



AUTOALAN KESKUSLIITTO



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

8.9.2020

Valtiovarainministeriö
valtiovarainministerio@vm.fi

VN/1470/2020

Hankkeen VM022:00/2020 lausunto

Autotuoajat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton yhteinen lausunto vuoden 2021 talousarvioesitykseen liittyvistä liikenteen työsuhde-etujen verotusta koskevista ehdotuksista

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto liikenteen työsuhde-etujen verotusta koskevista ehdotuksista. Lausuntomme käsittelee työsuhdeautoetuuksien muutoksia koskevia esityksiä.

Valtiovarainministeriö on esittänyt vuoden 2021 talousarvioesitykseen useita työsuhdeautoiluun liittyviä veromuutoksia, jotka tukevat sähköautojen yleistymistä. Esityksen mukaan työsuhdeauton verotusarvoa alennettaisiin täyssähköautoilla 170 eurolla kuukaudessa. Kyse olisi määräaikaisesta tuesta vuosille 2021–2023. Työsuhdesähköauton latauslaitte katsottaisiin luontoisetujen verotuksessa jatkossa osaksi työsuhdeauton lisävarusteita, kun se on tähän asti verotettu kertaluonteisena käypänä latauslaitteen arvona. Lisäksi sähköautojen latausetu työpaikalla ja julkisissa latauspisteissä vapautettaisiin verosta vuosina 2021–2023.

Kokonaisuutena toimenpiteet ovat oikeansuuntaisia ja hyvin kohdennettuja. Työsuhdeauton hankintakannusteen toteuttaminen verotusarvon kautta kohdentaa tuen huomattavasti houkuttelevammin kuin sen toteuttaminen kiinteänä hankintatukena. Latauslaitteen sisällyttäminen osaksi auton varusteita on tervetullut ja toivottu uudistus, joka helpottaa latauslaitteen verotusarvon määrittelyä ja lisää sen houkuttelevuutta. Sähköautojen latauslaitteet mahdollistavat yhä useammalle auton turvallisen lataamisen kotona ja laajentavat osaltaan kotien latauspisteverkostoa. Lisäksi lataussähkön verovapaus helpottaa huomattavasti sähköautojen luontoisetuarvon laskentaa käyttöedun tilanteessa.

Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän väliraportissa on nostettu esille, että työsuhdeautojen luontoisedun veroetuudet kohdentuisivat pääosin hyvätuloisimpaan osaan väestöstä. Sosiaalisen oikeudenmukaisuuden näkökulma on hankintatukien arvioinnissa nähtävä laajemmin, koska veroetuuksissa kyse on ensisijaisesti autokantaan valikoituvien autojen käyttövoimaan vaikuttamisesta. Koska uudet sähköautot ovat vielä muita autoja kalliimpia, niitä hankkivat pääosin hyvätuloiset kotitaloudet ja työsuhdeauton haltijat. Uuden auton ostajat ja työsuhdeautoilijat vastaavat kuitenkin valinnoillaan siitä, millaisia autoja kantaan valikoituu. Hankintakannusteiden tavoitteena on ohjata uutta autoa hankkivan kulutustottumuksia kohti vähäpäästöisiä autoja. Väliaikaiset teknologiamurrosta tukevat hankintakannusteet olisivatkin nähtävä laajemmin siten, että ne luovat mahdollisuuden hankkia autokantaan erittäin vähäpäästöisiä autoja, jotka ovat myöhemmin edullisempina vaihtoautoina myös pienituloisemman kotitalouden saatavilla.

Esitämme seuraavia muutoksia työsuhdeautoetuuksia koskeviin ehdotuksiin:

- täyssähköautojen verotusarvosta myönnettävä alennus tulisi nostaa 200 euroon kuukaudessa
- veroetus tulisi laajentaa koskemaan myös ladattavia hybridejä siten, että niiden veroetus olisi 140 euroa kuukaudessa

- täyssähköautojen nykyinen 120 euron kuukausikohtainen vähennys vapaan autoedun arvosta tulisi säilyttää ja lisäksi ladattaville hybrideille tulisi myöntää vastaavalla tavalla 60 euroa kuukaudessa ja kaasuautoille 30 euroa kuukaudessa suuruinen alennus vapaan autoedun käyttökustannuksista kompensoimaan niiden alempia käyttökustannuksia

Täyssähköautojen tukitason tulisi olla ehdotettua suurempi

Täyssähköautojen hinnat ovat vielä 1,6–1,8-kertaiset polttomoottoriautoihin verrattuna. Täyssähköautojen ja polttomoottoriautojen verottomien hintojen on arvioitu tasaantuvan samalle tasolle 7–8 vuoden kuluessa. Täyssähköautojen hankintatuille on vielä lähivuosina suuri tarve, sillä kokemusten mukaan täyssähköautot ovat nopeimmin yleistyneet niissä maissa, joissa on käytössä hintaeroa tasoittavia hankintatukia.

Vapaan autoedun arvo oli vuonna 2018 keskimäärin 750 euroa/kk ja käyttöedun noin 450 euroa/kk. Keskimääräisen markkinoilla olevan työsuuhdekäytössä olevan täyssähköauton verotusarvo on vapaalla autoedulla noin 1 100 euroa/kk ja käyttöedulla noin 800 euroa/kk. Vapaassa autoedussa täyssähköauton käyttökustannuksista tehdään nykyisin 120 euroa/kk vähennys, joka kompensoi täyssähköauton edullisempia käyttökustannuksia. Vapaalla autoedulla täyssähköauton verotusarvo on tästä huolimatta noin 250 euroa/kk korkeampi kuin keskimääräisen vapaan autoedun auton. Käyttöedussa ero kasvaa noin 350 euroon/kk.

Ehdotamme täyssähköautojen veroetuuden nostamista 200 euroon/kk, jolloin etuudesta tulisi aidosti houkutteleva työsuuhdeauton haltijalle. Tällöin veroetuus laskisi täyssähköautojen verotusarvoa lähemmäs polttomoottoriautojen keskimääräisiä verotusarvoja.

Tuen laajentaminen ladattaviin hybridautoihin

Valtiovarainministeriön ehdotuksessa verotusarvoa koskeva alennus kohdistuisi ainoastaan täyssähköautoille. Veroetuus tulisi kohdentaa myös ladattaville hybrideille. Ladattavalla hybridillä voi ajaa suurimman osan ajokilometreistä sähköllä, mikäli autoa ladataan säännöllisesti ja ajomatkat sopivat auton toimintamatkaan sähköllä. Tutkimuksen mukaan työsuuhdekäytössä olevilla ladattavilla hybrideillä ajetuista kilometreistä lähes puolet ajetaan sähköllä¹. Työsuuhdekäytössä lataamiseen ohjaavat yritysten työsuuhdeautopolitiikat sekä edullisemmat käyttökustannukset ja pienemmät ympäristövaikutukset. Kustannukset ovat yksi tärkeimmistä työsuuhdeauton valintakriteereistä ja monet yritykset seuraavat aktiivisesti työsuuhdeautojen käyttökustannuksia.

Suurimmassa osassa EU-maista työsuuhdeautojen kannustetoimet kohdistuvat myös ladattaviin hybrideihin, mutta niihin sovelletaan täyssähköautoja matalampaa tukitasoa. Ladattavien hybridien jättäminen verotuen ulkopuolelle olisi lyhytnäköistä, koska työsuuhdeautokannan kautta ladattavien autojen yleistymistä olisi mahdollista nopeuttaa selvästi. Useiden tutkimusten mukaan ladattavat hybridit avaavat tietä autokannan sähköistymiselle ja latausverkon markkinaehtoiselle laajenemiselle. Mitä enemmän autokannassa on ladattavia autoja, sitä nopeammin latausinfra kehittyy markkinaehtoisesti tasolle, jossa se palvelee myös täyssähköauton käyttäjää. Lisäksi tiheä latausverkosto lisää kannassa jo olevien ladattavien hybridien sähköllä ajon osuutta lisäämällä latausmahdollisuuksia eri kohteissa. Ladattavien hybridien mallivalikoima ja saatavuus on vielä lähivuosina selvästi täyssähköautoja parempi ja kynnys

¹ [Ladattavien autojen käyttäjätutkimus](#) - selvitys ladattavien hybridien ja täyssähköautojen käyttötavoista. Autoalan Tiedotuskeskus, 2020.

ladattavan hybridin hankintaan työsuhdeautoksi on huomattavasti pienempi kuin täyssähköauton hankintaan. Vähän käytetyistä ladattavista hybrideistä on vaihtoautomarkkinoilla pulaa, sillä vielä tällä hetkellä niiden määrä autokannassa on pieni.

Uusimpien ladattavien hybridien toimintasäteet ovat 50–70 km, mikä riittää säännöllisellä latauksella valtaosaan ajoista. Ladattavien hybridien toimintamatkat sähköllä ovat viime vuosina pidentyneet, ja sähköllä ajon osuuden voidaan ennakoida kasvavan lähivuosien aikana merkittävästi. Koska etuus koskisi ainoastaan vuodesta 2020 alkaen ensirekisteröityjä autoja, se kohdistuisi uuden WLTP-sukupolven ladattaviin hybridimalleihin, joissa akuston aiempaa suurempi koko mahdollistaa selvästi pidemmän toimintamatkan sähköllä kuin aiempien mallisukupolvien ladattavissa hybrideissä.

Ladattavien hybridien verotusarvo on vapaalla autoedulla keskimäärin 1 050 euroa/kk ja käyttöedulla keskimäärin 850 euroa/kk. Verotusarvot ovat vapaalla autoedulla noin 300 euroa/kk ja käyttöedulla noin 400 euroa/kk keskimääräistä työsuhdeauton verotusarvoa korkeammat. Ehdotamme ladattavien hybridien veroetuuden tasoksi 140 euroa/kk. Verotusarvosta vähennettävä etuus kompensoisi osan ladattavien hybridien korkeammasta hankintahinnasta aiheutuvasta korkeammasta verotusarvosta.

Vapaan autoedun arvosta tehtävän käyttökustannuksia koskevan alennuksen ulottaminen myös ladattaviin hybrideihin ja kaasuautoihin

Täyssähköauton vapaan autoedun verotusarvon käyttökustannusten osuudesta tehdään nykyisin 120 euroa/kk alennus, jonka avulla kompensoidaan sähköauton edullisempia polttoainekustannuksia.

Ladattavilla hybrideillä vapaan edun verotusarvo ylittää nykyisin selvästi niiden käyttökustannusten todellisen tason. Ladattavien hybridien käyttökustannukset arvioidaan samaksi kuin polttomoottoriautojen, vaikka keskimäärin puolet työsuhdekäytössä olevilla ladattavilla hybridien kilometreistä ajetaan sähköenergialla. Esitämme ladattavien hybridien vapaan autoedun käyttökustannusten osuuteen täyssähköautoille tehtävää vähennystä vastaavaa 60 euron/kk alennusta, joka vastaisi keskimääräistä työsuhdeauton sähköllä ajon osuutta. Tällöin ladattavien hybridien työsuhde-etuudet olisivat hieman pienemmät kuin täyssähköautojen veroetuudet, mutta kuitenkin selvästi nykyistä houkuttelevammat.

