

HE 142/2020 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi vuoden 2021 tuloveroasteikosta sekä tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä tulotietojärjestelmästä annetun lain 13 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki vuoden 2021 tuloveroasteikosta. Ehdotettu laki sisältää valtionverotuksessa sovellettavan progressiivisen ansiotulon tuloveroasteikon. Asteikon tuloarvoja korotettaisiin noin 2,5 prosentilla.

Tuloverolakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että työtulovähennyksen enimmäismäärää sekä kertymä- ja poistumaprosentteja samoin kuin kunnallisverotuksen perusvähennyksen enimmäismäärää korotettaisiin.

Työsuhdeauton verotusarvoa ehdotetaan alennettavaksi 170 eurolla kuukaudessa niiden autojen kohdalla, joiden autoverolain 6 §:n 1 momentissa tarkoitettu hiilidioksidipäästö on 0 grammaa kilometriä kohden. Kyse olisi määräaikaisesta verotuesta vuosille 2021–2025.

Työsuhdematkalipun verovapautta ehdotetaan muutettavaksi siten, että lippu olisi verovapaata tuloa 3 400 euroon asti vuodessa, jolloin nykyinen 300 euron ja 750 euron välinen veronalainen osuus poistuisi. Joukkoliikenteen osuus työsuhde-etuna tarjottavasta niin sanotusta liikkumisenpalvelupaketista katsottaisiin työsuhdematkalipuksi vastaavasti kuin joukkoliikenteen lipun tarjoaminen erikseen.

Työsuhdepolkupyöräetu ehdotetaan säädettäväksi verovapaaksi eduksi 1 200 euroon asti vuodessa. Joukkoliikenteen henkilökohtaisen matkalipun ja polkupyöräedun verovapaa enimmäismäärä olisi kuitenkin yhteensä 3 400 euroa.

Sähköautojen latausetu työpaikalla ja julkisissa latauspisteissä ehdotetaan säädettäväksi verovapaaksi eduksi vuosille 2021–2025.

Työsuhdesähköauton latauslaite katsottaisiin osaksi työsuhdeauton lisävarusteita.

Urheilijarahastoon siirrettävän tulon vuotuista enimmäismäärää ehdotetaan korotettavaksi nykyisestä 100 000 eurosta 200 000 euroon ja vähintään vuoden kestänyt työttömyys lisättäisiin erityiseksi syyksi, jonka perusteella rahastoituja varoja voisi nostaa suunniteltua nopeammin. Tilapäisen työskentelyn enimmäisaikaa erityisellä työntekemispaikalla pidennettäisiin määräaikaisesti 3 vuodesta 3,5 vuoteen.

Tulotietojärjestelmästä annettua lakia muutettaisiin siten, että kuntien ja kuntayhtymien oikeus saada tietoja tulotietojärjestelmästä laajennettaisiin koskemaan eräiden palvelusetelien arvon määrittämistä varten tarvittavia tietoja.

Esitys liittyy valtion vuoden 2021 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

HE 142/2020 vp

Lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan vuoden 2021 alusta. Työsuhdeautojen verotusarvon alentamista ja sähköautojen latausetua koskevat säännökset olisivat voimassa vuoden 2025 loppuun. Tilapäisen työskentelyn määräajan pidentämistä koskeva säännös olisi voimassa vuoden 2022 loppuun.

Lakeja sovellettaisiin ensimmäisen kerran vuodelta 2021 toimitettavassa verotuksessa.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	5
1 Asian tausta ja valmistelu	5
1.1 Tuloverotus	5
1.2 Tulorekisteri	5
2 Nykytila ja sen arviointi.....	5
2.1 Ansiotulojen veroperusteet.....	5
2.1.1 Ansiotulojen veroasteikko.....	5
2.1.2 Kunnallisverotuksen perusvähennys.....	6
2.1.3 Työtulovähennys.....	6
2.2 Liikenteen työsuhde-edut.....	6
2.2.1 Autoetu.....	6
2.2.2 Sähköauton latausetu.....	8
2.2.3 Työnantajan kustantama sähköauton lataamislaitte palkansaajan kotiin	8
2.2.4 Työsuhdematkalippu.....	9
2.2.5 Liikkumispalvelut	10
2.2.6 Polkupyöraetu	10
2.3 Urheilutulon jaksottaminen.....	11
2.4 Tilapäinen työskentely erityisellä työtekemispaikalla	11
2.5 Kuntien ja kuntayhtymien oikeus saada tietoja tulotietojärjestelmästä.....	12
3 Tavoitteet.....	12
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	12
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	12
4.1.1 Ansiotulojen veroperusteet.....	12
4.1.2 Liikenteen työsuhde-etujen verotus	12
4.1.3 Urheilutulon jaksottaminen.....	14
4.1.4 Tilapäinen työskentely erityisellä työtekemispaikalla	14
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	14
4.2.1 Taloudelliset vaikutukset	14
4.2.2 Ansiotulojen verotus	14
4.2.3 Työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen.....	15
4.2.4 Työsuhdematkalippu.....	16
4.2.5 Työsuhdepolkupyörä.....	17
4.2.6 Sähköautojen latausetu.....	17
4.2.7 Urheilutulon jaksottaminen.....	17
4.2.8 Tilapäinen työskentely erityisellä työtekemispaikalla	18
4.2.9 Verotuottomuutoksen kompensatio.....	18
4.3 Tulonjakovaikutukset.....	18
4.4 Työllisyysvaikutukset	19
4.5 Sukupuolivaikutukset.....	19
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	20
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	20
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot	20
6 Lausuntopalaute.....	23

HE 142/2020 vp

7 Säännöskohtaiset perustelut.....	24
7.1 Vuoden 2021 tuloveroasteikkolaki	24
7.2 Tuloverolaki.....	24
7.3 Laki tulotietojärjestelmästä.....	28
8 Lakia alemman asteinen sääntely	28
9 Voimaantulo	28
10 Suhde muihin esityksiin.....	28
LAKIEHDOTUKSET	29
1. Laki vuoden 2021 tuloveroasteikosta.....	29
2. Laki tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta.....	30
3. Laki tulotietojärjestelmästä annetun lain 13 §:n muuttamisesta	32
LIITE	34
RINNAKKAISTEKSTIT	34
2. Laki tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta.....	34
3. Laki tulotietojärjestelmästä annetun lain 13 §:n muuttamisesta	37

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tuloverotus

Tuloverolain (1535/1992) 124 §:n 5 momentin mukaan kultakin vuodelta toimitettavassa ansiotulon verotuksessa sovellettavasta veroasteikosta säädetään erikseen. Lisäksi ehdotetut muutokset perustuvat pääministeri Sanna Marinin hallituksen hallitusohjelmaan. Hallitusohjelman mukaan ansiotuloverotukseen tehdään ansiotason nousua ja inflaatiota vastaava tarkistus vuosittain.

Hallitusohjelman mukaan autoilun työsuhde-etua uudistetaan siten, että etu suosii huomattavasti vähäpäästöisen auton valintaa ja sähköauton latausetu vapautetaan verosta. Lisäksi hallitusohjelmassa todetaan, että samalla muiden työsuhde-etujen verotusta uudistetaan niin, että sillä tuetaan tasapuolisemmin myös kevyen ja julkisen liikenteen sekä liikkumispalvelujen (MaaS) käyttöä.

Valtiovarainministeriö asetti 27.8.2019 työryhmän selvittämään liikenteen verotuksen uudistamista. Työryhmän toimikausi on 1.9.2019–1.3.2021. Työryhmä on väliraportissaan (<http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162389>) arvioinut hallitusohjelmassa mainittujen työsuhde-etujen verotuksen muuttamisen toteuttamisvaihtoehtoja ja vaikutuksia. Ehdotetut muutokset työsuhde-etujen verotukseen perustuvat työryhmässä tehtyyn valmisteluun.

Urheilijarahastoa ja tilapäisen työskentelyn määräaika koskevat ehdotukset perustuvat hallituksen budjettiriihessä tekemiin päätöksiin.

Esitys on valmisteltu valtiovarainministeriössä. Esitys on käsitelty kuntatalouden ja –hallinnon neuvottelukunnassa.

Hallituksen esityksen tausta-aineisto on saatavilla osoitteessa [valtioneuvosto.fi/hankkeet_tunnuksella VM022:00/2020](http://valtioneuvosto.fi/hankkeet_tunnuksella_VM022:00/2020).

1.2 Tulorekisteri

Tulotietojärjestelmästä annetun lain (53/2018) nojalla tulorekisteristä voidaan luovuttaa tietoja laissa mainituille tietojen käyttäjille laissa säädettyihin käyttötarkoituksiin. Kunnille ja kuntayhtymille luovutettavien tietojen sallittuja käyttötarkoituksia ehdotetaan eräiltä osin laajennettavaksi. Lakiehdotus perustuu Kuntaliiton aloitteeseen ja on valmisteltu valtiovarainministeriössä.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Ansiotulojen veroperusteet

2.1.1 Ansiotulojen veroasteikko

Tuloverolain 124 §:n 5 momentin mukaan kultakin vuodelta toimitettavassa ansiotulon verotuksessa sovellettavasta veroasteikosta säädetään erikseen. Eriytetyssä tuloverojärjestelmässä progressiivinen tuloveroasteikko koskee luonnollisten henkilöiden ja kuolinpesien saamaa ansiotuloa. Veronalaista ansiotuloa on muun ohessa työsuhteen perusteella saatu palkka ja siihen

rinnastuva tulo, eläke sekä tällaisen tulon sijaan saatu etuus tai korvaus. Vuoden 2020 progressiivista ansiotulon tuloveroasteikkoa lievennettiin korottamalla asteikon tulo rajoja 3,1 prosentilla vuoteen 2019 verrattuna. Niin sanotun solidaarisuusveron alaraja säilyi nykyisellään. Rajaan tehtiin vastaava indeksitarkistus kuin muihinkin tuloluokkiin, minkä johdosta vuoden 2020 tuloveroasteikon ylimmän tuloluokan euromääräinen alaraja on 78 500 euroa.

2.1.2 Kunnallisverotuksen perusvähennys

Kunnallisverotuksen perusvähennyksestä säädetään tuloverolain 106 §:ssä. Säännöksen mukaan verovelvollisen luonnollisen henkilön tulosta vähennetään 3 540 euroa, jos hänen puhdas ansiotulonsa ei muiden vähennysten tekemisen jälkeen ole mainittua määrää suurempi. Jos puhtaan ansiotulon määrä muiden vähennysten jälkeen ylittää täyden perusvähennyksen määrän, vähennystä pienennetään 18 prosentilla yli menevän tulon määrästä.

Koska perusvähennys myönnetään muiden tulosta tehtävien vähennysten tekemisen jälkeen, vähennys kohdistuu päivärahatalon-, palkkatulon- ja eläketulonsaajalla eri tulotasoille mainituista tuloista tehtävien erilaisten vähennysten vuoksi. Perusvähennys tulee täysimääräisenä myönnettäväksi päivärahataloa saavalla 3 540 euron vuosituloilla, palkkatuloa saavalla noin 7 400 euron ja eläketuloa saavalla noin 11 600 euron vuosituloilla. Perusvähennyksen vaikutus ulottuu päivärahatalonsaajalla noin 23 200 euron vuosituloille, palkkatulonsaajalla noin 29 600 euron ja eläketulonsaajalla noin 24 600 euron vuosituloille.

2.1.3 Työtulovähennys

Työtulovähennyksestä säädetään tuloverolain 125 §:ssä. Työtulovähennys tehdään ensisijaisesti ansiotulosta valtiolle suoritettavasta tuloverosta. Siltä osin kuin ansiotulosta valtiolle suoritettava tulovero ei riitä vähennyksen tekemiseen vähennys tehdään kunnallisverosta, sairausvakuutuksen sairaanhoitomaksusta ja kirkollisverosta näiden verojen suhteessa. Vähennys lasketaan verovelvollisen veronalaisten palkkatulojen, muusta toiselle suoritettavasta työstä, tehtävästä tai palveluksesta saatujen ansiotulojen, ansiotulona pidettävien käyttökorvausten, ansiotulona verotettavan osingon, jaettavan yritystulon ansiotulo-osuuden sekä yhtymän osakkaan elinkeinotoiminnan tai maatalouden ansiotulo-osuuden perusteella. Koska työtulovähennys kohdistuu palkkatuloon ja muuhun aktiivituloon, vähennyksen kasvattaminen keventää työn verotusta.

Työtulovähennys on 12,5 prosenttia vähennykseen oikeuttavien tulojen 2 500 euroa ylittävältä osalta. Vähennyksen enimmäismäärä on kuitenkin 1 770 euroa. Vähennyksen määrä pienenee 1,84 prosentilla puhtaan ansiotulon 33 000 euroa ylittävältä osalta. Vähennys tehdään ennen muita tuloverosta tehtäviä vähennyksiä. Kun puhdas ansiotulo ylittää noin 129 800 euroa, työtulovähennystä ei enää myönnetä.

2.2 Liikenteen työsuhte-edut

2.2.1 Autoetu

Työnantajalta saatu luontoisetu on veronalaista palkkaa, ja se arvostetaan käypään arvoon. Tuloverolain mukaan Verohallinto määrää vuosittain luontoisetujen käypien arvojen laskentaperusteet. Tämän nojalla Verohallinto antaa vuosittain päätöksen luontoisetujen laskentaperusteista. Yksi luontoiseduista on autoetu. Autoetua on työnantajan henkilö- tai pakettiauton käyttö palkansaajan tai hänen perheensä yksityisajoihin. Autoetu voi olla joko vapaa autoetu tai käytöetu. Jos työnantaja suorittaa autosta johtuvat kustannukset, kyseessä on vapaa autoetu. Käytöetu taas on kyseessä, jos palkansaaja suorittaa itse ainakin auton käyttövoimakulut. Autoedun

HE 142/2020 vp

määrä perustuu vakiintuneesti Verohallinnon luontoisetupäätöksellä vahvistettuun arvoon. Palkansaajan auton kustannuksista työnantajalle suorittama korvaus vähennetään vapaan autoedun tai auton käyttöedun raha-arvosta.

Autoedun verotusarvo muodostuu Verohallinnon vahvistamalla tavalla kaavamaisesti auton perusarvosta sekä käyttökustannuksista. Perusarvolla tarkoitetaan auton uushankintahinnasta laskehtua prosenttiosuutta. Uushankintahinta on automallin yleinen suositushinta vähennettynä 3 400 eurolla.

Autoedun arvo vahvistetaan auton rekisteriotteeseen merkityn käyttöönottovuoden perusteella eri ikäryhmissä seuraavasti:

Autoedun arvo kuukaudessa	Ikäryhmä A	Ikäryhmä B	Ikäryhmä C
	2018–2020 käyttöönotetut autot	2015–2017 käyttöönotetut autot	ennen vuotta 2015 käyttöönotetut autot
Vapaa autoetu	1,4 % auton uushankintahinnasta lisättyä 270 eurolla tai 18 sentillä kilometriltä	1,2 % auton uushankintahinnasta lisättyä 285 eurolla tai 19 sentillä kilometriltä.	0,9 % auton uushankintahinnasta lisättyä 300 eurolla tai 20 sentillä kilometriltä.
Käyttöetu	1,4 % auton uushankintahinnasta lisättyä 105 eurolla tai 7 sentillä kilometriltä.	1,2 % auton uushankintahinnasta lisättyä 120 eurolla tai 8 sentillä kilometriltä.	0,9 % auton uushankintahinnasta lisättyä 135 eurolla tai 9 sentillä kilometriltä.

Kilometrikohtaisen arvon käyttäminen edellyttää ajopäiväkirjaa tai muuta luotettavaa selvitystä ajetuista kilometrimääristä. Verotusta toimitettaessa autoedun arvoa voidaan korottaa, jos on ilmeistä, että autolla vuoden aikana ajettujen yksityisajojen määrä ylittää 18 000 kilometriä. Yksityisajoihin luetaan myös auton käyttäminen asunnon ja työpaikan välisiin matkoihin. Jos luontoisetuautolla ajettujen työajojen määrä on kalenterivuoden aikana yli 30 000 kilometriä tai palkansaaja joutuu vaihtamaan työsuhteautoa usein, edun perusarvosta vähennetään 20 prosenttia.

Vapaassa autoedussa perusarvoon lisättävästä käyttökustannusten osuudesta vähennetään 0,08 euroa kilometriltä tai 120 euroa kuukaudessa, jos auton ainoa mahdollinen käyttövoima on sähkö. Kyse on käyttöedusta silloin, jos sähköauton lataaminen työpaikalla verotetaan työntekijän luontoisetuna tai jos palkansaaja maksaa lataamisesta korvauksen työnantajalle.

Lisäksi autoon hankitut lisävarusteet vaikuttavat autoedun arvoon. Lisävarusteet tavanomaisia talvirenkaita lukuun ottamatta otetaan huomioon autoedun arvoa määrättäessä. Lisävarusteiden arvo lisätään auton uushankintahintaan siltä osin kuin niiden yhteisarvo ylittää 850 euroa. Jos työnantajan lisävarusteista saama alennus ylittää tavanomaisen käteisalennuksen, lisävarusteiden arvona käytetään niiden yleistä suositushintaa.

Vuonna 2018 autoedun saajia oli yhteensä noin 72 500 ja edun myöntäneitä työnantajia oli noin 24 500. Vapaa autoetu on vaihtoehtoista yleisempi, sillä vuonna 2018 vapaan autoedun saajia

HE 142/2020 vp

oli noin 53 000, kun taas käyttöedun saajia oli noin 19 000. Vuodessa saadun vapaan autoedun keskiarvo oli noin 8 700 euroa. Vapaan autoedun myöntäneiden työnantajien lukumäärä on kasvanut vähäisesti vuosien 2015 ja 2018 välillä, mutta edunsaajien lukumäärä on pysynyt lähes samana samoin kuin edun keskiarvo. Vuodessa saadun käyttöedun keskiarvo oli noin 5 500 euroa vuodessa. Myös käyttöedun myöntäneiden työnantajien lukumäärä on kasvanut vähäisesti vuosien 2015 ja 2018 välillä, mutta edunsaajien lukumäärä on toisaalta vähentynyt. Käyttöedun keskiarvo on pysynyt lähes samana.

Vuonna 2018 työsuhdeautoista ikäryhmän A, eli alle kolme vuotta vanhojen autojen, osuus oli 68 prosenttia, ikäryhmän B, eli vähintään kolme mutta alle viisi vuotta vanhojen autojen, osuus oli 24 prosenttia ja ikäryhmän C, eli vähintään viisi vuotta vanhojen autojen, osuus oli 8 prosenttia.

Käyttöetuautojen keskihinnan arvioidaan olevan noin 29 000 euroa ja vapaan autoedun autojen noin 39 000 euroa vuonna 2019. Vapaan autoedun piirissä olevat autot ovat hieman kaikkien Suomessa myytyjen autojen keskihintaa kalliimpia ja käyttöetuautot edullisempia. Työsuhdeautojen osuuden uusien henkilöautojen ensirekisteröinneistä arvioidaan olevan noin 20 prosenttia. Jos verrataan vuonna 2019 käyttöön otettuja työsuhdeautoja kaikkiin vuonna 2019 ensirekisteröityihin henkilöautoihin, työsuhdeautot olivat yleisemmin dieselkäyttöisiä. Lisäksi ladattavien hybridien osuus oli keskimääräistä suurempi. Suomen liikennekäytössä olevasta henkilöautokannasta vähän alle kolme prosenttia on työsuhdeautoja.

2.2.2 Sähköauton latausetu

Sähköauton lataaminen työpaikalla on veronalainen luontoisetu, jolle on määritelty luontoisetupäätöksessä kaavamainen arvo. Jos palkansaaja käyttää työnantajansa kustantamaa sähköä työpaikalla oman autonsa tai käyttöetuauton lataamiseen, käytöstä muodostuvan edun arvo on 30 euroa kuukaudessa. Arvo perustuu sähköön arvioituun kulutukseen ja keskimääräiseen hintaan. Vapaassa autoedussa sähköauton lataaminen työpaikalla sisältyy autoedun verotusarvoon.

Muulla kuin työpaikalla tapahtuva sähköauton lataaminen ei sisälly määriteltyyn latausedun arvoon. Jos työnantaja maksaa lataamisen esimerkiksi työntekijän kotona tai pikalatauspisteessä, edun arvo on käytetyn sähköön käypä arvo eli työnantajan sähköstä maksama määrä.

2.2.3 Työnantajan kustantama sähköauton lataamislaite palkansaajan kotiin

Työnantaja saattaa kustantaa palkansaajan kotiin erillisen sähköauton latauslaitteen. Tällainen latauslaite on palkansaajalle rahanarvoinen etu, joka kohdistuu ainakin osittain palkansaajan yksityistalouteen. Latauslaite ei kulje auton mukana, joten sitä ei lueta autoedun arvoon. Latauslaitteen arvo on Verohallinnon luontoisetupäätöksen (VH/4439/00.01.00/2019) 27 §:n 1 momentin mukainen muu kuin päätöksessä nimenomaisesti mainittu luontoisetu, joka arvostetaan käypään arvoon.

Jos latauslaite hankitaan jo alun alkaen palkansaajan omistukseen, latauslaitteen käypä arvo on kokonaisuudessaan palkansaajan veronalaista palkkatuloa laitteiston asennushetkellä. Latauslaitteen käypänä arvona pidetään laitteen hankintamenon ja asennuskustannuksien yhteismäärää.

Jos latauslaite säilyy työnantajan omistuksessa, veronalaisen edun vuotuinen määrä voidaan määrittää Verohallinnon luontoisetuohjeen (VH/2075/00.01.00/2020) luvun 12.2 mukaisella laskentakaavalla. Latauslaitteen käyttöaikana voidaan tällöin pitää työnantajan arvioimaa lait-

teiston poistoaikaa, kuitenkin enintään 10 vuotta. Jos työnantaja ja palkansaaja sopivat myöhemmässä vaiheessa, että latauslaite siirtyy palkansaajan omistukseen (latauslaitetta ei toisin sanoen poisteta palkansaajan kotoa), latauslaitteen käypä arvo omistusoikeuden siirron hetkellä luetaan palkansaajan veronalaiseksi palikatuloksi.

Jos työnantaja on vuokrannut latauslaitteen ja luovuttanut sen palkansaajan käyttöön, palkansaajan saaman veronalaisen luontoisedun arvoksi katsotaan työnantajan maksaman latauslaitteen vuokran määrä.

2.2.4 Työsuhdematkalippu

Työsuhdematkalipulla tarkoitetaan työnantajan työntekijälleen antamaa joukkoliikenteen henkilökohtaista matkalippua, joka on tarkoitettu ainoastaan asunnon ja työpaikan väliselle matkalle. Työsuhdematkalippu on tuloverolaisissa säädetty palkansaajalle verovapaaksi eduksi 300 euroon asti. Lisäksi työsuhdematkalippu on verovapaata tuloa 750 euron ylittävältä osalta 3 400 euroon asti. Verovapaan edun määrä on siten enintään 2 950 euroa vuodessa. Työnantajan tarjotessa palkansaajalle työsuhdematkalipun, jonka arvo on 750 euron ja 3 400 euron välillä, edun veronalainen osa on 450 euroa.

Työnantajan ei tarvitse selvittää palkansaajan todellisia asunnon ja työpaikan välisiä kustannuksia, jos työnantaja antaa palkansaajalle enintään 750 euron arvoisen edun. Tästä määrästä työnantaja voi kaikissa tilanteissa tarjota vuotuisena verovapaana etuna enintään 300 euron arvoista työsuhdematkalippua. Tämä perustuu siihen, että käytännössä halvimmatkin vuosiliput ylittävät arvoltaan 300 euroa. Jos työnantaja antaa 750 euroa suuremman edun, työnantajan on selvitettävä palkansaajan todellisten kodin ja työpaikan välisten matkakustannusten määrä, koska verovapaa etu ei voi olla työmatkakustannuksia suurempi.

Jos työntekijällä on vapaa autoetu, työnantaja voi antaa työntekijälle työsuhdematkalippuja ilman selvitystä enintään 750 euroa, josta 300 euroa on verovapaata. Jos työnantaja antaa yli 750 euron suuruisen edun, työnantajan on selvitettävä työntekijän todellisten matkakustannusten määrä. Jos työntekijä on tehnyt asunnon ja varsinaisen työpaikan väliset matkat vapaan autoedun työsuhdeautollaan, hänelle ei ole syntynyt matkakustannuksia julkisen liikenteen käyttämisestä eikä työnantaja voi tarjota yli 750 euron etua verovapaasti.

Kuten muissakin työsuhde-eduissa, työnantaja voi periä työsuhdematkalipun hankinnasta korvausta palkansaajalta, jolloin palkansaajan nettopalkasta vähennettävä korvaus pienentää verotettavaa etua.

Työsuhdematkalippuetu koskee yleisesti käytössä olevaa säännöllistä henkilöliikennettä ja niin sanottuja reittitakseja, muttei lentoliikennettä tai tilausliikennettä, kuten normaaleja takseja.

Työsuhdematkalippuetua tarjoavien työnantajien ja edunsaajien määrä on kasvanut huomattavasti verotuen käyttöönoton jälkeen. Työsuhdematkalippuedun ensimmäisenä soveltamisvuonna 2006 työsuhdematkalipun tarjosi noin 450 työnantajaa ja lippu oli käytössä noin 7 300 palkansaajalla. Vuonna 2008 työsuhdematkalipun tarjosi noin 770 työnantajaa ja sen piirissä oli noin 43 000 palkansaajaa.

Vuonna 2018 työsuhdematkalippua tarjoavia työnantajia oli jo noin 1 300. Verovapaan työsuhdematkalipun sai vuonna 2018 noin 91 500 palkansaajaa, kun taas veronalaisen työsuhdematkalipun sai noin 1 300 palkansaajaa. Sekä verovapaan että veronalaisen työsuhdematkalipun sai vuonna 2018 noin 8 800 palkansaajaa. Verovapaan edun saajien lukumäärä on kasvanut vuosien

2015 ja 2018 välillä, kun taas veronalaisen edun sekä molempia etuja saaneiden lukumäärä on pysynyt samana.

2.2.5 Liikkumispalvelut

Liikkumispalveluilla, jäljempänä MaaS-palvelu (Mobility as a Service), tarkoitetaan palvelua, jossa liikkumistarpeisiin tarjotaan erilaisia kokonaispaketteja. MaaS-palvelut yhdistävät tyypillisesti kuukausimaksulla julkisen liikenteen, kaupunkipyörien, taksien, yhteiskäyttöautojen ja muiden liikennemuotojen käyttöä yhdeksi paketoituksi palvelukokonaisuudeksi. Liikenteen palveluista annetussa laissa (2017/320) MaaS-palvelu on määritelty yhdistämispalveluksi, jolla tarkoitetaan matkaketjujen ja muiden palvelukokonaisuuksien muodostamista korvausta vastaan yhdistelemällä eri palveluntarjoajien liikkumispalveluja. Tällaista palvelua eivät kuitenkaan ole matkapalveluyhdistelmistä annetun lain (901/2017) soveltamisalaan kuuluvat matkapaketit tai yhdistetyt matkajärjestelyt.

MaaS-palveluiden tarjoamisesta työsuhde-etuna ei ole erityissäännöksiä verolainsäädännössä. Etu arvostetaan lähtökohtaisesti käypään arvoon, jona pidetään työnantajalle palvelusta aiheutuvia kustannuksia.

Hallinto-oikeudessa on vuonna 2019 ollut ratkaistavana kysymys siitä, voiko työnantaja antaa MaaS-palvelupaketin osittain verovapaana työsuhdematkalippuna työntekijöilleen. Kyse oli tapauksesta, jossa yhtiön tarkoituksena oli tarjota omille työntekijöilleen työsuhdematkalippuna palvelupakettia, joka oikeuttaisi julkisen liikenteen lippuihin sekä kesäkaudella kaupunkipyörien käyttöön. Paketin kautta työntekijän oli mahdollista saada myös alennusta taksin käytöstä ja auton vuokrauksesta, mutta mahdollinen käyttö veloitettaisiin erikseen palvelun käyttäjältä eikä palvelupaketin kuukausimaksua voisi käyttää niiden maksamiseen. Kyseisessä tapauksessa MaaS-palvelupaketti katsottiin osittain verovapaaksi tuloverolain mukaiseksi työsuhdematkalipuksi. Hallinto-oikeuden päätös on lainvoimainen.

2.2.6 Polkupyöräetu

Polkupyöräedussa työnantaja antaa työntekijän käyttöön polkupyörän. Polkupyöräetu arvostetaan käypään arvoon. Edulle ei ole määritelty kaavamaista arvoa Verohallinnon luontoisetupäätöksessä. Työsuhdepolkupyörän luontoisetuarvon laskentaan vaikuttaa se, onko kyseessä työnantajan omistama vai leasingsopimuksella hankkima polkupyörä.

Jos työnantaja omistaa työsuhdepolkupyörän, luontoisetuarvo palkansaajan verotuksessa lasketaan jakamalla pyörän hankintahinta pyörän oletetuilla käyttövuosilla. Saatuun arvoon lisätään pyörän hankinnan korkokustannus. Näin saadaan vuotuiset pääomakustannukset. Jos työnantaja maksaa myös pyörän huolto- tai korjauskuluja tai muita vastaavia kuluja, lisätään niistä aiheutuneet kustannukset pääomakustannuksiin. Saatu summa on edun vuosiarvo. Kuukausittain palkanlaskennassa käytettävä arvo saadaan jakamalla vuosiarvo käyttökuukausilla. Koron määrä lasketaan myöhempinä vuosina siten, että pääomasta vähennetään edellisenä vuotena verotetun poiston osuus. Kun luontoisetupyörän laskettu käyttöaika umpeutuu, hankinnan pääomakustannus tulee poistetuksi. Tämän jälkeen edun arvoon vaikuttavat ainoastaan mahdolliset käyttökustannukset ja huollosta aiheutuvat kustannukset.

Jos työnantaja hankkii työsuhdepolkupyörän leasingsopimuksella, polkupyöräedun luontoisetuarvo palkansaajan verotuksessa on työnantajalle aiheutuva kustannus, eli leasingmaksu kuukaudessa vähennettynä leasingyhtiölle maksetuilla toimisto- ja käsittelykuluilla.

Työnantajan työntekijän puolesta maksamaa kaupunkipyörän käyttömaksua pidetään verovapaana henkilökuntaetuna. Etu on verovapaa, jos sitä tarjotaan koko henkilökunnalle, etu on ainoastaan työntekijän käytettävissä ja työnantaja maksaa maksun suoraan palveluntarjoajalle.

Polkupyöräedun yleisyydestä ei ole tilastotietoja.

