



# HE 142/2021 vp

## Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi vuoden 2022 tuloveroasteikosta, tuloverolain muuttamisesta sekä eräiden muiden verolakien muuttamisesta

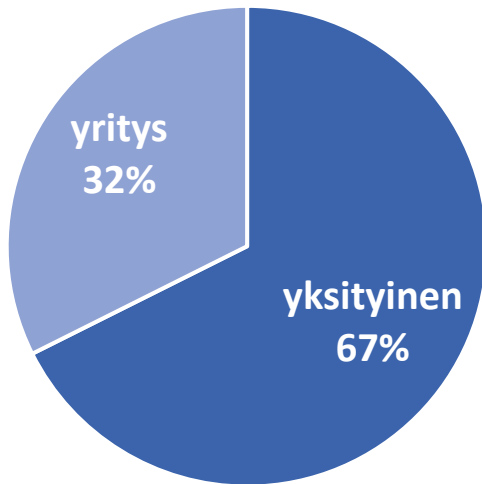
19.10.2021

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaosto

**Hanna Kalenoja**  
liikenteen erityisasiantuntija  
Autotuoajat ja -teollisuus ry  
Autoalan Keskusliitto

# Työsuhdeautot ovat tärkeä kanava autokannan päästöjen vähentämiseen

Autokannan  
jakautuminen auton  
ensimmäisen  
omistajan mukaan  
luokiteltuna

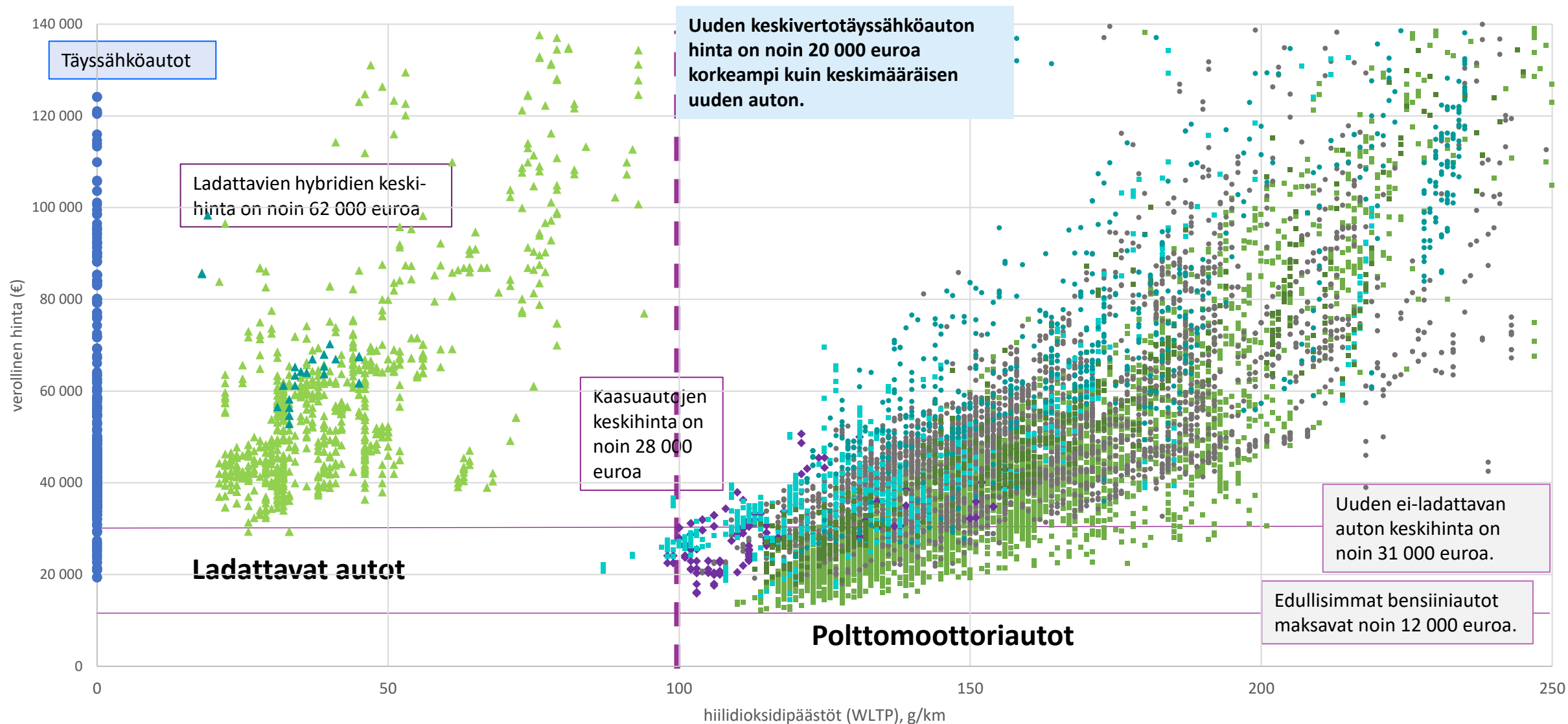


- noin kolmannes uutena ensirekisteröidyistä autoista on yritysten omistamia tai muuten työsuhdekäytössä
- vaikka hankintakannuste kohdentuisikin työsuhdeautoilijoille, se on paras ja kustannustehokkain tapa sähköautojen määrän lisäämiseen autokannassa nopeasti
  - työsuhdeautojen keskimääräinen käyttöikä on noin 3 vuotta, jonka jälkeen ne palautuvat kuluttajamarkkinoille edullisena käytettyinä autoina
  - työsuhdeauton käyttäjä ei uuden auton hankintapäätöstä tehdessään joudu pohtimaan auton jälleenmyyntiarvon säilymistä ja jälkimarkkinaa samalla tavoin kuin yksittäinen kotitalous
  - työsuhdeautojen verotusarvon määrittely ohjaa selvästi työsuhdeautojen valintaa
- vähäpäästöisiä työsuhdeautoja suositaan verokannustein suurimmassa osassa EU-maista

# Vähäpäästöisille työsuhdeautoille ehdotettu veroetus 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 veroetus täydentää vuoden alussa voimaan astunutta täyssähköisten (0 g/km) työsuhdeautojen 170 euroa/kk suuruisia veroetuutta. Verotusarvon alentaminen on tehokas keino työsuhdeautoiksi valikoitujen autojen päästöjen vähentämiseen
- 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 rajoituksia
- vähäpäästöisille autoille esitetty 85 euroa kuukaudessa suuruinen tukitaso on näkemyksemme mukaan oikeasuhtainen vuoden alussa voimaan astuneen täyssähköautojen verotusarvosta annettuun alennukseen nähden
- alennus kompensoi osan ladattavien hybridien korkeammasta hankintahinnasta aiheutuvasta korkeammasta verotusarvosta ja lisää niiden houkuttelevuutta perinteiseen teknologiaan perustuviin 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

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



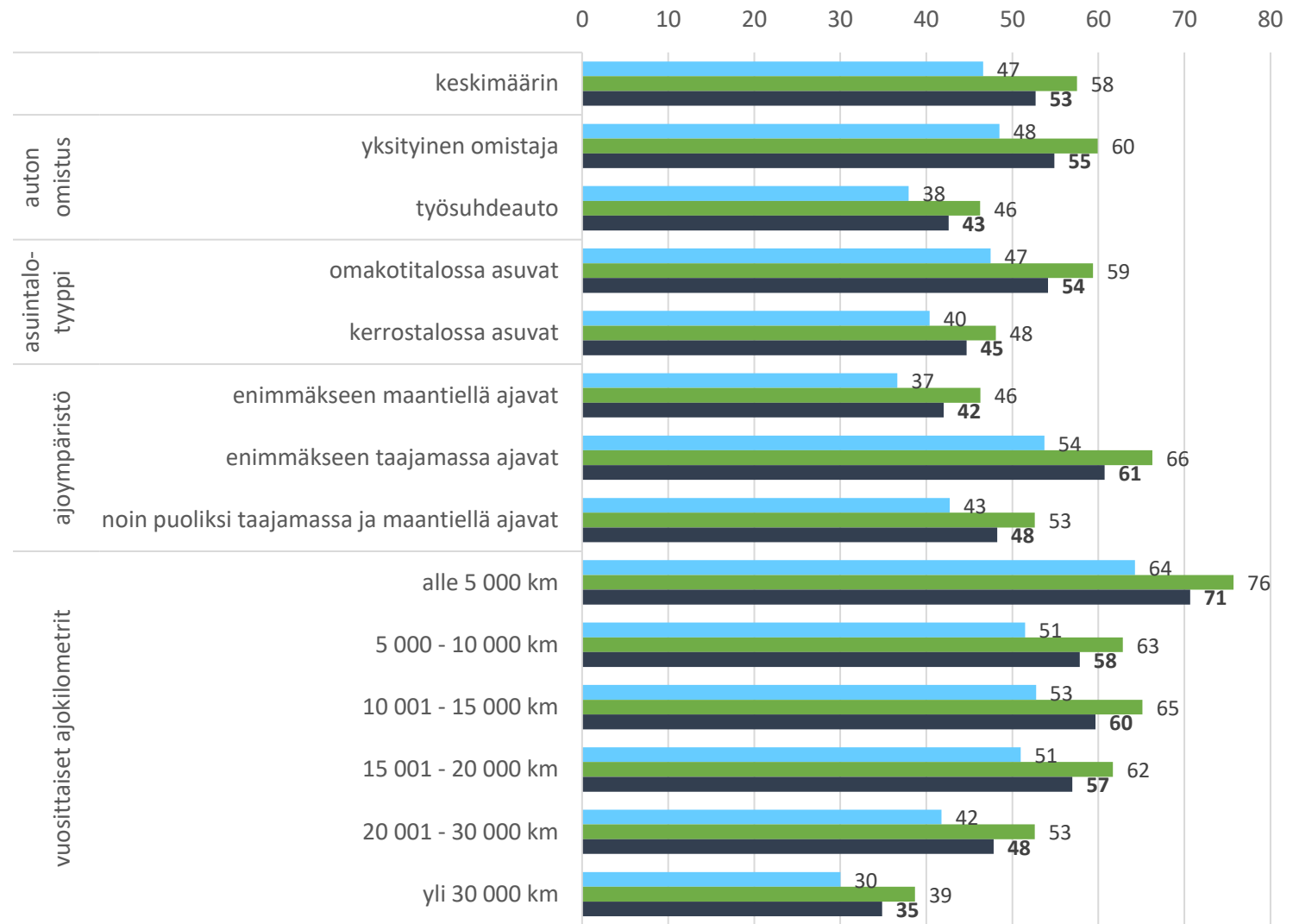
■ bensiini, ei hybridi • diesel, ei hybridi ◆ kaasu ● sähkö ■ bensiini, hybridi ■ bensiini, kevythybridi ● diesel, kevythybridi ▲ lataushybridi, bensiini ▲ lataushybridi, diesel

# Vähäpäästöisille työsuhdeautoille ehdotettu veroetus on tärkeä päästövähennystoimi

- ladattavalla hybridillä voi ajaa suurimman osan ajokilometreistä sähköllä, mikäli autoa ladataan säännöllisesti ja ajomatkat sopivat auton toimintamatkaan sähköllä
- työsuhdekäytössä olevilla ladattavilla hybrideillä ajetuista kilometreistä lähes puolet ajetaan sähköllä. 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 muualla Euroopassa
- myös nestemäisten polttoaineiden korkea hinta ja verotaso kannustavat ahkeraan lataamiseen - työsuhdekäytössä lataamiseen kannustaa pienempien ympäristövaikutusten lisäksi taloudellisuus
- 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
- ladattavat hybridit kilpailevat työsuhdeautomarkkinassa useimmiten bensiinikäyttöisten autojen kanssa, eivät niinkään täyssähköautojen kanssa
- täyssähköauto ei vielä sovellu kaikille työsuhdeauton haltijoille, sillä toimintamatka tai latausmahdollisuudet voivat rajata mahdollisuuksia siirtyä yksinomaan sähkökäyttöiseen autoon
- ladattavien hybridien mallivalikoima ja saatavuus on vielä lähivuosina selvästi täyssähköautoja parempi ja kynnys ladattavan hybridin hankintaan työsuhdeautoksi on pienempi kuin täyssähköauton hankintaan
- ladattavilla hybrideillä on suuri merkitys käyttövoimamurroksen alkuvuosina, sillä ne toimivat siltana perinteisestä polttomoottoritekniikasta sähköiseen liikenteeseen siirryttäessä
- mitä enemmän autokannassa on ladattavia autoja, sitä nopeammin latausinfra kehittyy markkinaehtoisesti tasolle, jossa se palvelee myös täyssähköauton käyttäjää

# Sähköllä ajon osuus ladattavilla hybrideillä

osuus ajetuista kilometreistä (%)



■ talvisin (marras-maaliskuu) ■ muina vuodenaikoina (huhti-lokakuu) ■ keskimäärin

<sup>1</sup> Figenbaum & Kolbenstvedt 2016, Learning from Norwegian Battery Electric and Plug-in Hybrid Vehicle users



# Kotilatauslaitteen vapauttaminen luontoisedun verotuksesta

- esitämme lisäksi harkittavaksi, että työsuhdeauton kotilatauslaite vapautettaisiin kokonaan luontoiseduuden verotuksesta
- kotilatauslaitetta on vuoden 2021 alusta asti kohdeltu verotuksessa samalla tavoin kuin auton lisävarusteita
- 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
- jotta kotilatauslaitteet yleistyisivät nopeammin, laitteiden hankintakustannus tulisi määritellä luontoisedun verotusarvon laskennassa verovapaaksi
- muun muassa Tanskassa on heinäkuun alussa siirrytty työsuhdeautojen latauslaitteiden verovapauteen, jos laitetta on käytetty työsuhdeauton lataamiseen vähintään kuuden kuukauden ajan

# Työsuhdeautojen verotuksen taso Suomessa

- elokuussa 2020 julkaistussa verotyöryhmän väliraportissa on todettu, että työsuhdeautojen verotukseen sisältyisi Suomessa merkittävää aliarvostusta
- hintavertailujen perusteella luontoisetujen verotuksessa ei Suomessa aliarvosteta työsuhdeautojen käypää arvoa
- väliraportin päätelmät viittaavat 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
- 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, joten ero ns. käyvän arvon ja verotusarvon välillä jää suurimmillaankin muutamiin kymmeniin euroihin kuussa
- tutkimukset 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

- 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
- työsuhdeauton 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