AUTOALAN KESKUSLIITTO

AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS

Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan verojaosto

18.10.2021

Asia: HE 142/2021 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi vuoden 2022 tuloveroasteikosta, tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä eräiden muiden verolakien muuttamisesta

Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton lausunto tuloverolakia koskevista autoedun muutoksista

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee vuoden 2022 talousarvioesitykseen ehdotettuja verolakien muutoksia. Lausuntomme koskee vähäpäästöisille autoille ehdotettua veroetuutta.

Vähäpäästöisille työsuhdeautoille ehdotettu veroetuus on tärkeä päästövähennystoimi

Hallituksen esityksessä työsuhdeauton verotusarvoa ehdotetaan alennettavaksi 85 eurolla kuukaudessa niiden autoilla, joiden WLTP-mittauksen mukainen hiilidioksidipäästö 1–100 grammaa kilometriä kohden. Kyse olisi määräaikaisesta verotuesta vuosille 2022–2025.

Ehdotettu veroetuus täydentää vuoden alussa voimaan astunutta täyssähköisten (0 g/km) työsuhdeautojen 170 euroa/kk suuruista veroetuutta. 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 kantaan yritys- tai työsuhdeautona. Vaikka työsuhdekäytössä olevien autojen osuus autokannasta on alle 3 prosenttia, työsuhdeautojen osuus ensirekisteröinneistä on noin viidennes, sillä työsuhdeautojen kierto on nopeaa. Työsuhdeautojen keskimääräinen käyttöikä on noin kolme vuotta, jonka jälkeen ne palautuvat kuluttajamarkkinoille edullisina käytettyinä autoina.

Ehdotetun päästörajan alle mahtuu vain hieman alle viidennes markkinoilla olevista henkilöautomalleista – käytännössä päästörajan alittavat autot ovat ladattavia hybridejä. Lisäksi rajan alittaa muutama energiatehokkaimmista täyshybridi- ja kaasuautomalleista.

Ladattavalla hybridillä voi ajaa suurimman osan ajokilometreistä sähköllä, mikäli autoa ladataan säännöllisesti ja ajomatkat sopivat auton toimintamatkaan sähköllä. Suomessa tehdyn tuoreen kyselytutkimuksen mukaan työsuhdekäytössä olevilla ladattavilla hybrideillä ajetuista kilometreistä lähes puolet ajetaan sähköllä[1]. Myös autovalmistajien autoistaan keräämien tietojen perusteella pohjoismaissa ladattavien hybridien sähköllä ajettujen kilometrien osuus on korkea, sillä pohjoisissa olosuhteissa latausverkko ja lataamiseen soveltuvien lämpöpistokepaikkojen verkosto on tiheämpi kuin

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

muualla Euroopassa. Nestemäisten polttoaineiden korkea hinta ja verotaso kannustavat ahkeraan lataamiseen. Myös työsuhdekäytössä lataamiseen kannustaa pienempien ympäristövaikutusten lisäksi taloudellisuus. Monet yritykset seuraavat aktiivisesti työsuhdeautojen käyttökustannuksia.

Ladattavien hybridien toimintamatkat sähköllä ovat viime vuosina pidentyneet, ja sähköllä ajon osuuden voidaan ennakoida kasvavan lähivuosien aikana. Uusimpien ladattavien hybridien toimintamatkat ovat 50–100 km, mikä riittää säännöllisellä latauksella valtaosaan ajoista.

Tutkimusten mukaan ladattavat hybridit kilpailevat työsuhdeautomarkkinassa useimmiten bensiinikäyttöisten autojen kanssa, eivät niinkään täyssähköautojen kanssa. Täyssähköautoilla hankintaa tuetaan ensi vuoden alusta voimaan astuvalla autoveron poistolla ja kuluvan vuoden alussa voimaan astuneella työsuhdeauton verotusarvosta tehtävällä vähennyksellä, ja niistä on tullut houkutteleva vaihtoehto työsuhdeauton valinnassa. Täyssähköauto ei kuitenkaan sovellu vielä kaikille työsuhdeauton haltijoille, sillä toimintamatka tai latausmahdollisuudet voivat rajata mahdollisuuksia siirtyä yksinomaan sähkökäyttöiseen autoon. Viimeaikaisten tutkimusten mukaan kansalaisten valmius hankkia täyssähköauto on kasvanut, mutta ladattavan hybridin hankinta on vielä toistaiseksi mahdollista useammalle kotitaloudelle kuin täyssähköauton hankinta. Ladattavien hybridien mallivalikoima ja saatavuus on vielä lähivuosina selvästi täyssähköautoja parempi ja kynnys ladattavan hybridin hankintaan työsuhdeautoksi on pienempi kuin täyssähköauton hankintaan. Vähän käytetyistä ladattavista hybrideistä on vaihtoautomarkkinoilla pulaa, sillä vielä tällä hetkellä niiden määrä autokannassa on pieni.