Tukea olisi perusteltua suunnata myös kaasuautoille vapaan autoedun käyttökustannusten käypää arvoa alentamalla. Kaasuautojen hinnat ovat samaa suuruusluokkaa kuin bensiinikäyttöisten autojen, joten niiden hankintaan ei ole tarvetta osoittaa erillistä veroetuuutta. Kaasuautojen yleistymistä työsuhdeautona jarruttaa kuitenkin vapaassa autoedussa todellista korkeammaksi määritellyt käyttökustannukset, sillä kaasuauton käyttö on huomattavasti edullisempaa kuin bensiini- ja dieselauton. Tällä hetkellä niiden käyttökustannukset lasketaan kuitenkin samoin perustein kuin bensiini- ja dieselautojen. Kaasukäyttöisten autojen käyttökustannusten osuuteen tehtävä vähennys loisi nykyistä oikeudenmukaisemman pohjan työsuhdeautojen verotukseen. Vapaan edun käyttökustannuksista tehtävän vähennyksen suuruudeksi esitämme kaasuautoilla 30 euroa/kk.

Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän raportti nostaa kaasuautojen tuen esteeksi sen, että kaasuautoon voidaan tankata myös bensiiniä. Kaasuautot käyttävät jonkin verran bensiiniä käynnistysvaiheessa, joten niissä on myös bensiinitankki. Kaasuautot on kuitenkin suunniteltu pääosin kaasukäyttöön ja niillä ajetaan vain poikkeuksellisesti bensiinillä. Kaasuauton hankkiminen ole mielekästä, jos autoon ei tankata kaasua. Vanhemmat kaasuautot olivat kaksikäyttöisiä, ja niissä oli noin 200–

300 kilometrin ajoon riittävä bensiinitankki. Viime vuosina lähes kaikki ensirekisteröidyt autot ovat yksinomaan kaasuautoina tyyppihyväksytyjä ja niissä on tyypillisesti noin 10 litran bensiinitankki, joka edellyttäisi bensiinillä ajettaessa tankkausta 100–150 kilometrin välein.

Täyssähköautojen hankintatuen uudistamistarve

Hallituksen esitysluonnoksessa esitettyjen sähkökäyttöisten työsuhdeautojen veroetuuksien lisäksi haluaisimme nostaa esille pikaisen tarpeen uudistaa olemassa olevaa kotitalouksille suunnattua sähköautojen hankintatukea. Nykyinen 2 000 euron tuki on tasoltaan liian vaatimaton ja tuki rajautuu yksinomaan kotitalouksille. Tuen kysyntä on ollut vaatimatonta ja näillä näkymin suurin osa siihen varatusta budjetista jää käyttämättä, mikäli tukea ei uudisteta. Nelivuotinen vuosibudjetiltaan 6 miljoonan euron hankintatuki astui voimaan vuoden 2018 alussa ja se päättyy vuoden 2021 lopussa. Tuesta on 1.1.2018–31.8.2020 varattu sähköautojen hankintaan yhteensä vasta noin 5,0 miljoonaa euroa, vaikka käytettävissä oleva budjetti vuosille 2018–2020 on kokonaisuudessaan ollut noin 18 miljoonaa euroa.

Hankintatuki tulisi uudistaa siten, että tuki tulisi avattaisiin myös yrityksille ja pakettiautojen hankintaan. Lisäksi täyssähköautojen hankintatuen tasoa tulisi nostaa 3 000–4 000 euroon ja tuki tulisi laajentaa myös ladattaville hybrideille 1 500 euron suuruisena.

Hallituksen esityksen mukaiset sähkökäyttöisten työsuhdeautojen veroetuedet ovat tärkeitä tukitoimia työsuhdeautokannan sähköistymisen nopeuttamiseksi. Työsuhdeautokannan sähköistyminen nopeuttaa merkittävästi koko autokannan käyttövoimamurrosta, sillä työsuhdeautot vapautuvat kuluttajamarkkinoille edullisina vaihtoautoina 3–4 vuoden iässä. Olemassa olevan hankintatuen uudistaminen täydentäisi hallituksen esitystä tarjoamalla nykyistä houkuttelevamman kannusteen kotitalouksille ja tukisi yritysten sähköautohankintoja.

Kunnioitavasti,

Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry