

Verohallinto  
Esikunta- ja oikeusyksikkö  
Markus Kautto

**Viite VH/7288/00.01.00/2020**

## **Lausunto luonnoksesta Verohallinnon päätökseksi vuodelta 2021 toimitettavassa verotuksessa noudatettavista luontoisetujen laskentaperusteista**

Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry kiittävät mahdollisuudesta tutustua luonnokseen, joka koskee Verohallinnon päätöstä luontoisetujen laskentaperusteista vuodelle 2021.

Esitämme lausunnossamme vapaan autoedun arvosta tehtävän käyttökustannuksia koskevan alennuksen ulottamista myös ladattaviin hybrideihin ja kaasuautoihin sekä tarkennusta, joka liittyy työntekijän oman auton lataamiseen työnantajan kustannuksella työpaikalla tai julkisissa latauspisteissä.

### **Ladattavien hybridien ja kaasuautojen alempien käyttökustannusten huomioon ottaminen verotuksessa**

Ladattavien autojen käyttökustannukset ovat huomattavasti polttomoottoriautoja alemmat. Luontoisetupäätöksen 17 §:ssä määritelläänkin, että vapaassa autoedussa perusarvoon lisättävästä käyttökustannusten osuudesta vähennetään 0,08 euroa kilometriltä tai 120 euroa kuukaudessa, jos auton ainoa mahdollinen käyttövoima on sähkö.

Vapaan edun käyttökustannusten osuudesta tehtävä alennus tulisi laajentaa myös ladattaviin hybrideihin ja kaasuautoihin, joilla vapaan edun verotusarvo ylittää nykyisin selvästi niiden käyttökustannusten todellisen tason. Ladattavien hybridien sähkökäytön toimintasäde on akkuteknologian kehittymisen myötä kasvanut ja latausverkoston laajeneminen on lisännyt sähköllä ajon osuutta ja laskeut käyttökustannuksia. Sähkökäytön toimintasäde uusimmilla ladattavilla hybrideillä on tyypillisesti 40–80 km. Toteuttamamme laajan kyselytutkimuksen perusteella työsuhdekäytössä olevien ladattavien hybridien kilometreistä lähes puolet ajetaan sähköllä<sup>1</sup>. Myös kaasuautojen käyttökustannukset arvioidaan samaksi kuin bensiini- ja dieselautojen, vaikka niiden käyttökustannukset ovat kaasun matalamman valmisteverotuksen takia huomattavasti edullisemmat. Näin ladattavien hybridien ja kaasuautojen vapaan autoedun käyttökustannusten arvo ei vastaa käypää arvoa.

Jatkossa työnantajan maksamien työpaikalla ja julkisissa latauspisteissä tehtävien latausten verovapaus kiristää suhteellisesti vapaan autoedun ladattavien hybridiautojen verotusta, koska niiden käyttökustannusten osuuden arvioinnissa ei oteta tällä hetkellä lainkaan huomioon sähköllä ajon edullisia kilometrejä ja työnantajan kustantaman lataussähkön verovapautta.

Arviomme mukaan vapaan autoedun ladattavien hybridien käyttökustannuksista tehtävän vähennyksen suuruuden tulisi olla noin 60 euroa/kk, joka vastaisi keskimääräistä työsuhdeauton sähköllä

---

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

ajon osuutta. Vapaan edun käyttökustannuksista tehtävän vähennyksen suuruus olisi kaasuautoilla kaasun edullisemmän hinnan takia noin 30 euroa/kk.

Ehdotamme, että 17 §:ssä esitetty käyttökustannuksia koskeva määrittely muutettaisiin seuraavasti:

*”Vapaassa autoedussa perusarvoon lisättävästä käyttökustannusten osuudesta vähennetään 0,08 euroa kilometriltä tai 120 euroa kuukaudessa, jos auton ainoa mahdollinen käyttövoima on sähkö, 0,04 euroa kilometriltä tai 60 euroa kuukaudessa, jos autossa on polttomoottorin lisäksi ladattava ajovoima-akku, ja 0,02 euroa kilometriltä tai 30 euroa kuukaudessa, jos auton käyttövoimana on pääasiassa kaasu.”*

### **Sähköauton lataamisesta työpaikalla muodostuvan luontoisedun verotusarvo**

Aikaisemmin luontoisetujen laskentaperusteita koskevan ohjeen 25 §:ssä määriteltiin työntäjän kustantaman lataussähköedusta muodostuva raha-arvo (30 euroa kuukaudessa), kun palkansaaja lataa omaa tai käyttöedun autoaan.

Tuloverolain muutoksen myötä työntäjän kustantama lataussähkö työpaikalla tai julkisissa latauspisteissä on luontoisedusta verovapaata myös niissä tapauksissa, kun työntekijä lataa omaa autoaan.

Esitämme, että 25 §:n muotoilua täydennetään siten, että tämä ei jäisi epäselväksi. 25 §:ssä on ilmaistu käyttöedun määrittelyä koskeva rajaus, mutta luontoisedun laskentaperusteisiin olisi tärkeää lisätä myös omaan autoon työpaikalla ladattavan sähköön verovapaus.

Muotoilu voisi olla esimerkiksi seuraavanlainen:

*”Palkansaajan käyttäessä työnantajansa kustantamaa sähköä työpaikalla tai julkisessa latauspisteessä luontoisetuauton lataamiseen ja suorittaessa itse auton muut mahdolliset käyttövoimakulut, autoedun raha-arvo vahvistetaan kuten auton käyttöedun arvo 17 §:ssä määrättyllä tavalla.*

***Työntäjän kustantama palkansaajan omaan autoon työpaikalla tai julkisessa latauspisteessä ladattava sähkö on luontoisedun verotusarvosta vapaata.”***

### **Kotilatauslaitteen verotus**

Hallituksen esitykseen eduskunnalle laeiksi vuoden 2021 tuloveroasteikosta sekä tuloverolain muuttamisesta (HE 142/2020 vp) on sisällytetty yhtenä muutoksena ladattavien työsuhteautojen kotilatauslaitteen tulkinta jatkossa osaksi auton verollisia lisävarusteita. Latauslaite ei kulje auton mukana, joten sitä ei ole tähän asti laskettu autoedun arvoon, vaan latauslaitteen arvo arvostetaan nykyisin käypään arvoon.

Kotilatauslaitteen verotusta on tähän asti käsitelty Verohallinnon syventävän ohjeen (VH/2075/00.01.00/202) mukaisesti muuna kuin päätöksessä nimenomaisesti mainittuna luontoisetuna, joka arvostetaan käypään arvoon. Jos latauslaite hankitaan jo alun alkaen palkansaajan omistukseen, latauslaitteen käypä arvo on nykyisin kokonaisuudessaan palkansaajan veronalaista palkkatuloa laitteiston asennushetkellä. Latauslaitteen käypänä arvona pidetään laitteen hankintamenon ja asennuskustannuksien yhteismäärää.

Tuloverolain muutoksen myötä työnantajan tarjoama latauslaite katsottaisiin asennuskustannuksiin auton lisävarusteeksi ja se otettaisiin autoedun arvon laskennassa huomioon vastaavalla tavalla kuin muutkin auton lisävarusteet. Luontoisetupäätöksen mukaan lisävarusteiden arvo lisätään auton uushankintahintaan siltä osin kuin niiden arvo ylittää 850 €. Uusi säännös ei koskisi tilanteita, joissa

latauslaitteen omistus siirtyisi suoraan työntekijälle. Jos omistus siirtyy työntekijälle, tulisi nykyistä verotuskäytäntöä vastaavasti koko käyvästä arvosta suorittaa vero.

Latauslaite poikkeaa luonteeltaan auton muista lisävarusteista, sillä se soveltuu tyypillisesti myös seuraavan ladattavan työsuhdeauton ”lisävarusteeksi”. Kotilatauslaitteen asennuskustannukset vaihtelevat huomattavasti riippuen siitä, tarvitaanko asennuksessa esimerkiksi sähköjohtojen maa-kaapelointia. Kotilatauslaitteen purkaminen ja vaihtaminen uuteen laitteeseen työsuhdeauton vaihtuessa ei ole taloudellisesti mielekäästä, sillä käytettyjen kotilatauslaitteiden markkina-arvo on pieni ja niiden asentamisesta ja purkamisesta aiheutuu huomattavasti kustannuksia. Kotilatauslaitteiden laskennallinen poistoaika tulee jäämään lyhyeksi, koska käytetyn laitteen käypä arvo on matala.

On todennäköistä, että suurin osa työntekijöistä lunastaa laitteen itselleen työsuhdeauton vaihtuessa. Tämä olisi myös tuloverolain muutoksen tavoitteiden mukaista, sillä kotilatauslaitteen käsitteilyn lisävarusteena tavoitteena on ollut helpottaa kotilatauslaitteiden hankintaa ja lisätä sähköautoille tarkoitettujen latauspisteiden määrää asuntokannassa. Näkemyksemme mukaan on erittäin tärkeää, että työsuhdeauton vaihtuessa verotus ei ohjaisi työntekijä irrottamaan laitetta ja palauttamaan se työnantajalle. Käytetyn laitteen käyvän arvon määrittelyssä on tärkeää ottaa huomioon käytettyjen kotilatauslaitteiden pieni arvo ja asennuskustannusten kertautuminen, mikäli laitetta siirrettäisiin uudelleen asennusta varten.

Kokoamme kotilatauslaitteen verokohtelusta Verohallinnolle erillisen tarkennetun muistion joulukuun alkuun mennessä.

Kunnioitavasti



Pekka Rissa  
toimitusjohtaja  
Autoalan Keskusliitto ry



Tero Kallio  
toimitusjohtaja  
Autotuoajat ja -teollisuus ry