitusohjelman kirjaukset ilmastovaikutusten tavoitteista ja fossiilisesta polttoaineesta luopumisesta saavutetaan pysyvästi.

Pysyvyydellä tarkoitetaan sitä, että fossiilisen polttoaineen käyttämiseen ei voida palata myöhemmässä vaiheessa. Siten esimerkiksi vanhan öljylämmitysjärjestelmän kaikkien osien (öljypoltin ja -kattila, öljysäiliö ja näiden väliset putkistot) purkamisen ja poistamisen on avustuksen myöntämisen edellytys. Purkamisella pyritään varmistamaan, että öljylämmityksestä luopuminen on pysyvää ja siten myös ilmastotavoitteiden pysyvä saavuttaminen mahdollistuu. Samoin järjestelmät, jotka käyttävät biopolttoöljyä tai -kaasua, eivät ole avustukseen oikeutettuja, koska näissä järjestelmissä fossiiliseen polttoaineeseen palaaminen on sangen vaivatonta. Avustus koskee myös ainoastaan vakituiseen asumiseen tarkoitettuja rakennuksia, joissa myös konkreettisesti

asutaan, minkä lisäksi avustusta voidaan myöntää vain pientalokohteisiin (enintään kaksi asuntoa).

Tuloverolain ehdotetusta normista tarkemmat edellytykset korotettuun kotitalousvähennykseen puuttuvat. Siten esimerkiksi edellä kuvatussa tilanteessa, jossa vanha järjestelmä poistetaan käytöstä mutta jätetään paikalleen, saattaisi johtaa siihen, että avustusta ei voitaisi myöntää, mutta korotettu kotitalousvähennys olisi mahdollista saada. Tämä puolestaan vaarantaisi fossiilisesta polttoaineesta luopumiselle asetetut pysyvät ilmastolliset tavoitteet ja eri tukimuotojen merkityksen.

Kotitalousvähennyksen voisi saada myös vapaa-ajan asunnolle tai rivitaloasuntoon tehtävän muutoksen perusteella. Jotta avustus ja kotitalousvähennys olisivat soveltamisalaltaan yhteneväiset ja eri tukien saajat keskenään yhdenvertaisia, tulisi kotitalousvähennyksen edellytyksistä säätää ehdotettua yksityiskohtaisemmin. Yksinkertaisimminkin tämä olisi ehkä toteutettavissa siten, että tuloverolain säädöksessä olisi viittaus hyväksyttävään valtioneuvoston asetukseen öljylämmityksen luopumisen avustuksista.

Pirkanmaan ELY-keskus katsoo lausunnossaan, että tarkoituksenmukaisinta olisi, että niin avustusta myöntävän Pirkanmaan ELY-keskuksen ja maksatusta hoitavan KEHA-keskuksen ja kotitalousvähennyksestä päättävän Verohallinnon tiedot olisivat toisten saatavilla jo päätöksiä tehtäessä. Pirkanmaan ELY-keskus pitää tietojenvaihtoa joka tapauksessa tärkeänä lakisääteisten tehtävien asianmukaiseksi hoitamiseksi.

Pirkanmaan ELY-keskus esittää myös, että Verohallinnon, Pirkanmaan ELY-keskuksen ja KEHA-keskuksen välille avattaisiin säännöllinen keskusteluyhteys ja käytäisiin kaikkia osapuolia hyödyntävää dialogia parhaista tavoista toteuttaa tietojenvaihtoa. Valtionavustuslain 31 §:n ja verotusmenettelystä annetun lain 3 luvun mukaisten viranomaisten tietojen saantia koskevien normien vuoksi mahdollisten salassa pidettävien tietojen antaminen ei ole este tietojenvaihdolle.

Pirkanmaan ELY-keskus tuo esiin, että ehdotetun säädöksen kirjoitusasu ja kotitalousvähennyksen yleisen käytettävyyden perusteella vaikuttaisi siltä, että korotettu kotitalousvähennys voisi olla mahdollista saada kaksinkertaisena siten, että hankkeen eri osat toteutetaan eri kalenterivuosina. Lisäksi, mikäli kotitalousvähennys kohdennetaan esimerkiksi molemmille puolisoille, tuen määrä voisi kasvaa entisestään. Mikäli tämä ei ole ollut tarkoitus, korotettu kotitalousvähennys tulisi yksiselitteisemmin sitoa kyseisen yhden hankkeen toteutukseen. Pirkanmaan ELY-keskuksen myöntämä avustus on kohdekohtainen ja suuruudeltaan kiinteä 4 000 euroa tai 2 500 euroa riippuen valitavasta uudesta lämmitysjärjestelmästä.

Suomen luonnonsuojeluliitto ry

Suomen luonnonsuojeluliiton mukaan kotitalousvähennystä koskeva ehdotus on hyvä ja kannatettava. Öljylämmityksestä luopumista pitää tukea.

Jotta tilanne kotitalousvähennystä käyttävien kesken olisi oikeudenmukainen, on tärkeää, että korotettu tuki on määräaikainen, ja että sen määräaikaaisuudesta viestitään. Jos tukea määräajan jälkeen päätetään jatkaa, tukitasoa ei tulisi enää nostaa. Vaikka on tärkeää tukea öljylämmityksestä luopumista, on myös pyrittävä takaamaan tasapuoli-

nen kohtelu tuensaajien kesken, eli viimeisinä (vuodesta 2028 eteenpäin) öljylämmityksestä luopuvat eivät saisi avokätisempää tukea kuin öljylämmityksestä jo aikaisemmin luopuneet.

Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry

MTK toteaa, että esitysluonnos luo uuden rajanvetotilanteen kotitalousvähennyksen edellytyksiin. Öljylämmityksen vähentäminen on sinänsä hyvä kohdennettu tavoite, mutta verotuksen ja kotitalouksien kannalta selkeämpää olisi, ettei kotitalousvähennykseen oikeuttavat euromääräiset rajat olisi erilaiset eri kotitalouksien teettämien töiden osalta.

Verohallinto

Kotitalousvähennystä koskevan ehdotuksen osalta Verohallinto toteaa selvyiden vuoksi, että verotuksessa vähennettäisiin muiden töiden kustannuksista laskettava kotitalousvähennys ennen öljylämmityksestä luopumisesta aiheutuneita kustannuksia. Vähentämisjärjestyksellä olisi merkitystä silloin, kun verovelvollisella vähentämättä jäänyt määrä siirtyy vähennettäväksi verovelvollisen puolison verotuksessa. Vähentämisjärjestyksen johdosta puoliset voisivat saada maksimaalisen hyödyn kotitalousvähennyksestä. Lopulliseen hallituksen esitykseen edellä mainitun kappaleen yhteyteen olisi hyvä kirjata esimerkkejä vähennysten tekemisestä puolisasiirtotilanteissa.

TYÖSUHDEAUTOJEN VEROTUSARVON ALENTAMINEN

Työsuhdeauton verotusarvoa ehdotetaan alennettavaksi 85 eurolla kuukaudessa niiden autojen kohdalla, joiden autoverolaissa tarkoitettu hiilidioksidipäästö on vähintään 1 ja enintään 100 grammaa kilometriä kohden. Kyse olisi määräaikaista verotusta vuosille 2022–2025.

Liikenne- ja viestintäministeriö

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

Käsillä olevassa esityksessä työsuhdeauton 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 dieseliä 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 työsuhde-etuja niin, että ne suosisivat vähäpäästöisten työsuhdeautojen valintaa hallitusohjelman edellyttämällä tavalla. Esimerkiksi fossiilisia polttoaineita käyttävien työsuhdeautojen 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 mahdollisen uuden 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 au-toetua voivat hyödyntää osakeyhtiön osakasyrittäjät, mutta eivät toiminimen, avoimen yhtiön tai kommandiittiyhtiön 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 olosuhdesyistä tai taloudellisten rajoitteiden vuoksi siirtyä täyssähköön.

Autoalan Keskusliitto sekä Autotuojat ja -teollisuus ry

Autoalan Keskusliiton sekä Autotuojat ja -teollisuus ry:n mukaan verotusarvon alentaminen on tehokas keino työsuhdeautoiksi valikoitujen autojen päästöjen vähentämiseen. Juuri työsuhdeautokannan kautta ladattavien autojen yleistymistä on mahdollista nopeuttaa eniten. Autokannassa olevista autoista lähes joka kolmas on hankittu kant-taan yritys- tai työsuhdeautona. Vaikka työsuhdekäytössä olevien autojen osuus auto-kannasta on alle 3 prosenttia, työsuhdeautojen osuus ensirekisteröinneistä on noin vii-dennes, sillä työsuhdeautojen kierto on nopeaa. Työsuhdeautojen keskimääräinen käyttöikä on noin 3 vuotta, jonka jälkeen ne palautuvat kuluttajamarkkinoille edulli-sina käytettyinä autoina.

Lausunnon mukaan ehdotetun päästörajan alle mahtuu hieman alle 20 prosenttia markkinoilla olevista henkilöautomalleista – käytännössä päästörajan alittavat autot ovat ladattavia hybridejä. Lisäksi rajan alittaa pieni määrä energiatehokkaimpia täys-hybridi- ja kaasuautomalleja. Ladattavat hybridit kilpailevat työsuhdeautomarkkinassa

useimmiten bensiinikäyttöisten autojen kanssa. Ladattavalla hybridillä voi ajaa suurimman osan ajokilometreistä sähköllä, mikäli autoa ladataan säännöllisesti ja ajomatkat sopivat auton toimintamatkaan sähköllä. Tutkimuksen mukaan työsuhdekäytössä olevilla ladattavilla hybrideillä ajetuista kilometreistä lähes puolet ajetaan sähköllä. Ladattavien hybridien toimintamatkat sähköllä ovat viime vuosina pidentyneet, ja sähköllä ajon osuuden voidaan ennakoida kasvavan lähivuosien aikana. Uusimpien ladattavien hybridien toiminta-matkat ovat 50–100 km, mikä riittää säännöllisellä latauksella valtaosaan ajoista. Työsuhdekäytössä lataamiseen kannustaa pienempien ympäristövaikutusten lisäksi taloudellisuus. Monet yritykset seuraavat aktiivisesti työsuhdeautojen käyttökustannuksia.

Autoalan Keskusliiton sekä Autotuojat ja -teollisuus ry:n mukaan verotusarvosta tehtävä alennus on perusteltua tehdä hallituksen esityksen mukaisesti päästörajan perustuvana, jolloin etuus on luonteeltaan teknologianeutraali. Päästöraja toimii luontevana kriteerinä ilman erillisiä käyttövoimaan tai päästöjä vähentävään teknologiaan liittyviä rajauksia, joiden tulkinnessa saattaisi ilmetä ongelmia.

Ehdotettu tukitaso on lausunnon mukaan oikeasuhtainen vuoden alussa voimaan astuneen täyssähköautojen verotusarvosta annettuun alennukseen nähden. Myös monissa muissa EU-maissa työsuhdeautojen kannustetoimet kohdistuvat ladattaviin hybrideihin, mutta niihin sovelletaan täyssähköautoja matalampaa tukitasoa. Verotusarvosta alennus kompensoi osan ladattavien hybridien korkeammasta hankintahinnasta aiheutuvasta korkeammasta verotusarvosta ja lisää niiden houkuttelevuutta perinteiseen polttomoottoriteknologiaan perustuviin hankintahinnaltaan ja verotusarvoltaan edullisempiin autoihin nähden.

Lausunnon mukaan on tärkeää, että etuus on ehdotuksessa ulotettu koskemaan myös vuonna 2021 ensirekisteröityjä autoja, jotta etuuden voimaantuloa ei autohankinnoissa jäätäisi odottamaan lain voimaan tuloon asti.

Lisäksi lausunnossa ehdotetaan, että ehdotettua lakimuutosta täydennettäisiin vuoden 2022 alussa käyttöön otettavalla luontoisedun laskentaperusteiden muutoksella, jossa myös ladattavien hybridien ja kaasuautojen vapaan autoedun käyttökustannusten osuuteen tehtäisiin vastaavan tapainen kiinteähintainen alennus kuin sähköautoilla.

Autoliitto ry

Autoliitto ry toteaa, että työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen 1–100 g/km päästöluokkaan kuuluvien autojen kohdalla on kannatettava asia. Vähäpäästöisiä autoja saadaan siten entistä nopeammin autokantaan ja työsuhdeautoille tyypillisen uusimistahdin myötä muutaman vuoden kuluttua myös käytettyjen autojen markkinoille yhä useampien kuluttajien saataville.

Autoliiton mukaan esityksessä on hyvää myös sen neutraali suhtautuminen käytettävään teknologiaan. Vaikka suurin osa 1–100 g/km päästöluokkaan kuuluvista autoista on pistokehybridejä, valikoimaan mahtuu myös muun muassa kaasuautoja sekä kevythybridejä. Joka tapauksessa kaikki esitettyyn päästörajaan mahtuvat autot ovat vähäpäästöisempiä kuin uudet autot keskimäärin ja edistävät päästövähennystavoitteiden saavuttamista.

Esityksen mukaan verohelpotus koskisi vain vuonna 2021 ja sen jälkeen Suomeen ensirekisteröityjä autoja. Lausunnon mukaan rajoitusta rekisteröinnin ajankohdasta ei kuitenkaan pitäisi olla, vaan veroetu pitäisi koskea kaikkia päästörajoihin ylittäviä työsuuhdeautoja. Esityksen mukaan kahdella identtisellä samaan ikäryhmään kuuluvalla autolla voisi olla siis 85 euron ero verotusarvossa.

Autoedun käyttäjät eivät voi käytännössä itse vaikuttaa siihen, mihin ajankohtaan autoetuauton vaihtaminen ajoittuu. Yleensä työsuuhdeauton vaihtoväli on 3–4 vuotta. Nyt esitetty rajoitus on lausunnon mukaan sattumanvarainen eikä se ole yhdenvertaisuusperiaatteen mukainen. Verotuksella voidaan suosia ja ohjata, mutta sillä on autoedun verotuksessa ensisijaisesti fiskaalinen tavoite, jolloin samalla tuotteella tulisi olla sama verotusarvo sen käyttöönottopäivästä riippumatta.

Lausunnon mukaan ensirekisteröintipäivä on siinäkin mielessä pulmallinen mittari, että vuonna 2021 ensirekisteröity auto voi olla ollut pidempään käytössä kuin vuoden 2020 lopulla ensirekisteröity auto. Tämän mahdollistaa muun muassa autoliikkeiden ns. punakilpiset esittelyautot, jotka ovat koeajokäytössä, mutta niitä ei ole vielä rekisteröity. Tästä johtuen ensin käyttöönotettuun autoon sovellettaisiin edullisempaa verotusarvoa kuin myöhemmin käyttöönotettuun. Asiassa on huomioitava myös se, etteivät kaikki hankittavat työsuuhdeautot ole uusia autoja, jolloin kannustimen suuntaamisella myös vuonna 2020 tai sitä ennen käyttöönotettuihin autoihin olisi hankintaa ohjaavaa vaikutusta.

Autoliiton mukaan kaiken kaikkiaan esitys vähäpäästöisille työsuuhdeautoille säädetystä verotusarvon alennuksesta on hyvä ja kannatettava tapa nopeuttaa vähäpäästöisten autojen tuloa markkinoille ja nopeuttaa päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Ensirekisteröintirajan poistolla esitys muuttuisi vielä selkeämmäksi, yhdenmukaisemmaksi ja tasapuolisemmaksi.

Gasum Oy

Lausunnon mukaan luonnoksessa esitetty hiilidioksidipäästöraja (100 g/km) jättäisi käytännössä kaasukäyttöiset henkilöautot tuen ulkopuolelle kahta työsuuhdeautokäytössä varsin marginaalista malliversiota lukuun ottamatta. Esimerkiksi Suomen suosituimman työsuuhdeautokäyttöön hankittavan kaasuautomallin autoverolaissa tarkoitettu ajonaikainen hiilidioksidipäästö on 106 g/km.

Gasumin mukaan WLTP-mittaukseen perustuva CO₂-arvo soveltuu huonosti kaasuautojen päästöjen tarkasteluun. Autonvalmistajan ilmoittama CO₂-arvo mittaa vain auton suoraa pakoputkipäästöjä, eikä mittaustavassa huomioida uusiutuvalla biokaasulla saavutettua elinkaaripäästöjen vähenemää. Biokaasulla kulkeva kaasuauto on elinkaaripäästöltään samalla tasolla täyssähköauton kanssa.

Suomessa uusiutuvan biokaasun osuus myydyistä liikennekaasusta on huomattava ja vuonna 2020 yli 50 prosenttia myydyistä liikennekaasusta oli biokaasua. Lisäksi useissa yrityksissä kaasuautoissa käytetään jo nyt yksinomaan biokaasua. Useat yritykset tukevat autopoliitikassaan elinkaaripäästöltään kestävämpiä käyttövoimavaihtoehtoja eli biokaasua käyttäviä kaasuautoja rinnakkain täyssähköautojen ja ladattavien hybridien kanssa.

Uusilla kaasuautoilla ajetaan pääasiallisesti kaasulla johtuen edullisemmasta polttoaineesta ja uusien kaasuautojen hyvin pienistä (n. 10 l) bensiinitankeista. Kaasuatot soveltuvat hyvin ajoprofiiliin, joka sisältää myös pitkiä ajomatkoja, jolloin esimerkiksi ladattavien hybridien toimintasäde sähköllä ei ole riittävä. Työsuhdeautojen verotusarvon alentamisella tulisi ohjata autovalintoja teknologianeutraalisti niin, että yrityksen työntekijöiden eri ajoprofiileihin valikoituisivat ympäristön kannalta parhaat vaihtoehdot.

Lausunnon mukaan ehdotus ei ole linjassa hallitusohjelmassa biokaasun liikennekäytön edistämiseksi asetettujen tavoitteiden kanssa eikä se tue fossiilittoman liikenteen tiekartassa esitettyjen toimenpiteiden tai kansallisen biokaasuohjelman toteuttamista.

Romutuspalkkiokampanjassa kaasuatot hyväksyttiin tuen piiriin omana kokonaisuutenaan ilman CO₂-rajausta. Gasumin mukaan vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotusarvon alentamisessa olisi perusteltua noudattaa samaa logiikkaa.

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry esittää, että ehdotettua pykälää 64 a korjataan siten, että työsuhdeveroedun piiriin saataisiin kaikki uudet henkilökaasuajoneuvot. Perusteeksi he esittävät seuraavaa:

- Suomen Biokierto ja Biokaasu ry:n arvion mukaan ehdotetun raja-arvon alle pääsee ainoastaan muutama pieni kaasuajoneuvomalli. Tämä tarkoittaa, että käytännössä biokaasua ei valita käyttövoimavaihtoehdoksi 2022 alkaen työsuhdeautoissa, vaan valinta kohdistuu ensisijaisesti plug-in hybrideihin myös tilanteissa, joissa ajoprofiili vaatii runsasta bensiinin käyttöä. Kaasuajoneuvojen työsuhdeveroedusta on sovittu hallituksen puoliväliriihessä, vuoden 2020 budjettineuvotteluissa ja asiasta on maininta myös Fossiilittoman liikenteen tiekartassa.
- Suurin osa henkilökaasuautoilijoista valitsee biokaasun maakaasun sijaan, ja Suomessa noin 60 prosenttia käytetystä paineistetusta liikennekaasusta on biokaasua. Osa yritysasiakkaita on tehnyt valinnan käyttää 100% biokaasua työsuhdeautoissaan.
- Kaasuajoneuvojen poikkeuskohtelu ei ole vastaan teknologianeutraalisuusperiaatteita, sillä kaasuajoneuvot eivät teknologisilta ominaisuuksiltaan ole täysin rinnastettavissa sähköhybrideihin tai uusiutuvia polttoaineita käyttäviin perinteisiin polttomootoriautoihin. Uudet kaasuajoneuvot kulkevat käytännössä yksinomaan liikennekaasulla, sillä niiden varabensatankki on ainoastaan 15 litraa ja liikennekaasun hinta on huomattavasti alhaisempi kuin bensiinin.
- Arviomme mukaan kaasuajoneuvojen poikkeuskohtelu ei vääristä markkinoita, sillä hyvästä kasvusta huolimatta kaasuautojen osuus autokannasta ei ole merkittävä. Vaikka lukumäärä ei ole suuri, niin asia on aluetaloudellisesti hyvinkin tärkeä. Mikeli, Lappeenranta, Nokia, Vaasa, Jyväskylä ja Oulu ovat hyviä esimerkkejä alueellisista biokaasukaupungeista, joissa kaasuautoissa hyödynnetään valtaosin paikallisista jätteistä tuotettua biokaasua.
- Biokaasu on aidosti vähäpäästöinen, jopa päästöneegatiivinen polttoaine. Verotuksen taustalla oleva WLTP-päästömittaus huomioi ainoastaan ajonaikaiset päästöt. Se ei

huomio ajoneuvojen todellisia päästöjä, jotka koostuvat ajonaikaisten päästöjen lisäksi myös polttoaineen valmistuksen sekä ajoneuvojen valmistuksen ja kierrätyksen päästöistä. Pakoputken päästä arvioitavat päästöt ovat sähköajoneuvojen kannalta hyvä tarkastelutapa, mutta uusiutuvien polttoaineiden osalta tarkastelu ei toimi. Ajoneuvojen elinkaaren aikaisia päästöjä tarkastellessa biokaasu on vähintään yhtä vähäpäästöinen kuin täyssähköajoneuvot; eläinten lannasta tehty biokaasu on omaa luokkaansa, sillä sen kokonaispäästöt voivat olla jopa negatiiviset (hiilinegatiiviset).

Bioenergia ry

Bioenergia ry:n mukaan verotusarvon alentamisen tulee myös koskea polttomoottoriautoja, jotka käyttävät korkeaseoksisia kehittyneitä biopolttoaineita mukaan lukien E85 ja biokaasu. Pakottavista syistä tästä voidaan poiketa. Näin syntyvä käytön todentamisen taakka voidaan osoittaa autoedun myöntäjälle. Todentamisessa voidaan hyödyntää esimerkiksi tankkauskäyttämiseen liittyvää dataa yksityisyydensuoja huomioon ottaen.

Lausunnon mukaan korkeaseoksisten polttoaineiden käyttö polttomoottorissa vähentää päästöjä enemmän kuin useimmat markkinoilla olevat alle 100 g/km päästöjä aiheuttavat autot. Veroedun laajentaminen takaisi ennen kaikkea sen, että työsuhteautoiksi ostettaisiin lähes pelkästään autoja, jotka nopeasti vähentävät liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä.

Verohallinto

Vuoden 2022 alusta alkaen autoedusta tulorekisteriin ilmoitettavia tietoja on tarkoitus laajentaa siten, että edusta ilmoitettaisiin verotusmenettelylain (1558/1995) 15.1 §:n ja tulotietojärjestelmästä annetun lain (53/2018) 6.2 §:n 1 kohdan nojalla myös auton päästölukema, jos edun arvoa on alennettu tuloverolain 64 a §:n nojalla.

Lausunnon mukaan tiedot autoedusta on ilmoitettava tulorekisteriin tulotietojärjestelmästä annetun lain 12 §:n 4 momentissa säädetyn nojalla kuukausittain. Verohallinto on Tulorekisteriyksikölle annettavien tietojen antamisen määräaikojen pidentämisestä antamallaan päätöksellä (31.12.2019, VH/5973/00.01.00/2019) pidentänyt luontoisetuna verotettavan autoedun käyttökustannusten laskennan perusteena olevan yksityisajojen kilometrimäärän ilmoittamisen määräaikaa siten, että tiedot voi antaa kerran vuodessa.

Verohallinnon näkemyksen mukaan auton päästölukema olisi hallinnollisen taakan näkökulmasta toimivinta ja selkeintä ilmoittaa kuukausittain. Jos päästölukemat ilmoitettaisiin vain kerran vuodessa ja auto vaihtuisi tai otettaisiin käyttöön kesken vuoden, päästölukemien lisäksi jouduttaisiin ilmoittamaan jälkikäteisesti yhdessä esimerkiksi kunkin auton käyttökuukaudet. Tämä aiheuttaisi työnantajille ilmoittajina sekä Verohallinnolle tietojen tulorekisteriin vastaanottamisen osalta lisätyötä ja -kustannuksia. Lausunnossa todetaan, että päästölukeman osalta ei voida siten katsoa olevan perusteita määrätä Verohallinnon päätöksellä mahdollisuutta ilmoittaa tiedot kerran vuodessa.

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry

SAK toteaa lausunnossaan, että työsuhdeautojen verotuen osalta hallituksen esitys toteaa suoraan, että lakimuutoksen

- a) myötä päästövähennys on vähäinen,
- b) kustannustehokkuus on vähäinen ja
- c) kohdistuminen on epätasapainossa.

SAK toteaa, että kritiikki on monilta osin samansisältöistä, kuin vuoden 2021 alusta voimaan tulleelle tuloverolain muutokselle, jonka myötä ajonaikana nollapäästöiseksi määriteltujen työsuhdeautojen verotusarvoa alennettiin vuosille 2021–2025.

SAK lausuu, että edellä mainitut seikat huomioiden voidaan pitää epätarkoituksenmukaisena, että työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen sisältyy valtiovarainministeriön talousarvioesitykseen. Voidaan todeta, että esityksestä aiheutuu paljon kustannuksia ja hyödyt ovat vähäisiä. Esitystä ei kokonaisuudessaan voida pitää kustannustehokkaana ilmastopolitiikkana.

Suomen Kaasuyhdistys ry

Kaasuyhdistyksen mukaan ehdotettu päästöraja rajaisi pois useita puhtaita ajoneuvovaihtoehtoja, joiden päästölaskennassa ei huomioida tosiasiallista käytettävää polttoainetta ja sen päästöjä. Erityisesti kaasujoneuvojen kohdalla esitetty raja on kohtuuton, koska biokaasun aidosti pieniä päästöjä ei oteta huomioon.

Jotta ehdotus vastaisi aiempia puhtaan liikenteen linjauksia, Suomen Kaasuyhdistys esittää, että kyseinen kohta muutetaan samaan muotoon (lisättynä vety) 27.11.2020 hyväksytyn romutuspalkkiolain kanssa.

Toimihenkilökeskusjärjestö STTK ry

Lausunnon mukaan autoedun verovähennysarvon alentaminen vähäpäästöisiltä työsuhdeautoilta on oikeansuuntainen toimi työsuhdeautoilun päästöjen vähentämiseksi. Hallituksen esityksessä verotusarvoa esitetään alennettavaksi 85 eur/kk vähäpäästöisiltä autoilta. Auton vapaan käyttöedun osalta tulisi saada nopeutettua siirtymää vähäpäästöisiin autoihin, koska niillä tehty rajoittamattomat vapaa-ajan ajot aiheuttavat ylimääräisiä hiilidioksidipäästöjä. STTK pitää tarpeellisena autoedun verotusarvon alentamista vähäpäästöisiltä työsuhdeautoilta.

Suomen Yrittäjät ry

Suomen Yrittäjät kannattavat ehdotusta työsuhdeauton verotusarvon alentamisesta määräraikaisesti.

Yrittäjät pitävät todennäköisenä, että vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen kannustaisi ainakin jossain määrin valitsemaan työsuhdeautoksi vähäpäästöisempi malli, mikä tukisi ilmastotavoitteiden saavuttamista. Samalla muutos olisi omiaan kasvattamaan vähäpäästöisten autojen osuutta työsuhdeautokannassa,

mikä puolestaan lisäisi vähäpäästöisten autojen tarjontaa markkinoilla tulevina vuosina.

