

Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan verojaosto

30.9.2024

Lausunto HE 108/2024 vp Hallituksen esitykseen eduskunnalle laeiksi vuoden 2025 tuloveroasteikosta ja tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä eräiksi muiksi verolaeiksi

Autotuoajat ja -teollisuus ry ja Autoalan keskusliitto ry kiittävät mahdollisuudesta lausua tuloverolakiin tehtävistä muutoksista. Lausuntomme koskee vähäpäästöisten työsuhdeautojen verokannustetta sekä työnantajan työntekijöilleen työpaikalla tarjoaman lataussähkön verovapautta.

Suomessa on ollut vuoden 2021 alusta voimassa täyssähköisten ja vuoden 2022 alusta vähäpäästöisten työsuhdeautojen verokannusteet, jotka sisällytetty tuloverolakiin. Kannusteet ovat nykylainsäädännön mukaisesti voimassa vuoden 2025 loppuun asti. Hallituksen esityksessä täyssähköisten työsuhdeautojen verokannustetta jatkettaisiin vuoden 2029 loppuun asti.

Kannatamme täyssähköisten työsuhdeautojen verokannusteen jatkamista

Verokannuste on osoittautunut kustannustehokkaaksi autokannan sähköistymistä nopeuttavaksi toimenpiteeksi. Työsuhdeautojen merkitys autokannan uudistumiselle on huomattava, sillä keskimäärin 20–25 prosenttia ensirekisteröidyistä autoista on työsuhdeautoja.

Vallitsevassa taloustilanteessa kuluttajakysynnän ollessa poikkeuksellisen matalalla työsuhdeautojen osuus ensirekisteröinneistä on normaalia korkeampi ja liikenteen sähköistyminen etenee ennen kaikkea yritysautomarkkinassa. Kannusteen jatkamisen tärkeyttä korostaa myös se, että liikenteen sähköistymisen kasvu on hidastunut vuoden 2023 ja 2024 aikana epäsuotuisan talouskehityksen ja korkotason nousun seurauksena.

Kannusteen vaikutus täyssähköautojen kysyntään

Täyssähköauton verotusarvosta tehtävä 170 euroa/kk suuruinen vähennys lisää huomattavasti sähköautojen kysyntää, sillä verotusarvo on tärkein työsuhdeauton valintaan vaikuttava tekijä.

Täyssähköisten autojen verokannusteen toteuttaminen moninkertaisti täyssähköisten työsuhdeautojen kysynnän vuonna 2021. Vuosina 2021–2023 käyttöön on otettu noin 15 000 uutta täyssähköistä työsuhdeautoa, joista arviolta 8 300 on hankittu verotusarvon alentamisen kannustamana. Vuosina 2021–2025 työsuhdeautoiksi rekisteröityjen täyssähköautojen määrä nousee yhteensä noin 40 000 autoon, mikäli kannuste jatkuisi vuoden 2025 jälkeen. Näistä täyssähköautoista noin 23 000 on hankittu etuuden kannustamana.

Kustannustehokas tapa vähentää liikenteen päästöjä

Päästöjen vähentämiskustannusten vertailussa vähäpäästöisten työsuhdeautojen verokannuste on erittäin kustannustehokas päästövähennystoimenpide. Liikennesektorin päästövähennystoimien kustannukset ovat keskimäärin korkeita. Esimerkiksi jakeluvelvoitteen päästövähennyskustannukseksi on arvioitu noin 400–800 euroa hiilidioksiditonnia kohti.

Arviomme mukaan tuloverokertymän vähenemällä laskien päästövähennyksen hinnaksi tulisi noin 12 euroa hiilidioksiditonnia kohti auton elinkaaren aikana, mikäli oletetaan että täyssähköisen työsuhdeauton tilalle olisi hankittu keskivertoinen uusi bensiinikäyttöinen auto. Ladattaville hybrideille päästövähennyskustannuksen suuruudeksi muodostuu vastaavalla tavalla arvioiden noin 55 euroa hiilidioksiditonnille.

Työsuhdeautokannusteen toteutus yhtäjaksoisena kannusteena vuosina 2021–2030 vähentäisi vuoden 2030 tasolla liikenteen hiilidioksidipäästöjä noin 180 000 tonnilla, kun mukaan lasketaan jo vuosina 2021–2023 kannusteen vaikutuksesta hankittujen ladattavien henkilöautojen vaikutus vuoden 2030 autokannan päästöihin. Päästövähennyksestä noin 140 000 tonnia aiheutuu täyssähköisten autojen ja noin 40 000 tonnia lataushybridien määrän kasvusta autokannassa.

Mikäli päästövähennyskustannuksiltaan erittäin edulliseksi osoittautunut vähäpäästöisten työsuhdeautojen kannuste olisi päättynyt jo vuoden 2025 lopussa, autokannan päästöjen väheneminen hidastuisi ja uusia päästövähennystoimia jouduttaisiin hakemaan esimerkiksi polttoaineen hintaa nostamalla jakeluvelvoitteen korotuksella tai hankkimalla päästöoikeuksia muista EU-maista. Näiden päästövähennystoimien hinta olisi moninkertainen vähäpäästöisten työsuhdeautojen verokannusteeseen nähden.

Esitämme jatkoa vähäpäästöisten autojen verokannusteelle

Hallituksen esityksessä ei ole ehdotettu jatkoa vähäpäästöisten (1–100 g/km) autojen verokannusteelle, jonka suuruus on ollut 85 euroa kuukaudessa. Esitämme, että myös vähäpäästöisten työsuhdeautojen verokannustetta jatkettaisiin vuoden 2029 loppuun asti.

Ladattavat hybridit edistävät osaltaan sähköistymistä, sillä monessa kotitaloudessa ensimmäinen ladattava auto on tyypillisesti lataushybridi.

Euroopan komission keväällä 2024 julkaiseman raportin mukaan Euroopan maista Suomessa ladattavat hybridautot kuluttavat vähiten polttoainetta ja laskevat tutkitusti tieliikenteen päästöjä.

Ladattavien hybridien päästöjen laskentaan on tulossa muutos, joka edellyttää lähivuosina lataushybrideiltä yhä suurempaa akkukapasiteettia ja sähköistä toimintamatkaa. Uuden sukupolven lataushybridien päästöt tulevat näin ollen olemaan merkittävästi aiempia sukupolvia alemmat. Lataushybridien laskennalliset päästöt kasvavat päästöjen laskentatavan muuttuessa jonkin verran, joten niihin kohdistuu myös aiempaa korkeampi auto- ja ajoneuvovero. Näistä syistä verokannusteella on tulevaisuudessa suuri merkitys tasaamassa lataushybridien merkittävästi polttomoottoriautoja korkeampia hankintakustannuksia.

Esitämme jatkoa työnantajan kustantaman lataussähköön verovapauden jatkamista

Vuonna 2020 hyväksytyn tuloverolain muutoksen mukaisesti työnantajan kustantama lataussähkö työpaikalla ja julkisissa latauspisteissä on vapautettu luontoisedun verotuksesta vuosina 2021–2025.

Tuloverolain muutosluonnoksessa ei esitetä jatkoa lataussähkön verovapaudelle. Esitämme, että työnantajan työpaikalla tarjoaman lataussähkön verovapautta jatkettaisiin.

Lataussähkön verovapaus koskee suurta osaa työntekijöistä, sillä sen piirissä ovat työsuuhdeautojen lisäksi myös työntekijöiden omat ladattavat autot. Lataussähköstä kertyvän verotulon merkitys on valtion talouden kannalta pieni, ja verovapauden poistaminen lisäisi merkittävästi palkkahallinnon kustannuksia sekä työnantajille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa.

Mikäli lataussähköstä muodostuisi verotettavaa tuloa, työpaikalla ladatun sähkön määrää jouduttaiisiin käytännössä seuraamaan työntekijäkohtaisesti. Vaihtoehtona työntekijäkohtaiselle seurannalle olisi kiinteä lataukselle asetettava kuukausikohtainen keskihinta, joka puolestaan kohtelisi epäoikeudenmukaisesti niitä työntekijöitä, jotka lataavat autoaan vain harvoin tai joiden auto vastaanottaa lataussähköä matalalla teholla. Työpaikkalatauksen verovapaus on ollut tehokas kannuste ladattavien hybridien säännölliselle lataamiselle.

Kunnioitavasti

Tero Kallio, toimitusjohtaja, Autotuoajat ja teollisuus ry

Tero Lausala, toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry