

Asiantuntijalausunto Hankkeeseen VM022:00/2020, luonnos talousarvioesitykseen liikenteen työsuhte-etujen verotusta koskevista ehdotuksista.



11.9.2020

Suomen ilmastopaneeli

Paula Kivimaa & Markku Ollikainen

Hallituksen lakiesitykset

Luonnoksessa hallituksen esitykseksi hienosäädetään hallitusohjelman mukaisesti liikenteen työsuhte-etujen verotusta suosimaan päästötöntä liikennettä. Esitykseen kuuluu työsuhteautojen verotusarvon alentaminen sähköautoille, sähköautojen latausetu työpaikoilla ja julkisilla latauspisteillä, työsuhdematkalipun ja –pyöräedun korottaminen sekä työsuhdesähköauton latauslaitteen laskeminen työsuhte-edun alaiseksi lisävarusteeksi.

Esitysluonnos perustuu valtiovarainministeriön asettaman liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän työhön.

Ilmastopaneelin näkemys

Ehdotukset uudistuksiksi ovat Ilmastopaneelin näkemyksen mukaan oikeansuuntaisia. Ehdotus työsuhdematkalipun verovapauden lisäämiseksi lisäänee julkisen kulkuneuvojen käyttöä ja polkupyöräedun siirtymää kohti terveellisempää elämäntapaa. Veromuutos edistää päästöjen vähenemistä, joskin määrällisiä arvioita on vaikea esittää.

Nollapäästöisten autojen verotusarvon määräaikainen lasku ja työpaikan latausedun määräaikainen verovapaus lisäävät kannustimia täyssähköautoliikenteeseen. Työsuhdesähköauton kotilatauslaitteen katsominen osaksi työsuhteauton lisävarusteita on luonteva valinta.

Verotuen vaikutus päästöihin arvioidaan luonnoksessa vähäiseksi. Ilmastopaneeli katsoo, että vaikka suora vaikutus jää vähäiseksi, välilliset ja systeemiset vaikutukset tekevät uudistuksesta tarpeellisen. Suomen autokannan on uusiuduttava vähäpäästöiseksi, ja työsuhteautot päätyvät nopeammin jälleenmyyntiin. Jos isompi osuus työsuhteautoista on sähköautoja, myös jälleenmyyntimarkkinoilla on suurempi tarjonta sähköautoista jo muutaman vuoden viiveellä. Toinen systeminen vaikutus on, että työsuhteautojen verotuu uudistus ohjaa myös latausinfrastruktuurin lisääntymiseen, mikä verkostovaikutuksen kautta vauhdittaa sähköautoihin siirtymistä laajemminkin.

Kiinteä verotukimalli prosentuaalisen sijaan on Ilmastopaneelin näkemyksen mukaan oikea vaihtoehto. Kiinteällä tuella on suhteellisesti suurempi vaikutus edullisempiin eli siten yleensä myös pieniin ja vähäkulutteisiin autoihin. Tämä palvelee päästövähennyksiä energiatehokkuuden kautta, eikä ainoastaan vähäpäästöisen käyttövoiman kautta. Energiatehokkuus ei yksin toimi päästövähennyskeinona, jos energian kokonaiskäyttö kasvaa.

Työryhmän väliraportti ja esitysluonnos nostavat esiin tärkeän huomion siitä, että autoedun nykyinen määrittämistapa sekä työpaikkapysäköinnin verottomuus ja maksuttomuus voivat ohjata ja suosia yksityisautoilua päästöjen kannalta haitallisella tavalla. Liikenteen ilmastotavoitteiden saavuttaminen helpottuu, jos ajosuorite laskee. Liikkumisen osalta olisikin suosittava mahdollisuuksien puitteissa julkisia kulkuneuvoja, pyöräilyä, kävelyä tai MaaS-vaihtoehtoja. Siten luonnoksessa mukana olevat

ehdotukset ovat tarpeellisia, ja niiden käyttöönottoa toivotaan edistettävän. Toisaalta lyhyellä tähtämellä, koronaviruksen aiheuttaman poikkeustilanteen takia, sähköautoilun nopea edistäminen on erittäin tärkeää, kun ihmiset ovat siirtyneet lisääntyvässä määrin joukkoliikenteestä yksityisautoiluun.

Verouudistuksen haluttu vaikutus eli se, että työsuhde-edun myötä polttomoottoriautoa harkitseva siirtyisikin sähköautoon, riippuu myös siitä, onko kotilataus mahdollista. Ehdotuksessa onkin mukana kotilatauspisteen tukeminen, mutta on tärkeää rinnakkaisena toimenpiteenä edistää kotilatauspisteiden toteutumismahdollisuuksia taloyhtiöissä esim. informaatio-ohjauksen kautta.

Lopuksi on syytä kysyä, ovatko tehdyt muutokset määrällisesti riittävän suuria, jotta haluttuja vaikutuksia syntyy. Keskeistä on muuttaa nollapäästöisen ja fossiilisen liikenteen hintasuhteita riittävän paljon nollapäästöisen hyväksi. Hintasuhte-eron voisi luoda verotulojen suhteen neutraalimmin, eli vähentämällä samalla polttomoottoriautojen annettua työsuhde-etua. Tämä keventäisi valtion kustannusrasitetta, joka syntyy nollapäästöisen liikenteen veroedusta. Fossiilisia käyttävien polttomoottoriautojen veroedun laskeminen on perusteltua myös pitkän tähtäimen kehityksen kannalta. Liikenteen päästöttömyyden edistäminen vaatii asteittaista luopumista fossiilista bensiiniä ja dieseliä käyttävistä polttomoottoriautoista kokonaan.

Toinen ja merkittävästi radikaalimpi vaihtoehto olisi, että yritysten ei sallittaisi tarjoavan lainkaan fossiilisia polttoaineita käyttäviä autoja työsuhdeautoiksi. Tämä vaihtoehto tulee varteenotettavaksi selvityksen kohteeksi jo lähivuosina, kun hintaero sähkö- ja polttomoottoriautoissa jatkaa kapenemista.