

Kasvu ja vaikuttaminen -osasto

1.10.2024

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaosto

HE 108/2024 vp

Lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laeiksi vuoden 2025 tuloveroasteikosta ja tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä eräiksi muiksi verolaeiksi

Valtiovarainvaliokunnan verojaosto on pyytänyt Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry:ltä kirjallista asiantuntijalausuntoa hallituksen esityksestä eduskunnalle laeiksi vuoden 2025 tuloveroasteikosta ja tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä eräiksi muiksi verolaeiksi.

SAK kiittää lausuntopyynnöstä ja lausuu asiassa seuraavaa.

Esityksen vaikutukset matalalla tasolla

Indeksitarkistusta ei tehdä asteikon kahteen ylimpään tuloajaan vuodelle 2025. Vaikka **indeksikorotusten tekeminen täysimääräisesti kaikille tuloluokille on pääsääntö, siitä poikkeaminen on mahdollista, jos perusteet ovat kohdallaan.**

Kotitalousvähennyksen pienentämistä voidaan pitää perusteltuna. Kotitalousvähennystä koskeneen tutkimuksen (*Does Household Tax Credit Increase Demand and Employment in the Service Sector?*, valtioneuvoston kanslian julkaisuja 1/2021) mukaan **kotitalousvähennyksen vaikutukset palveluiden kysyntään ja työllisyyteen ovat hyvin pieniä. Kyseisessä tutkimuksessa kotitalousvähennyksellä ei myöskään havaittu olevan vaikutuksia veronkierron määrään.**

Rajat ylittävään työskentelyyn liittyvien etuuksien verovapauden laajentaminen nykyisestä tukisi esityksen mukaan hallitusohjelman pyrkimyksiä lisätä Suomen vetovoimaa kansainvälisillä työmarkkinoilla ja siten torjua osaajapulaa ja vahvistaa talouskasvun edellytyksiä. Näitä muutoksia voidaan pitää perusteltuina, jos ne tosiasiallisesti edesauttavat mainittuja tavoitteita. **Esitys ei kuitenkaan sisällä eriteltyjä arvioita näiden etujen muutosten työllisyysvaikutuksista, joten asiaan on hankalaa ottaa kantaa.** Verojaoston tulisi kiinnittää tähän huomiota lausunnossaan.

Täyssähköisten työsuhteautojen verotusarvon alentaminen **kohdistuu henkilöihin, joilla on käytössään tai jotka voivat ottaa käyttöönsä täyssähköauton työsuhteautona. Tuen jakauma on siten tuloluokittain epätasapainossa.** Esityksen mukaisesti nollapäästöisten työsuhteautojen verotuen jatkamisen tavoitteena on kannustaa valitsemaan työsuhteautoksi edelleen nollapäästöinen auto ja näin lisätä nollapäästöisten autojen osuutta autokannasta. Esityksen vaikutusarvioiden mukaan:

Kasvu ja vaikuttaminen -osasto

1.10.2024

*"Ehdotetun nollapäästöisten työsuhteautojen verotuen myötä nollapäästöisten autojen määrän arvioidaan lisääntyvän vuosien 2025–2029 aikana yhteensä noin 10 000 autolla. **Verotuesta noin 85 prosenttia arvioidaan kohdistuvan sähköautoille, jotka olisi ostettu muutoinkin.** Ehdotetun verotuen jatkon arvioidaan vähentävän liikenteen laskennallisia päästöjä vuoden 2030 tasossa noin 0,01 miljoonaa hiilidioksiditonnia, **mikä on noin 0,2 prosenttia tieliikenteen arvioituista laskennallisista hiilidioksidipäästöistä vuonna 2030.** Kumulatiivisesti liikenteen laskennalliset päästöt vuosilta 2025–2030 laskisivat verotuen seurauksena arviolta noin 0,05 miljoonaa hiilidioksiditonnia."*

Vaikutusarviot ovat jopa huonontuneet vuoden 2020 hallituksen esityksestä (HE 142/2020 vp), jossa kyseinen verotuki lanseerattiin. Luvut eivät olleet mairittelevia edes kyseisenä vuonna¹: verotuen kustannuksista noin 80 prosenttia arvioitiin kohdistuvan autoille, jotka olisi ostettu muutoinkin (**nyt 85 %**) ja verotuen arvioitiin vähentävän liikenteen päästöjä korkeintaan 0,06 prosenttia tieliikenteen arvioituista hiilidioksidipäästöistä vuonna 2025 (**nyt 0,2 % vuonna 2030**). Käsillä olevassa esityksessä ei arvioida tuloveromenetyksiä per käyttöön otettu sähköauto, mutta **laskennallisesti menetykset ovat noin 9 000 euroa jokaista käyttöön otettavaa uutta sähköautoa kohden**, mikä on samaa tasoa vuoden 2020 esityksen kanssa.

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry

¹ HE 142/2020 vp, s. 16: "Kaiken kaikkiaan verotuen vaikutus liikenteen päästövähennykseen arvioidaan vähäiseksi. Ehdotetun verotuen myötä nollapäästöisten autojen määrän arvioidaan lisääntyvän viiden vuoden tukikauden aikana yhteensä 1 700 autolla. Verotuen kustannuksista noin 80 prosenttia arvioidaan kohdistuvan autoille, jotka olisi ostettu muutoinkin. Ehdotetun verotuen arvioidaan vähentävän liikenteen päästöjä 2 000–5 000 hiilidioksiditonnia vuonna 2025, mikä on korkeintaan 0,06 prosenttia tieliikenteen arvioituista hiilidioksidipäästöistä vuonna 2025. – Tuloveromenetykset olisivat viiden vuoden aikana yhtä tuen myötä käyttöön otettavaa uutta sähköautoa kohden noin 9 000 euroa."