



AUTOALAN KESKUSLIITTO



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Valtiovarainministeriö
Lausuntopalvelu.fi

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/1169/2024

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi vuoden 2025 tuloveroasteikosta, tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä eräiden muiden verolakien muuttamisesta

28.8.2024

Kiitämme mahdollisuudesta tutustua hallituksen esitysluonnokseen, joka koskee tuloverolakiin tehtäviä muutoksia. Lausuntomme koskee vähäpäästöisten työsuhteautojen verokannustetta sekä työntäjän työntekijöilleen työpaikalla tarjoaman lataussähkön verovapautta.

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

Kannatamme täyssähköisten työsuhteautojen verokannusteen jatkamista, sillä se on osoittautunut kustannustehokkaaksi autokannan sähköistymistä nopeuttavaksi toimenpiteeksi. Työsuhteautojen merkitys autokannan uudistumiselle on huomattava, sillä keskimäärin 20–25 prosenttia ensirekisteröidyistä autoista ja siten koko autokannasta valikoituu kantaan työsuhteautona. Toisin sanoen noin neljännes autokannastamme on joko nykyisiä tai entisiä työsuhteautoja. Vallitsevassa taloustilanteessa kuluttajakysynnän ollessa poikkeuksellisen matalalla työsuhteautojen 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.

Täyssähköauton verotusarvosta tehtävä 170 euroa/kk suuruinen vähennys lisää huomattavasti sähköautojen kysyntää, sillä verotusarvo on tärkein työsuhteauton valintaan vaikuttava tekijä. Verohuojennus tasaa sähköautojen vielä toistaiseksi selvästi polttomootoriautoja kalliimman hinnan vaikutusta verotukseen. Uuden täyssähköauton keskimääräinen hankintahinta oli vuonna 2023 noin 56 400 euroa ja bensiiniauton noin 32 000 euroa.

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

Autoalan Tiedotuskeskus on tammi-helmikuussa 2024 toteuttanut erillisen kyselytutkimuksen, jossa on selvitetty työsuhteauton haltijoiden näkemyksiä auton käyttövoiman valinnasta. Kyselyllä selvitettiin muun muassa käyttövoiman valintaan vaikuttavia tekijöitä sekä verokannusteen vaikutusta ladattavan auton valintaan. Tulosten perusteella noin 70 prosenttia täyssähköisen työsuhteauton haltijoista arvioi kannusteen

vaikutuksen suureksi tai erittäin suureksi. Noin 60 prosenttia arvioi, että luopuisi täyssähköautosta työsuhdeautona, mikäli verokannuste poistuisi kokonaan.

Arviomme mukaan täyssähköautojen verokannuste vähentää vuosina 2021–2025 käyttöön otettavan noin 40 000 täyssähköisen työsuhdeauton kautta tulovero- ja kunnallisverokertymää vain maltillisesti. Vaikutukset tuloverokertymään ovat pienet, sillä tutkimusten mukaan lähes 80 prosentilla työsuhdeautonhaltijoista työsuhdeauto on käytössä kokonaispalkkamallilla, jolloin palkansaajan rahapalkka kasvaa verotusarvon las-
kiessa.

Päästöjen vähentämiskustannusten vertailussa vähäpäästöisten työsuhdeautojen verokannuste on erittäin kustannustehokas päästövähennystoimenpide. Liikennesektorin päästövähennystoimien kustannukset ovat keskimäärin korkeita. Esimerkiksi jakeluvuorituksen päästövähennyskustannukseksi on arvioitu noin 400–800 euroa päästötonnia kohti. Arviomme mukaan tuloverokertymän vähenemällä laskien päästövähennyksen hinnaksi tulisi noin 12 euroa hiilidioksiditonna 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.

Työsuhdeautojen verokannusteen jatkamiselle on vahvat perusteet, sillä sen merkitys autokannan sähköistymiselle on suuri. Kannusteen jatkaminen lisäsi kyselytutkimukseen perustuvan arvion mukaan vuosina 2024–2030 täyssähköautojen määrää autokannassa hieman alle 40 000 täyssähköautolla verrattuna tilanteeseen, jossa verokannustetta ei jatkettaisi vuoden 2025 jälkeen. Muista maista saatujen kokemusten perusteella kannusteiden lakkauttaminen vähentää sähköautojen kysyntää pitkäaikaisesti.

On tärkeää, että päätös kannusteesta tehdään jo vuonna 2024, sillä epävarmuus kannusteen jatkamisesta vähentäisi täyssähköisten työsuhdeautojen kysyntää jo tänä vuonna. Tänä vuonna hankittavien työsuhdeautojen sopimuskaudet jatkuvat vuoden 2025 jälkeisille vuosille, ja uhka verokannusteen päättymisestä vuoden 2025 lopussa vähentäisi sähköisten työsuhdeautojen kysyntää.

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

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. 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 tulevana vuosina suuri merkitys tasaamassa lataushybridien merkittävästi polttomoottoriautoja korkeampia hankintakustannuksia.

Jotta verokannuste lisäisi mahdollisimman tehokkaasti nollapäästöisten autojen määrää autokannassa, harvittavaksi tulisi nostaa verokannusteelle asetettava ajallinen rajausta siten, että samaan uutena hankittuun autoon myönnettävän verohuojennuksen voisi saada enimmillään esimerkiksi 36 kuukauden ajaksi. Työsuhdeautokäytöstä auto siirtyy tyypillisimmin 3–5 vuoden iässä vaihtoautomarkkinaan uuteen autoon nähden edullisena vaihtoautona. Työsuhdeautot kiertoaika on viime vuosina hidastunut ja keskimääräinen käyttöaika työsuhdeautona on pidentynyt. Ajallinen rajausta nopeuttaisi työsuhdeautokannan kiertoa, kun työsuhdeautoilijan olisi taloudellisesti perusteltua vaihtaa autoaan vähintään 3 vuoden välein uuteen täyssähköautoon säilyttääkseen verokannusteen. Rajausta ei lisäisi työnantajille kohdistuvia leasingkustannuksia, sillä työsuhdeautojen leasingkauden pituus on tyypillisimmin noin 3–4 vuotta. Tällä aikarajauksella kannusteen piirissä olevat täyssähköiset työsuhdeautot olisivat verotusarvon laskennassa ikäryhmän A autoja.

Vuonna 2020 hyväksytyt 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 työsuhdeautojen 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 ladattun sähkön määrää jouduttaisiin 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. Lataushybrideillä on mahdollista tyypillisesti ajaa 30–90 km sähköllä, jos autoa ladataan säännöllisesti. Lataushybridiä tulisi ladata mahdollisuuksien mukaan aina pysäköinnin aikana, jotta sähköllä ajon osuus voidaan maksimoida. Lataushybrideillä työpäivän aikana ladattun sähkön määrä on pieni, sillä akkujen teho on selvästi täyssähköautoja alempi. Mikäli lataussähköstä muodostuisi verotettavaa tuloa, monet työntekijät eivät hallinnollisen taakan ja veroseuraamusten takia lataisi lataushybridiään työpaikalla, mikä vähentäisi sähköllä ajon osuutta ja kasvattaisi polttoaineenkulutusta.

Kunnioitavasti

Tero Kallio, toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Tero Lausala, toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto