22.10.2020

Valtiovarainvaliokunta
Verojaosto

Vastine verojaostolle koskien hallituksen esitykseen 142/2020 vp annettuja lausuntoja.

Valtiovarainvaliokunnan verojaosto on pyytänyt vastinetta verojaostolle annettujen lausuntojen johdosta. Annettujen lausuntojen johdosta valtiovarainministeriön vero-osasto toteaa seuraavaa.

Autoedun arvon alentaminen

Annetuissa lausunnoissa on ehdotettu, että autoedun arvon alentaminen ulotettaisiin koskemaan myös ladattavia hybridiautoja sekä kaasuautoja.

Hallituksen esityksessä ehdotetut muutokset liikenteen työsuhde-etujen verotukseen perustuvat liikenteen verotusta selvittävässä työryhmässä tehtyyn työhön. Työsuhdeautoihin kohdistuva verotuki on perusteltua kohdistaa siten, että tuella saataisiin aikaiseksi mahdollisimman suuri päästövähenemä. Verotuen vaikuttavuuden kannalta olennaista on tällöin se, millaista päästötasoa edellytetään niiltä autoilta, jotka hyväksytään verotuen piiriin. Täyssähköauton käyttöönotolla on saavutettavissa suurempi ajonaikainen päästövähenemä kuin vaihtamalla uuteen vähäpäästöiseen polttomoottoriautoon, mukaan lukien ladattavat hybridiautot. Polttomoottoriautojen tukeminen myös vaikeuttaisi pitkän aikavälin päästötavoitteisiin pääsemistä, vaikka hankintakannusteen saavat autot olisivat vähäpäästöisiä. Tuen kohdentaminen vain täyssähköautoihin vastaa myös voimassa olevan yksityishenkilöille suunnatun hankintatuen kohdentumista. Merkitystä on myös sillä, että esimerkiksi ladattavien hybridiautojen ajonaikaiset todelliset päästöt ovat riippuvaisia siitä, miten paljon autoa ladataan.

Hallitus linjasi budjettiriihessä, että vuoden 2021 kehysriiheen mennessä jatkovalmistellaan työsuhdeautojen verotuksen uudistamista siten, että verotus ohjaisi valitsemaan työsuhdeautoksi vähäpäästöisen auton. Tässä yhteydessä arvioidaan, miten verotuksella voidaan kannustaa täyssähköautojen lisäksi kaasuautojen ja lataushybridien hankintaa. Tavoitteena on, että lähivuosina

työsuhdeautokäytöstä vapautuu markkinoille merkittävä määrä kohtuuhintaisia, vähän käytettyjä vähäpäästöisiä ajoneuvoja.

Eräässä lausunnossa on katsottu, että tuen tulisi koskea kaikkia täyssähköautoja auton rekisteröintivuodesta riippumatta. Tuen tavoitteena on lisätä ajonaikana nollapäästöiseksi katsottavien autojen määrää Suomen autokannassa. Näin ollen ei ole perusteltua ulottaa verotukea koskemaan niitä työsuhdeautoja, jotka on hankittu jo selvästi ennen tukijakson alkamista, koska tuella ei tältä osin olisi minkäänlaista vaikutusta sähköauton käyttöönottopäätökseen ja nämä autot ovat jo Suomen autokannassa. Markkinahäiriöiden välttämiseksi verotuki koskisi kuitenkin vuonna 2020 tai sen jälkeen suomeen ensirekisteröityjä autoja.

Polkupyöräetu

Lausunnoissa on katsottu, että polkupyöräedun ja työsuhdematkalipun enimmäismääriä ei tulisi kytkeä yhteen esityksessä ehdotetulla tavalla. Koska työsuhdematkalipun ja polkupyöräedun verovapaudessa on kuitenkin kyse poikkeussäännöksestä tulon yleiseen veronalaisuuteen, esityksessä on lähdetty siitä, että näiden verovapaa enimmäismäärä voisi olla yhteensä enintään 3 400 euroa vuodessa.

Hallituksen esityksen mukaan polkupyöräedusta olisi kyse silloin, kun työnantaja antaa omistamansa tai leasingsopimuksella hankkimansa polkupyörän työntekijän henkilökohtaiseen käyttöön tai muulla vastaavalla tavalla järjestää työntekijälle polkupyörän käyttöoikeuden vapaa-ajalla. Verovapaa polkupyöräetu voisi olla myös osana liikkumispalvelupakettia. Jos polkupyörän omistusoikeus siirtyy työntekijälle, kyse ei olisi polkupyöräedusta. Esimerkiksi jos työntekijä jossakin vaiheessa lunastaisi työsuhdepolkupyöränä olleen polkupyörän omistukseensa, lunastamistilanteeseen ei sovellettaisi polkupyöräetua koskevaa säännöstä, vaan lunastamisen verokohtelu määräytyisi verotuksen yleisten säännösten mukaisesti. Lunastamisessa olisi siis kyse polkupyöräedusta erillisestä tapahtumasta.

Nykyiseen tapaan tarkoituksena on, että polkupyöräedun arvo määräytyisi käyvän arvon periaatteen mukaisesti. Jos työnantaja hankkisi työsuhdepolkupyörän esimerkiksi 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. Laskettaessa edun arvoa, polkupyörän hankintahinta jaettaisiin useammalle vuodelle, esimerkiksi viidelle vuodelle. Verohallinto määrää vuosittain luontoisetujen käypien arvojen laskentaperusteet tuloverolain 64 §:n 1 momentin nojalla.

Valtiovarainministeriön näkemyksen mukaan ehdotettu 1 200 euron vuotuinen raja edun verovapaudelle mahdollistaisi helposti kalliinkin sähköpyörän hankkimisen työsuhdepolkupyöräksi.

Eräässä lausunnossa on ehdotettu, että polkupyöräedun tulisi koskea myös L1e-A pyöriä, eli moottorilla varustettuja polkupyöriä. Kyseessä ovat polkupyörät, joissa voi olla maksimissaan 1 000 W moottori. Moottorin avustus toimii myös silloin kun ei polje, mutta avustus katkeaa 25 km/h nopeudessa.

Hallituksen esityksessä on lähdetty siitä, että polkupyöräetu koski ajoneuvolaissa (1090/2002) polkupyöräksi määriteltyjä polkemalla kulkevia polkupyöriä. Ajoneuvolain 19 §:n 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.

Lausunnossa mainitut L1e-A pyörät ovat moottorilla varustettuja polkupyöriä, jotka kulkevat moottorin avustuksella myös ilman polkemista. Jos polkupyöräetu laajennettaisiin koskemaan myös ilman polkemista kulkevia pyöriä, voisi rajanveto muiden kulkuneuvojen kohdalla muodostua haastavaksi. Valtiovarainministeriön näkemyksen mukaan rajaus on siten perusteltua säilyttää polkemalla kulkevissa polkupyörissä.

Urheilutulon jaksottaminen

Eräässä lausunnossa on ehdotettu, että rahastossa olevien varojen tulouttamisaikaa tulisi pidentää nykyisestä 10 vuodesta siten, että urheilija voisi tulouttaa varoja harkintansa mukaan niin, että varat olisivat tuloutettu viimeistään ko. henkilön saavuttaessa lakisääteisen eläkeiän. Lisäksi ehdotetaan, että prosenttiosuus, jonka vuotuisista tuloista voi siirtää rahastoon, korotettaisiin nykyisestä 50 prosentista 100 prosenttiin.

Urheilutulon jaksottamista koskevien säännösten tavoitteena on edistää urheilijoiden varautumista ja sopeutumista urheilu-uran jälkeiseen aikaan kuten esimerkiksi urheilu-uran jälkeiseen opiskeluun. Sääntelyn tarkoituksena ei ole toimia siten, että varoja voitaisiin nostaa lakisääteiseen eläkeikään saakka. Kyse on kaiken kaikkiaan poikkeuksesta verotuksen yleisestä jaksottamista koskevasta sääntelystä. Valtiovarainministeriön näkemyksen mukaan jo nykyistä 10 vuoden nostoaikaa voidaan pitää jo varsin pitkänä aikana tästä näkökulmasta katsottuna,

eikä nostoajan pidentäminen olisi perusteltua. Sama koskee rahastoon siirrettävää prosenttiosuutta vuotuisista tuloista.

Urheilutulon jaksottamista koskevilla säännöksillä on myös verotuloja alentava vaikutus, koska tulon jaksottaminen useammalle vuodelle lieventää ansiotulona verotettavan tulon progressiota. Esityksessä ehdotettavan rahastoitavan määrän ylärajan korottamisen taloudelliset vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, koska muutoksen arvioidaan kohdistuvan hyvin pieneen joukkoon urheilijoita.

Osastopäällikkö, ylijohtaja Terhi Järvikare

Neuvotteleva virkamies Timo Annala