2.3 Urheilutulon jaksottaminen

Urheilutulon jaksottamista koskevat säännökset otettiin tuloverolakiin vuonna 1999. Jaksottamista koskevien säännösten mukaan urheilijan verovuoden tulona ei pidetä sitä osaa hänen välittömästi urheilemisesta saamistaan tuloista, joka on tietyin edellytyksin maksettu valmennusrahastoon tai urheilijarahastoon. Valmennusrahastoon maksettua urheilutuloa voidaan käyttää urheilemisesta ja valmentautumisesta verovuoden aikana aiheutuvien menojen kattamiseen. Verovuoden päättyessä valmennusrahastossa oleva määrä katsotaan 20 000 euroa ylittävältä osalta verovuoden veronalaiseksi ansiotuloksi.

Urheilijarahaston kautta urheilija voi varautua urheilu-uran jälkeiseen aikaan. Urheilijarahastoon siirretyt varat purkautuvat urheilu-uran päättymisen jälkeen vähintään kahden ja enintään kymmenen vuoden aikana. Erityisestä syystä, kuten työkyvyttömyyden vuoksi, varat voidaan tulouttaa myös nopeammin kuin kahden vuoden aikana. Urheilutulosta voidaan verovapaasti siirtää urheilijarahastoon enintään 50 prosenttia urheilutulon bruttomäärästä laskettuna ja samalla enintään 100 000 euroa vuodessa. Rahastointimahdollisuuden enimmäismäärä voi tulla tällä hetkellä vastaan niiden urheilijoiden kohdalla, joiden urheilutulon vuotuinen bruttomäärä on 200 000 euroa tai enemmän.

2.4 Tilapäinen työskentely erityisellä työntekemispaikalla

Tuloverolain 71 §:n mukaan veronalaista tuloa ei ole työnantajalta työmatkasta saatu matkustamiskustannusten korvaus, päiväraha, ateriakorvaus ja majoittumiskorvaus. Tuloverolain 72 §:n mukaan työmatkalla tarkoitetaan matkaa, jonka verovelvollinen tilapäisesti tekee työhön kuuluvien tehtävien suorittamiseksi erityiselle työntekemispaikalle.

Tuloverolain 72 §:n 2 momentin mukaan työmatkana pidetään matkaa työntekemispaikalle myös silloin, jos työntekemispaikka sijaitsee muualla kuin oman työnantajan tai tämän kanssa samaan intressipiiriin kuuluvan yhteisön toimipaikassa ja työskentely on tilapäistä. Lisäksi edellytetään, että työntekemispaikka sijaitsee yli 100 kilometrin etäisyydellä verovelvollisen asunnosta ja että verovelvollinen on työntekemispaikalle tehdyn matkan takia yöpynyt työntekemispaikan sijainnin vuoksi tarpeellisissa tilapäisissä majoitustiloissa. Kaikkien edellä mainittujen edellytysten on täytyttävä, jotta matkaa voidaan pitää verotuksessa työmatkana. Tämä niin sanottuja komennusmiehiä koskeva säännös tuli voimaan vuoden 2009 alusta.

Työmatkan tulee olla tilapäinen, jotta matkakustannusten korvauksia voidaan maksaa verovapaasti. Tuloverolain 72 a §:n 1 momentin mukaan tilapäisenä työskentelynä erityisellä työntekemispaikalla pidetään enintään kolmen vuoden työskentelyä samassa työntekemispaikassa.

Verovapaiden matkakustannusten korvausten määrät vahvistetaan vuosittain valtion työmarkkinalaitoksen laskelmien perusteella. Ennen vahvistamista Verohallinnon on varattava kulukorvausasiain neuvottelukunnalle tilaisuus tulla kuulluksi.

2.5 Kuntien ja kuntayhtymien oikeus saada tietoja tulotietojärjestelmästä

Tulotietojärjestelmässä annetun lain 13 §:ssä säädetään tietojen käyttäjien oikeudesta saada tietoja tulotietojärjestelmästä. Kunnille ja kuntayhtymille tietoja voidaan luovuttaa muun muassa sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annetussa laissa (734/1992) ja varhaiskasvatuksen asiakasmaksuista annetussa laissa (1503/2016) tarkoitetun asiakasmaksun määräämistä varten. Sallittuihin käyttötarkoituksiin ei kuulu tietojen käyttö sosiaali- ja terveydenhuollon palveluteleistä annetussa laissa (569/2009) tai varhaiskasvatuslaissa (540/2018) tarkoitetun palvelusetelin arvon määräämistä varten. Tietojen sallittuja käyttötarkoituksia on tarkoituksenmukaista laajentaa koskemaan myös näitä käyttötarkoituksia.

3 Tavoitteet

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi vuoden 2021 ansiotuloveroperusteet. Tavoitteena on, että ansiotulojen verotus ei kiristy ansiotason nousun ja inflaation johdosta.

Työsuhdeautojen verotukseen ehdotettujen verotukien tavoitteena on lisätä ajonaikana nollapäätöisiksi katsottavien autojen osuutta työsuhdeautokannassa ja näin vähentää liikenteen päästöjä. Työsuhdematkalippuun sekä työsuhdepolkupyöräilyyn liittyvien verotukien tavoitteena on lisätä pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta liikkumisessa.

Tulotietojärjestelmästä annetun lain muutosten tavoitteena on yksinkertaistaa palvelusetelien arvon määräämisessä sovellettavia menettelyjä ja vähentää hallinnollista taakkaa.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Ansiotulojen veroperusteet

Hallitusohjelman mukaisesti ansiotuloveroperusteisiin ehdotetaan tehtäväksi indeksitarkistus kaikilla tulotasoilla 2,5 prosentin ansiotasoindeksin mukaisesti. Valtiovarainministeriön syksyn 2020 ennusteen mukainen arvio kuluttajahintaindeksin muutoksesta vuonna 2021 on 1,2 prosenttia ja ansiotasoindeksin muutoksesta 2,5 prosenttia. Indeksitarkistus ehdotetaan toteutettavaksi korottamalla progressiivisen tuloveroasteikon kaikkia tuloajoja sekä kasvattamalla perusvähennyksen enimmäismäärää ja työtulovähennyksen sekä enimmäismäärää että kertymä- ja poistumaprosentteja. Tuloveroasteikon alimman verotettavan tulon määrän korottaminen pienentää automaattisesti valtionverotuksen eläketulovähennystä, koska vähennyksen enimmäismäärän laskentakaava on sidottu asteikon alimman verotettavan tulon määrään.

Kokonaisuutena katsottuna työn verotus kiristyy kaikilla tulotasoilla, kun otetaan huomioon ansiotason nousu sekä palkansaajan veronluonteisten maksujen muutokset. Keskituloisen kohdalla verotus kiristyy noin 0,2 prosenttiyksiköllä ja enimmillään noin 0,4 prosenttiyksiköllä.

4.1.2 Liikenteen työsuhde-etujen verotus

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi verotukia liikenteen työsuhde-etujen verotukseen. Tuloverolakia muutettaisiin siten, että autoverolaissa (1482/1994) tarkoitetulla tavalla ajonaikana nollapäätöiseksi määriteltujen työsuhdeautojen verotusarvoa alennettaisiin 170 eurolla kuuksina vuosina 2021–2025. Muutos koskisi sekä vapaana autoetuautona että käyttöetuna annettavia työsuhdeautoja.

Kyse olisi kiinteästä euromääräisestä alennuksesta autoedun arvoon. Kiinteä verotuki on saman kaltainen sähköautojen nykyisen hankintatuen kanssa. Kiinteän verotuen kannustinvaikutus on voimakkaampi edullisempien sähköautojen kohdalla tuen vastatessa tällöin suurempaa osaa auton hinnasta. Vastaavasti kiinteän tuen vaikutus hintaan ei olisi yhtä merkittävä kalliimmilla autoilla, jolloin niiden myyntimäärän lisäys jäisi todennäköisesti pienemmäksi kuin edullisempien autojen. Ajonaikaisten päästövähennysten kannalta perusteltua on tukea kaikkia nollapäästöisiä autoja yhtä paljon. Edullisempien sähköautojen määrän kasvu myös lisää myöhemmin näiden autojen saatavuutta käytettyjen autojen markkinoilla ja mahdollistaisi sähköautojen hankkimisen pienemmilläkin tulotasoilla.

Tuki koskisi vain ajonaikana nollapäästöisiksi määriteltyjä autoja, joita tällä hetkellä ovat käytännössä täyssähköautot. Työsuhdeautoihin kohdistuva verotuki on perusteltua kohdistaa siten, että tuella saataisiin aikaiseksi mahdollisimman suuri päästövähennys. Verotuen vaikuttavuuden kannalta olennaista on tällöin se, millaista päästötasoa edellytetään niiltä autoilta, jotka hyväksytään verotuen piiriin. Täyssähköauton käyttöönotolla on saavutettavissa suurempi ajonainen päästövähennys kuin vaihtamalla uuteen vähäpäästöiseen polttomoottoriautoon, mukaan lukien ladattavat hybridautot. Polttomoottoriautojen tukeminen myös vaikeuttaisi pitkän aikavälin päästötavoitteisiin pääsemistä, vaikka hankintakannusteen saavat autot olisivat vähäpäästöisiä. Tuen kohdentaminen vain täyssähköautoihin vastaa myös voimassa olevan yksityishenkilöille suunnatun hankintatuen kohdentumista.

Työsuhdeautoihin kohdistuva kannustin on perusteltua kohdentaa vain täyssähköautoihin myös siitä syystä, että esimerkiksi ladattavien hybridautojen ajonaiset todelliset päästöt ovat riippuvaisia siitä, miten paljon autoa ladataan. Vapaan autoedun kohdalla työntekijälle ei muodostu taloudellista kannustinta ladata autoa, koska kaikista käyttökustannuksista vastaa työnantaja. Näiden autojen kohdalla onkin tarkoituksenmukaisempaa tukea auton lataamista, jotta työntekijällä olisi kannustin ajaa mahdollisimman paljon sähköllä. Tuloverolakiin ehdotetaan lisättäväksi väliaikaisesti säännös, jonka mukaan työnantajan maksama sähköauton lataaminen työpaikalla tai julkisessa latauspisteessä olisi vuosina 2021–2025 verovapaa etu. Etu koskisi työntekijän oman auton tai käyttöetuauton lataamista, ja auto voisi olla joko täyssähköauto tai ladattava hybridauto. Näin etu kannustaisi työsuhdeautoksi valittavan ladattavan hybridauton hankkimista käyttöetuautoksi vapaan autoedun sijaan.

Lisäksi työsuhdeauton kotilataamista ehdotetaan helpotettavaksi siten, että työnantajan työsuhdesähköauton mukana kustantaman kotilatauslaitteen kustannus katsottaisiin osaksi auton verollisia lisävarusteita. Työsuhdeauto voisi olla joko täyssähköauto tai ladattava hybridauto.

Työsuhdematkalipun verovapautta ehdotetaan muutettavaksi siten, että lippu olisi verovapaata tuloa 3 400 euroon asti vuodessa. Tämä tarkoittaisi sitä, että nykyinen 300 euron ja 750 euron välinen veronalainen osuus poistuisi. Joukkoliikenteen osuus työsuhde-etuna tarjottavasta niin sanotusta liikkumisen palvelupaketista katsottaisiin jatkossa työsuhdematkalipuksi vastaavasti kuin joukkoliikenteen lipun tarjoaminen erikseen riippumatta liikkumisen palvelupaketin muusta sisällöstä.

Työnantajan tarjoama työsuhdepolkupyöräetu ehdotetaan säädettäväksi verovapaaksi eduksi 1 200 euroon asti vuodessa. Käytetty etu vähentäisi työsuhdematkalipun verovapaata enimmäismäärää. Polkupyöräetu olisi verovapaa vastaavin edellytyksin myös silloin, kun se olisi osana liikkumisen palvelupakettia.

4.1.3 Urheilutulon jaksottaminen

Urheilutulon jaksottamista koskevien säännösten tavoitteena on edistää urheilijoiden varautumista urheilu-uran jälkeiseen aikaan. Kyse on poikkeuksesta verotuksen yleisestä jaksottamista koskevasta sääntelystä, mutta poikkeusta voidaan perustella urheilu-uran verrattain lyhyellä kestolla. Eräissä tapauksissa urheilijarahastoon siirrettäväksi säädetty enimmäismäärä on kuitenkin osoittautunut alhaiseksi. Huippu-urheilun tukemiseksi hallitus päätti budjettiriihessä korottaa urheilijarahastoon siirrettävän summan enimmäismäärää nykyisestä 100 000 eurosta 200 000 euroon. Tämän perusteella esityksessä ehdotetaan tuloverolain 116 c §:n 1 momenttia muutettavaksi siten, että urheilutulosta voitaisiin siirtää verovapaasti urheilijarahastoon enintään 50 prosenttia urheilutulon bruttomäärästä laskettuna ja samalla enintään 200 000 euroa vuodessa nykyisen 100 000 euron sijaan. Tämän lisäksi pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että vähintään vuoden kestänyt työttömyys lisättäisiin erityiseksi syyksi, jonka perusteella rahastoituja varoja voisi nostaa suunniteltua nopeammin.

Tavoitteena on, että menestyvät, mutta vain verrattain lyhyen aikaa hyvin ansaitsevat urheilijat voisivat nykyistä paremmin varautua urheilu-uran jälkeiseen aikaan. Lisäksi esityksellä pyritään osaltaan tukemaan hyvin menestyvien urheilijoiden pysymistä Suomessa.

4.1.4 Tilapäinen työskentely erityisellä työntekemispaikalla

Koronatilanteesta seuranneet matkustusrajoitukset ja muut koronaviruksen leviämisen estämiseen tähtäävät toimenpiteet ovat voineet joissakin tilanteissa hidastaa työmaiden etenemistä. Tämä on joissain tilanteissa johtanut haasteisiin myös tilapäistä työskentelyä koskevan nykyisen kolmen vuoden määräajan kanssa. Tilanteen helpottamiseksi hallitus päätti budjettiriihessä pidentää kolmen vuoden määräaikaan tilapäisesti kolmeen ja puoleen vuoteen.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Taloudelliset vaikutukset

Esityksessä ehdotettujen muutosten arvioidaan vähentävän verotuloja yhteensä noin 421,5 miljoonalla eurolla. Valtion verotulojen arvioidaan vähentyvän noin 227,5 miljoonalla eurolla. Kuntien verotulojen arvioidaan vähenevän noin 179 miljoonalla eurolla. Seurakuntien verotulojen arvioidaan vähenevän noin 8 miljoonalla ja sairausvakuutuksen sairaanhoito-maksun tuoton noin 7 miljoonalla eurolla. Esityksessä ehdotettujen muutosten arvioidaan vaikuttavan myös kotitalouksien ja yhteisöjen taloudelliseen toimintaan, joten muutoksiin liittyy myös epäsuoria vaikutuksia. Lisääntyneen taloudellisen toiminnan voidaan arvioida kasvattavan vero- ja maksutuottoja, kuten arvonlisäveroa, tuloveroa ja sosiaalivakuutusmaksuja. Lisäksi sen voidaan arvioida pienentävän julkisia menoja, kuten työttömyyskorvauksia ja muita työllisyyteen liittyviä menoja. Epäsuorat vaikutukset ovat kuitenkin vaikeasti kvantifioitavissa, eikä niitä ole voitu sisällyttää tässä esityksessä esitettyihin taloudellisiin vaikutuksiin.

4.2.2 Ansiotulojen verotus

Ansiotuloveroperusteiden ansiotasoindeksin mukaisen tarkistuksen arvioidaan vähentävän ansiotuloveroja noin 409 miljoonalla eurolla. Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi työtulovähennystä, kunnallisverotuksen perusvähennystä sekä valtion tuloveroasteikkoa. Valtion tuloveroasteikon sekä eri vähennysten muutosten vaikutukset on eritelty seuraavassa.

HE 142/2020 vp

Valtion ansiotuloveroasteikkoon ehdotettavien muutosten arvioidaan vähentävän verotuloja vuositasolla yhteensä noin 232 miljoonalla eurolla, josta valtion osuus on 167 miljoonaa, kuntien osuus 60 miljoonaa, seurakuntien osuus 3 miljoonaa euroa ja Kansaneläkelaitoksen osuus 2 miljoonaa euroa.

Työtulovähennyksen korotuksen arvioidaan vähentävän verotuloja noin 133 miljoonalla eurolla, josta valtion osuus on 55 miljoonaa, kuntien osuus 72 miljoonaa, seurakuntien osuus 3 miljoonaa euroa ja Kansaneläkelaitoksen osuus 3 miljoonaa euroa.

Perusvähennyksen korotuksen arvioidaan vähentävän verotuloja noin 44 miljoonalla eurolla, josta kuntien osuus on 40 miljoonaa, seurakuntien osuus 2 miljoonaa ja Kansaneläkelaitoksen osuus noin 2 miljoonaa euroa.

Alla olevaan taulukkoon on koottu tuloveroperusteisiin tässä esityksessä valtion progressiiviseen tuloveroasteikkoon, työtulovähennykseen ja perusvähennykseen tehtyjen muutosehdotusten yhteisvaikutukset eri tulotasoilla olevien alle 53-vuotiaiden palkansaajien veroasteisiin. Taulukon luvuissa on mukana valtion tulovero, keskimääräinen kunnallisvero, yleisradiovero, keskimääräinen kirkollisvero, sairausvakuutuksen sairaanhoitomaksu ja päivärahamaksu sekä työntekijän työeläkevakuutusmaksu ja palkansaajan työttömyysvakuutusmaksu. Laskelmassa on käytetty vuoden 2020 keskimääräisiä kunnallis- ja kirkollisveroprosentteja sekä palkansajamaksuja.

Palkkatulo, €/v.	Vuoden 2020 perusteet	Vuodelle 2021 ehdotetut perusteet	Veroasteen muutos, %-yks	Veron muutos, €/v.
5 000	8,4	8,4	0	0
10 000	8,4	8,4	0	0
20 000	14,99	14,52	-0,47	-94
30 000	23,16	22,79	-0,37	-111
40 000	28,95	28,51	-0,44	-176
50 000	32,75	32,41	-0,34	-170
60 000	35,86	35,51	-0,35	-210
70 000	38,1	37,81	-0,29	-203
80 000	39,78	39,54	-0,24	-192
90 000	41,33	40,89	-0,44	-396
100 000	43,2	42,81	-0,39	-390
110 000	44,69	44,34	-0,35	-385
120 000	45,93	45,62	-0,31	-372

4.2.3 Työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen

Täyssähköautojen verotusarvon viiden vuoden määräaikaisen alentamisen 170 eurolla kuukaudessa arvioidaan vähentävän verotuloja yhteensä noin 16 miljoonalla eurolla, josta valtion osuus olisi 8,5 miljoonaa euroa ja kuntien osuus 7,5 miljoonaa euroa. Seurakuntien ja Kansaneläkelaitoksen osuudet arvioidaan vähäisiksi. Verotuottojen alentuminen jakautuisi vuosittain siten, että vuonna 2021 verotulot alenisivat 1 miljoonaa, josta valtion osuus olisi 0,5 miljoonaa euroa ja kuntien osuus 0,5 miljoonaa euroa. Vuonna 2022 verotulot alenisivat yhteensä 2 miljoonaa euroa, vuonna 2023 yhteensä 3 miljoonaa, vuonna 2024 yhteensä 4,5 miljoonaa euroa ja vuonna 2025 yhteensä 5,5 miljoonaa euroa.

HE 142/2020 vp

Kaiken kaikkiaan verotuen vaikutus liikenteen päästövähennemään arvioidaan vähäiseksi. Ehdotetun verotuen myötä nollapäästöisten autojen määrän arvioidaan lisääntyvän viiden vuoden tukikauden aikana yhteensä 1 700 autolla. Verotuen kustannuksista noin 80 prosenttia arvioidaan kohdistuvan autoille, jotka olisi ostettu muutoinkin.

Ehdotetun verotuen arvioidaan vähentävän liikenteen päästöjä 2 000–5 000 hiilidioksiditonnia vuonna 2025, mikä on korkeintaan 0,06 prosenttia tieliikenteen arvioiduista hiilidioksidipäästöistä vuonna 2025. Jos myös työsuhdeauton käyttöajan jälkeen tuen ansiosta ostetut sähköautot jäisivät Suomen autokantaan ja korvaisivat polttomoottoriautoja, päästövähennemä olisi kumulatiivisesti kymmenen vuoden aikana noin 15 000–40 000 hiilidioksiditonnia.

Tuloveromenetykset olisivat viiden vuoden aikana yhtä tuen myötä käyttöönotettavaa uutta sähköautoa kohden noin 9 000 euroa. Kymmenen vuoden aikana vältettyä hiilidioksiditonnia kohden tuloveron verotuottomenetykset olisivat noin 500–1 000 euroa. Kun otetaan huomioon muut julkisen sektorin verotuottomenetykset sekä auto-, ajoneuvo- ja polttoaineveromenetykset, verotuottomenetykset kasvaisi 27–42 miljoonaan euroon. Vältetyn hiilidioksiditonnin verokustannus liikennesektorilla kymmenen vuoden aikana olisi noin 1 000–2 000 euroa hiilidioksiditonnilta.

Vaikutusarviot sisältävät suuria epävarmuuksia, koska sähköautojen määrän ja hinnan kehitys lähivuosina on hyvin epävarmaa.

Verotuen voidaan arvioida kohdentuvan pitkälti niille väestöryhmille, jotka ovat nykyisin autoedun piirissä. Autoedun saajista 90 prosenttia on palkansaajia ja 7 prosenttia yrittäjiä. Muiden sosioekonomisten ryhmien osuus on yhteensä 3 prosenttia. Miesten osuus autoedun saajista on noin kolme neljäsosaa. Autoetu kohdistuu voimakkaasti hyvätuloisille henkilöille. Autoedun saajista ylimpään tulokymmenyksen kuuluu 80 prosenttia ja toiseksi ylimpään tulokymmenyksen 12 prosenttia. Voidaan olettaa, että sähköautojen verotukea hyödyntävistä henkilöistä vielä suurempi osuus kuuluisi ylimpään tulokymmenyksen kuin autoedun saajista yleensä, koska täyssähköautojen keskihinta on ainakin toistaiseksi ollut varsin korkea ja edullisten sähköautojen tarjonta on ollut melko vähäistä. Muita autonostajia verotuki hyödyttää vain siltä osin, kuin tuen ansiosta lisääntynyt sähköautomyynti laskee käytettyjen sähköautojen hintoja. Koska arvioitu sähköautojen myyntimäärän lisäys jää vähäiseksi, myös tämä vaikutus jää todennäköisesti vähäiseksi.

Autoetu kohdistuu voimakkaasti kaupunkialueille. Edun saajista 39 prosenttia asuu pääkaupunkiseudulla. Myös sähköautojen omistus ja käyttö painottuvat kaupunkialueille ja erityisesti pääkaupunkiseudulle, missä latauspisteitä on tiheästi. Noin 48 prosenttia Suomen kaikkien autojen käytössä olevista latauspaikoista sijaitsee pääkaupunkiseudulla sekä Tampereen ja Turun alueilla. Latausverkossa on vielä merkittäviä aukkoja etenkin Koillis- ja Pohjois-Suomessa. Myös työsuhdeautoihin kohdistuvan verotuen voi olettaa alueellisesti painottuvan selvästi pääkaupunkiseudulle ja muihin suurimpiin kaupunkeihin.

4.2.4 Työsuhdematkalippu

Työsuhdematkalipun enimmäismäärän korottamisen 3 400 euroon arvioidaan vähentävän verotuloja noin 5,5 miljoonalla eurolla, josta valtion osuus olisi 2,5 miljoonaa euroa ja kuntien osuus 3 miljoonaa euroa. Seurakuntien ja Kansaneläkelaitoksen osuus muutoksesta arvioidaan olevan vähäinen.

Työsuhdematkalipun yleistyminen riippuu merkittävästi siitä, ovatko työnantajat valmiita tarjoamaan työsuhde-etuna nykyistä kalliimpia matkalippuja. Monissa tapauksissa myös työntekijät voivat itse vaikuttaa siihen, mitä työsuhde-etuja valitsevat.

Veromuutoksen vaikutus päästöihin riippuu sekä työsuhdematkalipun yleistymisestä että myös siitä, vähentääkö työsuhdematkalipun käyttöönotto yksityisautoilua. Todennäköistä on, että suurin osa työsuhdematkalippuetua hyödyntävistä palkansaajista on jo aikaisemminkin käyttänyt joukkoliikennettä työmatkoihin.

Verotuen kasvu kohdistuisi lähes kokonaan keskimääräistä parempituloiseen väestöön. Puolet verotuen kasvusta kohdistuisi kahteen ylimpään tulokymmenykseen. Puolet verotuen kasvusta kohdistuisi pääkaupunkiseudulle.

4.2.5 Työsuhdepolkupyörä

Työsuhdepolkupyörien verotuen kustannusarvioon liittyy huomattavaa epävarmuutta, koska käytettävissä ei ole tietoja työsuhdetpolkupyörien lukumääristä. Verotuen voidaan kuitenkin arvioida kohdentuvan pitkälti niille väestöryhmille, jotka ovat nykyisin työsuhdematkalippuedun piirissä. Näin ollen ehdotettu muutos vähentäisi ainakin osittain työsuhdematkalipun käyttöä. Jos pidemmällä aikavälillä esimerkiksi 10 000 henkilöä hyödyntäisivät 1 200 euron työsuhdetpolkupyöräedun, ehdotetun muutoksen arvioidaan vähentävän verotuloja 4 miljoonaa euroa, josta valtion osuus olisi 1 miljoonaa euroa, kuntien osuus 3 miljoonaa euroa. Seurakuntien ja Kansaneläkelaitoksen osuus verotulomuutoksesta arvioidaan vähäiseksi. Ehdotetun muutoksen voimaantulo vuonna verotuen käytön arvioidaan kuitenkin jäävän vähäisemmäksi. Jos 5 000 henkilöä käyttäisi etua vuonna 2021, muutoksen arvioidaan vähentävän verotuloja 2 miljoonaa euroa, josta valtion osuus olisi 0,5 miljoonaa euroa, kuntien osuus 1,5 miljoonaa euroa.

4.2.6 Sähköautojen latausetu

Ehdotetun latausedun viiden vuoden määräaikaisen verovapauden arvioidaan vähentävän verotuloja arviolta yhteensä noin 37 miljoonalla eurolla, josta valtion osuus olisi 20 miljoonaa euroa ja kuntien osuus 17 miljoonaa euroa. Seurakuntien ja Kansaneläkelaitoksen osuus muutoksesta arvioidaan olevan vähäinen. Verotuottojen alentuminen jakautuisi vuosittain siten, että vuonna 2021 verotulot alenisivat 4 miljoonalla eurolla, josta valtion osuus olisi 2 miljoonaa ja kuntien osuus 2 miljoonaa euroa. Vuonna 2022 verotulot alenisivat yhteensä 5,5 miljoonaa, vuonna 2023 yhteensä 7 miljoonaa euroa, vuonna 2024 yhteensä 8,5 miljoonaa euroa ja 12 miljoonaa euroa vuonna 2025.

Verovapaa latausetu luo kannusteen etenkin ladattavien hybridiautojen omistajille ja käyttöetuautojen haltijoille ladata autoa ja näin ajaa enemmän sähköllä.

4.2.7 Urheilutulon jaksottaminen

Urheilijarahastoon siirrettävän enimmäismäärän korottaminen nykyisestä 100 000 eurosta 200 000 euroon kohdistuisi niihin urheilijoihin, joiden vuotuinen urheilutulo on yli 200 000 euroa vuodessa ja jotka haluavat rahastoida tästä yli 100 000 euroa. Ehdotettu 200 000 euron rahastoitavan summan enimmäismäärä tulisi vastaan niiden urheilijoiden kohdalla, joiden vuotuinen urheilutulo ylittäisi 400 000 euroa.

Tulorekisteristä saatujen tietojen perusteella nykyisen 100 000 euron enimmäismäärän rahastoi 15 urheilijaa vuonna 2019. Keskimääräinen urheilijarahastoon siirretty summa oli noin 26 800 euroa. Tiedot eivät kuitenkaan ole kattavia, koska tulorekisteriin ei vielä ilmoiteta urheilijan palkkioita eikä ulkomaisten maksajien maksamista suorituksista rahastoitujia määriä. Voidaan kuitenkin arvioida, että yli 100 000 euroa vuodessa urheilijarahastoon siirtävien urheilijoiden määrä on vähäinen, jolloin myös ehdotetun muutoksen taloudelliset vaikutukset olisivat vähäisiä.

4.2.8 Tilapäinen työskentely erityisellä työntekemispaikalla

Ehdotettu muutos kohdistuisi niihin työntekijöihin, joilla kolmen vuoden määräaika tulisi täyteen vuoden 2021 aikana. Ehdotetun muutoksen seurauksena he voisivat jatkaa työskentelyä samassa erityisessä työntekemispaikassa vielä puoli vuotta ja heille voitaisiin maksaa tältä ajalta verovapaita matkakustannusten korvauksia. Ehdotetun muutoksen taloudelliset vaikutukset arvioidaan vähäisiksi.

4.2.9 Verotuottomuutoksen kompensatio

Hallitusohjelman mukaisesti kunnille aiheutuva verotulomuutos kompensoidaan nettomääräisesti. Tässä esityksessä ehdotetut muutokset vähentävät kuntien verotuloja yhteensä 179 miljoonaa euroa. Verotulomuutos kompensoidaan valtionosuusjärjestelmän kautta. Kompensatiosta annetaan erillinen esitys.