Yrittäjät toteavat lausunnossaan, että kuten esityksen vaikutusarviosta selviää, vähäpäästöisen työsuhdeauton verotusarvon alentaminen ei välttämättä ole kannustavaa työnantajalle, vaikka se sitä työntekijälle olisi. Kun työntekijällä on kokonaispalkkasopimus, autoedun verotusarvon alentaminen nostaa työntekijälle maksettavan rahapalkan määrää. Työnantajalle autoedusta aiheutuva nettokulu säilyy kuitenkin ennallaan. Käytännössä on tavallista, että työsuhdeauton hankinnalle on asetettu hankintarajat, mutta niiden puitteissa isompien vähäpäästöisten perheautojen hankinta ei työntekijälle kuitenkaan välttämättä ole mahdollista. Hankintarajojen nostaminenkaan ei usein ole työnantajan intressissä kustannusten hallinnan näkökulmasta. Koska vastavien bensa- ja dieselautojen hankintahinnat ovat matalampia, käytännössä verotusarvon alentamisen ohjausvaikutus voi olla varsin maltillinen.

Ehdotuksen mukaan verotusarvoa alennettaisiin vuosille 2022–2025. Sääntelyn ennakoitavuuden näkökulmasta Yrittäjät pitäisivät parempana, että muutos olisi voimassa esimerkiksi vuoteen 2027 saakka.

Veronmaksajain Keskusliitto ry

Veronmaksajain Keskusliitto pitää ehdotettua alennusta vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotusarvoihin perusteltuna korjauksena. Verotuen ulottaminen hybridiautoihin mahdollistaa vähäpäästöisempien autojen lisääntymisen myös pääkaupunkiseudun ja suurempien kaupunkikeskusten ulkopuolella sekä synnyttää tarpeen latauspisteiden yleistymiseen koko Suomessa.

Akava ry

Akava kannattaa työsuhdeautojen verotusarvon alentamista koskevaa ehdotusta. Toivottujen myönteisten vaikutusten kannalta ajanjakso saisi olla Akavan mukaan pidempi ja ulottua esimerkiksi vuoteen 2027.

Lausunnon mukaan työsuhdeautojen kanta on keskimäärin selvästi uudempi, teknologialtaan modernimpi ja päästöiltään matalampi kuin muu autokanta. Suurin haaste on 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. Tätä kehitystä kannattaa edistää.

Keskuskauppakamari

Keskuskauppakamari pitää ehdotusta ja sen tavoitteita sinänsä kannatettavina. Keskuskauppakamari pitää todennäköisenä, että työsuhdeauton verotusarvon alennus ainakin jossain määrin kannustaisi ihmisiä valitsemaan vähäpäästöisempiä työsuhdeautoja. Keskuskauppakamarin saamien tietojen mukaan vuoden 2021 alusta voimaan tullut täyssähköautojen verotusarvon alennus on vaikuttanut työntekijöiden päätöksentekoon. Vähäpäästöisten autojen valinnan tai hybridiauton lataamisen esteeksi voi kuitenkin käytännössä muodostua puutteellinen latausmahdollisuus esimerkiksi asunto-

osakeyhtiöiden parkkialueilla sekä eräillä maantieteellisillä alueilla, joilla latauspisteitä on harvassa.

Tavoitteiden toteutumisen kannalta on haasteellista, että verotusarvon alentaminen on useassa tilanteessa kannustava työntekijän, muttei välttämättä työnantajan näkökulmasta. Jos työntekijän kanssa on sovittu kokonaispalkasta, autoedun verotusarvon alentaminen nostaa vastaavasti työntekijälle maksettavan rahapalkan määrää. Sen sijaan työnantajalle autoedusta aiheutuva nettokulu jää ennalleen.

Käytännössä työnantaja asettaa työsuhdeautoille hankintahintarajat, joiden puitteissa varsinkaan isompien vähäpäästöisten autojen, kuten perheautojen, hankkiminen työsuhdeautoksi ei ole välttämättä mahdollista. Työnantajalla ei kustannushallinnan näkökulmasta ole intressiä nostaa hankintahintaroja. Vastaavan tasoisten bensa- ja dieselautojen hankintahinnat ovat alempia, mikä ohjaa työsuhdeauton hankkijoiden valintamahdollisuuksia.

Keskuskauppakamari toteaa, että verokohtelun tulisi olla ennakoitavaa ja sääntelyn pitkäaikaista, sillä työsuhdeautoja hankitaan aina usean vuoden käyttökaudeksi.

METSÄVÄHENNYS

Metsävähennystä ehdotetaan muutettavaksi siten, että jatkossa yhteismetsillä olisi metsävähennysoikeus vain, jos sen osakaskunnan osuuksista vähintään puolet on luonnollisten henkilöiden tai kuolinpesien omistuksessa.

Toimihenkilökeskusjärjestö STTK ry

STTK:n mukaan metsävähennystä koskeva esitys rajoittaa suomalaisten metsien siirtymistä ulkomaisten sijoitusrahastojen haltuun. Esitys on kannatettava ja turvaa osaltaan sen, että Suomen metsien käytöstä päättävät suomalaiset.

Metsäteollisuus ry

Metsäteollisuuden mielestä hallituksen esityksen luonnos on asiantuntevasti valmisteltu. Se sisältää kuitenkin metsävähennyspohjan hyödyntämistä koskevan seikan, mistä johtuen muutosehdotusta ei tulisi hyväksyä ehdotetussa muodossa.

Metsäteollisuus katsoo, että verovelvollisien aiemmin muodostuneen metsävähennyspohjan hyödyntämismahdollisuuksia ei tule poistaa tai rajata, koska nykyainsäädännön mukainen vähennysoikeus on ollut merkittävä tekijä metsäkiinteistöjen hankinnassa. Tämä periaatteellinen ennakkotapaus lisäisi metsäkiinteistökauppaa koskevaa epävarmuutta tilanteessa, jossa metsätilamarkkinan toimintaa pitäisi sitä vastoin edistää.

Lisäksi Metsäteollisuus muistuttaa, että muutosehdotus koskisi hyvin rajallista verovelvollisten määrää. Nykyisessä muodossa esitys voisi johtaa ei toivottuun lopputulokseen, mikäli muutosehdotuksen tosiasiallisena kohteena oleva yksi metsärahasto

uudelleenorganisoi tai järjestee toimintaansa muuten. Mikäli tämän metsärahaston metsävähennysoikeutta halutaan kuitenkin rajoittaa, se tulisi toteuttaa siten, että uusia metsäkiinteistöjä hankittaessa hyvin rajatulle joukolle ei muodostuisi uutta metsävähennyspohjaa. Tämä malli estäisi metsäteollisuuden näkemyksen mukaan paremmin ei toivottujen markkinavaikutusten muodostumisen.

Akava ry

Akava kannattaa ehdotusta. Lausunnon mukaan esitys korjaa tilannetta, jossa suomalaista metsää siirtyy enenevässä määrin metsävähennyksen tukemana ulkomaiseen omistukseen. Tavoitteena on vahvistaa kotimaista metsien omistamista ja tämä esitys edistää yksityismetsätaloutta. Hallitus linjasi asiasta vuoden 2021 kehysriihessä ja nyt on kyse aiemmin sovitun asian toimeenpanosta.

Verohallinto

Verohallinto toteaa, että esitetyn tuloverolain 55 §:n 1 momentin metsävähennyssäännöksen osalta on jatkovalmistelussa syytä ratkaista vielä, mikä on määräävä ajankohta laskettaessa sitä, omistavatko luonnolliset henkilöt ja kuolinpesät vähintään puolet yhteismetsäosuuksista. Asiasta olisi selvyiden vuoksi hyvä säätää uudessa säännöksessä tai ainakin todeta siitä säännöksen perusteluissa.

Tuloverolain 53 a §:n osakaslainsäännöksessä ei myöskään todeta nimenomaisesti, minkä ajankohdan mukaan 10 prosentin osuus lasketaan. Verohallinnon 2.3.2020 antamassa ohjeessa Luonnollisen henkilön osakeyhtiöstä nostaman osakslainan verotus (VH/83/00.01.00/2020) todetaan, että ”Osakslaina on TVL 53 a §:n mukaan luonnollisen henkilön veronalaista pääomatuloa, jos lainansaaja tai hänen perheenjäsenensä omistavat yhdessä tai erikseen vähintään 10 % yhtiön osakkeista tai heillä on vastaava osuus yhtiön kaikkien osakkeiden tuottamasta äänimäärästä. Omistusosuus lasketaan lainansaajan verovuoden lopun (31.12.) tilanteen mukaan.”

Verohallinnon näkemyksen mukaan metsävähennyssäännöksessäkin tarkoitetun laskennan johdonmukaisin määräävä ajankohta olisi verovuoden päättymishetki (31.12.). Ajankohdan osalta on otettava vielä huomioon se, että verovuosi muodostuu siitä tilikaudesta tai niistä tilikausista, jotka ovat päättyneet saman kalenterivuoden aikana, jos yhteismetsän tilikausi ei ole kalenterivuosi.

Verohallinnon käsityksen mukaan metsävähennyssäännöksen tarkoituksena on se, että metsävähennyksen saa, jos luonnolliset henkilöt ja kuolinpesät omistavat vähintään puolet yhteismetsän arvosta. Tämä tarkoitus olisi Verohallinnon näkemyksen mukaan hyvä kuvata myös hallituksen esityksen perusteluissa. Yhteismetsän arvoon vastavasti perustuvista yhteismetsäosuuksista on säädetty yhteismetsälaisissa (109/2003) ja kiinteistönmuodostamislaisissa (554/1995).

Taloudellisten vaikutusten kuvaus alkaa esitysluonnoksessa metsävähennyssäännöksen muutoksen osalta luvussa 4.2.1.4 seuraavalla virkkeellä: ”Yhteismetsiä, joiden osuuksista alle puolet on muiden kuin luonnollisten henkilöiden ja kuolinpesien omistuksessa, on Maanmittauslaitokselta saatujen yhteismetsien osakastietojen perusteella yhteensä 12 kappaletta.” Verohallinto tuo kunnioittaen esille, että onko virkkeeseen jäänyt vahingossa sanat ”muiden kuin”.

Kun esitysluonnoksen luvussa 4.2.1.4 kerrotaan yhteismetsistä, joiden osakkaista pääosa on yhteisöjä, olisi siinä Verohallinnon näkemyksen mukaan syytä tuoda esille niiden luonteesta seuraavaa: Yhteisöistä kunnat, metsäyhtiöt ja metsänhoitoyhdistykset ovat olleet aloitteellisia uusien omalle toimialueelleen sijoittuvien yhteismetsien perustajia ja liittäneet yhteismetsään pohjaksi omia metsiään. Näihin yhteismetsiin on mahdollista saada yksityisiä metsänomistajia liittämään metsiään mukaan. Tämä merkitsee sitä, että ajan myötä nyt esitettävän metsävähennyksen hyödyntämisrajoituksen piiriin kuuluva yhteismetsä voi osakaskunnaltaan muuttua sellaiseksi, että metsävähennysoikeus muodostuu. Esitetyn säännöksen voimaantuloajankohdan mukainen yhteismetsän osakaskunnan rakenne ei siten määritä yhteismetsän metsävähennysoikeutta pysyvästi, vaan metsävähennysoikeutta seurataan verovuosisikohtaisesti.

Yhteismetsä voi edellisessä kappaleessa kuvatussa tilanteessa saada käyttöönsä myös aiemmat metsävähennysoikeudet eli vähennyspohjan, joka on mahdollisesti syntynyt luonnollisten henkilöiden ja kuolinpesien yhteismetsään liittämistä metsistä tai yhteismetsän osakaskunnan erikseen hankkimista metsistä ajalta ennen kuin osakaskunta on muuttunut luonnollisten henkilöiden ja kuolinpesien pääosin omistamaksi. Myös tämä olisi hyvä tuoda perustelutekstissä esille.

Verohallinto kiinnittää vielä huomiota siihen, että kestävän metsätalouden määräraikaisen rahoituslain (34/2015) 4 §:ssä on tuensajaksi pääsääntöisesti määritelty esitettyä säännöstä vastaavasti yhteismetsistä vain ne, joiden osuuksista vähintään puolet on luonnollisten henkilöiden omistuksessa.

Keskuskauppakamari

Lausunnossa todetaan, että kuten esitysluonnoksessa on todettu, metsävähennyksen muutos vaikuttaisi hyvin pieneen määrään yhteismetsiä, eikä muutoksella välttämättä olisi fiskaalisia vaikutuksia. Keskuskauppakamari katsoo, että muutoksella olisi lähinnä mahdollista veroedun tavoittelua ehkäisevä vaikutus.

Ehdotetusta säännöksestä tai hallituksen esitysluonnoksesta ei ilmene, minkä hetken omistussuhteiden perusteella 50 prosentin rajan alittuminen määritetään. Keskuskauppakamari katsoo, että oikeutta metsävähennyksen tekemiseen tulisi tarkastella verovuoden päättymishetken mukaisten omistussuhteiden perusteella.

Meto – Metsäalan asiantuntijat ry

Meto ehdottaa esitystä muutettavan siten, että aiemmin syntyneet, nykyisten yhteismetsien omistusten metsävähennyspohjat ja oikeudet metsävähennyksiin säilyvät, mutta uusista tilakaupoista ei tule uutta metsävähennyspohjaa.

Samalla Meto ehdottaa, että vastaava muutos ei koskisi myöskään sijoitusrahastojen tai vaihtoehtorahastojen tekemiä sijoituksia yhteismetsiin.

Lausunnon mukaan metsävähennys lisää puun myyntiä ja vähentää metsäpalstojen pirstoutumista. Metsäomaisuuden hankinta ja hallinta perustuu suunnitelmallisuuteen ja ennakoitavuuteen. Nämä tekijät edistävät osaltaan Suomen metsätalouden kannatta-

vuotta ja kilpailukykyä. Tätä on myös verolainsäädännön tuettava, joten kyseisen tuloverolain esitysmuutoksen ei pidä vaikuttaa muutosta ennen syntyneisiin metsävähennyspohjiin.

Lausunnossa muistutetaan myös seuraavasta periaatteesta: Taannehtiva laki tai taannehtiva oikeus on länsimaisten oikeusperiaatteiden vastainen asiantila, jossa aikaisemmin tehty teko tuomitaan teon jälkeen asetetun normin mukaisesti. Tällöin voidaan jälkeenpäin nostaa syyte tms. ja tuomita tai määrätä takautuvasti.

Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry

Metsävähennystä muutettaisiin esitysluonnoksen mukaan siten, että jatkossa yhteismetsillä olisi metsävähennysoikeus vain, jos sen osakaskunnan osuuksista vähintään puolet on luonnollisten henkilöiden ja kuolinpesien omistuksessa. Esitysluonnoksen tarkoitus on estää mm. metsärahastoja käyttämästä metsävähennystä ja näin vahvistaa luonnollisten henkilöiden asemaa metsämaakaupassa.

Yhteismetsän oikeus metsävähennykseen riippuisi siten sen siviilioikeudellisista omistussuhteista. MTK katsoo, että tämä on selkein tapa tehdä rajanveto yhteismetsien metsävähennysoikeuden osalta. Lait ehdotetaan tulemaan voimaan 1.1.2022. MTK pitää tärkeänä, ettei olemassa oleviin metsävähennyspohjiin eikä tehtyihin metsävähennyksiin puututa miltään osin.

Taaleri Pääomarahastot Oy

Lausunnossa ehdotetaan esitystä muutettavan siten, että aiemmin syntyneet nykyisten yhteismetsien omistusten metsävähennyspohjat ja oikeudet metsävähennyksiin säilyvät, mutta uusista tilakaupoista ei tule uutta metsävähennyspohjaa.

Samoin lausunnossa ehdotetaan, että vastaavasti muutos ei koskisi niitä olemassa olevien yhteismetsien lakimuutosta aiemmin hankittujen sijoitusrahastolaissa (213/2019) tai vaihtoehtorahastojen hoitajista annetussa laissa (162/2014) säädettyyn sijoitusrahastoon tai vaihtoehtorahastoon tekemiin sijoituksiin yhteismetsiin.

Taaleri Pääomarahastot Oy:n käsityksen mukaan lakimuutos koskee rahastoista vain Taalerin metsärahasto III:a, ja siitä vain Taaleritehtaan toista yhteismetsää. Osa metsärahaston tiloista on suoraan Metsärahasto III:n omistuksessa, joiden osalta emme voi nykyainsäädännön perusteella käyttää metsävähennystä.

Lausunnon mukaan Taaleri metsärahasto III:n kaikki omistajat ovat suomalaisia ja selkeä pääosa heistä yksityishenkilöitä.

Lausunnon mukaan Taaleritehtaan toinen yhteismetsä ei ole ostanut yhtään tilaa keväen 2016 jälkeen.

Taaleri Pääomarahastot Oy:n tiedossa ei ole yhtään ulkomaalaisten yhteisöjen perustamaa yhteismetsää, eikä lakiluonnos estäisi ulkomaalaisia yksityishenkilöitä perustamasta yhteismetsiä tai tulemasta niiden osakkaiksi. Heille metsävähennysoikeus tulisi.