Ladattavilla hybrideillä on suuri merkitys käyttövoimamurroksen alkuvuosina, sillä ne toimivat siltana perinteisestä polttomoottoriteknologiasta sähköiseen liikenteeseen siirryttäessä. 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.

Verotusarvosta tehtävä alennus on perusteltua tehdä hallituksen esityksen mukaisesti päästörajaan perustuvana, jolloin etuus on luonteeltaan teknologianeutraali. Päästöraja toimii luontevana kriteerinä ilman erillisiä käyttövoimaan tai päästöjä vähentävään teknologiaan liittyviä rajauksia, joiden tulkinnassa saattaisi ilmetä ongelmia.

Suurimmassa osassa EU-maista työsuhdeautojen kannustetoimet kohdistuvat myös ladattaviin hybrideihin, mutta niihin sovelletaan täyssähköautoja matalampaa tukitasoa. Tuloverolain muutoksessa vähäpäästöisille autoille esitetty 85 euroa kuukaudessa suuruinen tukitaso on näkemyksemme mukaan oikeasuhtainen vuoden alussa voimaan astuneen täyssähköautojen verotusarvosta annettuun alennukseen nähden. Verotusarvosta tehtävä alennus kompensoi osan ladattavien hybridien korkeammasta hankintahinnasta aiheutuvasta korkeammasta verotusarvosta ja lisää niiden houkuttelevuutta perinteiseen polttomoottoriteknologiaan perustuviin hankintahinnaltaan ja verotusarvoltaan edullisempiin autoihin nähden.

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

Kotilatauslaitteen vapauttaminen luontoisedun verotuksesta

Lisäksi esitämme harkittavaksi, että työsuhdeauton kotilatauslaite vapautettaisiin luontoisetuuden verotuksesta. Kotilatauslaitetta on vuoden 2021 alusta asti kohdeltu verotuksessa samalla tavoin kuin auton lisävarusteita. Nykyinen käytäntö on mahdollistanut sen, että yhä useammassa ladattavassa työsuhdeautossa edunsaaja on voinut hankkia autoon myös latauslaitteen. Laitteen verokohtelu on kuitenkin osin monitulkintainen, koska auton leasingkauden päättyessä latauslaitetta ei voida sisällyttää seuraavan auton lisävarusteeksi, vaan palkansaajan tulisi lunastaa laite itselleen. Käyvän arvon määrittely on käytetyillä latauslaitteilla monimutkaista. Pahimmillaan tulkinta johtaa siihen, että laite irrotetaan asennuksistaan ja palautetaan auton mukana leasingkauden päätyttyä, jotta latauslaitteen siirtymisestä työntekijän hallintaan ei aiheutuisi veroseuraamuksia. Tämä ei ole tarkoituksenmukaista, sillä tavoitteena on, että mahdollisimman monessa asunnossa olisi sähköauton lataamiseen soveltuvaa latauslaite. Lisäksi laitteen purkamisesta ja mahdollisesta seuraavan auton mukana tulevan latauslaitteen asennuksista aiheutuisi merkittäviä lisäkustannuksia.

Jotta kotilatauslaitteiden yleistymistä voitaisiin tukea, esitämme, että laitteiden hankintakustannus määriteltäisiin luontoisedun verotusarvon laskennassa verovapaaksi. Muun muassa Tanskassa on heinäkuun alussa vapautettu työsuhdeautojen latauslaitteet luontoisedun verotuksesta, jos laitetta käytetään työsuhdeauton lataamisessa vähintään kuuden kuukauden ajan.

Kotilatauslaitteen hankintakulut asennuskuluineen ovat tyypillisesti noin 500–2 000 euroa. Laitteen verovapaus kannustaisi palkansaajaa erillisen kotilatauslaitteen hankintaan ja poistaisi huolet mahdollisista veroseuraamuksista, kun työsuhdeauto seuraavan kerran vaihtuu. Ladattavien autojen kysynnän lisäämisen olennaisen tärkeä reunaehto on auton latausmahdollisuus kotona. Tutkimusten mukaan suuri osa ladattavan auton käyttäjistä lataa autoaan kotona tavanomaisesta kotitalouspistokkeesta, jonka käyttöä ei suositella ladattavan auton säännölliseen lataamiseen.

Työsuhdeautoilun verotuksen taso Suomessa

Haluamme lisäksi lausunnossamme nostaa esille työsuhdeautojen verotasoa koskevan vääristyneen tulkinnan valtiovarainministeriön koordinoiman verotyöryhmän elokuussa 2020 julkaisemassa väliraportissa[2]. Verotyöryhmän väliraportissa on todettu, että työsuhdeautojen verotukseen sisältyisi Suomessa merkittävää aliarvostusta.

Väliraportissa on viitattu vuosina 2012 ja 2008 kerättyihin aineistoihin perustuviin ulkomaisiin vertailututkimuksiin, joiden havaintoja ei voi yksiselitteisesti tulkita työryhmän raportissa esitetyllä tavalla. Työsuhdeauton verotusarvon laskenta on näissä tutkimuksissa teoreettinen ja perustuu 30 000 kilometrin vuosittaiseen ajokilometrien määrään (20 000 km omaa ajoa ja 10 000 km työajoa). Samojen kirjallisuuslähteiden tuloksia voi tulkita myös siten, että Suomessa työsuhdeautojen verotus on tutkittujen EU-maiden korkeimpia.

Hintavertailujen perusteella luontoisetujen verotuksessa ei Suomessa aliarvosteta työsuhdeautojen käypää arvoa. Autoetuuden käypä arvo perustuu auton uushankintahintaan ja arvioon käyttökustannuksista, joita Verohallinto päivittää vuosittain kustannuskehityksen perusteella. Uushankintahintaan perustuvan edun raha-arvo määritellään 90 prosentiksi keskimääräisistä käyvästä arvosta, jotta voitaisiin ottaa huomioon työsuhdeautojen alennuskäytännöt. Vähän ajavalle palkansaajalle työsuhde-

[2] Valtiovarainministeriö. Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän väliraportti. Valtiovarainministeriön julkaisuja 2020:40.

autoetuus ei ole kannattava, koska työsuhdeauton verotusarvo nousee suhteettoman korkeaksi omaan ajotarpeeseen suhteutettuna. Työsuhdeauton verotusarvon laskennassa oletuksena on 18 000 kilometrin vuosittainen yksityisajo. Jos työntekijä ajaa vähemmän omaa ajoa, hän voi oikaista verotusarvon alemmaksi esimerkiksi ajopäiväkirjan perusteella. Vastaavasti jos oman ajon kilometrien määrä on tätä suurempi, työntekijän tulee ilmoittaa verotuksessa ylimääräisistä ajokilometreistä, ja auton verotusarvoa nostetaan.

Verotyöryhmän väliraportissa esitellyt vertailututkimukset eivät ota huomioon vapaan autoedun oman ajon kilometrien todellista määrää. Suuri osa työsuhdeautoedun vapaan edun saajista ajaa työsuhdeautollaan omaa ajoa alle 18 000 km vuodessa. Kuitenkin vain pieni osa työntekijöistä korjaa oman ajon määrää verotuksessa, sillä se edellyttäisi käytännössä yksityiskohtaisen ajopäiväkirjan pitämistä.

Työsuhdeauton verotuksen tasoa kuvaa seuraava esimerkki, jossa työntekijällä on vapaan autoedun auto, jonka verotusarvo on 800 euroa kuukaudessa. Jos työntekijä ajaisi omaa ajoa oletuksen mukaiset 18 000 kilometriä vuodessa, verotusarvon perusteella määräytyvä oman ajokilometrin arvo työntekijälle olisi noin 54 senttiä. Jos arvoa verrataan omalla autolla ajetun työasiointimatkan kilometrikorvaukseen, jonka suuruus on 43 senttiä kilometrille, työsuhdeauton ajokilometrin ”käypä arvo” on huomattavasti korkeammalle arvostettu. Omien ajokilometrien verotusarvo on erityisen korkea, jos kilometrien määrä jää pieneksi. Jos esimerkkityöntekijä ajaisi omaa ajoa 10 000 kilometriä vuodessa, oman ajon verotusarvo kasvaisi noin 82 senttiin kilometriltä, vaikka alempi oman ajon osuus ilmoitettaisiinkin verotuksen pohjaksi.

Hanna Kalenoja

liikenteen erityisasiantuntija

Autoalan Keskusliitto

Autotuojat ja -teollisuus ry