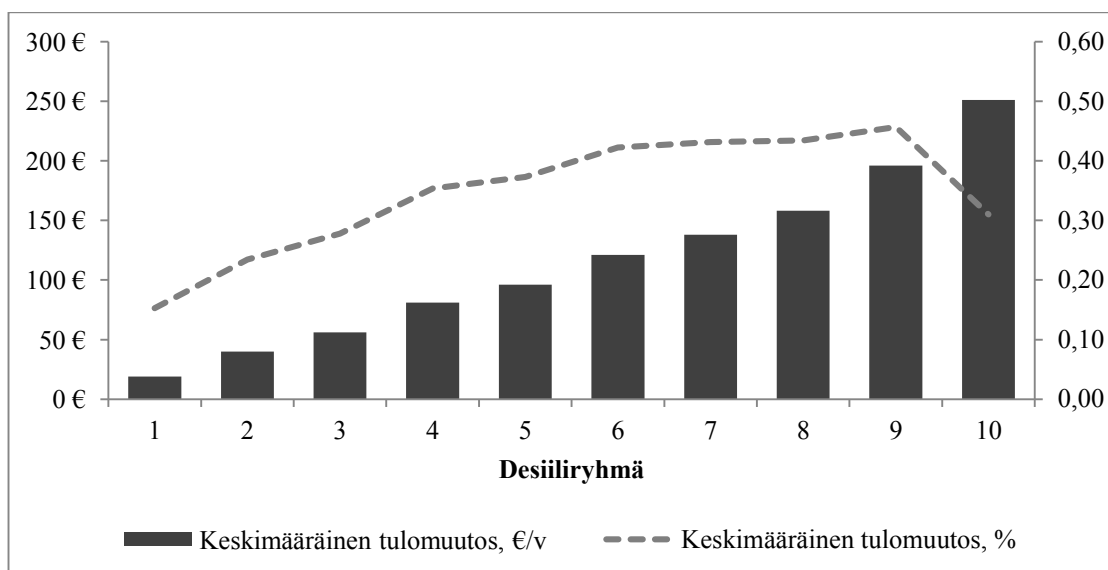
4.3 Tulonjakovaikutukset

Tuloverotuksen veroperusteisiin ehdotetuilla muutoksilla on vaikutusta henkilöiden väliseen tulonjakoon. Tuloerojen muutosta mitataan Gini-kertoimen avulla. Gini-kerroin on kotitalouksien käytävissä olevien tulojen jakautumista kuvaava indikaattori, joka voi saada arvot 0:n ja 100:n välillä. Mitä korkeampi indikaattorin arvo on, sitä suuremmat tuloerot ovat. Suomessa tuloerot ovat esimerkiksi muihin OECD-maihin verrattuna pienet, mutta tuloerot ovat kasvaneet 1990-luvun alun tasosta merkittävästi. Tuorein tuloerojen tarkastelu, jonka tilastokeskus on tehnyt tulonjaon kokonaistilaston tiedoista, on vuodelta 2018. Tuloeroja kuvaavan Gini-kertoimen arvo oli 28,1, mikä on 0,4 prosenttiyksikköä enemmän kuin vuotta aiemmin.

Valtiovarainministeriön vero-osasto on tehnyt eritellyn staattisen laskelman tässä esityksessä ehdotettujen veroperustemuutosten vaikutuksista tuloeroihin.

Tarkasteluun sisältyivät progressiivisen tuloveroasteikon muutokset, perusvähennyksen korottaminen, työtulovähennyksen korottaminen sekä liikenteen työsuhde-etujen laajentaminen. Tuloeroja pienentävä toimenpide on perusvähennyksen korottaminen. Valtion ansiotuloveroasteikon indeksitarkistus kasvattaa tuloeroja hieman.

Alla olevaan kuvioon on koottu edellä mainittujen tuloveroperusteisiin tässä esityksessä tehtyjen muutosehdotusten yhteisvaikutukset tulodesiileittäin. Kuviosta käy ilmi, että verotus kevenee kaikissa tulodesiileissä. Vaikutus on euromääräisesti suurin tulodesiilissä 10 eli suurituloisilla kotitalouksilla. Vaikutus on suhteellisesti suurin tulodesiilissä 9. Kuviossa esitetyt muutokset on laskettu OECD:n modifioidun ekvivalenssiasteikon mukaisilla kotitalouskohtaisilla ekvivalenteilla tuloilla.



Tässä esityksessä ehdotettujen veroperustemuutosten yhteisvaikutus tulojakoon Gini-kertoimella mitattuna on 0,01 prosenttiyksikköä eli toimenpiteet kasvattavat tuloeroja hieman. Kokonaisuutena katsottuna, kun myös huomioidaan veronluonteisten maksujen muutokset tuloerot pysyvät ennallaan Gini-kertoimella mitattuna.

4.4 Työllisyysvaikutukset

Esitettyjen muutosten vaikutusta työllisyyteen voidaan laskennallisesti arvioida estimoimalla muutosten vaikutusta niin sanottuun työllistymisveroasteeseen sekä hyödyntämällä tutkimuskirjallisuudesta saatavia työllistymisjoustoestimaatteja. Tässä esityksessä ehdotettujen muutosten arvioidaan alentavan työllistymisveroastetta hieman. Työllistymisveroasteen muutokset heijastuvat työllisyyteen, jos työlliset ja työttömät reagoivat niihin. Tutkimuskirjallisuuden perusteella voidaan arvioida, että käyttäytymismuutoksen suuruutta kuvaava työllistymisjousto on suhteellisen pieni, vaikkakin täsmällistä arviota sen suuruudesta on vaikeaa antaa. Karkean arvion mukaan tässä esityksessä ehdotettujen muutosten yhteisvaikutuksen voidaan arvioida kasvattavan työllisten lukumäärää noin 0,14 prosentilla. Tämä arvio kuvaa laskennallista vaikutusta työllisten lukumäärään pitkällä aikavälillä. Arvio on riippuvainen taustaoletusten valinnasta. Kokonaisuutena katsottuna työllisten lukumäärän arvioidaan kasvattavan noin 0,06 prosentilla, kun huomioidaan veronluonteisten maksujen muutokset. Työllisyysvaikutuksia on tässä arvioitu Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen julkaisussa ”Verotuksen ja sosiaaliturvan työllisyysvaikutukset – Vuoden 2012 muutosten arviointia, VATT muistiot 28, Helsinki 2013” kuvatulla menetelmällä.

4.5 Sukupuolivaikutukset

Tuloverotus perustuu tulojen verottamiseen ja verotus toimitetaan samalla tavalla sukupuolesta riippumatta, joten myös tässä esityksessä ehdotettujen muutosten vaikutukset eivät ole riippuvaisia sukupuolesta.

Tässä esityksessä ehdotettujen muutosten 421,5 miljoonan euron verotuottovaikutuksesta noin 55 prosenttia arvioidaan kohdistuvan miehiin ja 45 prosenttia naisiin. Vaikutusten kohdentuminen on seurausta ansiotulojen jakaantumisen sukupuolten kesken.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen

Valtiovarainministeriön asettama liikenteen verotusta käsittelevä työryhmä tarkasteli erilaisia malleja, joilla voitaisiin toteuttaa hallitusohjelmaan sisältyvä kirjaus vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotuksen tukemisesta. Nyt ehdotettavan kiinteän tuen mallin lisäksi tarkasteltiin prosentuaalisen verotuen mallia sekä näiden yhdistelmää. Prosentuaalinen verotuki määräytyisi auton hinnan perusteella, jolloin tuen euromäärä kasvaisi auton hinnan kasvaessa. Yhdistelmämallissa tuki pohjautuisi auton hintaan tiettyyn ylärajaan saakka ja tätä kalliimmilla autoilla tuki olisi euromääräisesti kiinteä.

Prosentuaalisessa verotukimallissa tuen osuus auton hinnasta olisi sama kaikille autoille, mikä johtaisi euromääräisesti suurempaan tukeen kalliimmille autoille. Tämä tarkoittaisi heikompaa kustannustehokkuutta päästövähennyksien kannalta, sillä saman suuruusella tukisummalla prosentuaalisella tuella saataisiin pienempi määrä sähköautoja kuin kiinteällä tuella. Tuen kustannuksia on myös vaikeampi ennakoita prosentuaalisen tuen kohdalla, sillä kustannukset eivät riipu pelkästään automäärästä, vaan myös siitä, minkä hintaisia autoja tuen voimassaolon aikana hankitaan. Prosentuaalinen verotuki voi olla myös sosiaalisen oikeudenmukaisuuden kannalta kiinteää verotukea ongelmallisempi. Verotuki voisi nousta euromääräisesti varsin suureksi kalleimpien sähköautomallien kohdalla, ja tällaiset työsuhdeautot ovat monissa tapauksissa lähinnä yrityksen johtohenkilöiden saatavilla.

Yhdistelmämallin vaikutukset valittuun ylärajaan saakka olisivat vastaavia kuin prosentuaalisessa verotukimallissa ja tämän ylittävältä osalta vaikutukset vastaisivat kiinteää verotukea. Vaikka tällä tavalla olisi mahdollista rajata prosentuaalisen verotuen kärjistäviä vaikutuksia kalleimpien sähköautojen kohdalla, päästövähennyksiin tähtäävän tavoitteen kannalta voidaan kiinteää tukea kuitenkin pitää kokonaisuutena arvioiden tarkoituksenmukaisempana. Kyse olisi myös monimutkaisemmasta järjestelmästä.

Ehdotettavan verotusarvon alentamisen vaihtoehtona olisi toteuttaa verotuki palkansaajan verotuksessa ansiotulosta tehtävänä vähennyksenä. Tämä edellyttäisi kuitenkin uuden erillisen vähennyksen rakentamista verojärjestelmään. Verojärjestelmän selkeys ja yksinkertaisuus samoin kuin se, että verotuki on tarkoitettu vain työnantajan hankkimille työsuhdeautoille eikä esimerkiksi työntekijöiden itse hankkimille täyssähköautoille, puoltaa nyt ehdotettavaa alennettua verotusarvoa tuen toteutustapana.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

Työsuhdeautot

Tässä esitettävä kansainvälinen vertailu perustuu liikenteen verotusta käsittelevän työryhmän väliraporttiin.

Alankomaissa työsuhdeautojen luontoisedun vuotuinen verotusarvo on lähtökohtaisesti 22 prosenttia auton yleisestä vähittäismyyntihinnasta, eli 1,83 prosenttia kuukaudessa. Työsuhdeautojen luontoisedun verotusarvoa on kuitenkin alennettu nollapäästöisille autoille siten, että vuodesta 2020 alkaen verotusarvo nollapäästöisten työsuhdeautojen luontoisedulle on 8 prosenttia yleisestä vähittäismyyntihinnasta, jos auton hankintahinta on enintään 45 000 euroa. Alankomaat on muuttanut vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotusta useana vuotena. Vuosien 2017–2019 aikana nollapäästöisille täyssähkö- ja polttokennoautoille verotusarvo oli 4 prosenttia yleisestä vähittäismyyntihinnasta, jos auton hankintahinta oli enintään 50 000 euroa. Lisäksi aiemmin vähäpäästöisten työsuhdeautojen luontoisedun verotusarvo oli päästöarvoltaan alle 50 hiilidioksidigrammaa kilometriltä oleville autoille 0 prosenttia ja päästöarvoltaan 51–88 hiilidioksidigrammaa kilometriltä oleville autoille 14 prosenttia. Verotusarvoa ja alennetun verotusarvon päästörajaa on viime vuosina nostettu, koska ohjausvaikutus ja tuloverovaikutukset arvioitiin tarkoituksettoman suuriksi. Jatkossa sähköautojen alennetusta työsuhdeautojen verotusarvosta arvioidaan luovuttavan vaiheittain.

Norjassa työsuhdeautojen luontoisedun vuotuinen verotusarvo on normaalisti 30 prosenttia vähittäismyyntihinnasta 308 500 kruunuun saakka ja 20 prosenttia tämän ylittävältä osalta. Työsuhdekäytössä olevien täyssähköautojen verotusarvon laskennassa otetaan huomioon auton vähittäismyyntihinnasta vain 60 prosenttia, kun taas muilla autoilla laskentaperusteena on 75 tai 100 prosenttia vähittäismyyntihinnasta sen mukaan, ylittääkö työajon määrä 40 000 kilometriä vuodessa. Norjassa sähköautoja on tuettu erittäin voimakkaasti myös useilla muilla veroeduilla.

Ranskassa työsuhdeautojen verotusarvoon vaikuttaa hiilidioksidiarvon ja käyttövoiman perusteella määriteltävä osuus, joka suhteuttaa verotusarvon auton hiilidioksidipäästöjen määrään. Työsuhdeautojen luontoisedun verotusarvo on lähtökohtaisesti 9 prosenttia auton hankintahinnasta, eli 0,75 prosenttia kuukaudessa. Päästöarvoltaan alle 20 hiilidioksidigrammaa kilometriltä olevat autot ovat vapautettu kokonaan verosta, ja vastaavasti hybridiautojen, joiden päästöarvo on alle 110 hiilidioksidigrammaa kilometriltä, verotusarvon katsotaan olevan 0 ensimmäisen käyttövuoden aikana. Lisäksi polttomootoriajoneuvoilla työsuhdeauton verotusarvoon vaikuttaa polttoainetyyppi ja auton ikä siten, että verotusarvo on korkein vanhoilla polttomootoriautoilla.

Ruotsissa työsuhdeautojen verotusarvon määrittäminen perustuu auton vähittäismyyntiarvoon ja yksityisajona ajettujen kilometrien määrään. Täyssähköautot, ladattavat hybridit ja kaasukäyttöiset autot saavat verotusarvon määrittämiseen liittyvän vähennyksen siten, että niiden verotusarvon määrittämisessä käytetään vastaavan diesel- tai bensiinikäyttöisen auton vähittäismyyntiarvoa. Lisäksi täyssähköautot sekä kaasutot hyötyvät 40 prosentin mutta enintään 10 000 kruunun alennuksesta verotusarvosta suhteessa vastaavan diesel- tai bensiinikäyttöisen auton verotusarvoon. Väliaikaiseksi tarkoitettu 40 prosentin alennus on voimassa ainakin vuoden 2020 loppuun asti. Ruotsin valtiontalouden tarkastusvirasto, Riksrevisionen, on tarkastellut vähäpäästöisiä työsuhdeautoja koskevaa verotusta osana vähäpäästöisten autojen tukikokonaisuuden arviointia. Tarkastusvirasto teki havainnon, että tukimallin kustannukset verrattuna vaihtoehtoihin päästövähennystoimenpiteisiin vaikuttavat suhteellisen korkeilta ja ettei Ruotsin nykyinen työsuhdeautojen tukimalli ole kustannustehokas ohjauskeino. Tarkastusvirasto on suosittelut arvioimaan jatkossa työsuhdeautoja koskevan tukimallin tarvetta ja kustannustehokkuutta.

Saksassa työsuhdeautojen luontoisedun verotusarvo perustuu auton vähittäismyyntiarvoon ja työmatkan pituuteen. Verotusarvo on vuositasolla 12 prosenttia, eli yksi prosentti kuukaudessa, johon lisätään kuukausitasoinen osuus työmatkasta. Täyssähköautoille on vuodesta 2019 alkaen myönnetty 0,5 prosenttiyksikön alennus verotusarvon laskentaan. Lisäksi alennuksen saavat

sellaiset ladattavat hybridautot, joiden päästöarvo on enintään 50 hiilidioksidigrammaa kilometriltä tai toimintasäde vähintään 40 kilometriä. Lisäksi vuoden 2020 alusta työsuhdekäytössä olevien täyssähköautojen verotusarvon laskentaa on muutettu siten, että auton verollisesta bruttohinnasta otetaan verotusarvon laskennassa huomioon vain 25 prosenttia, jos auton uushankintahinta on alle 40 000 euroa.

Irlannissa työsuhdeauton verotusarvo on yleisesti 30 prosenttia auton uushankintahinnasta, eli 2,5 prosenttia kuukaudessa. Vähäpäästöiset työsuhdeautot hyötyvät alemmasta luontoisedun verotusarvosta siten, että vuonna 2018 työsuhdeautokäytössä olleet sekä uudet sähköautot vapautettiin kokonaan luontoisedun verotuksesta. Sähkökäyttöisten työsuhdeautojen etua jatketaan myös vuosina 2019–2021, mutta työsuhde-edun arvon laskentaa muutettiin vuoden 2019 alussa. Uushankintahinnaltaan alle 50 000 euron täyssähköautot vapautetaan jatkossakin kokonaan luontoisedun verotuksesta. Sähköautot, joiden uushankintahinta ylittää 50 000 euron rajan, verotetaan alemmalla verotusarvolla, joka lasketaan vähentämällä uushankintahinnasta 50 000 euroa. Lisäksi vuoden 2019 loppuun saakka yritykset saivat hankintakannustetta vähäpäästöisten työsuhdeautojen hankintaan enintään 3 800 euroa.

