AUTOALAN KESKUSLIITTO

AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS

20.10.2020

Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan verojaosto

HE 142/2020 vp
Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi vuoden 2021 tuloveroasteikosta sekä tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä tulotietojärjestelmästä annetun lain 13 §:n muuttamisesta

Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton lausunto vuoden 2021 talousarvioesitykseen liittyvästä liikenteen työsuhde-etuja koskevasta hallituksen esityksestä

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto liikenteen työsuhde-etujen verotusta koskevista ehdotuksista. Lausuntomme käsittelee yksinomaan työsuhdeautoetuuksien muutoksia koskevia esityksiä.

Hallitus on esittänyt vuoden 2021 talousarvioesitykseen useita työsuhdeautoiluun liittyviä veromuutoksia, jotka tukevat sähköautojen yleistymistä. Esityksen mukaan työsuhdeauton verotusarvoa alennettaisiin täyssähköautoilla 170 eurolla kuukaudessa. Kyse olisi määräaikaisesta tuesta vuosille 2021–2025. Työsuhdesähköauton latauslaite katsottaisiin luontoisetujen verotuksessa jatkossa osaksi työsuhdeauton lisävarusteita, kun se on tähän asti verotettu kertaluonteisena käypänä latauslaitteen arvona. Lisäksi sähköautojen latausetu työpaikalla ja julkisissa latauspisteissä vapautettaisiin verosta vuosina 2021–2025.

Hallituksen esityksen mukaiset sähkökäyttöisten työsuhdeautojen veroetuudet ovat tärkeitä tukitoimia työsuhdeautokannan sähköistymisen nopeuttamiseksi. Työsuhdeautokannan sähköistyminen nopeuttaa merkittävästi koko autokannan käyttövoimamurrosta, sillä työsuhdeautot vapautuvat kuluttajamarkkinoille edullisina vaihtoautoina 3–4 vuoden iässä. Työsuhdeauton hankintakannusteen toteuttaminen verotusarvon kautta kohdentaa tuen huomattavasti houkuttelevammin kuin sen toteuttaminen kiinteänä hankintatukena. Latauslaitteen sisällyttäminen osaksi auton varusteita on tervetullut ja toivottu uudistus, joka helpottaa latauslaitteen verotusarvon määrittelyä ja lisää sen houkuttelevuutta. Sähköautojen kotilatauslaitteet mahdollistavat yhä useammalle auton turvallisen lataamisen kotona ja laajentavat osaltaan kotien latauspisteverkostoa. Lisäksi sähköauton lataaminen työpaikalla tai julkisessa latauspisteessä verovapaasti helpottaa huomattavasti sähköautojen luontoisetuarvon laskentaa ja lisää merkittävästi ladattavien autojen lataamista työpaikoilla.

Hallituksen esityksen perusteluissa on todettu, että työsuhdeautojen luontoisedun veroetuudet kohdentuisivat pääosin hyvätuloisimpaan osaan väestöstä. Sosiaalisen oikeudenmukaisuuden näkökulma on autokantaa uudistavien hankintatukien arvioinnissa nähtävä laajemmin, koska veroetuuksissa kyse on ensisijaisesti autokantaan valikoituvien autojen käyttövoimaan vaikuttamisesta. Koska uudet sähköautot ovat vielä muita autoja kalliimpia, niitä hankkivat pääosin hyvätuloiset kotitaloudet ja työsuhdeauton haltijat. Uuden auton ostajat ja työsuhdeautoilijat vastaavat kuitenkin valinnoillaan siitä, millaisia

autoja kantaan valikoituu. Hankintakannusteiden tavoitteena on ohjata uutta autoa hankkivan kulutustottumuksia kohti vähäpäästöisiä autoja. Väliaikaiset teknologiamurrosta tukevat hankintakannusteet olisikin nähtävä laajemmin siten, että ne luovat mahdollisuuden hankkia autokantaan erittäin vähäpäästöisiä autoja, jotka ovat myöhemmin edullisempina vaihtoautoina myös pienituloisemman kotitalouden saatavilla.

Tuen laajentaminen jatkossa myös ladattaviin hybridiautoihin

Hallituksen esityksessä verotusarvoa koskeva alennus kohdistuu ainoastaan täyssähköautoille. Budjettiriihessään hallitus on linjannut, että ensi vuoden kehysriiheen mennessä jatkovalmistellaan työsuhdeautojen verotuksen kannusteita täyssähköautojen lisäksi kaasuautojen ja lataushybridien hankinnalle.

Linjaus on erittäin tärkeä, sillä myös ladattavalla hybridillä voi ajaa suurimman osan ajokilometreistä sähköllä, mikäli autoa ladataan säännöllisesti ja ajomatkat sopivat auton toimintamatkaan sähköllä. Tutkimuksen mukaan työsuhdekäytössä olevien ladattavien hybridien kilometreistä lähes puolet ajetaan sähköllä[1]. Suurimmassa osassa EU-maista työsuhdeautojen kannustetoimet kohdistuvat myös ladattaviin hybrideihin, mutta niihin sovelletaan täyssähköautoja matalampaa tukitasoa. Useiden tutkimusten mukaan ladattavat hybridit avaavat tietä autokannan sähköistymiselle ja latausverkon markkinaehtoiselle laajenemiselle. Mitä enemmän autokannassa on ladattavia autoja, sitä nopeammin latausinfra kehittyy markkinaehtoisesti tasolle, jossa se palvelee myös täyssähköauton käyttäjää. Tiheä latausverkosto lisää kannassa jo olevien ladattavien hybridien sähköllä ajon osuutta lisäämällä latausmahdollisuuksia eri kohteissa. Ladattavien hybridien mallivalikoima ja saatavuus on vielä lähivuosina selvästi täyssähköautoja parempi ja kynnys ladattavan hybridin hankintaan työsuhdeautoksi on huomattavasti pienempi kuin täyssähköauton hankintaan. Vähän käytetyistä ladattavista hybrideistä on vaihtoautomarkkinoilla pulaa, sillä vielä tällä hetkellä niiden määrä autokannassa on pieni.

Vapaan autoedun arvosta tehtävän käyttökustannuksia koskevan alennuksen ulottaminen myös ladattaviin hybrideihin ja kaasuautoihin

Vapaassa autoedussa perusarvoon lisättävästä käyttökustannusten osuudesta vähennetään jo nykyisin täyssähköautoilla 0,08 euroa kilometriltä tai 120 euroa kuukaudessa. Vapaan edun käyttökustannuksista tehtävä vähennys ei perustu lakiin, vaan Verohallinnon vuosittain vahvistamaan päätökseen. Käyttökustannusten osuudesta tehtävä alennus on otettu käyttöön, koska täyssähköautojen käyttökustannukset ovat selvästi bensiini- ja dieselautoa alemmat. Verohallinnon päätöksen lähtökohtana on ollut käypä arvo, ei sähköautojen edistäminen tai ympäristöohjaus.

Ladattavilla hybrideillä ja kaasuautoilla vapaan edun verotusarvo ylittää nykyisin selvästi niiden käyttökustannusten todellisen tason. Ladattavien hybridien käyttökustannukset arvotetaan samaksi kuin polttomoottoriautojen, vaikka keskimäärin puolet työsuhdekäytössä olevien ladattavien hybridien kilometreistä ajetaan sähköenergialla. Myös kaasuautojen käyttökustannukset arvioidaan samansuuruisiksi kuin bensiini- ja dieselautojen, vaikka niiden käyttökustannukset ovat kaasun matalamman valmisteverotuksen takia huomattavasti edullisemmat. Näin ladattavien hybridien ja kaasuautojen vapaan autoedun verotus on suhteellisesti kireämpää kuin täyssähköautojen ja polttomoottoriautojen.

[1] Ladattavien autojen käyttäjätutkimus - selvitys ladattavien hybridien ja täyssähköautojen käyttötavoista. Autoalan Tiedotuskeskus, 2020.

Jatkossa työnantajan maksamien työpaikalla ja julkisissa latauspisteissä tehtävien latausten verovapaus kiristää suhteellisesti vapaan autoedun ladattavien hybridiautojen verotusta, koska niiden käyttökustannusten osuuden arvioinnissa ei oteta ollenkaan huomioon sähköllä ajon edullisia kilometrejä ja työnantajan maksaman lataussähkön verovapautta.

Jotta kaasuautojen ja ladattavien hybridien yleistyminen työsuhdeautona ei hidastuisi todellista korkeammaksi määritellyn käyttökustannusten käyvän arvon takia, esitämme, että valtiovarainvaliokunta suosittaisi mietinnössään Verohallintoa määrittelemään myös ladattavien hybridien ja kaasuautojen vapaan autoedun käyttökustannusten osuuteen tehtävän kiinteähintaisen alennuksen. Alennus korjaisi näiden työsuhdeautojen suhteellisesti muita käyttövoimia korkeampaa verotusarvoa.

Arviomme mukaan vapaan autoedun ladattavien hybridien käyttökustannuksista tehtävän vähennyksen suuruus olisi 60 euron/kk alennusta, joka vastaisi keskimääräistä työsuhdeauton sähköllä ajon osuutta. Vapaan edun käyttökustannuksista tehtävän vähennyksen suuruus olisi kaasuautoilla noin 30 euroa/kk.

Kunnioittavasti,

Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry