



Verohallinto
Oikeusyksikkö/Markus Kautto
markus.kautto@vero.fi

15.11.2022

Viite VH/5510/00.01.00/2022

Autoalan Keskusliiton ja Autotuoja ja -teollisuus ry:n lausunto vuoden 2022 luontoisetupäätöstä koskevasta luonnoksesta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto luonnoksesta, joka koskee vuoden 2023 verotuksessa noudatettavia luontoisedun laskentaperusteita.

Autoedun kaavamaisia raha-arvoja esitetään muutettavaksi polttoaineen hinnan nousun perusteella siten, että vapaan autoedun raha-arvot nousisivat 2 sentillä/kilometri. Muutos perustuu polttoaineiden hintojen nousuun, mikä heijastuu autojen käyttökustannusten kasvuun. On perusteltua, että vapaan autoedun käyttökustannusten laskennassa on säilytetty täyssähköautojen, ladattavien hybridien ja kaasuautojen alempia käyttökustannuksia kompensoiva vähennys, sillä vähennys oikaisee näiden käyttövoimien verotuksen lähemmäs käypää arvoa. Käyttökustannuksista tehtävä vähennys on näkemysmme mukaan perusteltu ja oikeasuhtainen.

Talvirenkaita koskeva määrittely

Päätöksen 20 §:n 1 momenttiin esitetty teknisuonteinen muutos jossa ”talvipyörät” -käsite muutettaisiin ilmaisuksi ”talvirenkaat vanteineen” on perusteltu, sillä se on muotoilultaan ymmärrettävämpi. Talvipyörissä on määritelmällisesti sekaannuksen vaara siten, että niillä voitaisiin ymmärtää tarkoitettavan yksinomaan renkaita. Uusi määritelmä noudattaa käyttöön vakiintunutta termistöä.

Verottomien lisävarusteiden rajan korotus

Päätöksen 20 §:n 2 momentissa määriteltyä euromääräistä lisävarusteiden arvoa 850 euroa on perusteltua korottaa luonnoksessa esitetyllä tavalla, sillä lisävarusteiden euromääräistä rajaa ei ole tarkistettu lainkaan viime vuosikymmenten aikana. On huomattava, että malliversioihin ja -variantteihin sisältyy tyypillisesti erilaisia varustepaketteja, jotka siirtyvät auton listahintaan ja verotusarvoon hinnoittelun kautta, sillä näitä varusteita ei tyypillisesti osteta erikseen. Lisävarustepakettien lisäksi autoon tilattavien erillisvarusteiden arvo on vuosien saatossa noussut. Varusteiden hintaa nostaa myös latauslaite, sillä nykyisin myös kotilatauslaitteet luetaan auton lisävarusteiksi. Esitetty kertaluonteinen korotus 1 400 euroon kattaisi karkeasti hieman yli puolet keskimääräisten erillisenä ostettavien varusteiden arvosta. Taso olisi suurin piirtein sama kuin noin 20 vuotta sitten, kun aiempi verovapaiden varusteiden raja on määritelty.

Autopuhelimen määrittely

Luontoisetuja koskevan päätösluonnoksen lausuntopyynnössä on nostettu esille kysymys, onko 20 §:n 1 momentissa enää tarkoituksenmukaista mainita erikseen autopuhelinta. Matkapuhelimia ei enää nykyisin hankita auton yhteydessä, eikä autoihin nykyisin ole muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta

tarjolla erillisiä tiettyihin puhelinmalleihin nojaavia sovelluksia. Näin ollen matkapuhelimet eivät määrittele auton varusteita aiempaan tapaan. Työsuhde-etuna käyttöön hankittavat puhelimet hankitaan lähes aina erikseen ja autojen tietojärjestelmät on tarvittaessa kytkettävissä puhelimiin puhelinmalista riippumatta. Autopuhelimia koskeva erillismaininta on perusteltua poistaa päätöksestä.

Kiinteän hinnan soveltaminen kotilataussähkön hinnassa

Ladattavien autojen määrän kasvaessa yhä useammalla vapaan autoedun työsuhdeauton haltijalle syntyy laskutettavaa kotilataussähköä. Kotilataussähkön arvon määrittäminen on muodostunut ongelmalliseksi ja hallinnollisesti työlääksi, sillä palkansaajat eivät nykyisin saa sähkölaskultaan riittäviä tietoja sähkön hinnan yksiselitteistä määrittelyä varten ja hinnan tulkinnassa joudutaan soveltamaan kirjavia menettelytapoja. Laskutusmenettely on muodostunut hankalaksi ja henkilötyötä vaativaksi, sillä se vaatii työntekijöiden vaikeatulkintaisten hinnoitteluperusteiltaan ja ajanjaksoiltaan vaihtelevien sähkölaskujen tulkintaa. Lähes kaikissa sähkösopimuksissa on joitakin muuttuvahintaisia kustannuseriä, joten kiinteähintaisissakin sopimuksissa yksiselitteisen hinnan määrittely ei ole täysin suoraviivaista. Muuttuvahintaisissa sähkösopimuksissa energian kokonaishinta sisältää useimmiten kiinteähintaisen siirtomaksun, mutta sähköenergian hinta voi vaihdella vuorokauden eri ajankohtina. Tuntihinnoittelussa pörssisähkössä tuntikohtaisen lataussähkön käytön (kWh/h) selvittäminen ja yhdistäminen kotitalouden maksamaan sähkön hintaan ei ole käytännössä mahdollista ilman erillistä alaliittymää latauspisteelle. Latauspisteen oman alaliittymän asentaminen aiheuttaisi puolestaan merkittäviä lisäkustannuksia.

Nykyinen edellytys halvimman hinnan käyttämisestä asettaa vaihtuvahintaisen sähkösopimuksen tehneet kotitaloudet muita huonompaan asemaan, koska käytännössä sähkönkäyttö korvattaisiin yötariffin mukaan, jolloin sekä siirtohintaa että energian hinta ovat lyhytaikaisesti hyvin alhaisia. Ladattavan auton käyttäjä ei käytännössä myöskään voi optimoida latausta edullisimpiin sähkön hintapisteisiin, vaan tyypillisimmin auto on aina kotona pysäköitäessä kytkettynä kotilatausasemaan, ja auto latautuu akun varaustilanteen mukaisesti.

Käytännöllisenä ratkaisuna ongelmalliseen tilanteeseen esitämme, että Verohallinto määritteli syventävässä ohjeessaan työsuhdeauton kotilataussähkölle kiinteän vuosittain päivitettävän korvaustason, joka sisältää sähköenergian lisäksi siirtomaksut ja veron. Hinta voisi perustua esimerkiksi Tilastokeskuksen energian hintatilastoihin¹, jossa sähkön keskihinta on määritelty kuukausittain kotitaloustyypeittäin.

Helsingissä 15.11.2022

Tero Kallio
toimitusjohtaja, Autotuoajat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa
toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto

Hanna Kalenoja
liikenteen erityisasiantuntija, Tieliikenteen Tietokeskus

¹ Sähkön hinta kuluttajatyypeittäin (sis. sähköenergian, siirtomaksun ja verot).
https://pxweb2.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__ehi/statfin_ehi_pxt_12gx.px/