Itävallassa työsuhdeautojen verotusarvo liittyy auton hiilidioksidipäästöön. Luontoisedun verotusarvo on 1,5 prosenttia kuukaudessa ja enintään 720 euroa, jos auton päästöarvo on enintään 118 hiilidioksidigrammaa kilometrillä. Mikäli päästöarvo on suurempi, verotusarvo on kaksi prosenttia kuukaudessa ja enintään 960 euroa. Täyssähköautot ovat vapautettu täysin luontoisedun verotuksesta. Itävallassa yritykset voivat kotitalouksien ohessa saada täyssähköauton hankintaan 3 000 euron hankintatuen ja lataushybridiin 1 500 euroa, jos auton toimintasäde on yli 50 kilometriä. Edellytyksenä on, että auton hankintahinta on alle 60 000 euroa.

Portugalissa yritykset voivat saada 2 250 euron hankintakannusteen sähkökäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen hankintaan, mikäli auton hankintahinta on alle 62 500 euroa. Yrityksille tuen määrä on rajattu enimmillään neljään autoon yritystä kohti. Portugalissa tuki on sidottu budjettiin, joka on vuodelle 2019 yhteensä 3 miljoonaa euroa. Yritykset voivat lisäksi tehdä yhteisöverosta vähennyksiä sähköautojen hankinnasta aiheutuneiden investointikulujen perusteella. Yhteisöverovähennyksiä saa tehdä ainoastaan yrityskäytössä olevista autoista, ja myös niissä sovelletaan 62 500 euron hankintahinnan ylärajaa.

Joukkoliikenne ja kevyt liikenne

Joukkoliikenteen käyttöä tuetaan veroedulla useissa EU-jäsenvaltioissa. Esimerkiksi Itävallassa työnantaja voi tarjota työntekijöilleen verovapaan joukkoliikenne-edun kodin ja työpaikan väliselle matkalle. Työsuhdematkalippu saa verotukea myös esimerkiksi Espanjassa, jossa työnantaja voi tarjota työntekijöilleen julkisen liikenteen matkalippuja verovapaasti 1 500 euroon saakka. Lisäksi monissa maissa joukkoliikenteen käyttö työmatkoilla oikeuttaa verovähennykseen.

Työsuhdepolkupyörien veroedut ovat myös melko tavallisia. Esimerkiksi Belgiassa, Alankomaissa, Itävallassa, Saksassa, Yhdistyneessä kuningaskunnassa sekä Irlannissa työsuhdepolkupyörät saavat verotukea. Veroetujen lisäksi useissa EU-maissa on käytössä sähköpyörien suoria hankintatukia.

Belgiassa on myös käytössä vuonna 2018 voimaan tullut liikkumisavustus (Mobility Allowance) ja vuonna 2019 voimaantullut niin sanottu liikkumisbudjetti (Mobility Budget), joiden tarkoituksena on ohjata työntekijöitä valitsemaan ympäristöystävällisempiä vaihtoehtoja työ-

suhdeautoille. Työsuhdeauton arvoon perustuva etu maksetaan rahana palkansaajalle, joka luopuu tarkemmin säädetyllä tavalla työsuhdeautostaan. Etu on veronalaista tuloa luontoisetuna. Liikkumisavustuksen vaihtoehtona on liikkumisbudjetti, jossa palkansaaja voi päättää käyttää työsuhdeautoon menevän rahamäärän vähäpäästöiseen työsuhdeautoon tai verovapaasti muun muassa julkisen liikenteen lippuun, kyydinjakopalveluun, sähköpyörään tai erilaiseen yhdistelmään vaihtoehtoja.

Iso-Britanniassa työnantajat voivat hankkia työntekijöidensä käyttöön polkupyöriä siten, että hankinnasta syntyy joko työntekijälle tai työnantajalle veroetua (Cycle to Work Scheme). Järjestelmä otettiin käyttöön vuonna 1999, ja sen myötä työnantaja on voinut hankkia työntekijänsä käyttöön työmatkoja varten polkupyörän sekä tarpeellisia varusteita, kuten pyöräilykypärän. Polkupyörän sekä varusteiden hankintahinta vähennetään työntekijän saamasta bruttopalkasta, mistä syntyy työntekijälle veroetua.

6 Lausuntopalaute

Liikenteen työsuhde-etuja koskevista ehdotuksista on pyydetty lausunnot seuraavilta tahoilta: liikenne- ja viestintäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ympäristöministeriö, Kansaneläkelaitos, Traficom, Valtion työmarkkinalaitos, Verohallinto, Autoalan Keskusliitto ry, Autoliitto ry, Autotuojat- ja teollisuus ry, Akava ry, Elinkeinoelämän Keskusliitto ry, Suomen ilmastopaneeli, Älykkään liikenteen verkosto – ITS Finland ry, Keskuskauppakamari, Kuntatyönantajat KT, Suomen Paikallisliikenneliitto ry, Pyöräliitto ry, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry, Suomen Kuntaliitto ry, Suomen Veroasiantuntijat ry, Suomen Yrittäjät ry, Teknologiaeollisuus ry, STTK ry ja Veronmaksajain Keskusliitto ry.

Saaduista lausunnoista on laadittu lausuntoyhteenveto, joka löytyy Valtioneuvoston hankeikkunasta.

Annetuissa lausunnoissa ehdotettuja muutoksia pidettiin yleisesti ottaen oikean suuntaisina. Lausunnoissa kiinnitettiin kuitenkin huomiota muun muassa ehdotettujen muutosten vaikuttavuuteen, kohdentumiseen sekä kustannustehokkuuteen.

Muutoksia ehdotettiin muun muassa määräaikojen pituuteen, verotukien tasoon ja tukien laajuuteen. Useammassa lausunnossa katsottiin, että autoedun arvon alentamisen tulisi koskea myös ladattavia hybridautoja ja polkupyöräedun verovapaa osuus tulisi olla ehdotettua korkeampi.

Lausuntokierroksen jälkeen esitystä on muutettu siten, että täyssähköautojen autoedun arvon alentamisen ja latausedun verovapauden määräaika pidennettäisiin kahdella vuodella eli tuet ehdotetaan olevan voimassa vuosina 2021–2025. Lisäksi polkupyöräedun verovapaaksi enimmäismääräksi ehdotetaan 1 200 euroa vuodessa lausuntokierroksella olleen 750 euron sijaan.

Lausuntokierroksen jälkeen esitykseen on lisätty ansiotuloveroperusteisiin ehdotettavat muutokset. Lisäksi esitykseen on lisätty budjettiriihen päätösten mukaisesti urheilijarahaston enimmäismäärää koskeva ehdotus sekä tilapäisen työskentelyn enimmäisajan tilapäistä pidentämistä koskeva ehdotus. Teknisluontoisena muutoksena esitykseen on lisätty tulotietojärjestelmästä annetun lain 13 §:ä koskeva muutosehdotus.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Vuoden 2021 tuloveroasteikkolaki

Esityksessä ehdotetaan verovuodelta 2021 toimitettavassa verotuksessa sovellettavaksi progressiivista ansiotulon tuloveroasteikkoa, jota on vuoden 2020 asteikkoon verrattuna lievennetty korottamalla asteikon tulo rajoja noin 2,5 prosentilla.

Tuloveroasteikon uusi ylin tuloluokka lisättiin tuloveroasteikkolakiin ensimmäisen kerran vuodelle 2013. Vuodelle 2015 tätä ylimmän tuloluokan euromääräistä alarajaa alennettiin 100 000 eurosta 90 000 euroon. Tuloveroasteikkoa kiristettiin vuodelle 2016 alentamalla asteikon ylimmän tuloluokan euromääräistä alarajaa eli niin sanotun solidaarisuusveron alarajaa 90 000 eurosta 72 300 euroon. Tämä tarkoitti kahden ylimmän tuloluokan yhdistymistä. Tämän jälkeen raja on pysynyt muutoin samana, mutta siihen on tehty vuosittain vastaava indeksitarkistus kuin muihinkin tuloluokkiin.

Vuonna 2020 tuloveroasteikon ylimmän tuloluokan euromääräinen alaraja on 78 500 euroa. Rajaan ehdotetaan tehtäväksi vastaava indeksitarkistus kuin muihinkin tuloluokkiin, minkä johdosta ehdotetaan, että vuoden 2021 tuloveroasteikon ylimmän tuloluokan euromääräinen alaraja olisi 80 500 euroa. Vuonna 2021 yli 80 500 euroa vuodessa valtion verotuksessa verotettavaa ansiotuloa saavia arvioidaan olevan noin 112 000 henkilöä. Hallitusohjelman mukaisesti niin kutsuttua solidaarisuusveroa jatketaan hallituskauden loppuun.

7.2 Tuloverolaki

64 §. Luontoisetu. Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että työsuhdematkalipun verovapaata enimmäismäärää korotettaisiin 3 400 euroon vuodessa. Tämä tarkoittaisi sitä, että työsuhdematkalipussa nykyisin oleva 300 euron ja 750 euron välinen veronalainen osuus poistuisi. Lisäksi momenttiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan joukkoliikenteen osuus liikkumispalvelupaketista rinnastettaisiin henkilökohtaiseen joukkoliikenteen matkalippuun. Työsuhdematkalippusäännöksen soveltumisen näkökulmasta ei siten olisi merkitystä, hankitaanko joukkoliikenteen lippu suoraan palvelun tarjoajalta vai kuuluuko se osaksi liikkumisen palvelupakettia. Palvelupaketin muulla sisällöllä ei tässä yhteydessä olisi merkitystä. Säännöstä sovellettaessa joukkoliikenteen osuudeksi palvelupaketin kustannuksista katsottaisiin joukkoliikenteen palveluntarjoajan hinnaston mukainen hinta vastaavasta lipputuotteesta. Jos esimerkiksi palvelupaketin hinta olisi 500 euroa kuukaudessa sisältäen kaupungin sisäisen joukkoliikenteen kuukausilipun sekä taksin ja vuokra-auton käyttöä, joukkoliikenteen osuudeksi palvelupaketista katsottaisiin kaupungin sisäisen joukkoliikenteen palveluntarjoajan hinnaston mukainen kuukausilipun hinta.

Nykyisessä verotus- ja oikeuskäytännössä on katsottu, että kaupunkipyörät osana joukkoliikenteen sisältävää liikkumisen palvelupakettia voivat olla osa verovapaaksi katsottavaa työsuhdematkalippua. Kaupunkipyörät voitaisiin siten jatkossakin katsoa osaksi verovapaata työsuhdematkalippua osana liikkumisen palvelupakettia. Tätä säännöstä sovellettaessa, asiaa olisi perusteltua arvioida samalla tavalla riippumatta siitä onko kaupunkipyörä osa liikkumisen palvelupakettia vai hankitaanko se erillisenä palveluna. Kaupunkipyörä voitaisiin siten katsoa osaksi työsuhdematkalippua myös silloin, kun se hankitaan liikkumisen palvelupaketista erillisenä palveluna. Jos kaupunkipyörä olisi osa liikkumispalvelupakettia ja palvelun kuukausimaksu sisältäisi vain joukkoliikenteen lipun sekä kaupunkipyörien käytön, paketti katsottaisiin kokonaisuudessaan työnantajan antamaksi joukkoliikenteen matkalipuksi. Jos paketin kuukausimaksu sisältäisi joukkoliikenteen ja kaupunkipyörien lisäksi myös muiden kulkuneuvojen käyttöä, kaupunkipyörien osuudeksi palvelupaketin kustannuksista katsottaisiin joukkoliikenteen lippua

vastaavasti palveluntarjoajan hinnaston mukainen kaupunkipyörän käyttömaksu. Muutoin säännöksessä tarkoitettuna joukkoliikenteenä pidettäisiin nykyiseen tapaan yleisesti käytössä olevaa säännöllistä henkilöliikennettä ja niin sanottuja reittitakseja.

Työsuhdematkalippuun ei ehdoteta muita muutoksia. Kyse olisi edelleen asunnon ja työpaikan välistä matkaa varten annettavasta henkilökohtaisesta matkalipusta, ja se pienentäisi nykyistä vastaavalla tavalla asunnon ja työpaikan välisiä matkakustannuksia.

Nykyisessä verotuskäytännössä on katsottu, että työnantajan ei tarvitse selvittää palkansaajan todellisia asunnon ja työpaikan välisiä kustannuksia, jos työnantaja antaa palkansaajalle enintään 750 euron arvoisen työsuhdematkalippuedun. Verovapauden laajentamisesta huolimatta voitaisiin edelleen katsoa, että työnantajan ei tarvitse selvittää todellisia matkakustannuksia, jos edun arvo on enintään 750 euroa. Näissä tilanteissa voidaan katsoa, että etu on annettu asunnon ja työpaikan välistä matkaa varten. Määrä vastaisi asunnon ja työpaikan välisten matkakustannusten omavastuuosuutta. Tätä suuremman edun kohdalla työnantajan olisi selvitettävä palkansaajan todellisten matkakustannusten määrä nykyistä vastaavalla tavalla.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 4 momentti, joka sisältäisi säännökset työsuhdepolkupyöräedun verovapaudesta. Työnantajan työntekijälleen antama enintään 1 200 euron arvoisen polkupyöräetu olisi verovapaata tuloa. Pykälän 3 momentissa tarkoitettua joukkoliikenteen henkilökohtaisen matkalipun ja polkupyöräedun verovapaa enimmäismäärä olisi kuitenkin yhteensä 3 400 euroa eli verovapaa polkupyöräetu vähennettäisiin työsuhdematkalipun verovapaasta enimmäismäärästä. Polkupyöräedusta olisi kyse silloin, kun työnantaja antaa omistamansa tai leasing sopimuksella hankkimansa polkupyörän työntekijän henkilökohtaiseen käyttöön tai muulla vastaavalla tavalla järjestää työntekijälle polkupyörän käyttöoikeuden vapaa-ajalla. Verovapaa polkupyöräetu voisi olla myös osana liikkumispalvelupakettia. Polkupyöräedun osuudeksi liikkumispalvelupaketista katsottaisiin sama arvo, kuin mikä vastaavan edun arvo olisi erikseen tarjottuna. Jos työnantaja antaa polkupyörän suoraan työntekijän omistukseen, kyse ei olisi polkupyöräedusta vaan palkaksi katsottavasta veronalaisesta edusta.

Polkupyörällä tarkoitettaisiin ajoneuvolain (1090/2002) 19 §:ssä määriteltyjä polkupyöriä. Kyseisen lainkohdan mukaan polkupyörällä tarkoitetaan yhden tai useamman henkilön tai tavarankuljettamiseen valmistettua polkimin tai käsikammin varustettua ajoneuvoa, joka voi myös olla varustettu sellaisella enintään 250 watin tehoisella sähkömoottorilla, joka toimii vain poljettaessa ja kytkeytyy toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa sekä sellaista polkupyörää tai muuta vastaavaa moottoritonta ajoneuvoa, jolta koon tai käyttötarkoituksen vuoksi on tarpeellista edellyttää heijastin- ja valaisinvaatimusten sekä muiden polkupyörää koskevien keskeisten turvallisuusvaatimusten täyttymistä.

