

RP 142/2020 rd

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om inkomstskatteskalan för 2021 samt till lagar om ändring och temporär ändring av inkomstskattelagen och ändring av 13 § i lagen om inkomstdatasystemet

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

Denna proposition innehåller ett förslag till lag om inkomstskattelagen för 2021. Den föreslagna lagen innehåller en progressiv inkomstskatteskala som ska tillämpas på beskattning av förvärvsinkomst vid statsbeskattningen. Skalans inkomstgränser höjs med ca 2,5 procent.

Inkomstskattelagen ändras enligt förslaget så att arbetsinkomstavrdragets högsta belopp samt inflödes- och minskningsprocent liksom grundavdragets högsta belopp vid kommunalbeskattningen höjs.

Det föreslås att beskattningsvärdet för tjänstebilar sänks med 170 euro i månaden i fråga om de bilar vars koldioxidutsläpp enligt 6 § 1 mom. i bilskattelagen är 0 gram per kilometer. Det är fråga om en temporär skattesubvention för åren 2021–2025.

Det föreslås att skattefriheten för personalbiljetter ändras så att biljetten utgör skattefri inkomst upp till ett värde av 3 400 euro per år, varvid den nuvarande skattepliktiga andelen mellan 300 euro och 750 euro slopas. Kollektivtrafikens andel av ett s.k. paket med mobilitetstjänster som erbjuds i form av anställningsförmån betraktas som personalbiljett på motsvarande sätt som erbjudande av en kollektivtrafikbiljett separat.

Det föreslås att tjänstecykelförmånen ska vara en skattefri förmån upp till ett värde av 1 200 euro per år. Det högsta skattefria beloppet för den personliga kollektivtrafikbiljetten och cykelförmånen är dock sammanlagt 3 400 euro.

Det föreslås att förmånen att ladda elbilar på arbetsplatsen och vid för allmänheten tillgängliga laddningsstationer ska vara en skattefri förmån åren 2021–2025.

En laddningsanordning för en eltjänstebil betraktas som en del av tjänstebilens tilläggsutrustning.

Det föreslås att det årliga maximibeloppet för den inkomst som överförs till en idrottsutövarfond ska höjas från nuvarande 100 000 euro till 200 000 euro och att arbetslöshet som varat minst ett år läggs till som ett särskilt skäl på basis av vilket de fonderade medlen kan lyftas snabbare än planerat. Maximitiden för tillfälligt arbete på ett särskilt arbetsställe förlängs temporärt från 3 år till 3,5 år.

Det föreslås att lagen om inkomstdatasystemet ändras så att kommunernas och samkommunernas rätt att få uppgifter ur inkomstdatasystemet utvidgas till att gälla vissa uppgifter som behövs för bestämmande av värdet på servicesedlar.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2021 och avses bli behandlad i samband med den.

RP 142/2020 rd

Lagarna avses träda i kraft vid ingången av 2021. Det föreslås att bestämmelserna om sänkt beskattningsvärde för tjänstebilar och laddningsförmån för elbilar ska gälla till utgången av 2025. Bestämmelsen om en förlängning av tidsfristen för tillfälligt arbete föreslås gälla till utgången av 2022.

Lagarna tillämpas första gången vid beskattningen för 2021.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING	5
1 Bakgrund och beredning.....	5
1.1 Inkomstbeskattningen	5
1.2 Inkomstregistret	5
2 Nuläge och bedömning av nuläget.....	5
2.1 Skattegrunderna för förvärvsinkomster.....	5
2.1.1 Skatteskalen för förvärvsinkomster.....	5
2.1.2 Grundavdrag vid kommunalbeskattningen	6
2.1.3 Arbetsinkomstavdrag	6
2.2 Anställningsförmåner inom trafiken	6
2.2.1 Bilförmån	6
2.2.2 Laddningsförmån för elbil.....	8
2.2.3 En av arbetsgivaren bekostad laddningsanordning för elbil i löntagarens hem	9
2.2.4 Personalbiljett.....	9
2.2.5 Mobilitetstjänster	10
2.2.6 Cykelförmån.....	10
2.3 Periodisering av idrottsinkomst.....	11
2.4 Tillfälligt arbete på ett särskilt arbetsställe	11
2.5 Kommunernas och samkommunernas rätt att få uppgifter ur inkomstdatasystemet..	12
3 Målsättning	12
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	12
4.1 De viktigaste förslagen.....	12
4.1.1 Skattegrunderna för förvärvsinkomster.....	12
4.1.2 Beskattningen av anställningsförmåner inom trafiken.....	13
4.1.3 Periodisering av idrottsinkomst.....	14
4.1.4 Tillfälligt arbete på ett särskilt arbetsställe	14
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	15
4.2.1 Ekonomiska konsekvenser	15
4.2.2 Beskattningen av förvärvsinkomster.....	15
4.2.3 Sänkning av beskattningsvärdet för tjänstebilar.....	16
4.2.4 Personalbiljett.....	17
4.2.5 Tjänstecykel	17
4.2.6 Laddningsförmån för elbilar	18
4.2.7 Periodisering av idrottsinkomst.....	18
4.2.8 Tillfälligt arbete på ett särskilt arbetsställe	18
4.2.9 Kompensation för ändringar i skatteintäkterna	18
4.3 Konsekvenser för inkomstfördelningen	19
4.4 Konsekvenser för sysselsättningen	20
4.5 Konsekvenser för jämställdheten mellan könen.....	20
5 Alternativa handlingsvägar	20
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser.....	20
5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet	21
6 Remissvar	23

RP 142/2020 rd

7 Specialmotivering	24
7.1 Lagen om inkomstkatteskalan för 2021	24
7.2 Inkomstkattelagen	25
7.3 Lagen om inkomstdatasystemet	28
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag	29
9 Ikraftträdande	29
10 Förhållande till andra propositioner	29
LAGFÖRSLAG	30
1. Lag om inkomstkatteskalan för 2021	30
2. Lag om ändring och temporär ändring av inkomstkattelagen	31
3. Lag om ändring av 13 § i lagen om inkomstdatasystemet	33
BILAGA	35
PARALLELLTEXTER	35
2. Lag om ändring och temporär ändring av inkomstkattelagen	35
3. Lag om ändring av 13 § i lagen om inkomstdatasystemet	38

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Inkomstbeskattningen

Enligt 124 § 5 mom. i inkomstskattelagen (1535/1992) föreskrivs det särskilt om den skatteskala som ska tillämpas vid beskattningen av förvärvsinkomst för varje enskilt år. Dessutom baserar sig de föreslagna ändringarna på regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering. Enligt regeringsprogrammet ska i beskattningen av förvärvsinkomster årligen göras en justering som motsvarar ökningen av inkomstnivån och inflationen.

Enligt regeringsprogrammet ska bilförmånen ses över så att den uppmuntrar förmånstagarna att välja betydligt utsläppsnållare bilar och laddningsförmånen för elbilar befrias från skatt. Dessutom konstateras i regeringsprogrammet att det samtidigt görs en översyn av beskattningen av andra anställningsförmåner så att beskattningen på ett rättvisare sätt också stöder användningen av lätt trafik och kollektivtrafik samt mobilitetstjänster (Mobility as a Service).

Finansministeriet tillsatte den 27 augusti 2019 en arbetsgrupp för att utreda en reform av beskattningen av trafiken. Arbetsgruppens mandattid är 1.9.2019–1.3.2021. Arbetsgruppen har i sin mellanrapport <http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162389> (på finska) bedömt alternativen för genomförande och konsekvenserna av en ändring av beskattningen av de i regeringsprogrammet nämnda anställningsförmånerna. De ändringar som föreslås i beskattningen av anställningsförmåner baserar sig på den beredning som gjorts i arbetsgruppen.

De förslag som gäller idrottsutövarfonden och tidsfristen för tillfälligt arbete baserar sig på beslut som regeringen fattade vid budgetförhandlingarna.

Propositionen har beretts vid finansministeriet. Propositionen har behandlats i delegationen för kommunal ekonomi och kommunalförvaltning.

Bakgrundsmaterialet till regeringens proposition finns tillgängligt på adressen valtioneuvosto.fi/sv/projekt_under_beteckningen_VM022:00/2020.

1.2 Inkomstregistret

Med stöd av lagen om inkomstdatasystemet (53/2018) får uppgifter ur inkomstregistret lämnas ut till de uppgiftsanvändare som nämns i lagen för de ändamål som anges i lagen. Det föreslås att de tillåtna ändamålen för de uppgifter som lämnas ut till kommuner och samkommuner ska utvidgas till vissa delar. Lagförslaget baserar sig på ett initiativ av Kommunförbundet och har beretts vid finansministeriet.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Skattegrunderna för förvärvsinkomster

2.1.1 Skatteskalan för förvärvsinkomster

Enligt 124 § 5 mom. i inkomstskattelagen föreskrivs det särskilt om den skatteskala som ska tillämpas vid beskattningen av förvärvsinkomst för varje enskilt år. I det differentierade inkomstskattesystemet gäller den progressiva inkomstskatteskalan fysiska personers och döds-

RP 142/2020 rd

bons förvärvsinkomster. Skattepliktig förvärvsinkomst är bl.a. lön och därmed jämförbar inkomst i anställningsförhållande, pension samt förmån eller ersättning som erhållits i stället för sådan inkomst. Den progressiva förvärvsinkomstskatteskalan för 2020 lindrades genom att inkomstgränserna i skalan höjdes med 3,1 procent jämfört med 2019. Den nedre gränsen för den s.k. solidaritetsskatten kvarstod oförändrad. Gränsen indexjusterades på motsvarande sätt som de övriga inkomstklasserna, vilket ledde till att den nedre gränsen i euro för den högsta inkomstklassen i inkomstskatteskalan för 2020 är 78 500 euro.

2.1.2 Grundavdrag vid kommunalbeskattningen

Bestämmelser om grundavdraget vid kommunalbeskattningen finns i 106 § i inkomstskattelagen. Om en skattskyldig fysisk person har en nettoförvärvsinkomst som efter de övriga avdragen inte överstiger 3 540 euro, ska detta belopp enligt paragrafen dras av från nämnda inkomst. Om nettoförvärvsinkomstens belopp efter de övriga avdragen överstiger fullt grundavdrag, ska avdraget minskas med 18 procent av den överskjutande inkomsten.

Eftersom grundavdraget beviljas efter det att de andra inkomstavdragen gjorts, gäller det mottagare av dagpenningsinkomster, löneinkomster och pensionsinkomster på olika inkomstnivåer, som ett resultat av de avdrag av varierande storlek som ska göras från nämnda inkomster. Grundavdraget beviljas till fullt belopp vid en dagpenningsinkomst på 3 540 euro per år, en löneinkomst på ca 7 400 euro per år och en pensionsinkomst på ca 11 600 euro per år. För mottagare av dagpenningsinkomst har grundavdraget en effekt på en årsinkomst på upp till ca 23 200 euro, för mottagare av löneinkomst på en årsinkomst på upp till ca 29 600 euro och för mottagare av pensionsinkomst på en årsinkomst på upp till ca 24 600 euro.

2.1.3 Arbetsinkomstavdrag

Bestämmelser om arbetsinkomstavdraget finns i 125 § i inkomstskattelagen. Arbetsinkomstavdraget görs i första hand från den inkomstskatt på förvärvsinkomster som ska betalas till staten. Till den del den inkomstskatt på förvärvsinkomst som betalas till staten inte räcker till för att göra avdraget, görs avdraget från kommunalskatten, sjukförsäkringens sjukvårdspremie och kyrkoskatten i proportion till dessa skatter. Avdraget beräknas på den skattskyldiges skattepliktiga löneinkomst, förvärvsinkomst av annat arbete, uppdrag eller tjänst som utförts för annans räkning, bruksavgifter som anses utgöra förvärvsinkomst, utdelningar som ska beskattas som förvärvsinkomst, förvärvsinkomstandel av företagsinkomst som ska fördelas samt förvärvsinkomstandel av näringsverksamhet eller jordbruk för delägare i en sammanslutning. Eftersom arbetsinkomstavdraget gäller löneinkomst och annan aktiv inkomst lindras beskattningen av arbete om avdraget höjs.

Arbetsinkomstavdraget är 12,5 procent av den del av de avdragsgilla inkomster som överstiger 2 500 euro. Avdraget är dock högst 1 770 euro. Avdragsbeloppet minskar med 1,84 procent för den del av nettoförvärvsinkomsten som överstiger 33 000 euro. Avdraget görs före andra avdrag från inkomstskatten. När nettoförvärvsinkomsten överskrider ca 129 800 euro beviljas inte längre något arbetsinkomstavdrag.

2.2 Anställningsförmåner inom trafiken

2.2.1 Bilförmån

Naturaförmåner som erhållits av arbetsgivaren är skattepliktig lön för den skattskyldige och ska värderas till gängse värde. Enligt inkomstskattelagen bestämmer Skatteförvaltningen årligen beräkningsgrunderna för det gängse värdet. Med stöd av detta meddelar Skatteförvaltningen

RP 142/2020 rd

årligen ett beslut om beräkningsgrunderna för naturaförmånerna. Bilförmånen är en av naturaförmånerna. Det är fråga om en bilförmån om löntagaren eller dennes familj använder arbetsgivarens person- eller paketbil för privatkörning. En bilförmån kan vara antingen en fri bilförmån eller en förmån att använda bil. När arbetsgivaren står för kostnaderna för bilen är det fråga om en fri bilförmån. Om löntagaren själv betalar åtminstone drivkraftskostnaderna för bilen är det i sin tur fråga om en förmån att använda bilen. Beloppet av bilförmånen baserar sig etablerat på det värde som fastställts genom Skatteförvaltningens beslut om naturaförmåner. Den ersättning löntagaren betalat till arbetsgivaren för bilkostnaderna dras av från penningvärdet av den fria bilförmånen eller förmånen att använda bilen.

Beskattningsvärdet för bilförmånen bildas på det sätt som Skatteförvaltningen fastställt schablonmässigt på basis av bilens grundvärde och driftskostnader. Med grundvärde avses en procentandel som uträknats på basis av bilens nyanskaffningspris. Nyanskaffningspriset är det allmänna rekommenderade priset för bilmodellen, minskat med 3 400 euro.

Värdet av bilförmånen fastställs på följande sätt per åldersgrupp utifrån det år bilen tagits i bruk enligt registerutdraget:

Värdet av bilförmånen per månad	Åldersgrupp A bilar som tagits i bruk 2018–2020	Åldersgrupp B bilar som tagits i bruk 2015–2017	Åldersgrupp C bilar som tagits i bruk före år 2015
Fri bilförmån	1,4 % av bilens nyanskaffningspris ökat med 270 euro eller 18 cent per kilometer.	1,2 % av bilens nyanskaffningspris ökat med 285 euro eller 19 cent per kilometer.	0,9 % av bilens nyanskaffningspris ökat med 300 euro eller 20 cent per kilometer.
Förmån att använda bil	1,4 % av bilens nyanskaffningspris ökat med 105 euro eller 7 cent per kilometer.	1,2 % av bilens nyanskaffningspris ökat med 120 euro eller 8 cent per kilometer.	0,9 % av bilens nyanskaffningspris ökat med 135 euro eller 9 cent per kilometer.

Används kilometerbaserade värden krävs en körjournal eller annan tillförlitlig utredning av de kilometer som körts med bilen. Vid verkställande av beskattningen kan värdet av bilförmånen höjas om det är uppenbart att de privata körningarna under året överskrider 18 000 kilometer. Även resorna mellan bostaden och arbetsplatsen betraktas som privat körning. Om arbetskörningarna med en naturaförmånsbil överstiger 30 000 kilometer under ett kalenderår eller om löntagaren måste byta naturaförmånsbil ofta, minskas förmånens grundvärde med 20 procent.

Från driftskostnadsandelen som läggs till grundvärdet för den fria bilförmånen dras av 0,08 euro per kilometer eller 120 euro per månad om bilens enda möjliga drivkraft är elström. Det är fråga om en förmån att använda bil om laddningen av elbilen på arbetsplatsen beskattas som arbetstagarens naturaförmån eller om löntagaren för laddningen betalar arbetsgivaren en ersättning.

Dessutom inverkar den tilläggsutrustning som skaffats till bilen på värdet av bilförmånen. Vid bestämmandet av värdet av bilförmånen beaktas den tilläggsutrustning som skaffats till bilen med undantag för vanliga vinterdäck. Värdet av tilläggsutrustningen läggs till bilens nyanskaffningspris till den del utrustningens sammanlagda värde överstiger 850 euro. Om den rabatt som arbetsgivaren får för tilläggsutrustningen överskrider en vanlig kontantrabatt, värderas tilläggsutrustningen enligt det allmänna rekommenderade priset.

År 2018 uppgick antalet mottagare av bilförmån till sammanlagt ca 72 500 och antalet arbetsgivare som beviljat förmånen till ca 24 500. Den fria bilförmånen är mer allmän av alternativen, eftersom det 2018 fanns ca 53 000 mottagare av den fria bilförmånen, och ca 19 000 mottagare av förmånen att använda bil. Den fria bilförmånen var i genomsnitt ca 8 700 euro per år. Antalet arbetsgivare som beviljat fri bilförmån har ökat något mellan 2015 och 2018, men antalet förmånstagare har förblivit nästan detsamma liksom också genomsnittet av förmånen. Förmånen att använda bil var i genomsnitt ca 5 500 euro per år. Även antalet arbetsgivare som beviljat förmån att använda bil har ökat något mellan 2015 och 2018, men antalet förmånstagare har emellertid minskat. Den genomsnittliga förmånen att använda bil har kvarstått på nästan samma nivå.

År 2018 var andelen tjänstebilar i åldersgrupp A, dvs. bilar som är under tre år gamla, 68 procent, andelen tjänstebilar i åldersgrupp B, dvs. bilar som är minst tre men under fem år gamla, 24 procent och andelen tjänstebilar i åldersgrupp C, dvs. bilar som är minst fem år gamla, 8 procent.

Genomsnittspriset för bilar som omfattas av förmånen att använda bil beräknas 2019 uppgå till ca 29 000 euro och för bilar som omfattas av den fria bilförmånen till ca 39 000 euro. De bilar som omfattas av den fria bilförmånen är något dyrare än genomsnittspriset för alla bilar som säljs i Finland och de bilar som omfattas av förmånen att använda bil något billigare. Tjänstebilarnas andel av de första registreringarna av nya personbilar beräknas vara ca 20 procent. Om man jämför de tjänstebilar som togs i bruk 2019 med alla personbilar som genomgick första registrering 2019, var tjänstebilarna mer allmänt dieseldrivna. Dessutom var andelen laddhybridbilar större än genomsnittet. Av det personbilsbestånd som används i trafik i Finland är något under tre procent tjänstebilar.

2.2.2 Laddningsförmån för elbil

Laddning av en elbil på arbetsplatsen är en skattepliktig naturaförmån för vilken det i beslutet om naturaförmåner har fastställts ett schablonmässigt värde. Om löntagaren på arbetsplatsen använder el som arbetsgivaren har bekostat för att ladda sin egen bil eller en bil som omfattas av förmånen att använda bil, är förmånens värde 30 euro per månad. Värdet baserar sig på den uppskattade elförbrukningen och det genomsnittliga elpriset. I den fria bilförmånen ingår laddning av elbilen på arbetsplatsen i bilförmånens beskattningsvärde.

Laddning av elbilen någon annanstans än på arbetsplatsen ingår inte i laddningsförmånens fastställda värde. Om arbetsgivaren betalar laddningen t.ex. i arbetstagarens hem eller vid en snabb-laddningsstation, är värdet av förmånen det verkliga värdet av den el som använts, dvs. det belopp som arbetsgivaren betalar för elen.

2.2.3 En av arbetsgivaren bekostad laddningsanordning för elbil i löntagarens hem

En arbetsgivare kan bekosta en separat laddningsanordning för elbil hemma hos en löntagare. En sådan laddningsanordning är en förmån som har ett penningmässigt värde för löntagaren och som åtminstone delvis riktar sig till löntagarens privathushåll. Laddningsanordningen följer inte med bilen, så den räknas inte in i värdet av bilförmånen. Laddningsanordningen är en sådan annan naturaförmån enligt 27 § 1 mom. i Skatteförvaltningens beslut om naturaförmåner (VH/4439/00.01.00/2019) än de som uttryckligen nämns i beslutet och det värderas till sitt verkliga värde.

Om laddningsanordningen redan från början förvärvas i löntagarens ägo, utgör anordningens verkliga värde i sin helhet skattepliktig löneinkomst för löntagaren vid den tidpunkt då anordningen installeras. Som laddningsanordningens verkliga värde betraktas summan av anskaffningsutgiften för anordningen och kostnaderna för installationen.

Om laddningsanordningen kvarstår i arbetsgivarens ägo, kan det årliga värdet av den skattepliktiga förmånen fastställas med hjälp av beräkningsformeln i kapitel 12.2 i Skatteförvaltningens anvisning om naturaförmåner (VH/2075/00.01.00/2020). Som laddningsanordningens användningstid kan då betraktas den av arbetsgivaren uppskattade avskrivningstiden för anordningen, dock högst 10 år. Om arbetsgivaren och löntagaren i ett senare skede kommer överens om att överföra laddningsanordningen i löntagarens ägo (laddningsanordningen avlägsnas med andra ord inte från löntagarens hem), räknas laddningsanordningens verkliga värde vid tidpunkten för överföringen av äganderätten som löntagarens skattepliktiga löneinkomst.

Om arbetsgivaren har hyrt en laddningsanordning och överlåtit den till löntagaren, anses värdet av den skattepliktiga naturaförmån som löntagaren erhållit vara beloppet av den hyra som arbetsgivaren betalar för laddningsanordningen.

2.2.4 Personaltaxi

Med en personaltaxi avses en personlig kollektivtrafikbiljett som arbetsgivaren ger arbetstagaren och som är avsedd endast för resor mellan bostaden och arbetsplatsen. Enligt inkomstskattelagen är personaltaxin skattefri förmån för löntagaren upp till ett värde av 300 euro. Dessutom är personaltaxin skattefri inkomst till den del förmånen överstiger 750 euro, dock inte högre än till 3 400 euro. Beloppet av den skattefria förmånen uppgår därmed till högst 2 950 euro per år. När arbetsgivaren erbjuder löntagaren en personaltaxi vars värde ligger mellan 750 och 3 400 euro är den skattepliktiga andelen 450 euro.

Arbetsgivaren behöver inte utreda löntagarens faktiska kostnader mellan bostaden och arbetsplatsen, om arbetsgivaren ger löntagaren en förmån på högst 750 euro. Av detta belopp kan arbetsgivaren i alla situationer som årlig skattefri förmån erbjuda en personaltaxi som är värd högst 300 euro. Detta baserar sig på att i praktiken överstiger också de billigaste årsbiljetterna 300 euro. Om arbetsgivaren ger en större förmån än 750 euro ska arbetsgivaren utreda beloppet av löntagarens faktiska resekostnader mellan hemmet och arbetsplatsen, eftersom den skattefria förmånen inte kan vara större än resekostnaderna.

Om en arbetstagar har en fri bilförmån kan arbetsgivaren utan utredning ge arbetstagar personaltaxier upp till ett värde av 750 euro, varav 300 euro är skattefritt. Om arbetsgivaren ger den anställde en förmån som är större än 750 euro, ska arbetsgivaren utreda de faktiska resekostnaderna. Om arbetstagar har företagit resorna mellan bostaden och den egentliga arbetsplatsen med sin tjänstebil som omfattas av den fria bilförmånen, har han eller hon inte haft några

kostnader för anlitande av kollektivtrafik, och arbetsgivaren kan inte erbjuda en förmån som överstiger 750 euro skattefritt.

På samma sätt som i fråga om andra anställningsförmåner kan arbetsgivaren ta ut en ersättning av löntagaren för anskaffningen av personalbiljetten, varvid den ersättning som avdras från löntagarens nettolön minskar beloppet av den beskattningsbara förmånen.

Personalbiljettförmånen gäller regelbunden persontrafik som kan utnyttjas allmänt och sådan reguljär trafik som körs med taxibilar, men inte flygtrafik och beställningstrafik, såsom normal taxitrafik.

Antalet arbetsgivare som erbjuder personalbiljettförmån och antalet förmånstagare har ökat betydligt sedan skattesubventionen infördes. Det första året då personalbiljettförmånen tillämpades, dvs. 2006, var det ca 450 arbetsgivare som erbjöd personalbiljett och biljetten användes av ca 7 300 löntagare. År 2008 erbjöd ca 770 arbetsgivare personalbiljett och ca 43 000 löntagare omfattades av förmånen.

År 2018 fanns det redan ca 1 300 arbetsgivare som erbjöd personalbiljett. Då var det ca 91 500 löntagare som hade en skattefri personalbiljett, medan ca 1 300 löntagare hade en skattepliktig personalbiljett. Ca 8 800 löntagare fick både skattefri och skattepliktig personalbiljett 2018. Antalet löntagare som erhåller skattefri förmån har ökat mellan 2015 och 2018, medan antalet löntagare som erhåller skattepliktig förmån eller bägge förmåner inte har förändrats.

2.2.5 Mobilitetstjänster

Med mobilitetstjänster, MaaS-tjänster (Mobility as a Service), avses en tjänst där olika helhetspaket erbjuds för mobilitetsbehov. MaaS-tjänsterna kombinerar vanligen med månadsavgift användningen av kollektivtrafik, stadscyklar, taxi, bilpool och andra trafikformer till en tjänstehelhet. MaaS-tjänster definieras i lagen om transportservice (320/2017) som en kombinationstjänst med vilken avses skapande av resekedjor och andra tjänstehelheter mot ersättning genom kombination av olika tjänsteleverantörers mobilitetstjänster. Paketresor och sammanlänkade researrangemang som hör till tillämpningsområdet för lagen om kombinerade resetjänster (901/2017) är dock inte sådana tjänster.

I skattelagstiftningen finns inga särskilda bestämmelser om erbjudande av MaaS-tjänster som anställningsförmån. Utgångspunkten är att förmånen värderas till verkligt värde, dvs. de kostnader tjänsten föranleder för arbetsgivaren.

Förvaltningsdomstolen avgjorde 2019 ett mål som gällde huruvida en arbetsgivare kan ge sina arbetstagare ett paket med mobilitetstjänster i form av en delvis skattefri personalbiljett. Det var fråga om ett fall där ett bolag hade för avsikt att i form av personalbiljett erbjuda sina anställda ett paket med tjänster som berättigar till kollektivtrafikbiljett samt användning av stadscyklar under sommarperioden. Genom paketet var det även möjligt för arbetstagaren att få rabatt på användning av taxi och hyrning av bil, men eventuell användning debiterades separat av den som använde tjänsten och månadsavgiften för tjänstepaketet kunde inte användas för att betala dessa. I det aktuella fallet ansågs paketet med mobilitetstjänster utgöra en delvis skattefri personalbiljett enligt inkomstskattelagen. Förvaltningsdomstolens beslut har vunnit laga kraft.

2.2.6 Cykelförmån

En cykelförmån innebär att arbetsgivaren ställer en cykel till arbetstagarens förfogande. En cykelförmån värderas till verkligt värde. Det har inte fastställts något schablonmässigt värde för

förmånen i Skatteförvaltningens beslut om naturaförmåner. Man räknar ut naturaförmånsvärdet för en tjänstecykel enligt om arbetsgivaren äger cykeln eller hyr den genom ett leasingavtal.

Om arbetsgivaren äger cykeln beräknas dess naturaförmånsvärde i löntagarens beskattning genom att cykelns anskaffningspris divideras med det antagna antalet användningsår. Till detta värde läggs räntekostnaden för anskaffningen av cykeln. På det sättet fås de årliga kapitalkostnaderna. Om arbetsgivaren även betalar kostnader för service, reparation m.m. läggs de till kapitalkostnaderna. Den erhållna summan är förmånens årliga värde. Det värde som månatligen ska användas i löneräkningen fås genom att dividera det årliga värdet med antalet månader då förmånen används. Räntebeloppet beräknas för senare år så att man från kapitalet drar av den andel av avskrivningarna som beskattats föregående år. När den beräknade användningstiden för naturaförmånscykeln går ut, kommer kapitalkostnaden att avskrivas. Därefter påverkas förmånens värde endast av eventuella brukskostnader och underhållskostnader.

Om arbetsgivaren skaffar en tjänstecykel genom leasingavtal, är förmånens värde i löntagarens beskattning den kostnad som orsakats arbetsgivaren, dvs. leasingavgiften per månad minskad med de expeditions- och handläggningskostnader som betalats till leasingbolaget.

Om arbetsgivaren betalar bruksavgiften för en stadscykel för arbetstagarens räkning, ses bruksavgiften som en skattefri personalförmån. Förmånen är skattefri, om den erbjuds till hela personalen, förmånen står till förfogande enbart för arbetstagaren och arbetsgivaren betalar avgiften direkt till tjänstetillhandahållaren.

Det finns inga statistiska uppgifter om hur allmän cykelförmånen är.

2.3 Periodisering av idrottsinkomst

Bestämmelserna om periodisering av idrottsinkomst togs in i inkomstskattelagen 1999. Enligt bestämmelserna om periodisering betraktas som en idrottsutövares inkomst under skatteåret inte den del av den inkomst han eller hon haft direkt med anledning av idrottsutövandet som enligt vissa villkor har betalats till en träningsfond eller idrottsutövarfond. Idrottsinkomst som betalats in till en träningsfond kan användas för täckande av utgifter som under skatteåret uppkommit av idrottsutövande och träning. Det belopp som vid utgången av ett skatteår finns i fonden betraktas till den del beloppet överstiger 20 000 euro som skattepliktig förvärvsinkomst för skatteåret.

Med hjälp av en idrottsutövarfond kan idrottsutövaren förbereda sig på tiden efter idrottskarriären. Medel som överförs till en idrottsutövarfond lyfts under en period om minst två och högst tio år, efter avslutandet av idrottskarriären. Av särskilda skäl, såsom på grund av arbetsförmåga, kan medlen inkomstföras också snabbare än under en period av två år. Av idrottsinkomsten kan skattefritt till en idrottsutövarfond överföras högst 50 procent, beräknat på idrottsinkomstens bruttobelopp, dock högst 100 000 euro per år. Det maximala beloppet för fonderingsmöjligheten kan för närvarande komma i fråga för idrottsutövare vars årliga bruttoinkomst av idrott är 200 000 euro eller mer.

2.4 Tillfälligt arbete på ett särskilt arbetsställe

Enligt 71 § i inkomstskattelagen är skattepliktig inkomst inte kostnadsersättningar för resor, dagtraktamenten, måltidsersättningar och logiersättningar som arbetsgivaren har betalat för arbetsresor. Enligt 72 § i den lagen avses med arbetsresa en resa som en skattskyldig tillfälligt företar till ett särskilt arbetsställe för att utföra arbetsuppgifter.

Enligt 72 § 2 mom. i inkomstskattelagen avses med arbetsresa en resa till arbetsstället också om arbetsstället är beläget någon annanstans än på verksamhetsstället för den egna arbetsgivaren eller ett samfund som hör till samma intressesfär som arbetsgivaren och arbetet är tillfälligt. Dessutom förutsätts det att arbetsstället är beläget mer än 100 kilometer från den skattskyldiges bostad, och att den skattskyldige på grund av en resa till arbetsstället har övernattnat i tillfällig inkvartering som är nödvändig till följd av arbetsställets läge. Samtliga ovannämnda förutsättningar ska uppfyllas för att en resa ska kunna betraktas som arbetsresa i beskattningen. Denna bestämmelse som gäller s.k. kommenderingsmän trädde i kraft vid ingången av 2009.

Arbetsresan ska vara tillfällig för att resekostnadsersättning ska kunna betalas skattefritt. Enligt 72 a § 1 mom. inkomstskattelagen betraktas som tillfällig arbete på ett särskilt arbetsställe arbete på samma arbetsställe i högst tre år.

Beloppen av de skattefria ersättningarna för resekostnader fastställs årligen utifrån Statens arbetsmarknadsverks beräkningar. Innan beloppen fastställs ska Skatteförvaltningen ge kostnadsersättningsdelegationen tillfälle att bli hörd.

2.5 Kommunernas och samkommunernas rätt att få uppgifter ur inkomstdatasystemet

I 13 § i lagen om inkomstdatasystemet föreskrivs om uppgifts användarnas rätt att få uppgifter ur inkomstdatasystemet. Till kommuner och samkommuner kan uppgifter lämnas ut bl.a. för bestämmande av de klientavgifter som avses i lagen om klientavgifter inom social- och hälsovården (734/1992) och i lagen om klientavgifter inom småbarnspedagogiken (1503/2016). De tillåtna användningsändamålen omfattar inte användning av uppgifterna för bestämmande av värdet på de servicesedlar som avses i lagen om servicesedlar inom social- och hälsovården (569/2009) eller lagen om småbarnspedagogik (540/2018). Det är ändamålsenligt att utvidga de tillåtna användningsändamålen för uppgifterna till att gälla även dessa användningsändamål.

3 Målsättning

I denna proposition föreslås bestämmelser om skattegrunderna för förvärvsinkomster för 2021. Målet är att beskattningen av förvärvsinkomster inte ska skärpas på grund av att inkomstnivån stiger och på grund av inflationen.

Syftet med de skattesubventioner som föreslås i beskattningen av tjänstebilar är att inom tjänstebilbeståndet öka andelen bilar som betraktas som utsläppsfria under körning och på så sätt minska utsläppen från trafiken. Syftet med de skattesubventioner som hänför sig till personalbiljetter och tjänstecyklar är att öka andelen cykling och kollektivtrafik.

Syftet med de ändringar som föreslås i lagen om inkomstdatasystemet är att förenkla de förfaranden som tillämpas vid bestämmande av värdet på servicesedlar och minska den administrativa bördan.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

4.1.1 Skattegrunderna för förvärvsinkomster

Det föreslås att det i överensstämmelse med regeringsprogrammet görs en indexjustering på 2,5 procent i skattegrunderna för förvärvsinkomster på alla inkomstnivåer i enlighet med för-

tjänstnivåindexet. Enligt finansministeriets prognos från hösten 2020 uppskattas det att förändringen av konsumentprisindexet 2021 kommer att uppgå till 1,2 procent och förändringen av förtjänstnivåindexet till 2,5 procent. Det föreslås att indexjusteringen genomförs genom en höjning av den progressiva inkomstskatteskalans alla inkomstgränser samt genom att höja grundavdragets maximibelopp och arbetsinkomstavrdragets maximibelopp och inflödes- och minskningsprocent. En höjning av beloppet av den lägsta beskattningsbara inkomsten enligt inkomstskatteskalen minskar automatiskt pensionsinkomstavrdraget vid statsbeskattningen, eftersom beräkningsformeln för det maximala avdragsgilla beloppet är bunden till beloppet av den lägsta beskattningsbara inkomsten i skalan.

Som helhet sett skärps beskattningen av arbete på alla inkomstnivåer, med beaktande av den stigande inkomstnivån och ändringar i löntagarnas avgifter av skattenatur. För medelinkomsttagare skärps beskattningen ca 0,2 procentenheter och högst ca 0,4 procentenheter.

4.1.2 Beskattningen av anställningsförmåner inom trafiken

I propositionen föreslås bestämmelser om skattesubventioner för beskattningen av anställningsförmåner inom trafiken. Inkomstskattelagen ändras så att beskattningsvärdet för sådana tjänstebilar som betraktas som utsläppsfria under körning på det sätt som avses i bilskattelagen (1482/1994) sänks med 170 euro i månaden åren 2021–2025. Ändringen gäller både tjänstebilar som utgör grunden för den fria bilförmånen och tjänstebilar som utgör grunden för förmånen att använda bil.

Det är fråga om en fast sänkning i euro av värdet av bilförmånen. Den fasta skattesubventionen liknar det nuvarande anskaffningsstödet för elbilar. Incitamenteffekten av den fasta skattesubventionen är kraftigare i fråga om förmånligare elbilar eftersom subventionen då motsvarar en större del av bilpriset. På motsvarande sätt är den fasta subventionens inverkan på priset inte lika betydande i fråga om dyrare bilar, vilket leder till att deras försäljningsvolymerna sannolikt ökar mindre än försäljningsvolymerna för billigare bilar. Med tanke på utsläppsminskningarna under körning är det motiverat att stödja alla utsläppsfria bilar lika mycket. En ökning av antalet billigare elbilar ökar också senare utbudet av sådana bilar på marknaden för begagnade bilar och gör det möjligt även för personer med lägre inkomstnivå att skaffa elbil.

Subventionen föreslås gälla endast bilar som har uppgivits som utsläppsfria under körning och som för närvarande i praktiken är renodlade elbilar. Det är motiverat att rikta den skattesubvention som gäller tjänstebilar så att man med subventionen kan åstadkomma en så stor minskning av utsläppen som möjligt. Med tanke på skattesubventionens verkningsfullhet är det då väsentligt vilken utsläppsnivå som förutsätts av de bilar som godkänns som berättigade till skattesubventionen. Genom att ta i bruk en renodlad elbil kan man uppnå en större utsläppsminskning under körning än genom att byta till en ny utsläppsnål bil med förbränningsmotor, inklusive laddhybridbilar. Stödande av fordon med förbränningsmotor skulle också försvåra uppnåendet av de långsiktiga utsläppsmålen, även om de bilar som omfattas av anskaffningsincitamentet skulle vara utsläppsnåla. Att stödet riktas endast till renodlade elbilar motsvarar också inriktningen av det gällande anskaffningsstödet som riktar sig till privatpersoner.

Det är motiverat att rikta det incitament som avser tjänstebilar till endast renodlade elbilar också av den anledningen att de faktiska utsläppen under körning från t.ex. laddhybridbilar är beroende av i vilken utsträckning bilen laddas. När det gäller den fria bilförmånen uppstår det inte något ekonomiskt incitament för arbetstagaren att ladda bilen, eftersom arbetsgivaren svarar för alla driftskostnader. I fråga om dessa bilar är det därför mer ändamålsenligt att stödja laddningen av bilen så att arbetstagaren ska ha ett incitament att köra så mycket som möjligt med el. Det

föreslås att det temporärt fogas en bestämmelse till inkomstskattelagen enligt vilken sådan laddning av en elbil som arbetsgivaren betalar på arbetsplatsen eller vid en för allmänheten tillgänglig laddningsstation utgör en skattefri förmån 2021–2025. Förmånen gäller laddning av arbetstagarens egen bil eller en bli som omfattas av förmånen att använda bil, och bilen kan vara antingen en renodlad elbil eller en laddhybridbil. På så sätt sporrar förmånen till att låta en laddhybridbil som skaffas till tjänstebil omfattas av förmånen att använda bil i stället för av den fria bilförmånen.

Dessutom föreslås det att hemmaladdning av en tjänstebil ska underlättas så att kostnaden för en sådan anordning för hemladdning som arbetsgivaren bekostar tillsammans med en eltjänstebil betraktas som en del av bilens skattepliktiga tilläggsutrustning. Tjänstebilen kan vara antingen en renodlad elbil eller en laddhybridbil.

Det föreslås att skattefriheten för personalbiljetter ändras så att biljetten utgör skattefri inkomst upp till ett värde av 3 400 euro per år. Detta innebär att den nuvarande skattepliktiga andelen mellan 300 euro och 750 euro slopas. Kollektivtrafikens andel av ett s.k. paket med mobilitets-tjänster som erbjuds i form av anställningsförmån ska i fortsättningen betraktas som en personalbiljett på motsvarande sätt som erbjudande av en kollektivtrafikbiljett separat oberoende av det övriga innehållet i paketet med mobilitetstjänster.

Det föreslås att en tjänstecykelförmån som arbetsgivaren erbjuder ska vara en skattefri förmån upp till ett värde av 1 200 euro per år. Den använda förmånen minskar det skattefria maximibeloppet för personalbiljetten. Cykelförmånen är skattefri under motsvarande förutsättningar också när den utgör en del av ett paket med mobilitetstjänster.

4.1.3 Periodisering av idrottsinkomst

Syftet med bestämmelserna om periodisering av idrottsinkomst är att främja idrottsutövarnas beredskap för tiden efter idrottskarriären. Det är fråga om ett undantag från de allmänna bestämmelserna om periodisering av beskattningen, men undantaget kan motiveras med att idrottskarriärer är relativt korta. I vissa fall har det föreskrivna maximibeloppet för överföring till en idrottsutövarfond dock visat sig vara lågt. För att stödja elitidrotten beslutade regeringen vid budgetförhandlingarna att höja maximibeloppet för det belopp som överförs till en idrottsutövarfond från nuvarande 100 000 euro till 200 000 euro. På denna grund föreslås det i propositionen att 116 c § 1 mom. i inkomstskattelagen ändras så att av idrottsinkomsten kan skattefritt till en idrottsutövarfond överföras högst 50 procent, beräknat på idrottsinkomstens bruttobelopp, dock högst 200 000 euro per år i stället för nuvarande 100 000 euro. Dessutom föreslås det att 2 mom. ändras så att arbetslöshet som varat minst ett år läggs till som ett särskilt skäl på basis av vilket fonderade medel kan lyftas snabbare än planerat.

Målet är att framgångsrika idrottsutövare som tjänar bra endast en relativt kort tid, bättre än för närvarande ska kunna förbereda sig på tiden efter idrottskarriären. Förslaget syftar dessutom till att bidra till att framgångsrika idrottsutövare stannar kvar i Finland.

4.1.4 Tillfälligt arbete på ett särskilt arbetsställe

De reserestriktioner som följde av coronavirusläget och andra åtgärder som syftar till att förhindra spridningen av coronaviruset har i vissa situationer kunnat bromsa upp framskridandet av byggen. Detta har i vissa situationer också lett till utmaningar med den nuvarande tidsfristen på tre år för tillfälligt arbete. För att underlätta situationen beslutade regeringen vid budgetförhandlingarna att tillfälligt förlänga tidsfristen på tre år till tre och ett halvt år.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Ekonomiska konsekvenser

De ändringar som föreslås i propositionen beräknas sammanlagt minska skatteinkomsterna med ca 421,5 miljoner euro. Statens skatteintäkter beräknas minska med ca 227,5 miljoner euro. Kommunernas skatteintäkter beräknas minska med ca 179 miljoner euro. Församlingarnas skatteintäkter beräknas minska med ca 8 miljoner euro och intäkterna från sjukförsäkringens sjukvårdspremie med ca 7 miljoner euro. De ändringar som föreslås i propositionen uppskattas också påverka hushållens och sammanslutningarnas ekonomiska verksamhet. Ändringarna är därmed också förenade med indirekta konsekvenser. Det uppskattas att den ökade ekonomiska verksamheten ökar skatte- och avgiftsintäkterna, t.ex. mervärdesskatten, inkomstskatten och socialförsäkringsavgifterna. Uppskattningsvis minskar den dessutom de offentliga utgifterna, t.ex. arbetslöshetsersättningarna och andra utgifter som hänför sig till sysselsättningen. Indirekta konsekvenser är dock svåra att kvantifiera och de har inte kunnat inkluderas i de ekonomiska konsekvenser som presenteras i propositionen.

4.2.2 Beskattningen av förvärvsinkomster

Justeringen enligt förtjänstnivåindexet av beskattningsgrunderna för förvärvsinkomster beräknas minska förvärvsinkomstskatten med ca 409 miljoner euro. I propositionen föreslås det att arbetsinkomstavrdraget, grundavrdraget vid kommunalbeskattningen samt statens inkomstskatteskala ska ändras. Konsekvenserna av ändringarna av statens inkomstskatteskala och de olika avdragen specificeras nedan.

De föreslagna ändringarna i statens inkomstskatteskala uppskattas minska skatteintäkterna med sammanlagt ca 232 miljoner euro på årsnivå, varav statens andel är 167 miljoner euro, kommunernas andel 60 miljoner euro, församlingarnas andel 3 miljoner euro och Folkpensionsanstaltens andel 2 miljoner euro.

Höjningen av arbetsinkomstavrdraget uppskattas minska skatteintäkterna med ca 133 miljoner euro, varav statens andel är 55 miljoner euro, kommunernas andel 72 miljoner euro, församlingarnas andel 3 miljoner euro och Folkpensionsanstaltens andel 3 miljoner euro.

Höjningen av grundavrdraget uppskattas minska skatteintäkterna med ca 44 miljoner euro, varav kommunernas andel är 40 miljoner euro, församlingarnas andel 2 miljoner euro och Folkpensionsanstaltens andel ca 2 miljoner euro.

Tabellen nedan visar i sammanfattning hur förslagen till ändring av inkomstskattegrunderna genom de i denna proposition gjorda ändringarna i statens progressiva inkomstskatteskala, arbetsinkomstavrdraget och grundavrdraget sammantaget på olika inkomstnivåer påverkar skattegraden för löntagare som är yngre än 53 år. Sifferuppgifterna i tabellen omfattar inkomstskatt till staten, genomsnittlig kommunalskatt, rundradioskatt, genomsnittlig kyrkoskatt, sjukförsäkringens sjukvårdspremie och dagpenningsspremie samt arbetstagarnas arbetspensionsförsäkringsavgift och löntagarnas arbetslöshetsförsäkringspremie. I kalkylerna har använts 2020 års genomsnittliga skattesatser för kommunalskatten och kyrkoskatten samt löntagaravgifter.

RP 142/2020 rd

Löneinkomst, €/år	Grunderna för 2020	Föreslagna grunder för 2021	Ändring i skatte- grad, procentenhe- ter	Skatteändring, €/år
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 Sänkning av beskattningsvärdet för tjänstebilar

Den temporära sänkningen på fem år av beskattningsvärdet för renodlade elbilar med 170 euro i månaden uppskattas minska skatteintäkterna med sammanlagt ca 16 miljoner euro, varav statens andel är 8,5 miljoner euro och kommunernas andel 7,5 miljoner euro. Församlingarnas och Folkpensionsanstaltens andelar bedöms vara små. Minskningen av skatteintäkterna fördelas årsvis så att skatteintäkterna 2021 minskar med 1 miljon euro, varav statens andel är 0,5 miljoner euro och kommunernas andel 0,5 miljoner euro. År 2022 minskar skatteinkomsterna med sammanlagt 2 miljoner euro, 2023 med sammanlagt 3 miljoner euro, 2024 med sammanlagt 4,5 miljoner euro och 2025 med sammanlagt 5,5 miljoner euro.

Sammantaget bedöms skattesubventionens inverkan på en minskning av utsläppen från trafiken vara liten. I och med den föreslagna skattesubventionen beräknas antalet utsläppsfria bilar öka med sammanlagt 1 700 bilar under den femåriga subventionsperioden. Av kostnaderna för skattesubventionen beräknas det att ca 80 procent riktas till bilar som också annars skulle ha köpts.

Den föreslagna skattesubventionen beräknas minska utsläppen från trafiken med 2 000–5 000 ton koldioxid 2025, vilket är högst 0,06 procent av de uppskattade koldioxidutsläppen från vägtrafiken 2025. Om de elbilar som köpts tack vare subventionen blir kvar i Finlands bilbestånd också efter tjänstebilens brukstid och ersätter bilar med förbränningsmotor, uppgår utsläppsminskningen kumulativt under en period av tio år till ca 15 000–40 000 ton koldioxid.

Bortfallet av skatteintäkter från inkomstskatten är under loppet av fem år ca 9 000 euro per ny elbil som tas i bruk i och med subventionen. För varje ton koldioxid som undviks under en tioårsperiod är bortfallet av skatteintäkter från inkomstskatten ca 500–1 000 euro. När man beaktar andra bortfall av skatteintäkter inom den offentliga sektorn samt bortfall av bil- och fordonsskatt samt bränsleaccis, ökar bortfallet av skatteintäkter till 27–42 miljoner euro. Skattekostnaden inom trafiksektorn för att undvika utsläpp av ett ton koldioxid under en tioårsperiod är ca 1 000–2 000 euro per ton koldioxid.

Konsekvensbedömningarna innehåller stora osäkerhetsfaktorer, eftersom utvecklingen av mängden elbilar och deras pris under de närmaste åren är mycket osäker.

Det kan bedömas att skattesubventionen i stor utsträckning riktas till de befolkningsgrupper som för närvarande omfattas av bilförmånen. Av dem som har bilförmån är 90 procent löntagare och 7 procent företagare. Andelen övriga socioekonomiska grupper är sammanlagt 3 procent. Männs andel av dem som har bilförmån är cirka tre fjärdedelar. Bilförmånen riktas till i hög grad till personer med höga inkomster. Av dem som har bilförmån hör 80 procent till den högsta inkomstdecilen och 12 procent till den näst högsta inkomstdecilen. Det kan antas att en ännu större andel av de personer som utnyttjar skattesubventionen för elbilar hör till den högsta inkomstdecilen än av dem som har bilförmån i allmänhet, eftersom genomsnittspriset för renodlade elbilar åtminstone tills vidare har varit tämligen högt och utbudet av förmånliga elbilar ganska litet. Andra bilköpare gynnas av skattesubventionen endast i den mån som den ökade försäljningen av elbilar till följd av subventionen sänker priserna på begagnade elbilar. Eftersom den uppskattade ökningen av försäljningsvolymerna för elbilar är liten, är det sannolikt att också denna effekt blir liten.

Bilförmånen riktas starkt till stadsområden. Av förmånstagarna bor 39 procent i huvudstadsregionen. Också ägandet och användningen av elbilar koncentreras till stadsområden och i synnerhet huvudstadsregionen där det finns tätt med laddningsstationer. Cirka 48 procent av Finlands laddningsstationer som är tillgängliga för alla bilar finns i huvudstadsregionen samt i trakterna av Tammerfors och Åbo. Det finns fortfarande stora luckor i laddningsnätet i synnerhet i nordöstra och norra Finland. Även den skattesubvention som riktas till tjänstebilar kan antas vara regionalt tydligt inriktad på huvudstadsregionen och andra större städer.

4.2.4 Personabiljett

Höjningen av maximibeloppet för personabiljetten till 3 400 euro uppskattas minska skatteintäkterna med ca 5,5 miljoner euro, varav statens andel är 2,5 miljoner euro och kommunernas andel 3 miljoner euro. Församlingarnas och Folkpensionsanstaltens andel av förändringen bedöms vara liten.

Huruvida personabiljetterna blir vanligare beror i hög grad på om arbetsgivarna är beredda att erbjuda dyrare biljetter än för närvarande som anställningsförmån. I många fall kan också arbetstagarna själva påverka vilka anställningsförmåner de väljer.

Skatteändringens inverkan på utsläppen beror inte bara på om personabiljetten blir vanligare utan också på om ibruktagandet av personabiljetten minskar på privatbilismen. Det är sannolikt att största delen av de löntagare som utnyttjar personabiljettförmånen redan tidigare har använt kollektivtrafiken för arbetsresorna.

Höjningen av skattesubventionen riktas sig nästan helt till den andel av befolkningen som har högre inkomster än genomsnittet. Hälften av höjningen av skattesubventionen riktas till de två högsta inkomstdecilerna. Hälften av höjningen av skattesubventionen riktas till huvudstadsregionen.

4.2.5 Tjänstecykel

Kostnadsalkylen för skattesubventionen för tjänstecyklar är förenad med betydande osäkerhet, eftersom det inte finns uppgifter om antalet tjänstecyklar. Det kan dock bedömas att skattesubventionen i stor utsträckning riktas till de befolkningsgrupper som för närvarande omfattas av personabiljettförmånen. Således minskar den föreslagna ändringen åtminstone delvis användningen av personabiljett. På längre sikt om t.ex. 10 000 personer utnyttjar en tjänstecykelförmån på 1 200 euro, beräknas den föreslagna ändringen minska skatteinkomsterna med 4 miljo-

ner euro, varav statens andel är 1 miljon euro och kommunernas andel 3 miljoner euro. Församlingarnas och Folkpensionsanstaltens andel av förändringen i skatteinkomsterna bedöms vara liten. Under det år då den föreslagna ändringen träder i kraft beräknas användningen av skatte-subventionen dock bli mindre. Om 5 000 personer utnyttjar förmånen 2021, beräknas ändringen minska skatteinkomsterna med 2 miljoner euro, varav statens andel är 0,5 miljoner euro och kommunernas andel 1,5 miljoner euro.

4.2.6 Laddningsförmån för elbilar

Den föreslagna temporära skattefriheten på fem år för laddningsförmånen beräknas minska skatteintäkterna med uppskattningsvis sammanlagt ca 37 miljoner euro, varav statens andel är 20 miljoner euro och kommunernas andel 17 miljoner euro. Församlingarnas och Folkpensionsanstaltens andel av förändringen bedöms vara liten. Minskningen av skatteintäkterna fördelas årsvis så att skatteintäkterna 2021 minskar med 4 miljoner euro, varav statens andel är 2 miljoner euro och kommunernas andel 2 miljoner euro. År 2022 minskar skatteinkomsterna med sammanlagt 5,5 miljoner euro, 2023 med sammanlagt 7 miljoner euro, 2024 med sammanlagt 8,5 miljoner euro och 2025 med 12 miljoner euro.

Den skattefria laddningsförmånen skapar ett incitament särskilt för ägare av laddhybridbilar och innehavare av bilar som omfattas av förmånen att använda bil att ladda bilen och på så sätt köra mer med el.

4.2.7 Periodisering av idrottsinkomst

Höjningen av det maximibelopp som kan överföras till en idrottsutövarfond från nuvarande 100 000 euro till 200 000 euro riktar sig till idrottsutövare vars årliga idrottsinkomst överstiger 200 000 euro per år och som vill fondera över 100 000 euro av detta belopp. Det föreslagna maximibeloppet på 200 000 euro för det belopp som kan fonderas kommer emot för idrottsutövare vars årliga idrottsinkomst överstiger 400 000 euro.

Enligt uppgifter från inkomstregistret var det 15 idrottsutövare som 2019 fonderade det nuvarande maximibeloppet på 100 000. Det genomsnittliga belopp som överfördes till en idrottsutövarfond var ca 26 800 euro. Uppgifterna är dock inte heltäckande, eftersom idrottsutövarnas arvoden och de belopp som fonderats av prestationer som utländska betalare betalat ännu inte anmäls till inkomstregistret. Det kan dock uppskattas att antalet idrottsutövare som överför över 100 000 euro per år till en idrottsutövarfond är litet och därmed att också de ekonomiska konsekvenserna av den föreslagna ändringen är små.

4.2.8 Tillfälligt arbete på ett särskilt arbetsställe

Den föreslagna ändringen gäller de arbetstagare vars tidsfrist på tre år löper ut under 2021. Till följd av den föreslagna ändringen kan de fortsätta arbeta på samma särskilda arbetsställe ännu ett halvt år och för denna tid kan det till dem betalas skattefria resekostnadsersättningar. De ekonomiska konsekvenserna av den föreslagna ändringen bedöms vara små.

4.2.9 Kompensation för ändringar i skatteintäkterna

I enlighet med regeringsprogrammet kompenseras kommunerna för ändringen i skatteinkomsterna till nettobelopp. De ändringar som föreslås i denna proposition minskar kommunernas skatteinkomster med sammanlagt 179 miljoner euro. Ändringen av skatteinkomsterna kompenseras via statsandelssystemet. Det lämnas en separat proposition om compensationen.

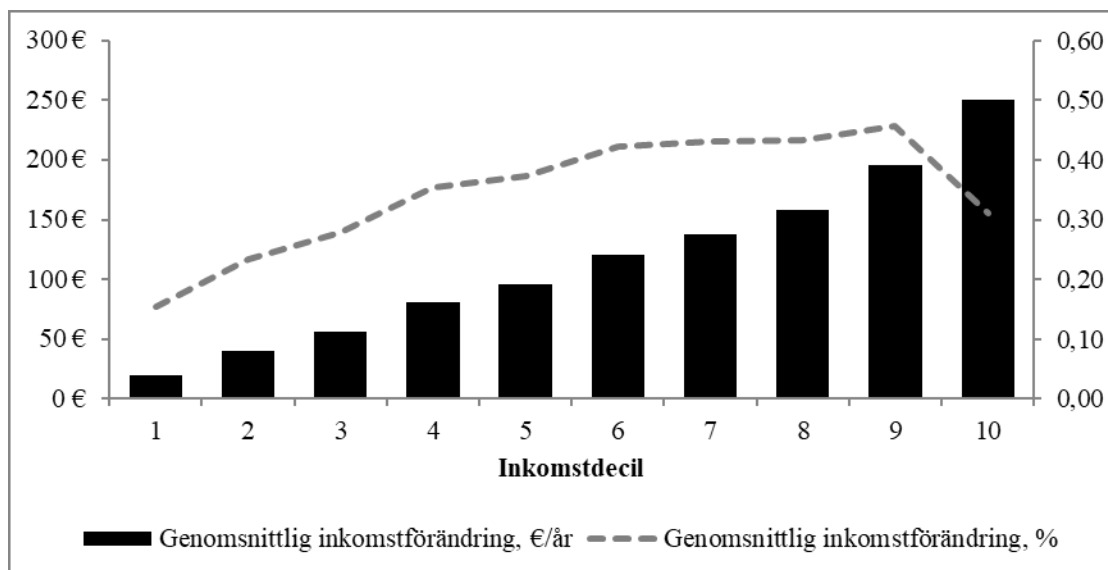
4.3 Konsekvenser för inkomstfördelningen

De ändringar som föreslås i skattegrunderna för inkomstbeskattningen påverkar inkomstfördelningen mellan personer. Förändringen i inkomstskillnaderna mäts med hjälp av Ginikoefficienten. Koefficienten är en indikator som beskriver fördelningen av hushållens disponibla inkomster och den kan ha ett värde mellan 0 och 100. Ju högre värde koefficienten har, desto större är inkomstskillnaderna. I Finland är inkomstskillnaderna små i jämförelse med t.ex. de övriga OECD-länderna, men de har ökat avsevärt jämfört med början av 1990-talet. Den färskaste granskningen av inkomstskillnaderna är från 2018, och den har sammanställts av statistikcentralen utifrån totalstatistiken över inkomstfördelningen. Värdet för Ginikoefficienten, som beskriver inkomstskillnaderna, var 28,1, vilket är 0,4 procentenheter mer än året innan.

Finansministeriets skatteavdelning har utarbetat en differentierad statisk kalkyl över hur de ändringar i skattegrunderna som föreslås i denna proposition påverkar inkomstskillnaderna.

Granskningen inkluderade ändringarna i den progressiva inkomstskatteskalen, höjningen av grundavdraget, höjningen av arbetsinkomstavdraget samt utvidgning av anställningsförmånerna inom trafiken. En åtgärd som minskar inkomstskillnaderna är höjningen av grundavdraget. Indexjusteringen av statens inkomstskatteskala ökar inkomstskillnaderna något.

I figuren nedan sammanfattas vilken inverkan de ovannämnda förslagen till ändring av inkomstskattegrunderna enligt denna proposition sammantaget har enligt inkomstdecil. Av figuren framgår att beskattningen lindras i alla inkomstdeciler. Effekten i euro är störst i inkomstdecil 10, dvs. för hushåll med höga inkomster. Inverkan är relativt sett störst i inkomstdecil 9. De ändringar som presenteras i figuren har räknats ut med ekvivalenta inkomster per hushåll enligt OECD:s modifierade ekvivalensskala.



Den sammantagna effekten för inkomstfördelningen av de ändringar av beskattningsgrunderna som föreslås i denna proposition mätt med Ginikoefficienten är 0,01 procentenheter, dvs. åtgärderna ökar inkomstskillnaderna något. Sett som helhet, när också ändringarna i avgifter av skattenatur beaktas, förblir inkomstskillnaderna oförändrade mätt med Ginikoefficienten.

4.4 Konsekvenser för sysselsättningen

Effekterna av de föreslagna ändringarna på sysselsättningen kan beräknas kalkylmässigt genom att man estimerar effekten av ändringarna på den s.k. sysselsättningsskattegraden, samt genom att man utnyttjar de estimat för flexibiliteten i sysselsättningen som forskningslitteraturen erbjuder. De ändringar som föreslås i denna proposition uppskattas sänka sysselsättningsskattegraden något. Ändringarna i sysselsättningsskattegraden återspeglas i sysselsättningen, om de sysselsatta och arbetslösa reagerar på dem. På basis av forskningslitteraturen kan det uppskattas att den flexibilitet i sysselsättningen som beskriver omfattningen av beteendeförändringen är relativt liten, också om det är svårt att göra en exakt bedömning av hur stor flexibiliteten är. Enligt en grov bedömning kan den sammantagna effekten av de ändringar som föreslås i denna proposition uppskattas öka antalet sysselsatta med ca 0,14 procent. Denna bedömning beskriver den kalkylerade inverkan på antalet sysselsatta på lång sikt. Bedömningen är beroende av valet av underliggande antaganden. Sett som helhet uppskattas antalet sysselsatta öka med ca 0,06 procent när ändringarna i avgifter av skattenatur beaktas. Konsekvenserna för sysselsättningen har här utvärderats med hjälp av en metod som beskrivs i Statens ekonomiska forskningscentralens publikation ”Verotuksen ja sosiaaliturvan työllisyysvaikutukset – Vuoden 2012 muutosten arviointia, VATT muistiot 28, Helsinki 2013”.

4.5 Konsekvenser för jämställdheten mellan könen

Inkomstbeskattningen grundar sig på beskattning av inkomsterna och beskattningen verkställs på samma sätt oberoende av kön, och detta innebär att konsekvenserna av de ändringar som föreslås i denna proposition inte är beroende av kön.

Av de effekter på 421,5 miljoner euro på skatteintäkterna som de i denna proposition föreslagna ändringarna har uppskattas ca 55 procent hänföra sig till män och 45 procent till kvinnor. Att effekterna fördelar sig på detta sätt följer av fördelningen av förvärvsinkomster mellan könen.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

Sänkning av beskattningsvärdet för tjänstebilar

Den arbetsgrupp som finansministeriet tillsatt för att granska beskattningen av trafiken granskade olika modeller för att genomföra det mål om att stödja beskattningen av utsläppsnåla tjänstebilar som skrivits in i regeringsprogrammet. Utöver den modell med fast subvention som nu föreslås granskades också en modell med procentuell skattesubvention och en kombination av dessa. Den procentuella skattesubventionen skulle bestämmas enligt bilpriset, varvid subventionens eurobelopp skulle öka när bilpriset ökar. I en kombinationsmodell skulle subventionen basera sig på bilpriset upp till en viss övre gräns, och för bilar som är dyrare än det skulle subventionen utgöras av ett fast eurobelopp.

I modellen med procentuell skattesubvention skulle subventionens andel av bilpriset vara densamma för alla bilar, vilket skulle leda till att subventionen i euro är högre för dyrare bilar. Detta skulle innebära sämre kostnadseffektivitet med tanke på utsläppsminskningarna, eftersom en procentuell subvention av samma storlek skulle ge ett mindre antal elbilar än en fast subvention. I fråga om en procentuell subvention är det också svårare att förutse kostnaderna för subventionen, eftersom kostnaderna inte enbart beror på antalet bilar utan också på prisklassen för de bilar som köps medan subventionen är i kraft. En procentuell skattesubvention kan också vara

mer problematisk med tanke på den sociala rättvisan än en fast skattesubvention. Skattesubventionen kunde bli rätt stor i euro för de dyraste elbilmodellerna, och sådana tjänstebilar är i många fall främst tillgängliga för ett företags ledningspersoner.

Effekten av en kombinationsmodell motsvarar effekten av modellen med procentuell skattesubvention upp till den valda övre gränsen, och för den del som överstiger denna gräns motsvarar effekten den fasta skattesubventionen. Även om det på detta sätt vore möjligt att i fråga om de dyraste elbilarna begränsa de tillspetsande effekterna av den procentuella skattesubventionen, kan den fasta subventionen dock enligt en helhetsbedömning anses vara mer ändamålsenligt med tanke på målet att minska utsläppen. Det skulle också vara fråga om ett mer komplicerat system.

Ett alternativ till den föreslagna sänkningen av beskattningsvärdet vore att genomföra skattesubventionen som ett avdrag från förvärvsinkomsten i löntagarens beskattning. Detta skulle dock förutsätta att ett nytt separat avdrag byggs in i skattesystemet. Ett klart och enkelt skattesystem liksom det faktum att skattesubventionen endast är avsedd för sådana tjänstebilar som arbetsgivaren skaffar och inte t.ex. för sådana renodlade elbilar som arbetstagarna själva skaffar talar för det sänkta beskattningsvärde som nu föreslås som sättet att genomföra subventionen.

5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

Tjänstebilar

Den internationella jämförelse som presenteras här baserar sig på mellanrapporten av den arbetsgrupp som ska evaluera beskattningen av trafik.

I Nederländerna uppgår det årliga beskattningsvärdet av den naturaförmån som en tjänstebil utgör i princip till 22 procent av bilens allmänna detaljhandelspris, dvs. 1,83 procent per månad. Beskattningsvärdet av den naturaförmån som tjänstebilar utgör har dock sänkts för utsläppsfria bilar så att beskattningsvärdet av den naturaförmån som utsläppsfria tjänstebilar utgör från och med 2020 är 8 procent av det allmänna detaljhandelspriset, om anskaffningspriset för bilen är högst 45 000 euro. Nederländerna har ändrat beskattningen av utsläppsnåla tjänstebilar flera gånger. Under 2017–2019 var beskattningsvärdet för utsläppsfria renodlade elbilar och bränslecellsbilar 4 procent av det allmänna detaljhandelspriset, om anskaffningspriset för bilen var högst 50 000 euro. Dessutom var beskattningsvärdet för den naturaförmån som utsläppsnåla tjänstebilar utgör tidigare 0 procent för bilar vars utsläppsvärde understiger 50 gram koldioxid per kilometer och 14 procent för bilar vars utsläppsvärde är 55–88 gram koldioxid per kilometer. Beskattningsvärdet och utsläppsgränsen för det sänkta beskattningsvärdet har under de senaste åren höjts, eftersom den styrande effekten och konsekvenserna i fråga om inkomstskatten bedömdes vara oändamålsenligt stora. Det bedöms att det sänkta beskattningsvärdet för elbilar i fortsättningen slopas stegvis.

I Norge är det årliga beskattningsvärdet av den naturaförmån som tjänstebilar utgör normalt 30 procent av detaljhandelspriset upp till 308 500 kronor samt 20 procent på den del som överstiger detta belopp. Vid beräkningen av beskattningsvärdet för renodlade elbilar som används som tjänstebil beaktas endast 60 procent av bilens detaljhandelspris, medan beräkningsgrunden för andra bilar är 75 eller 100 procent av detaljhandelspriset beroende på om arbetskörningarna överstiger 40 000 kilometer per år. I Norge har elbilar understötts mycket kraftigt också med flera andra skattefördelar.

RP 142/2020 rd

I Frankrike påverkas tjänstebilarnas beskattningsvärde av en andel som fastställs på basis av koldioxidvärdet och drivkraften och som ställer beskattningsvärdet i relation till mängden koldioxidutsläpp från bilen. Beskattningsvärdet av den naturaförmån som en tjänstebil utgör är i princip 9 procent av bilens anskaffningspris, dvs. 0,75 procent per månad. Bilar med ett utsläppsvärde som understiger 20 gram koldioxid per kilometer är helt befriade från skatt, medan hybridbilar med ett utsläppsvärde som understiger 110 gram koldioxid per kilometer anses ha ett beskattningsvärde på 0 under det första driftåret. I fråga om bilar med förbränningsmotor påverkas tjänstebilens beskattningsvärde av bränsletypen och bilens ålder så att beskattningsvärdet är högst för gamla bilar med förbränningsmotor.

I Sverige baserar sig fastställandet av beskattningsvärdet för tjänstebilar på bilens detaljhandelsvärde och antalet kilometer som avser privata körningar. Renodlade elbilar, laddhybridbilar och gasdrivna bilar får ett avdrag som hänför sig till fastställandet av beskattningsvärdet så att det vid fastställandet av deras beskattningsvärde används detaljhandelsvärdet för motsvarande diesel- eller bensindrivna bil. Dessutom drar renodlade elbilar och gasbilar nytta av en nedsättning av beskattningsvärdet med 40 procent men högst 10 000 kronor i förhållande till beskattningsvärdet för en motsvarande diesel- eller bensindrivna bil. Den nedsättning på 40 procent som är avsedd att vara temporär gäller åtminstone till utgången av 2020. Riksrevisionen i Sverige har granskat beskattningen av utsläppssnåla tjänstebilar som en del av bedömningen av stödiheten för utsläppssnåla bilar. Revisionsverket konstaterade att kostnaderna för stödmodellen jämfört med alternativa utsläppsminskningssåtgärder verkar relativt höga och att Sveriges nuvarande stödmodell avseende tjänstebilar inte är ett kostnadseffektivt styrmedel. Revisionsverket har rekommenderat att man i fortsättningen bedömer behovet av och kostnadseffektiviteten hos den stödmodell som avser tjänstebilar.

I Tyskland baserar sig beskattningsvärdet för den naturaförmån som en tjänstebil utgör på bilens detaljhandelsvärde och arbetsresans längd. Beskattningsvärdet är 12 procent på årsnivå, dvs. en procent per månad, till vilket läggs en månatlig andel av arbetsresan. Från och med 2019 har renodlade elbilar beviljats en nedsättning på 0,5 procentenheter vid beräkningen av beskattningsvärdet. Nedsättningen beviljas dessutom sådana laddhybridbilar vars utsläppsvärde är högst 50 gram koldioxid per kilometer eller vars räckvidd är minst 40 kilometer. Dessutom har beräkningen av beskattningsvärdet för renodlade elbilar som används som tjänstebil ändrats vid ingången av 2020 så att endast 25 procent av bilens beskattningsbara bruttopris beaktas vid beräkningen av beskattningsvärdet, om nyanskaffningspriset för bilen understiger 40 000 euro.

I Irland är beskattningsvärdet av en tjänstebil allmänt 30 procent av bilens nyanskaffningspris, dvs. 2,5 procent per månad. Utsläppssnåla tjänstebilar drar nytta av det lägre beskattningsvärdet för naturaförmånen genom att de elbilar som var i tjänstebilsbruk 2018 och nya elbilar helt befriades från beskattningen av naturaförmånen. Förmånen för eldrivna tjänstebilar fortsätter också 2019–2021, men beräkningen av värdet av anställningsförmånen ändrades i början av 2019. Renodlade elbilar vars nyanskaffningspris understiger 50 000 euro befrias även i fortsättningen helt från beskattningen av naturaförmåner. Elbilar vars nyanskaffningspris överstiger 50 000 euro beskattas med ett lägre beskattningsvärde, som beräknas genom att 50 000 euro dras av från nyanskaffningspriset. Dessutom fick företagen fram till utgången av 2019 ett anskaffningsincitament på högst 3 800 euro för anskaffning av utsläppssnåla tjänstebilar.

I Österrike har tjänstebilarnas beskattningsvärde kopplats till bilens koldioxidutsläpp. Naturaförmånens beskattningsvärde är 1,5 procent i månaden och högst 720 euro, om bilens utsläppsvärde är högst 118 gram koldioxid per kilometer. Om utsläppsvärdet är högre, är beskattningsvärdet två procent i månaden och högst 960 euro. Renodlade elbilar är helt befriade från beskattningen av naturaförmåner. I Österrike kan företag vid sidan av hushåll få ett anskaffnings-

RP 142/2020 rd

stöd på 3 000 euro för anskaffning av renodlade elbilar och 1 500 euro för anskaffning av laddhybridbilar, om bilens räckvidd överstiger 50 kilometer. Förutsättningen är att bilens anskaffningspris är under 60 000 euro.

I Portugal kan företag få ett anskaffningsincitament på 2 250 euro för anskaffning av eldrivna person- och paketbilar, om anskaffningspriset för bilen understiger 62 500 euro. När det gäller företag har stödet begränsats till högst fyra bilar per företag. I Portugal är stödet bundet till en budget som för 2019 uppgår till sammanlagt 3 miljoner euro. Företagen kan dessutom göra avdrag från samfundsskatten på basis av investeringskostnaderna för anskaffning av elbilar. Avdrag från samfundsskatten får göras endast för bilar som används av företag, och även i fråga om dem tillämpas den övre gränsen på 62 500 euro för anskaffningspriset.

Kollektivtrafik och gång-, cykel- och mopedtrafik

Användningen av kollektivtrafik stöds med skatteförmåner i flera EU-medlemsstater. Till exempel i Österrike kan arbetsgivaren erbjuda sina arbetstagare en skattefri kollektivtrafikförmån för resan mellan hemmet och arbetsplatsen. Personalbiljetter får skattesubvention också t.ex. i Spanien, där arbetsgivaren kan erbjuda sina anställda kollektivtrafikbiljetter skattefritt upp till 1 500 euro. I många länder berättigar dessutom användningen av kollektivtrafik för arbetsresor till skatteavdrag.

Skattefördelar för tjänstecyklar är också ganska vanliga. Exempelvis i Belgien, Nederländerna, Österrike, Tyskland, Förenade kungariket och Irland får tjänstecyklar skattesubvention. Utöver skattefördelar tillämpas i flera EU-länder direkta anskaffningsstöd för elcyklar.

I Belgien finns också ett mobilitetsunderstöd (Mobility Allowance) som infördes 2018 och en s.k. mobilitetsbudget (Mobility Budget) som infördes 2019. Syftet med dessa är att styra arbetstagarna så att de väljer miljövänligare alternativ till tjänstebilar. En förmån som baserar sig på tjänstebilens värde betalas i pengar till en löntagare som på ett sätt som föreskrivs närmare avstår från sin tjänstebil. Förmånen är skattepliktig inkomst som naturaförmån. Som ett alternativ till mobilitetsunderstödet finns en mobilitetsbudget, där löntagaren kan besluta att använda det penningbelopp som går till tjänstebilen till en utsläppssnål tjänstebil eller skattefritt bl.a. för en kollektivtrafikbiljett, samåkningstjänster, en elcykel eller någon slags kombination av alternativen.

I Storbritannien kan arbetsgivare skaffa cyklar till sina arbetstagares förfogande så att anskaffningen ger antingen arbetstagaren eller arbetsgivaren en skatteförmån (Cycle to Work Scheme). Systemet infördes 1999 och har gjort det möjligt för arbetsgivaren att skaffa cykel och behövlig utrustning, såsom cykelhjälm, till arbetstagarens förfogande för arbetsresorna. Anskaffningspriset för cykeln och utrustningen dras av från arbetstagarens bruttolön, vilket ger arbetstagaren en skatteförmån.

6 Remissvar

Yttranden om de förslag som gäller anställningsförmåner inom trafiken har begärts av följande instanser: kommunikationsministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, Folkpensionsanstalten, Transport- och kommunikationsverket, Statens arbetsmarknadsverk, Skatteförvaltningen, Autoalan Keskusliitto ry, Automobilförbundet rf, Bilimportörerna och -industrin rf, Akava ry, Finlands näringsliv rf, klimatpanelen, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry, Centralhandelskammaren, KT Kommunarbetsgivarna, Suomen Paikallisliikenneliitto - Finlands Lokaltrafikförbund ry, Cykelförbundet rf, Finlands Fackförbunds Centralorganisation

RP 142/2020 rd

FFC rf, Finlands Kommunförbund rf, Suomen Veroasiantuntijat ry, Företagarna i Finland rf, Teknologiindustrin rf, STTK rf och Skattebetalarnas Centralförbund rf.

Ett sammandrag av yttrandena finns i Statsrådets projektportal.

I de yttranden som lämnades ansågs de föreslagna ändringarna över lag vara ett steg i rätt riktning. I yttrandena fästes dock uppmärksamhet bl.a. vid de föreslagna ändringarnas verkningsfullhet, inriktning och kostnadseffektivitet.

Ändringar föreslogs bl.a. i fråga om tidsfristernas längd, nivån på skattesubventionerna och subventionernas omfattning. I flera yttranden ansågs det att sänkningen av värdet på bilförmånen också borde gälla laddhybridbilar och att cykelförmånens skattefria andel borde vara högre än vad som föreslås.

Efter remissbehandlingen har propositionen ändrats så att den tid som sänkningen av värdet av bilförmånen för renodlade elbilar och skattefriheten för laddningsförmånen gäller förlängs med två år, dvs. subventionerna föreslås vara i kraft åren 2021–2025. Dessutom föreslås det att maximibeloppet för den skattefria cykelförmånen ska vara 1 200 euro per år i stället för 750 euro som föreslogs i den proposition som var remiss.

Efter remissbehandlingen har till propositionen fogats de ändringarna som föreslås i skattegrunderna för förvärvsinkomster. Till propositionen har dessutom i enlighet med beslutet vid regeringens budgetförhandlingar fogats ett förslag om maximibeloppet för idrottsutövarfonden samt ett förslag om temporär förlängning av maximitiden för tillfälligt arbete. Som en ändring av teknisk natur har till propositionen fogats ett ändringsförslag som gäller 13 § i lagen om inkomstdatasystemet.

7 Specialmotivering

7.1 Lagen om inkomstskatteskalen för 2021

I propositionen föreslås att det vid beskattningen för skatteåret 2021 tillämpas en progressiv förvärvsinkomstskatteskala som lindrats i jämförelse med inkomstskatteskalen för 2020 genom att inkomstgränserna i skatteskalen höjs med ca 2,5 procent.

Inkomstskatteskalans nya högsta inkomstklass fogades för första gången 2013 till lagen om inkomstskatteskalen. År 2015 sänktes den nedre gränsen i euro för den högsta inkomstklassen från 100 000 euro till 90 000 euro. Inkomstskatteskalen skärptes för 2016 genom att den nedre gränsen i euro för skalans högsta inkomstklass, dvs. den nedre gränsen för den s.k. solidaritetsskatten, sänktes från 90 000 euro till 72 300 euro. Detta innebar att de två högsta inkomstklasserna slogs samman. Därefter har gränsen inte förändrats annat än att gränsen årligen har indexjusterats på motsvarande sätt som de övriga inkomstklasserna.

År 2020 är den nedre gränsen i euro för den högsta inkomstklassen i inkomstskatteskalen 78 500 euro. Det föreslås att gränsen ska indexjusteras på motsvarande sätt som de övriga inkomstklasserna, och därför föreslås det att den nedre gränsen i euro för den högsta inkomstklassen i inkomstskatteskalen för 2021 ska vara 80 500 euro. Enligt beräkningarna finns det 2021 ca 112 000 personer med en årlig förvärvsinkomst på över 80 500 euro som beskattas vid statsbeskattningen. I enlighet med regeringsprogrammet ska den s.k. solidaritetsskatten fortsätta till regeringsperiodens slut.

7.2 Inkomstskattelagen

64 §. Naturaförmåner. Det föreslås att 3 mom. ändras så att det högsta skattefria beloppet för personalbiljetten höjs till 3 400 euro per år. Detta innebär att den nuvarande skattepliktiga andelen mellan 300 och 750 euro för personalbiljetter slopas. Till momentet fogas dessutom en bestämmelse enligt vilken kollektivtrafikens andel av ett paket med mobilitetstjänster jämförelsesvis med en personlig kollektivtrafikbiljett. Med tanke på tillämpningen av bestämmelsen om personalbiljetter har det således ingen betydelse om kollektivtrafikbiljetten skaffas direkt av tjänsteleverantören eller om biljetten ingår i ett paket med mobilitetstjänster. Det övriga innehållet i ett sådant tjänstepaket har ingen betydelse i detta sammanhang. Vid tillämpningen av bestämmelsen anses kollektivtrafikens andel av kostnaderna för tjänstepaketet vara priset enligt prislistan för motsvarande biljettprodukt hos leverantören av kollektivtrafiktjänster. Om t.ex. tjänstepaketets pris är 500 euro i månaden inklusive en månadsbiljett för den interna kollektivtrafiken i staden samt användningen av taxi och hyrbil, anses kollektivtrafikens andel av tjänstepaketet vara priset för månadsbiljetten enligt prislistan hos leverantören av interna kollektivtrafiktjänster i staden.

I nuvarande beskattnings- och rättspraxis har det ansetts att stadscyklar som en del av ett paket med mobilitetstjänster som inbegriper kollektivtrafik kan utgöra en del av en personalbiljett som betraktas som skattefri. Stadscyklar kan således även i fortsättningen betraktas som en del av den skattefria personalbiljetten som en del av ett paket med mobilitetstjänster. Vid tillämpningen av denna bestämmelse är det motiverat att bedöma saken på samma sätt oberoende av om användningen av stadscykel är en del av ett paket med mobilitetstjänster eller om tjänsten skaffas som en fristående tjänst. Användningen av stadscykel kan således betraktas som en del av personalbiljetten också när tjänsten skaffas separat från paketet med mobilitetstjänster. Om användningen av stadscykel är en del av ett paket med mobilitetstjänster och månadsavgiften för tjänsten endast omfattar en kollektivtrafikbiljett och användningen av stadscykel, betraktas paketet i sin helhet som en kollektivtrafikbiljett som arbetsgivaren tillhandahåller. Om månadsavgiften för paketet utöver kollektivtrafiken och användningen av stadscyklar också omfattar användning av andra fordon, betraktas som stadscyklarnas andel av kostnaderna för tjänstepaketet bruksavgiften för stadscykeln enligt tjänsteleverantörens prislista på motsvarande sätt som i fråga om kollektivtrafikbiljetten. I övrigt ska som sådan kollektivtrafik som avses i bestämmelsen på samma sätt som för närvarande betraktas regelbunden persontrafik vars tjänster kan utnyttjas allmänt och sådan reguljär trafik som körs med taxibilar.

I fråga om personalbiljetten föreslås inga ändringar. Det är fortsättningsvis fråga om en personlig resebiljett för resor mellan bostaden och arbetsplatsen, och biljetten minskar på motsvarande sätt som för närvarande resekostnaderna mellan bostaden och arbetsplatsen.

I nuvarande beskattningspraxis har det ansetts att arbetsgivaren inte behöver utreda löntagarens verkliga kostnader mellan bostaden och arbetsplatsen, om arbetsgivaren ger löntagaren en personalbiljettförmån på högst 750 euro. Trots utvidgningen av skattefriheten kan det fortfarande anses att arbetsgivaren inte behöver utreda de faktiska resekostnaderna, om förmånens värde är högst 750 euro. I dessa situationer kan det anses att förmånen har getts för resan mellan bostaden och arbetsplatsen. Beloppet motsvarar självriskandelen för resekostnaderna mellan bostaden och arbetsplatsen. I fråga om en förmån som är större än detta ska arbetsgivaren utreda beloppet av löntagares faktiska resekostnader på motsvarande sätt som för närvarande.

Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 4 mom. som innehåller bestämmelser om skattefrihet för tjänstecykelförmånen. En cykelförmån som arbetsgivaren ger arbetstagaren utgör skattefri inkomst till ett värde av högst 1 200 euro. Det högsta skattefria beloppet för den personliga kollektivtrafikbiljetten enligt 3 mom. och cykelförmånen är dock sammanlagt 3 400 euro, dvs.

den skattefria cykelförmånen dras av från det skattefria maximibeloppet för personalbiljetten. Det är fråga om en cykelförmån när arbetsgivaren ställer en cykel som arbetsgivaren äger eller skaffar genom leasingavtal till arbetstagarens personliga bruk eller på något annat motsvarande sätt erbjuder arbetstagaren rätt att använda en cykel på fritiden. Den skattefria cykelförmånen kan också utgöra en del av ett paket med mobilitetstjänster. Som cykelförmånens andel av paketet med mobilitetstjänster betraktas samma värde som erbjudande av motsvarande förmån separat skulle ha. Om arbetsgivaren överlåter cykeln direkt i arbetstagarens ägo, är det inte fråga om en cykelförmån utan om en skattepliktig förmån som betraktas som lön.

Med en cykel avses en cykel så som den definieras i 19 § i fordonslagen (1090/2002). Enligt den paragrafen avses med cykel ett fordon tillverkat för transport av en eller flera personer eller gods som är utrustat med pedaler eller vevanordningar och som också kan ha en elmotor med en effekt på högst 250 watt, förutsatt att motorn fungerar endast vid trampning och kopplas ur funktion senast när hastigheten stiger till 25 km/h samt en sparkcykel eller annat motsvarande fordon utan motor, om det på grund av storleken eller användningsändamålet är påkallat att kräva att fordonet uppfyller kraven på reflektorer, strålkastare och lyktor och andra viktiga säkerhetskrav som gäller cyklar.

Till cykelförmånen anses också höra sådan utrustning som utgör fasta delar av cykeln, såsom t.ex. lampa och lås samt dubbdäck. Även om en cykelhjälm inte är en del av cykelns utrustning, kan en hjälm som tillhandahålls i samband med tjänstecykeln dock anses ingå i cykelförmånen, eftersom hjälmen är viktig skyddsutrustning för cyklisten och vägtrafiklagen innehåller en rekommendation om användning av cykelhjälm.

Värdet av en cykelförmån bestäms enligt principen om verkligt värde. Om arbetsgivaren skaffar en tjänstecykel t.ex. genom leasingavtal, betraktas som cykelförmånens värde den kostnad som orsakats arbetsgivaren, dvs. i praktiken leasingavgiften minskad med de expeditions- och handläggningskostnader som betalats till leasingbolaget.

Om arbetsgivaren äger tjänstecykeln, bildas det verkliga värdet på basis av anskaffningspriset, kapitalkostnaderna och driftkostnaderna, såsom de servicekostnader som arbetsgivaren betalar. Skatteförvaltningen bestämmer årligen beräkningsgrunderna för det gängse värdet med stöd av 64 § 1 mom. i inkomstskattelagen.

Om arbetstagaren har haft tillgång till en skattefri cykelförmån, kan avdrag för resekostnaderna för resan mellan bostaden och arbetsplatsen inte fås för cykelns del. Cykelförmånen inverkar inte till övriga delar på avdraget för resekostnader.

Till paragrafen fogas ett nytt 5 mom. där det föreskrivs om behandlingen i beskattningshänseende av en anordning för hemmaladdning av en elbil som arbetsgivaren bekostar tillsammans med en eltjänstebil. I dessa situationer ska laddningsanordningen betraktas som tilläggsutrustning till bilen och ska vid beräkningen av värdet av bilförmånen beaktas på motsvarande sätt som övrig tilläggsutrustning. Enligt Skatteförvaltningens gällande beslut om naturaförmåner läggs tilläggsutrustningens värde till nyanskaffningspriset för bilen till den del deras värde överstiger 850 €. Bestämmelsen gäller inte situationer där äganderätten till laddningsanordningen överförs direkt till arbetstagaren. Om äganderätten övergår till arbetstagaren, ska skatt betalas för hela det verkliga värdet på motsvarande sätt som enligt nuvarande beskattningspraxis.

64 a §. Temporära skattelättnader för anställningsförmåner inom trafiken åren 2021–2025 Det föreslås att till lagen temporärt fogas en ny 64 a §, där det föreskrivs om temporära skattesubventioner för anställningsförmåner inom trafiken åren 2021–2025.

RP 142/2020 rd

I 1 mom. föreslås en bestämmelse om en sänkning av värdet av bilförmånen för bilar vars koldioxidutsläpp under körning enligt 6 § 1 mom. i bilskattelagen är noll. I praktiken är det för närvarande fråga om renodlade elbilar. Värdet av bilförmånen sänks med 170 euro för varje sådan månad som förmånen har uppkommit för användningen av en sådan utsläppsfri bil. Sänkningen görs för den berörda bilen från det månatliga beskattningsvärde som beräknats i enlighet med det beslut om naturaförmåner som Skatteförvaltningen årligen fastställer. Avdraget ska vara detsamma oberoende av om det schablonmässiga värdet eller värdet per kilometer används vid beräkningen av förmånens värde. Arbetsgivaren verkställer förskottsinnehållningen på basis av det sänkta beskattningsvärdet. Bilen kan vara i arbetstagarens bruk antingen i form av fri bilförmån eller förmån att använda bil och subventionen föreslås gälla bilar som genomgått första registrering i Finland 2020 eller senare.

I 2 mom. föreskrivs om temporär befrielse från skatt för sådan laddningsförmån för elbil som arbetsgivaren tillhandahåller. Skattepliktig inkomst uppkommer inte när arbetsgivaren bekostar laddning av arbetstagarens egen bil eller en bil utgör grunden för förmånen att använda bil på arbetsplatsen eller vid en för allmänheten tillgänglig laddningsstation. Bestämmelsen gäller inte laddning i arbetstagarens hem. Bestämmelsen gäller således inte situationer där arbetsgivaren betalar för den el som faktureras på basis av en elmätare i arbetstagarens hem eller den el som husbolaget fakturerar. Skattefriheten föreslås gälla alla bilar som laddas med el. Med tanke på tillämpningen av bestämmelsen har det således ingen betydelse om det är en renodlad elbil eller en laddhybridbil som laddas.

Paragrafen ska gälla temporärt till utgången av 2025 och den ska tillämpas vid beskattningen för 2021–2025.

Skatteförvaltningen bestämmer årligen beräkningsgrunderna för det gängse värdet med stöd av 64 § 1 mom. i inkomstskattelagen. Enligt Skatteförvaltningens gällande beslut om naturaförmåner är det fråga om förmån att använda bilen om löntagaren själv betalar åtminstone drivkraftskostnaderna för bilen. Detta har ansetts innebära att löntagaren svarar för alla drivkraftskostnader. Den föreslagna skattefriheten för laddningsförmånen innebär att laddning på arbetsplatsen eller vid en för allmänheten tillgänglig laddningsstation inte medför kostnader för arbetstagaren. Med tanke på syftet med bestämmelsen vore det ändamålsenligt om skattefriheten för laddningsförmånen inte påverkar bedömningen av huruvida det är fråga om en bil som utgör grunden för förmånen att använda bil. Av denna anledning vore det motiverat att till Skatteförvaltningens beslut om naturaförmåner foga en temporär bestämmelse, av vilken framgår att när löntagaren använder el som arbetsgivaren bekostar på arbetsplatsen eller vid en för allmänheten tillgänglig laddningsstation för att ladda en naturaförmånsbil och själv betala de övriga eventuella drivkraftskostnaderna för bilen, fastställs penningvärdet av bilförmånen på samma sätt som värdet av förmånen att använda bil.

72 a §. Tillfälligt arbete på ett särskilt arbetsställe. Det föreslås att till paragrafen temporärt fogas ett nytt 4 mom. där det föreskrivs om ett undantag från den tidsfrist på tre år för tillfälligt arbete som avses i 1 mom. Enligt momentet ska som tillfälligt arbete på ett särskilt arbetsställe betraktas arbete på samma arbetsställe i högst tre år och sex månader, om den tidsfrist på tre år som avses i 1 mom. upphör mellan den 1 januari och den 31 december 2021.

Till arbetstagarna kan således betalas skattefria resekostnadsersättningar ännu i ett halvt års tid för arbete på samma särskilda arbetsställe, om tidsfristen på tre år löper ut under 2021. Bestämmelsen ska också tillämpas vid beskattningen 2022 i de situationer där tidsfristen på tre och ett halvt år förlängs till 2022.

Förutsättningen är att arbetsstället fortfarande betraktas som ett särskilt arbetsställe för arbetstagaren. Om t.ex. förlängningen av arbetet avtalas så att tidsfristen på tre och ett halvt år överströks, är det inte längre fråga om ett särskilt arbetsställe för arbetstagaren.

106 §. Grundavdrag vid kommunalbeskattningen. Det föreslås att paragrafen ändras så att grundavdragets högsta belopp höjs från 3 540 euro till 3 630 euro. Grundavdraget beviljas till fullt belopp vid en dagpenningssinkomst på 3 630 euro per år, en löneinkomst på ca 7 600 euro per år och en pensionsinkomst på ca 11 800 euro per år. För mottagare av dagpenningssinkomst har grundavdraget en effekt på en inkomst på upp till ca 23 600 euro per år, för mottagare av löneinkomst på upp till ca 30 400 euro per år och för mottagare av pensionsinkomst på upp till ca 25 000 euro per år.

116 c §. Idrottsutövarfond. Det föreslås att 1 mom. ändras så att maximibeloppet av den inkomst som överförs till en idrottsutövarfond höjs från nuvarande 100 000 euro till 200 000 euro. Inga ändringar föreslås i den procentandel av de årliga inkomsterna som kan överföras till fonden. Till en idrottsutövarfond kan således överföras högst 50 procent, beräknat på idrottsinkomstens bruttobelopp, dock högst 200 000 euro per år.

Det föreslås att 2 mom. ändras så att även arbetslöshet som varat minst ett år kan betraktas som ett sådant särskilt skäl på basis av vilket de fonderade medlen kan lyftas snabbare än planerat. Villkoret motsvarar vad som i 54 d § 2 mom. 1 punkten i inkomstskattelagen föreskrivs i fråga om frivilliga pensionsförsäkringar och långsiktiga sparavtal. Med arbetslöshet avses att personen är arbetslös arbetssökande på det sätt som avses i 2 kap. 1 § i lagen om utkomstskydd för arbetslösa. Dessutom preciseras två formuleringar i momentet så att medlen av särskilda skäl kan lyftas snabbare än planerat också efter två år. Om t.ex. en idrottsutövare har meddelat att han eller hon lyfter medlen under en period av sex år i lika många poster, men blir arbetsoförmögen under det tredje året, kan han eller hon lyfta medlen snabbare än den angivna tiden på sex år. Detta motsvarar nuvarande beskattningspraxis.

125 §. Arbetsinkomstavdrag. Det föreslås att 2 mom. ändras så att det högsta beloppet av arbetsinkomstavdraget höjs från 1 770 euro till 1 840 euro. Avdragets minskningsprocent höjs från 1,84 procent till 1,89 procent för den del av nettoförvärvsinkomsten som överstiger 33 000 euro. När nettoförvärvsinkomsten uppgår till ca 131 000 euro beviljas inte längre något arbetsinkomstavdrag. Det föreslås att avdragets inflödesprocent höjs från 12,5 procent till 12,7 procent.

7.3 Lagen om inkomstdatasystemet

13 §. Uppgiftsanvändares rätt att få uppgifter ur inkomstdatasystemet. Till 1 mom. 18 och 19 punkten fogas bestämmelser om utlämnande av uppgifter till kommuner och samkommuner också för bestämmande av värdet på de servicesedlar som avses i lagen om servicesedlar inom social- och hälsovården (569/2009) och lagen om småbarnspedagogik (540/2018).

Med stöd av hänvisningsbestämmelsen i 7 § 3 mom. i lagen om servicesedlar inom social- och hälsovården tillämpas i fråga om myndigheternas rätt att få uppgifter och utredningar som behövs för att bestämma värdet på en inkomstrelaterad servicesedel vad som i 14 a § i lagen om klientavgifter inom social- och hälsovården föreskrivs om myndigheternas rätt att få uppgifter för att klientavgifter ska kunna fastställas. Enligt 5 § 3 mom. i lagen om småbarnspedagogik kan man inom småbarnspedagogiken ge en serviceanvändare en sådan servicesedel som avses i lagen om servicesedlar inom social- och hälsovården. Enligt 14 § 2 mom. i lagen om klientavgifter inom småbarnspedagogiken ska vid bestämmande av värdet av servicesedeln i sin tur 7 och 8 § i lagen om servicesedlar inom social- och hälsovården beaktas. De uppgifter som

behövs för bestämmande av servicesedlarnas värde är således samma uppgifter som redan nu med stöd av 18 och 19 punkten lämnas ut ur inkomstregistret till kommuner och samkommuner för bestämmande av klientavgifter.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

I propositionen föreslås ändringar i beskattningen av naturaförmåner. Enligt 64 § 1 mom. i inkomstskattelagen bestämmer Skatteförvaltningen årligen beräkningsgrunderna för det gängse värdet. Skatteförvaltningen kommer således att meddela närmare föreskrifter också om grunderna för beräkning av de verkliga värdena för de naturaförmåner som föreslås i denna proposition. Genom Skatteförvaltningens beslut om naturaförmåner kommer man dessutom att beakta effekten av den föreslagna skattefriheten för laddningsförmånen på fastställandet av bilförmånen så att när löntagaren på arbetsplatsen eller vid en för allmänheten tillgänglig laddningsstation använder el som arbetsgivaren bekostar för att ladda en naturaförmånsbil och själv betala bilens övriga eventuella drivkraftskostnader, fastställs penningvärdet för bilförmånen på samma sätt som värdet av förmånen att använda bil.

9 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2021. Bestämmelserna i 64 a § i inkomstskattelagen föreslås gälla till utgången av 2025. Bestämmelserna i 72 a § 4 mom. i inkomstskattelagen föreslås gälla till utgången av 2022.

10 Förhållande till andra propositioner

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2021 och avses bli behandlad i samband med den.

Kläm

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

1.

Lag

om inkomstskatteskalan för 2021

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Vid beskattningen för 2021 bestäms den inkomstskatt för förvärvsinkomst som enligt inkomstskattelagen (1535/1992) ska betalas till staten i enlighet med en progressiv inkomstskatteskala enligt följande:

Beskattningsbar förvärvsinkomst, euro	Skatt vid nedre gränsen, euro	Skatt på den del av inkomsten som överskrider den nedre gränsen, %
18 600	8	6
27 900	566	17,25
45 900	3 671	21,25
80 500	11 023,5	31,25

2 §

Denna lag träder i kraft den 20 .

2.

Lag

om ändring och temporär ändring av inkomstskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i inkomstskattelagen (1535/1992) 64 § 3 mom., 106 §, 116 c § 1 och 2 mom. och 125 § 2 mom.,
sådana de lyder, 64 § 3 mom. i lag 1393/2019, 106 § i lag 1557/2019, 116 c § 1 och 2 mom. i lag 946/2008 och 125 § 2 mom. i lag 1557/2019, samt
fogas till 64 §, sådan den lyder i lagarna 504/2010 och 1393/2019, nya 4 och 5 mom., till lagen temporärt en ny 64 a § och till 72 a §, sådan den lyder i lag 876/2017, temporärt ett nytt 4 mom. som följer:

64 §

Naturaförmåner

En personlig kollektivtrafikbiljett som arbetsgivaren ger arbetstagaren för resor mellan bostaden och arbetsplatsen är skattefri inkomst till ett värde av högst 3 400 euro. Kollektivtrafikens andel av ett paket med mobilitetstjänster jämföras med en personlig kollektivtrafikbiljett.

En cykelförmån som arbetsgivaren ger arbetstagaren är skattefri inkomst till ett värde av högst 1 200 euro. Det högsta skattefria beloppet för cykelförmånen och kollektivtrafikbiljetten enligt 3 mom. är dock sammanlagt 3 400 euro.

En laddningsanordning för elbil betraktas som bilens tilläggsutrustning vid beräkningen av beskattningsvärdet för bilförmånen.

64 a §

Temporära skattelättnader för anställningsförmåner inom trafiken åren 2021–2025

Från beskattningsvärdet för bilförmånen dras det av 170 euro för varje sådan månad som förmånen har uppkommit vid användning av en bil vars koldioxidutsläpp under körning enligt 6 § 1 mom. i bilskattelagen (1482/1994) är 0 gram per kilometer. Bestämmelsen tillämpas på bilar som genomgått första registrering i Finland 2020 eller senare.

Skattepliktig inkomst uppkommer inte när arbetsgivaren bekostar laddning av arbetstagarens egen bil eller en bil som utgör grunden för förmånen att använda bil på arbetsplatsen eller vid en för allmänheten tillgänglig laddningsstation.

72 a §

Tillfälligt arbete på ett särskilt arbetsställe

Med avvikelse från 1 mom. ska som tillfälligt arbete på ett särskilt arbetsställe betraktas arbete på samma arbetsställe i högst tre år och sex månader, om den tidsfrist som avses i 1 mom. upphör mellan den 1 januari och den 31 december 2021.

RP 142/2020 rd

106 §

Grundavdrag vid kommunalbeskattningen

Om en skattskyldig fysisk person har en nettoförvärvsinkomst som efter de ovannämnda avdragen inte överstiger 3 630 euro, ska detta belopp dras av från nettoförvärvsinkomsten. Om nettoförvärvsinkomstens belopp efter de nämnda avdragen överstiger fullt grundavdrag, ska avdraget minskas med 18 procent av den överskjutande inkomsten.

116 c §

Idrottsutövarfond

En idrottsutövare, vars idrottsinkomst för skatteåret uppgår till minst 9 600 euro före avdrag av utgifter för inkomstens förvärvande eller bibehållande, har rätt att av sin idrottsinkomst skattefritt till en idrottsutövarfond överföra högst 50 procent, beräknat på idrottsinkomstens bruttobelopp, dock högst 200 000 euro per år.

De medel som överförts till en idrottsutövarfond inkomstförs under den period om minst två och högst tio år, som följer på avslutandet av idrottskarriären, så att varje skatteår inkomstförs en mot antalet inkomstföringsår svarande andel av det belopp som då karriären avslutades fanns i fonden. Av särskilda skäl, såsom på grund av arbetsoförmåga eller arbetslöshet som varat i minst ett år, kan medlen inkomstföras också snabbare. Den avkastning som under inkomstföringstiden samlats i fonden betraktas som inkomst för det skatteår som följer på det sista inkomstföringsåret.

125 §

Arbetsinkomstavrdrag

Avdraget utgör 12,7 procent av det belopp med vilket de inkomster som avses i 1 mom. överstiger 2 500 euro. Avdraget är dock högst 1 840 euro. När den skattskyldiges nettoförvärvsinkomst överstiger 33 000 euro, minskar avdraget med 1,89 procent av det belopp med vilket nettoförvärvsinkomsten överstiger 33 000 euro. Avdraget görs före andra avdrag från inkomstskatten.

Denna lag träder i kraft den 20 . Lagens 64 a § gäller till och med den 31 december 2025 och 72 a § 4 mom. till och med den 31 december 2022

Lagen tillämpas första gången vid beskattningen för 2021. Lagens 64 a § tillämpas vid beskattningen för 2021–2025 och 72 a § 4 mom. vid beskattningen för 2021–2022.

3.

Lag

om ändring av 13 § i lagen om inkomstdatasystemet

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om inkomstdatasystemet (53/2018) 13 § 1 mom. 18 och 19 punkten, sådana de lyder i lag 176/2019, som följer:

13 §

Uppgiftsanvändares rätt att få uppgifter ur inkomstdatasystemet

Inkomstregisterenheten förmedlar och lämnar ut sådana uppgifter ur inkomstregistret som en uppgiftsanvändare trots sekretessbestämmelserna och andra begränsningar som gäller erhållande av uppgifter, med stöd av någon annan lag har rätt att få av prestationsbetalaren eller av andra uppgiftsanvändare, som följer:

18) till kommuner för bestämmande av de klientavgifter som avses i lagen om klientavgifter inom social- och hälsovården (734/1992) och i lagen om klientavgifter inom småbarnspedagogiken (1503/2016), för bestämmande av värdet på de servicesedlar som avses i lagen om servicesedlar inom social- och hälsovården (569/2009) och i lagen om småbarnspedagogik (540/2018) samt för att tillgodose rätten att få uppgifter enligt lagen om klientens ställning och rättigheter inom socialvården (812/2000),

19) till samkommuner för bestämmande av de klientavgifter som avses i lagen om klientavgifter inom social- och hälsovården och i lagen om klientavgifter inom småbarnspedagogiken, för bestämmande av värdet på de servicesedlar som avses i lagen om servicesedlar inom social- och hälsovården och i lagen om småbarnspedagogik samt för att tillgodose rätten att få uppgifter enligt lagen om klientens ställning och rättigheter inom socialvården,

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

RP 142/2020 rd

Helsingfors den 5 oktober 2020

Statsminister

Sanna Marin

Finansminister Matti Vanhanen

2.

Lag

om ändring och temporär ändring av inkomstskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i inkomstskattelagen (1535/1992) 64 § 3 mom., 106 §, 116 c § 1 och 2 mom. och 125 § 2 mom.,

sådana de lyder, 64 § 3 mom. i lag 1393/2019, 106 § i lag 1557/2019, 116 c § 1 och 2 mom. i lag 946/2008 och 125 § 2 mom. i lag 1557/2019, samt

fogas till 64 §, sådan den lyder i lagarna 504/2010 och 1393/2019, nya 4 och 5 mom., till lagen temporärt en ny 64 a § och till 72 a §, sådan den lyder i lag 876/2017, temporärt ett nytt 4 mom. som följer:

Gällande lydelse

64 §

Naturaförmåner

Föreslagen lydelse

64 §

Naturaförmåner

En personlig kollektivtrafikbiljett som arbetsgivaren ger arbetstagaren för resor mellan bostaden och arbetsplatsen är skattefri inkomst till ett värde av högst 300 euro. Dessutom är biljetten skattefri inkomst till den del förmånen överstiger 750 euro, dock inte högre än till 3 400 euro.

En personlig kollektivtrafikbiljett som arbetsgivaren ger arbetstagaren för resor mellan bostaden och arbetsplatsen är skattefri inkomst till ett värde av högst 3 400 euro. *Kollektivtrafikens andel av ett paket med mobilitetstjänster jämföras med en personlig kollektivtrafikbiljett.*

En cykelförmån som arbetsgivaren ger arbetstagaren är skattefri inkomst till ett värde av högst 1 200 euro. Det högsta skattefria beloppet för cykelförmånen och kollektivtrafikbiljetten enligt 3 mom. är dock sammanlagt 3 400 euro.

En laddningsanordning för elbil betraktas som bilens tilläggsutrustning vid beräkningen av beskattningsvärdet för bilförmånen.

64 a §

Temporära skattelättnader för anställningsförmåner inom trafiken åren 2021–2025

Från beskattningsvärdet för bilförmånen dras det av 170 euro för varje sådan månad som förmånen har uppkommit vid användning

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

av en bil vars koldioxidutsläpp under körning enligt 6 § 1 mom. i bilskattelagen (1482/1994) är 0 gram per kilometer. Bestämmelsen tillämpas på bilar som genomgått första registrering i Finland 2020 eller senare.

Skattepliktig inkomst uppkommer inte när arbetsgivaren bekostar laddning av arbetstagarens egen bil eller en bil som utgör grunden för förmånen att använda bil på arbetsplatsen eller vid en för allmänheten tillgänglig laddningsstation.

72 a §

72 a §

Tillfälligt arbete på ett särskilt arbetsställe

Tillfälligt arbete på ett särskilt arbetsställe

Med avvikelse från 1 mom. ska som tillfälligt arbete på ett särskilt arbetsställe betraktas arbete på samma arbetsställe i högst tre år och sex månader, om den tidsfrist som avses i 1 mom. upphör mellan den 1 januari och den 31 december 2021.

106 §

106 §

Grundavdrag vid kommunalbeskattningen

Grundavdrag vid kommunalbeskattningen

Om en skattskyldig fysisk person har en nettoförvärvsinkomst som efter de ovannämnda avdragen inte överstiger 3 540 euro, ska detta belopp dras av från nettoförvärvsinkomsten. Om nettoförvärvsinkomstens belopp efter de nämnda avdragen överstiger fullt grundavdrag, ska avdraget minskas med 18 procent av den överskjutande inkomsten.

Om en skattskyldig fysisk person har en nettoförvärvsinkomst som efter de ovannämnda avdragen inte överstiger 3 630 euro, ska detta belopp dras av från nettoförvärvsinkomsten. Om nettoförvärvsinkomstens belopp efter de nämnda avdragen överstiger fullt grundavdrag, ska avdraget minskas med 18 procent av den överskjutande inkomsten.

116 c §

116 c §

Idrottsutövarfond

Idrottsutövarfond

En idrottsutövare, vars idrottsinkomst för skatteåret uppgår till minst 9 600 euro före avdrag av utgifter för inkomstens förvärvande eller bibehållande, har rätt att av sin idrottsinkomst skattefritt till en idrottsutövarfond överföra högst 50 procent, beräknat på idrottsinkomstens bruttobelopp, dock högst 100 000 euro per år.

En idrottsutövare, vars idrottsinkomst för skatteåret uppgår till minst 9 600 euro före avdrag av utgifter för inkomstens förvärvande eller bibehållande, har rätt att av sin idrottsinkomst skattefritt till en idrottsutövarfond överföra högst 50 procent, beräknat på idrottsinkomstens bruttobelopp, dock högst 200 000 euro per år.

Gällande lydelse

De medel som överförts till en idrottsutövarfond inkomstförs under den period om minst två och högst tio år, som följer på avslutandet av idrottskarriären, så att varje skatteår inkomstförs en mot antalet inkomstföringsår svarande andel av det belopp som då karriären avslutades fanns i fonden. Av särskilda skäl, såsom på grund av arbetsoförmåga, kan medlemmen inkomstföras också snabbare än under en period av två år. Den avkastning som under inkomstföringstiden samlats i fonden betraktas som inkomst för det skatteår som följer på det sista inkomstföringsåret.

125 §

Arbetsinkomstavdrag

Avdraget utgör 12,5 procent av det belopp med vilket de inkomster som avses i 1 mom. överstiger 2 500 euro. Avdraget är dock högst 1 770 euro. När den skattskyldiges nettoförvärvsinkomst överstiger 33 000 euro, minskar avdraget med 1,84 procent av det belopp med vilket nettoförvärvsinkomsten överstiger 33 000 euro. Avdraget görs före andra avdrag från inkomstskatten.

Föreslagen lydelse

De medel som överförts till en idrottsutövarfond inkomstförs under den period om minst två och högst tio år, som följer på avslutandet av idrottskarriären, så att varje skatteår inkomstförs en mot antalet inkomstföringsår svarande andel av det belopp som då karriären avslutades fanns i fonden. Av särskilda skäl, såsom på grund av arbetsoförmåga eller arbetslöshet som varat i minst ett år, kan medlemmen inkomstföras också snabbare. Den avkastning som under inkomstföringstiden samlats i fonden betraktas som inkomst för det skatteår som följer på det sista inkomstföringsåret.

125 §

Arbetsinkomstavdrag

Avdraget utgör 12,7 procent av det belopp med vilket de inkomster som avses i 1 mom. överstiger 2 500 euro. Avdraget är dock högst 1 840 euro. När den skattskyldiges nettoförvärvsinkomst överstiger 33 000 euro, minskar avdraget med 1,89 procent av det belopp med vilket nettoförvärvsinkomsten överstiger 33 000 euro. Avdraget görs före andra avdrag från inkomstskatten.

Denna lag träder i kraft den 20 . Lagens 64 a § gäller till och med den 31 december 2025 och 72 a § 4 mom. till och med den 31 december 2022

Lagen tillämpas första gången vid beskattningen för 2021. Lagens 64 a § tillämpas vid beskattningen för 2021-2025 och 72 a § 4 mom. vid beskattningen för 2021-2022.

3.

Lag

om ändring av 13 § i lagen om inkomstdatasystemet

I enlighet med riksdagens beslut *ändras* i lagen om inkomstdatasystemet (53/2018) 13 § 1 mom. 18 och 19 punkten, sådana de lyder i lag 176/2019, som följer:

Gällande lydelse

13 §

Uppgiftsanvändares rätt att få uppgifter ur inkomstdatasystemet

Inkomstregisterenheten förmedlar och lämnar ut sådana uppgifter ur inkomstregistret som en uppgiftsanvändare trots sekretessbestämmelserna och andra begränsningar som gäller erhållande av uppgifter, med stöd av någon annan lag har rätt att få av prestationsbetalaren eller av andra uppgiftsanvändare, som följer:

18) till kommuner för bestämmande av de klientavgifter som avses i lagen om klientavgifter inom social- och hälsovården (734/1992) eller i lagen om klientavgifter inom småbarnspedagogiken (1503/2016) samt för att tillgodose rätten att få uppgifter enligt lagen om klientens ställning och rättigheter inom socialvården (812/2000),

19) till samkommuner för bestämmande av de klientavgifter som avses i lagen om klientavgifter inom social- och hälsovården eller i lagen om klientavgifter inom småbarnspedagogiken samt för att tillgodose rätten att få uppgifter enligt lagen om klientens ställning och rättigheter inom socialvården,

Föreslagen lydelse

13 §

Uppgiftsanvändares rätt att få uppgifter ur inkomstdatasystemet

Inkomstregisterenheten förmedlar och lämnar ut sådana uppgifter ur inkomstregistret som en uppgiftsanvändare trots sekretessbestämmelserna och andra begränsningar som gäller erhållande av uppgifter, med stöd av någon annan lag har rätt att få av prestationsbetalaren eller av andra uppgiftsanvändare, som följer:

18) till kommuner för bestämmande av de klientavgifter som avses i lagen om klientavgifter inom social- och hälsovården (734/1992) *och* i lagen om klientavgifter inom småbarnspedagogiken (1503/2016), *för bestämmande av värdet på de servicesedlar som avses i lagen om servicesedlar inom social- och hälsovården (569/2009) och i lagen om småbarnspedagogik (540/2018)* samt för att tillgodose rätten att få uppgifter enligt lagen om klientens ställning och rättigheter inom socialvården (812/2000),

19) till samkommuner för bestämmande av de klientavgifter som avses i lagen om klientavgifter inom social- och hälsovården *och* i lagen om klientavgifter inom småbarnspedagogiken, *för bestämmande av värdet på de servicesedlar som avses i lagen om servicesedlar inom social- och hälsovården och i lagen om småbarnspedagogik* samt för att tillgodose rätten att få uppgifter enligt lagen om klientens ställning och rättigheter inom socialvården,

RP 142/2020 rd

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Denna lag träder i kraft den 20 .