Polkupyöräetuun katsottaisiin kuuluvan myös pyörään kiinteästi kuuluvat varusteet kuten esimerkiksi valot ja lukitus sekä nastarenkaat. Vaikka pyöräilykypärä ei ole polkupyörän varuste, voitaisiin työsuhdepyörän yhteydessä annettava kypärä kuitenkin katsoa sisältyvän polkupyöräetuun, koska kypärä on tärkeä pyöräilijän suojavaruste ja tieliikennelaki sisältää suosituksen pyöräilykypärän käytöstä.

Polkupyöräedun arvo määräytyisi käyvän arvon periaatteen mukaisesti. Jos työnantaja hankkisi työsuhdepolkupyörän esimerkiksi leasing-sopimuksella, polkupyöräedun arvoksi katsottaisiin työnantajalle aiheutuva kustannus eli käytännössä leasing-maksu vähennettynä leasing-yhtiölle maksetuilla toimisto- ja käsittelykuluilla.

Jos työnantaja omistaisi työsuhdepolkupyörän, käypä arvo muodostuisi hankintahinnan, pääomakulujen ja käyttökulujen, kuten työnantajan maksamien huoltokulujen perusteella. Verohallinto määrää vuosittain luontoisetujen käypien arvojen laskentaperusteet tuloverolain 64 §:n 1 momentin nojalla.

Jos työntekijällä olisi ollut käytössään verovapaa polkupyöräetu, asunnon ja työpaikan välistä matkakuluvähennystä ei voisi saada polkupyörän osalta. Polkupyöräetu ei vaikuttaisi muilta osin matkakuluvähennykseen.

Pykälään lisättäisiin uusi 5 momentti, jossa säädettäisiin työnantajan työsuhdesähköauton mukana kustantaman sähköauton kotilatauslaitteen verotuskohtelusta. Näissä tilanteissa latauslaite katsottaisiin auton lisävarusteeksi ja se otettaisiin autoedun arvon laskennassa huomioon vastaavalla tavalla kuin muutkin auton lisävarusteet. Voimassa olevan Verohallinnon luontoisetupäätöksen mukaan lisävarusteiden arvo lisätään auton uushankintahintaan siltä osin kuin niiden arvo ylittää 850 €. Säännös ei koskisi tilanteita, joissa latauslaitteen omistus siirtyisi suoraan työntekijälle. Jos omistus siirtyy työntekijälle, tulisi nykyistä verotuskäytäntöä vastaavasti koko käyvästä arvosta suorittaa vero.

64 a §. Liikenteen työsuhde-etujen väliaikaiset veronhuojennukset vuosina 2021–2025. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi väliaikaisesti uusi 64 a §, jossa säädettäisiin liikenteen työsuhde-etujen väliaikaisista verotuista vuosina 2021–2025.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin autoedun arvon alentamisesta niiden autojen kohdalla joiden autoverolain 6 §:n 1 momentissa tarkoitettu ajonaikainen hiilidioksidipäästö on nolla. Käytännössä kyse olisi tällä hetkellä täyssähköautoista. Autoedun arvoa alennettaisiin 170 eurolla jokaiselta sellaiselta kuukaudelta, jona etu on muodostunut kyseisen nollapäästöisen auton käytämisestä. Alennus tehtäisiin kyseiselle autolle Verohallinnon vuosittain vahvistaman luontoisetupäätöksen mukaisesti lasketusta kuukausikohtaisesta verotusarvosta. Vähennys olisi sama riippumatta siitä, käytetäänkö edun arvon laskennassa kaavamaisista arvoa vai kilometrikohtaista arvoa. Työnantaja toimittaisi ennakonpidätyksen alennetun verotusarvon perusteella. Auto voisi olla työntekijän käytössä joko vapaana autoetuna tai käyttöetuna ja tuki koskisi vuonna 2020 tai sen jälkeen Suomeen ensirekisteröityjä autoja.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin työnantajan tarjoaman sähköauton latausedun väliaikaisesta vapauttamisesta verosta. Veronalaista tuloa ei syntyisi työnantajan kustantaessa työntekijän oman auton tai auton käyttöedun perusteena olevan auton lataamisen työpaikalla tai julkisessa latauspisteessä. Säännös ei koskisi työntekijän kotona tapahtuvaa latausta. Säännös ei siten koskisi tilanteita, joissa työnantaja maksaisi työntekijän kodin sähkömittarin perusteella laskutettavaa sähköä tai taloyhtiön laskutettavaa sähköä. Verovapaus koskisi kaikkia autoja, joita ladataan sähköllä. Säännöksen soveltumisen kannalta ei siten olisi merkitystä ladataanko täyssähköautoa vai ladattavaa hybridiautoa.

Pykälä olisi väliaikaisesti voimassa vuoden 2025 loppuun ja sitä sovellettaisiin vuosien 2021–2025 verotuksissa.

Verohallinto määrää vuosittain luontoisetujen käypien arvojen laskentaperusteet tuloverolain 64 §:n 1 momentin nojalla. Voimassaolevan Verohallinnon luontoisetupäätöksen mukaan auton käyttöetu on kysymyksessä, kun palkansaaja suorittaa itse ainakin auton käyttövoimakulut. Tämän on katsottu tarkoittavan sitä, että palkansaaja vastaa kaikista käyttövoimakuluista. Ehdotettava latausedun verovapaus tarkoittaisi sitä, että työpaikalla tai julkisessa latauspisteessä tapahtuva lataaminen ei aiheuttaisi kustannuksia työntekijälle. Säännöksen tavoitteiden kannalta

olisi tarkoituksenmukaista, että latausedun verovapaus ei vaikuttaisi arvioon siitä, onko kyseessä käyttöetuauto. Tämän johdosta Verohallinnon luontoisetupäätökseen olisi perusteltua liittää väliaikainen määräys, josta kävisi ilmi, että palkansaajan käyttäessä työnantajansa kustantamaa sähköä työpaikalla tai julkisessa latauspisteessä luontoisetuauton lataamiseen ja suorittamalla itse auton muut mahdolliset käyttövoimakulut, autoedun raha-arvo vahvistetaan kuten auton käyttöedun arvo.

72 a §. Tilapäinen työskentely erityisellä työntekemispaikalla. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi väliaikaisesti uusi 4 momentti, jossa säädettäisiin poikkeus pykälän 1 momentissa tarkoitettuun tilapäisen työskentelyn kolmen vuoden määräaikaan. Momentin mukaan tilapäisenä työskentelyä erityisellä työntekemispaikalla pidettäisiin enintään kolmen vuoden ja kuuden kuukauden työskentelyä samassa työntekemispaikassa, jos 1 momentissa tarkoitettu kolmen vuoden määräaika päättyisi 1.1.–31.12.2021 välisenä aikana.

Työntekijöille voitaisiin siten maksaa verovapaita matkakustannusten korvauksia vielä puolen vuoden ajan samalla erityisellä työntekemispaikalla työskentelystä, jos kolmen vuoden määräaika tulisi täyteen vuoden 2021 aikana. Säännöstä sovellettaisiin myös vuoden 2022 verotuksessa niissä tilanteissa, joissa kolmen ja puolen vuoden määräaika jatkuisi vuoden 2022 puolelle.

Edellytyksenä olisi, että työskentelypaikka katsottaisiin edelleen työntekijän erityiseksi työntekemispaikaksi. Jos esimerkiksi työskentelyn jatko sovittaisiin siten, että kolmen ja puolen vuoden määräaika ylittyisi, kyse ei olisi enää työntekijän erityisestä työntekemispaikasta.

106 §. Kunnallisverotuksen perusvähennys. Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että perusvähennyksen enimmäismäärää korotettaisiin 3 540 eurosta 3 630 euroon. Perusvähennys tulisi täysimääräisenä myönnettäväksi päivärahatuloa saavalla 3 630 euron vuosituloilla, palkkatuloa saavalla noin 7 600 euron ja eläketuloa saavalla noin 11 800 euron vuosituloilla. Perusvähennyksen vaikutus ulottuisi päivärahatulon saajalla noin 23 600 euron vuosituloille, palkkatulon saajalla noin 30 400 euron ja eläketulon saajalla noin 25 000 euron vuosituloille.

116 c §. Urheilijarahasto. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että urheilijarahastoon siirrettävää enimmäismäärää korotettaisiin nykyisestä 100 000 eurosta 200 000 euroon. Prosenttiosuuteen, jonka vuotuisista tuloista voi rahastoon siirtää, ei ehdoteta muutoksia. Urheilijarahastoon voisi siten siirtää enintään 50 prosenttia urheilutulon bruttomäärästä lasketuna ja samalla enintään 200 000 euroa vuodessa.

Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että myös vähintään vuoden kestänyt työttömyys voitaisiin katsoa sellaiseksi erityiseksi syyksi, jonka perusteella rahastoituja varoja voisi nostaa suunniteltua nopeammin. Ehto vastaisi sitä, mitä vapaaehtoisten eläkevakuutusten ja pitkäaikaissäätösopimusten osalta on säädetty tuloverolain 54 d §:n 2 momentin 1 kohdassa. Työttömyydellä tarkoitettaisiin sitä, että henkilö olisi työtön työnhakija työttömyysturvalain 2 luvun 1 §:ssä tarkoitettulla tavalla. Lisäksi kaksi momentin sanamuotoa täsmennettäisiin siten, että varoja voisi nostaa erityisen syyn vuoksi suunniteltua nopeammin myös kahden vuoden jälkeen. Jos esimerkiksi urheilija on ilmoittanut nostavansa varat kuuden vuoden aikana yhtä monessa erässä, mutta kolmantena vuotena hän joutuu työkyvyttömäksi, voisi hän nostaa varat ilmoitettua kuuden vuoden määräaika nopeammin. Tämä vastaisi nykyistä verotuskäytäntöä.

125 §. Työtulovähennys. Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että työtulovähennyksen enimmäismäärää korotettaisiin 1 770 eurosta 1 840 euroon. Vähennyksen poistumaprosenttia korotettaisiin 1,84 prosentista 1,89 prosenttiin puhtaan ansiotulon 33 000 euroa ylit-

tävältä osalta. Kun puhdas ansiotulo on noin 131 000 euroa, työtulovähennystä ei enää myönnettäisi. Vähennyksen kertymäprosenttia ehdotetaan korotettavaksi 12,5 prosentista 12,7 prosenttiin.

7.3 Laki tulotietojärjestelmästä

13 §. Tiedon käyttäjien oikeus saada tietoja tulotietojärjestelmästä. Pykälän 1 momentin 18 ja 19 kohtiin lisättäisiin säännökset tietojen luovuttamisesta kunnille ja kuntayhtymille myös sosiaali- ja terveydenhuollon palvelusetelistä annetussa laissa (569/2009) sekä varhaiskasvatuslaissa (540/2018) tarkoitettujen palvelusetelien arvon määrittämistä varten.

Sosiaali- ja terveydenhuollon palvelusetelistä annetun lain 7 §:n 3 momentissa olevan viittaus-säännöksen perusteella viranomaisten oikeuteen saada tulosidonnaisen palvelusetelin arvon määrittämistä varten tarpeellisia tietoja ja selvityksiä sovelletaan, mitä sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annetun lain 14 a §:ssä säädetään viranomaisten oikeudesta saada tietoja asiakasmaksuja määrättäessä. Varhaiskasvatuslain 5 §:n 3 momentin mukaan varhaiskasvatuksessa voidaan antaa palvelun käyttäjälle sosiaali- ja terveydenhuollon palvelusetelistä annetun lain mukainen palveluseteli. Varhaiskasvatuksen asiakasmaksuista annetun lain 14 §:n 2 momentin mukaan palvelusetelin arvoa määrättäessä on puolestaan otettava huomioon, mitä sosiaali- ja terveydenhuollon palvelusetelistä annetun lain 7 ja 8 §:ssä säädetään. Palvelusetelien arvon määrittämisessä tarvittavat tiedot ovat siten samoja tietoja, joita kunnille ja kuntayhtymille 18 ja 19 kohtien nojalla jo nykyisinkin luovutetaan tulorekisteristä asiakasmaksujen määrittämistä varten.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Esityksessä ehdotetaan muutoksia luontoisetujen verotukseen. Tuloverolain 64 §:n 1 momentin mukaan Verohallinto määrää vuosittain luontoisetujen käypien arvojen laskentaperusteet. Verohallinto tulee siten antamaan tarkempia määräyksiä myös tässä esityksessä ehdotettujen luontisetujen käypien arvojen laskentaperusteista. Lisäksi Verohallinnon luontoisetupäätöksellä tullaan huomioimaan ehdotetun latausedun verovapauden vaikutus autoedun määrittelyyn siten, että 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.

9 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulemaan voimaan 1.1.2021. Tuloverolain 64 a § olisi voimassa vuoden 2025 loppuun. Tuloverolain 72 a §:n 4 momentti olisi voimassa vuoden 2022 loppuun.

10 Suhde muihin esityksiin

Esitys liittyy valtion vuoden 2021 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

vuoden 2021 tuloveroasteikosta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Vuodelta 2021 toimitettavassa verotuksessa määrätään tuloverolain (1535/1992) perusteella valtiolle ansiotulosta suoritettava tulovero progressiivisen tuloveroasteikon mukaan seuraavasti:

Verotettava ansiotulo, euroa	Vero alarajan kohdalla, euroa	Vero alarajan ylittävästä tulon osasta, %
18 600	8	6
27 900	566	17,25
45 900	3 671	21,25
80 500	11 023,5	31,25

2 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tuloverolain (1535/1992) 64 §:n 3 momentti, 106 §, 116 c §:n 1 ja 2 momentti ja 125 §:n 2 momentti,
sellaisina kuin ne ovat, 64 §:n 3 momentti laissa 1393/2019, 106 § laissa 1557/2019, 116 c §:n 1 ja 2 momentti laissa 946/2008 ja 125 §:n 2 momentti laissa 1557/2019, sekä
lisätään 64 §:ään sellaisena kuin se on laeissa 504/2010 ja 1393/2019, uusi 4 ja 5 momentti, lakiin väliaikaisesti uusi 64 a § ja 72 a §:ään, sellaisena kuin se on laissa 876/2017, väliaikaisesti uusi 4 momentti seuraavasti:

64 §

Luontoisetu

Työnantajan työntekijälleen antama joukkoliikenteen henkilökohtainen matkalippu asunnon ja työpaikan välistä matkaa varten on verovapaata tuloa 3 400 euroon asti. Joukkoliikenteen osuus liikkumispalvelupaketista rinnastetaan henkilökohtaiseen joukkoliikenteen matkalippuun.

Työnantajan työntekijälleen antama polkupyöräetu on verovapaata tuloa 1 200 euroon asti. Polkupyöräedun ja 3 momentissa tarkoitettujen joukkoliikenteen matkalipun verovapaa enimmäismäärä on kuitenkin yhteensä 3 400 euroa.

Sähköauton latauslaite katsotaan auton lisävarusteeksi autoedun verotusarvoa laskettaessa.

64 a §

Liikenteen työsuhte-etujen väliaikaiset veronhuojennukset vuosina 2021–2025

Autoedun verotusarvosta vähennetään 170 euroa jokaiselta sellaiselta kuukaudelta, jona etu on muodostunut sellaisen auton käyttämisestä, jonka autoverolain (1482/1994) 6 §:n 1 momentissa tarkoitettu ajonaikainen hiilidioksidipäästö on 0 grammaa kilometriä kohden. Säännöstä sovellettaisiin vuonna 2020 tai sen jälkeen Suomeen ensirekisteröityihin autoihin.

Veronalaista tuloa ei synny työnantajan kustantaessa työntekijän oman auton tai auton käytöedun perusteena olevan auton lataamisen työpaikalla tai julkisessa latauspisteessä.

72 a §

Tilapäinen työskentely erityisellä työtekemispaikalla

Poiketen siitä mitä 1 momentissa säädetään, tilapäisenä työskentelynä erityisellä työtekemispaikalla pidetään enintään kolmen vuoden ja kuuden kuukauden työskentelyä samassa työtekemispaikassa, jos 1 momentissa tarkoitettu määräaika päättyy 1.1.–31.12.2021 välisenä aikana.

106 §

Kunnallisverotuksen perusvähennys

Jos verovelvollisen luonnollisen henkilön puhdas ansiotulo edellä mainittujen vähennysten jälkeen ei ole 3 630 euron määrää suurempi, on siitä vähennettävä tämän tulon määrä. Jos puhtaan ansiotulon määrä mainittujen vähennysten jälkeen ylittää täyden perusvähennyksen määrän, vähennystä pienennetään 18 prosentilla yli menevän tulon määrästä.

116 c §

Urheilijarahasto

Urheilijalla, jonka verovuoden urheilutulo on ennen tulon hankkimisesta tai säilyttämisestä aiheutuneiden menojen vähentämistä vähintään 9 600 euroa, on oikeus siirtää urheilutulostaan verovapaasti urheilurahastoon enintään 50 prosenttia urheilutulon bruttomäärästä laskettuna ja samalla enintään 200 000 euroa vuodessa.

Urheilijarahastoon siirretyt varat tuloutuvat urheilijauran päättymistä seuraavien vähintään kahden ja enintään kymmenen vuoden aikana siten, että kunakin verovuonna tuloutuu tuloutumisvuosien lukumäärää vastaava osuus rahastossa urheilu-uran päättyessä olleesta määrästä. Erityisestä syystä, kuten työkyvyttömyyden tai vähintään vuoden kestäneen työttömyyden vuoksi, varat voidaan tulouttaa myös nopeammin. Rahastoon tuloutumisaikana kertynyt tuotto katsotaan viimeistä tuloutumisvuotta seuraavan verovuoden tuloksi.

125 §

Työtulovähennys

Vähennys on 12,7 prosenttia 1 momentissa tarkoitettujen tulojen 2 500 euroa ylittävältä osalta. Vähennyksen enimmäismäärä on kuitenkin 1 840 euroa. Verovelvollisen puhtaan ansiotulon ylittäessä 33 000 euroa vähennyksen määrä pienenee 1,89 prosentilla puhtaan ansiotulon 33 000 euroa ylittävältä osalta. Vähennys tehdään ennen muita tuloverosta tehtäviä vähennyksiä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Lain 64 a § on voimassa 31 päivään joulukuuta 2025 ja 72 a §:n 4 momentti 31 päivään joulukuuta 2022.

Lakia sovelletaan ensimmäisen kerran vuodelta 2021 toimitettavassa verotuksessa. Lain 64 a §:ä sovelletaan vuosilta 2021–2025 toimitettavissa verotuksissa ja 72 a §:n 4 momenttia vuosilta 2021–2022 toimitettavissa verotuksissa.

3.

Laki

tulotietojärjestelmästä annetun lain 13 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tulotietojärjestelmästä annetun lain (53/2018) 13 §:n 1 momentin 18 ja 19 kohta, sellaisina kuin ne ovat laissa 176/2019, seuraavasti:

13 §

Tiedon käyttäjien oikeus saada tietoja tulotietojärjestelmästä

Tulorekisteriyksikkö välittää ja luovuttaa tulorekisterin tietoja, jotka tiedon käyttäjä on salassapitosäännösten ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä oikeutettu muun lain nojalla saamaan suorituksen maksajalta tai toiselta tiedon käyttäjältä, seuraavasti:

18) kunnalle sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annetussa laissa (734/1992) ja varhaiskasvatuksen asiakasmaksuista annetussa laissa (1503/2016) tarkoitetun asiakasmaksun määräämistä varten, sosiaali- ja terveydenhuollon palvelusetelistä annetussa laissa (569/2009) ja varhaiskasvatuslaissa (540/2018) tarkoitetun palvelusetelin arvon määräämistä varten sekä sosiaalihuollon asiakkaan asemasta ja oikeuksista annetussa laissa (812/2000) säädetyn tiedonsaantioikeuden toteuttamiseksi;

19) kuntayhtymälle sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annetussa laissa ja varhaiskasvatuksen asiakasmaksuista annetussa laissa tarkoitetun asiakasmaksun määräämistä varten, sosiaali- ja terveydenhuollon palvelusetelistä annetussa laissa ja varhaiskasvatuslaissa tarkoitetun palvelusetelin arvon määräämistä varten sekä sosiaalihuollon asiakkaan asemasta ja oikeuksista annetussa laissa säädetyn tiedonsaantioikeuden toteuttamiseksi;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 5.10.2020

Pääministeri

Sanna Marin

HE 142/2020 vp

Valtiovarainministeri Matti Vanhanen

2.

Laki**tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tuloverolain (1535/1992) 64 §:n 3 momentti, 106 §, 116 c §:n 1 ja 2 momentti ja 125 §:n 2 momentti,

sellaisina kuin ne ovat, 64 §:n 3 momentti laissa 1393/2019, 106 § laissa 1557/2019, 116 c §:n 1 ja 2 momentti laissa 946/2008 ja 125 §:n 2 momentti laissa 1557/2019, sekä

lisätään 64 §:ään sellaisena kuin se on laeissa 504/2010 ja 1393/2019, uusi 4 ja 5 momentti, lakiin väliaikaisesti uusi 64 a § ja 72 a §:ään, sellaisena kuin se on laissa 876/2017, väliaikaisesti uusi 4 momentti seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

64 §

64 §

*Luontoisetu**Luontoisetu*

Työnantajan työntekijälleen antama *enintään 300 euron arvoinen* joukkoliikenteen henkilökohtainen matkalippu asunnon ja työpaikan välistä matkaa varten on verovapaata tuloa. Lisäksi matkalippu on verovapaata tuloa 750 euroa ylittävältä osalta 3 400 euroon asti.

Työnantajan työntekijälleen antama joukkoliikenteen henkilökohtainen matkalippu asunnon ja työpaikan välistä matkaa varten on verovapaata tuloa 3 400 euroon asti. *Joukkoliikenteen osuus liikkumispalvelupaketista rinnastetaan henkilökohtaiseen joukkoliikenteen matkalippuun.*

Työnantajan työntekijälleen antama polkupyöräetu on verovapaata tuloa 1 200 euroon asti. Polkupyöräedun ja 3 momentissa tarkoitettujen joukkoliikenteen matkalipun verovapaa enimmäismäärä on kuitenkin yhteensä 3 400 euroa.

Sähköauton latauslaite katsotaan auton lisävarusteeksi autoedun verotusarvoa laskettaessa.

64 a §

Liikenteen työsuhde-etujen väliaikaiset veronhuojennukset vuosina 2021–2025

Autoedun verotusarvosta vähennetään 170 euroa jokaiselta sellaiselta kuukaudelta,

Voimassa oleva laki

Ehdotus

jona etu on muodostunut sellaisen auton käyttämisestä, jonka autoverolain (1482/1994) 6 §:n 1 momentissa tarkoitettu ajonaikainen hiilidioksidipäästö on 0 grammaa kilometriä kohden. Säännöstä sovellettaisiin vuonna 2020 tai sen jälkeen Suomeen ensirekisteröityihin autoihin.

Veronalaista tuloa ei synny työnantajan kustantaessa työntekijän oman auton tai auton käyttöedun perusteena olevan auton lataamisen työpaikalla tai julkisessa latauspisteessä.

72 a §

72 a §

Tilapäinen työskentely erityisellä työteke-
mipaikalla

Tilapäinen työskentely erityisellä työteke-
mipaikalla

Poiketen siitä mitä 1 momentissa säädetään, tilapäisenä työskentelynä erityisellä työteke-
mipaikalla pidetään enintään kolmen vuoden
ja kuuden kuukauden työskentelyä samassa
työtekemispaikassa, jos 1 momentissa tar-
koitettu määräaika päättyy 1.1.–31.12.2021
välisenä aikana.

106 §

106 §

Kunnallisverotuksen perusvähennys

Kunnallisverotuksen perusvähennys

Jos verovelvollisen luonnollisen henkilön puhdas ansiotulo edellä mainittujen vähennysten jälkeen ei ole 3 540 euron määrää suurempi, on siitä vähennettävä tämän tulon määrä. Jos puhtaan ansiotulon määrä mainittujen vähennysten jälkeen ylittää täyden perusvähennyksen määrän, vähennystä pienennetään 18 prosentilla yli menevän tulon määrästä.

Jos verovelvollisen luonnollisen henkilön puhdas ansiotulo edellä mainittujen vähennysten jälkeen ei ole 3 630 euron määrää suurempi, on siitä vähennettävä tämän tulon määrä. Jos puhtaan ansiotulon määrä mainittujen vähennysten jälkeen ylittää täyden perusvähennyksen määrän, vähennystä pienennetään 18 prosentilla yli menevän tulon määrästä.

116 c §

116 c §

Urheilijarahasto

Urheilijarahasto

Urheilijalla, jonka verovuoden urheilutulo on ennen tulon hankkimisesta tai säilyttämisestä aiheutuneiden menojen vähentämistä vä-

Urheilijalla, jonka verovuoden urheilutulo on ennen tulon hankkimisesta tai säilyttämisestä aiheutuneiden menojen vähentämistä vä-

Voimassa oleva laki

hintään 9 600 euroa, on oikeus siirtää urheilutulostaan verovapaasti urheilurahastoon enintään 50 prosenttia urheilutulon bruttomäärästä laskettuna ja samalla enintään 100 000 euroa vuodessa.

Urheilijarahastoon siirretyt varat tuloutuvat urheilijauran päättymistä seuraavien vähintään kahden ja enintään kymmenen vuoden aikana siten, että kunakin verovuonna tuloutuu tuloutumisvuosien lukumäärää vastaava osuus rahastossa urheilu-uran päättyessä oleesta määrästä. Erityisestä syystä, kuten työkyvyttömyyden vuoksi, varat voidaan tulouttaa myös nopeammin kuin kahden vuoden aikana. Rahastoon tuloutumisaikana kertynyt tuotto katsotaan viimeistä tuloutumisvuotta seuraavan verovuoden tuloksi.

125 §

Työtulovähennys

Vähennys on 12,5 prosenttia 1 momentissa tarkoitettujen tulojen 2 500 euroa ylittävältä osalta. Vähennyksen enimmäismäärä on kuitenkin 1 770 euroa. Verovelvollisen puhtaan ansiotulon ylittäessä 33 000 euroa vähennyksen määrä pienenee 1,84 prosentilla puhtaan ansiotulon 33 000 euroa ylittävältä osalta. Vähennys tehdään ennen muita tuloverosta tehtäviä vähennyksiä.

Ehdotus

hintään 9 600 euroa, on oikeus siirtää urheilutulostaan verovapaasti urheilurahastoon enintään 50 prosenttia urheilutulon bruttomäärästä laskettuna ja samalla enintään 200 000 euroa vuodessa.

Urheilijarahastoon siirretyt varat tuloutuvat urheilijauran päättymistä seuraavien vähintään kahden ja enintään kymmenen vuoden aikana siten, että kunakin verovuonna tuloutuu tuloutumisvuosien lukumäärää vastaava osuus rahastossa urheilu-uran päättyessä oleesta määrästä. Erityisestä syystä, kuten työkyvyttömyyden tai vähintään vuoden kestäneen työttömyyden vuoksi, varat voidaan tulouttaa myös nopeammin. Rahastoon tuloutumisaikana kertynyt tuotto katsotaan viimeistä tuloutumisvuotta seuraavan verovuoden tuloksi.

125 §

Työtulovähennys

Vähennys on 12,7 prosenttia 1 momentissa tarkoitettujen tulojen 2 500 euroa ylittävältä osalta. Vähennyksen enimmäismäärä on kuitenkin 1 840 euroa. Verovelvollisen puhtaan ansiotulon ylittäessä 33 000 euroa vähennyksen määrä pienenee 1,89 prosentilla puhtaan ansiotulon 33 000 euroa ylittävältä osalta. Vähennys tehdään ennen muita tuloverosta tehtäviä vähennyksiä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Lain 64 a § on voimassa 31 päivään joulukuuta 2025 ja 72 a §:n 4 momentti 31 päivään joulukuuta 2022.

Lakia sovelletaan ensimmäisen kerran vuodelta 2021 toimitettavassa verotuksessa. Lain 64 a §:ä sovelletaan vuosilta 2021–2025 toimitettavissa verotuksissa ja 72 a §:n 4 momenttia vuosilta 2021–2022 toimitettavissa verotuksissa.

3.

Laki

tulotietojärjestelmästä annetun lain 13 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tulotietojärjestelmästä annetun lain (53/2018) 13 §:n 1 momentin 18 ja 19 kohta, sellaisina kuin ne ovat laissa 176/2019, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

13 §

13 §

Tiedon käyttäjien oikeus saada tietoja tulotietojärjestelmästä

Tiedon käyttäjien oikeus saada tietoja tulotietojärjestelmästä

Tulorekisteriyksikkö välittää ja luovuttaa tulorekisterin tietoja, jotka tiedon käyttäjä on salassapitosäännösten ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä oikeutettu muun lain nojalla saamaan suorituksen maksajalta tai toiselta tiedon käyttäjältä, seuraavasti:

Tulorekisteriyksikkö välittää ja luovuttaa tulorekisterin tietoja, jotka tiedon käyttäjä on salassapitosäännösten ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä oikeutettu muun lain nojalla saamaan suorituksen maksajalta tai toiselta tiedon käyttäjältä, seuraavasti:

18) kunnalle sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annetussa laissa (734/1992) *tarkoitettun* tai varhaiskasvatuksen asiakasmaksuista annetussa laissa (1503/2016) tarkoitettun asiakasmaksun määräämistä varten sekä sosiaalihuollon asiakkaan asemasta ja oikeuksista annetussa laissa (812/2000) säädetyn tiedonsaantioikeuden toteuttamiseksi;

18) kunnalle sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annetussa laissa (734/1992) ja varhaiskasvatuksen asiakasmaksuista annetussa laissa (1503/2016) tarkoitettun asiakasmaksun määräämistä varten, *sosiaali- ja terveydenhuollon palvelusetelistä annetussa laissa (569/2009) ja varhaiskasvatuslaissa (540/2018) tarkoitettun palvelusetelin arvon määräämistä varten sekä sosiaalihuollon asiakkaan asemasta ja oikeuksista* annetussa laissa (812/2000) säädetyn tiedonsaantioikeuden toteuttamiseksi;

19) kuntayhtymälle sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annetussa laissa *tarkoitettun* tai varhaiskasvatuksen asiakasmaksuista annetussa laissa tarkoitettun asiakasmaksun määräämistä varten sekä sosiaalihuollon asiakkaan asemasta ja oikeuksista annetussa laissa säädetyn tiedonsaantioikeuden toteuttamiseksi;

19) kuntayhtymälle sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annetussa laissa ja varhaiskasvatuksen asiakasmaksuista annetussa laissa tarkoitettun asiakasmaksun määräämistä varten, *sosiaali- ja terveydenhuollon palvelusetelistä annetussa laissa ja varhaiskasvatuslaissa tarkoitettun palvelusetelin arvon määräämistä varten* sekä sosiaalihuollon asiakkaan asemasta ja oikeuksista annetussa

HE 142/2020 vp

Voimassa oleva laki

Ehdotus

laissa säädetyn tiedonsaantioikeuden toteuttamiseksi;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .