

Asia: VN/11304/2024-VM-28

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laeiksi vuoden 2026 tuloveroasteikosta ja tuloverolain muuttamisesta sekä eräiksi muiksi verolaeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä

[GoByBike Finland Oy lausunto.pdf](#)

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

GoByBike Finland Oy:n lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laeiksi vuoden 2026 tuloveroasteikosta ja tuloverolain muuttamisesta sekä eräiksi muiksi verolaeiksi pyöräedun verovapaudeksi annetun lain kumoamisesta (diaarinumero VN/11304/2024-VM-28).

Sisällysluettelo:

1. Yleistä
2. GoByBike Finland Oy:n kommentit tiivistetysti
3. Arvio vaikutuksista valtion talouteen on puutteellinen
 - 3.1. Suorat vaikutukset julkistalouteen
 - 3.2. Epäsuorat vaikutukset julkistalouteen
2. Esityksen epäkohdat tulee korjata
 - 2.1. Esitys heikentää takautuvasti osapuolten oikeudellista asemaa
 - 2.2. Esitys rikkoo veronmaksajien yhdenvertaisuutta

2.3. Lakimuutos aiheuttaa kohtuuttoman hallinnollisen taakan työnantajille, verohallinnolle ja työntekijöille

2.4. Verotuksen tulee olla ennakoitavaa

3. Gobybike Finland Oy:n esitys

Lopuksi

Lähteet

1. Yleistä

Valtiovarainministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laeiksi vuoden 2026 tuloveroasteikosta ja tuloverolain muuttamisesta sekä eräiksi muiksi verolaeiksi. Lausuntopyynnön kohteena oleva esityskokonaisuus koskee muun muassa pyöräedun verovapaudesta annettua lakia. Kyseinen luonnos ehdottaa 64 §:n 4 momentin kumoamista, eli pyöräedun verovapauden poistamista 1.1.2026 alkaen. Muutosta sovellettaisiin polkupyöräetuihin, joiden käyttöönottoon työnantaja ja työntekijä olisivat sitoutuneet 24.4.2025 tai sen jälkeen.

GoByBike kiittää lausuntomahdollisuudesta ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

2. GoByBike Finland Oy:n kommentit tiivistetysti

- Esitys ei noudata hyvän verojärjestelmän periaatteita. Hyvän verojärjestelmän ominaisuuksia ovat mm. tehokkuus, neutraalisuus, oikeudenmukaisuus, selkeys ja yksinkertaisuus sekä ennustettavuus ja oikeusvarmuus (Valtiovarainministeriö). Esitys on hallinnollisesti raskas toteuttaa, se ei kohtele veronmaksajia yhdenvertaisesti, aiheuttaa epäoikeudenmukaisia tilanteita ja sen perustelut ovat tulkinnanvaraisia. Lisäksi se on täysin ennakoimaton ja rikkoo työsuuhdepyörän jo hankkineiden oikeudellisia odotuksia heikentämällä takautuvasti osapuolten asemaa.
- Lainvalmistelu on tehty puutteellisesti, ja esitys perustuu virheelliseen tilannekuvaan verovapauden vaikutuksista julkiseen talouteen. Valmistelussa on tarkasteltu verovapauden vaikutuksia ainoastaan tuloveromenetyksen näkökulmasta, eikä sen tuomia hyötyjä ole otettu lainkaan huomioon. Tämä on vakava puute, sillä verovapauden lisäämä taloudellinen aktiviteetti tuottaa julkiselle taloudelle merkittäviä suoria lisätuloja ja samalla syntyy laaja joukko terveyteen, liikenteeseen ja ympäristöön kohdistuvia myönteisiä vaikutuksia.
- Verovapauden hyödyt ylittävät tuloveromenetykset ja sen kumoaminen tosiasiallisesti heikentäisi julkisen talouden tilaa. Esityksen perusteena käytetyt tuloveromenetykset ovat 46 miljoonaa euroa vuodesta 2028 alkaen. Verovapauden tuomat lisätulot valtiolle ovat kuitenkin yhteensä +65 M€ vuosittain jo nyt. Julkistaloudelle lisätuloja tuovat verovapauden luoma arvonlisäverokertymä (+16 miljoonaa euroa), pyöräalan kasvun myötä saavutetut työllisyysvaikutukset (+12 miljoonaa euroa) ja aikuisväestön lisääntyneen liikunnan tuomat sairauspoissaolosäästöt (+37 miljoonaa euroa).

- Aikuisväestön liikkumattomuus maksaa valtiolle vuosittain noin 4,7 mrd €. Pyöräetu on jo laajasti käyttöön otettu, toimivaksi osoitettu ja kustannustehokas keino lisätä aikuisten liikkumista. Tutkimusten mukaan etu lisää viikoittaista liikuntaa keskimäärin 2 tuntia 43 minuuttia ja aktivoi erityisesti vähiten liikkuvia ryhmiä, kuten keski-ikäisiä miehiä ja haja-asutusalueilla asuvia. Kotimaiset ja kansainväliset tutkimukset osoittavat, että työmatkapyöräily on tehokas tapa vähentää sairauksia ja liikkumattomuudesta aiheutuvia terveysmenoja.
- Pyöräedun verovapaus on tehokkain ja laajimmin käyttöön otettu tiedossa oleva keino lisätä arkiliikuntaa, ja sen yhteydessä saavutetaan merkittäviä lisähyötyjä liikenteelle ja ympäristölle ilman lisäkustannuksia. Etu on käytössä jo yli 10 000 työnantajalla, jotka työllistävät yhteensä noin miljoona suomalaista. Etua on hyödyntänyt jo yli 120 000 työntekijää. Näin laajasti omaksutun ja toimivan järjestelmän lakkauttaminen kokonaan ja ilman harkintaa ei ole järkevää.
- Pyöräedun verovapauden tehokkuus on tunnistettu muualla Euroopassa jo aikaisemmin, yli kymmenen EU maata tukee jo työmatkapyöräilyä verotuksellisin keinoin. Esimerkiksi Saksassa pyöräetu on ollut käytössä jo 12 vuotta, ja maassa on yli kaksi miljoonaa työsuhdepyörää. Etu tarjoaa työntekijälle samantasoisien taloudellisten kannustimien kuin Suomen verovapaus. Vastaavaa verotuksellista tukea käytetään myös Ruotsissa, Isossa-Britanniassa, Hollannissa ja Belgiassa.
- Esitys rikkoo veronmaksajien yhdenvertaisuutta. Esityksen voimaantulo määräytyisi sen perusteella onko polkupyörä työnantajan omistama vai esimerkiksi leasingsopimuksen alainen. Veronmaksajan verotus ei voi olla kireämpää kuin toisen vain sen perusteella, millaisin sopimusperustein työnantaja on päättänyt hankkia työsuhdepyörän. Verokohtelun eriyttäminen työnantajan hankintatavan mukaan sekä säädöksen takautuva soveltaminen rikkovat veronmaksajien yhdenvertaisuutta.
- Verotuksen tulee olla tarkkarajaista ja yksiselitteistä. Ehdotettu voimaantulosäännös ja sen perustelut ovat tulkinnanvaraisia, mikä johtaa väistämättä epäselviin verotustilanteisiin. Yksittäisen työsuhdepyörän verokohtelu voi jäädä epävarmaksi. Tuloverolain tulkinnan jättäminen viime kädessä työntekijöiden vastuulle jo enakkoon vaikeasti tulkittavasta lakiesityksestä on kohtuutonta.
- Esitys aiheuttaa suhteettoman hallinnollisen taakan työnantajille, työntekijöille ja verohallinnolle. Lakiesityksen soveltaminen edellyttäisi vuosittain noin 15 000 yksittäisen muutostilanteen verokohtelun arvioimista. Tämä loisi työnantajille kohtuuttomia hallinnollisia lisävelvoitteita ennakonpidätyksen ja verotuksen oikeellisuuden varmistamisessa. Verohallinnon olisi lähes mahdotonta valvoa verokohtelun oikeellisuutta, ja työntekijöiden olisi mahdotonta ymmärtää sopimusmuutosten vaikutuksia omaan verotukseensa.
- Poikkoilu verotuksessa rapauttaa yritysten ja sijoittajien luottamusta Suomeen ja tuhoaa edellytyksiä liiketoiminnalle. Voimassa oleva työsuhdepyörän verovapaus on kirjattu lakiin pysyväksi eduksi kuten lounasetu, liikunta- ja kulttuurietu sekä työsuhdematkalippu. Määräaikaiseksi määritettynä, tai sellaiseksi oletettuna, merkittäviä investointeja tai laajaa käyttöönottoa ei oltaisi nähty. Kaikkien toimijoiden päätökset ja investoinnit ovat perustuneet ennakoitavaan toimintaympäristöön ja luottamukseen verotuksen ennoitavuudesta.
- Esitämme, että pyöräedun verovapaus säilyy nykyisellään 1 200 eurossa myös vuoden 2025 jälkeen. Mikäli verovapauteen halutaan lisäharkinnan jälkeenkin tehdä muutoksia, esitämme ensisijaisena vaihtoehtona sen portaittaista ja hallittua alentamista 1 080 euroon vuonna 2026, 960 euroon vuonna 2027 ja 840 euroon vuodesta 2028 alkaen. Maltillinen siirtymäaika ja ennakoitavuus

mahdollistaisi sekä tuloveromenetysten alenemisen, että saavutettujen hyötyjen säilyttämisen suurilta osin. Siirtymäaika antaisi osapuolille sopeutua muutokseen.

3. Arvio vaikutuksista valtion talouteen on puutteellinen

Hallituksen esitys perustuu virheelliseen tilannekuvaan pyöräedun vaikutuksista julkiseen talouteen. Siinä on huomioitu ainoastaan edun aiheuttamat suorat tuloveromenetykset, ja julkiselle taloudelle koituvat hyödyt on sivuutettu kokonaan. Hyödyt huomioiden pyöräedun verovapauden kumoaminen tosiasiallisesti heikentäisi julkista taloutta.

Pelkästään suorat lisätulot arvonlisäverokertymästä ja työllisyysvaikutuksista yhdessä sairauspoissaolosaostöjen kanssa tuottavat jo nyt noin 65 miljoonan euron lisätulot vuodessa, kun taas arvioidut tuloveromenetykset ovat 46 miljoonaa euroa vasta vuodesta 2028 alkaen. Lisäksi menetettäisiin kaikki muut pyöräilyn edistämisen hyödyt – liikenteelliset, ympäristölliset ja muut terveydelliset hyödyt. Samalla rapautuisi luottamus verotuksen ennakoitavuuteen ja valtion kykyyn ylläpitää vakaata liiketoimintaympäristöä.

3.1. Suorat vaikutukset julkistalouteen

Esityksessä verotuottojen on arvioitu kasvavan pyöräedun poistamisen seurauksena 12 miljoonaa euroa vuonna 2026, 31 miljoonaa vuonna 2027 ja 46 miljoonaa vuodesta 2028 alkaen. Vaikutusten osalta esityksessä on tarkasteltu ainoastaan tuloveromenetyksiä, eikä siinä huomioida esimerkiksi arvonlisäverokertymän tai työllisyysvaikutusten tuomia suoraa lisätuloja. Puutteellinen arvio johtaa virheelliseen tilannekuvaan etuuden poistamisen todellisista taloudellisista vaikutuksista.

Kun tuloveromenetysten rinnalla huomioidaan myös vuosittaiset suorat hyödyt julkistaloudelle (arvonlisäverokertymä +16 miljoonaa euroa ja työllisyysvaikutukset +12 miljoonaa euroa), verovapauden poistaminen tosiasiallisesti heikentää julkista taloutta vuonna 2026 noin 16 miljoonalla eurolla. Vuonna 2027 vaikutus on neutraali (+3 miljoonaa euroa). Säästöjen toteutuessa täysimääräisinä vuodesta 2028 alkaen jäisi vaikutus reilusti alle puoleen esityksen tavoitteista (+18 miljoonaa euroa).

Arvonlisäverokertymän lisätulo on 16 miljoonaa euroa vuodessa

Pyöräedun verovapaus kasvattaa valtion arvonlisäverokertymää yhteensä noin 16 miljoonalla eurolla vuodessa. Valtion menettämät tuloverot lisäävät työntekijöiden käytettävissä olevia tuloja, jotka ohjautuvat yksityiseen kulutukseen ja palautuvat valtiolle keskimääräisellä arvonlisäveroasteella (21 %).

Lisäksi pyöräetuun kohdistuva kulutus suuntautuu kokonaan palveluun, jota verotetaan korkeimmalla mahdollisella arvonlisäverokannalla (25,5 %). Tämä kasvattaa kertymää verrattuna tilanteeseen, jossa kulutus kohdistuisi keskimääräisellä verokannalla verotettuihin hyödykkeisiin.

Uusia arvonlisäverotuloja syntyy myös pyöräedun ympärille muodostuneesta uudesta palveluliiketoiminnasta (alv 25,5 %). Työnantajien palvelusta maksamat arvonlisäverot eivät ole työnantajille vähennyskelpoisia omassa arvonlisäverotuksessa (KHO 3.5.2010 T 997).

Työllisyysvaikutusten lisätulo on 12 miljoonaa euroa vuodessa

Pyöräedun verovapauden myötä pyöräala on kasvanut, ja alalle on syntynyt noin 440 uutta työpaikkaa maahantuontiin, valmistukseen, jälleenmyyntiin, huoltopalveluihin ja leasing-toimintaan. Etuuden suorat työllisyysvaikutukset kasvattavat valtion tuloja yhteensä noin 12 miljoonaa euroa vuodessa. Tästä palkkaan perustuvien verojen ja veroluonteisten maksujen osuus on noin 7 miljoonaa euroa, ja palkkasumman kautta kertyvä arvonlisävero noin 2 miljoonaa euroa. Syntyneiden työpaikkojen menettäminen lisäisi työttömyyttä ja kasvattaisi sosiaalimenoja noin 3 miljoonalla eurolla.

Pyöräala työllistää Suomessa noin 1 200 henkilöä. Noin 70 prosenttia pyörämyynnistä muodostuu työsuhdepyöristä. Verovapauden äkillinen poistaminen on jo aiheuttanut merkittävän markkinahäiriön ja romahduttanut liiketoimintaa. Esiityksen luoma epävarmuus pysäytti pyöräkaupan keskellä sesonkia, ja kokonaismyynti on laskenut 40 prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Tilanne on monelle yritykselle taloudellisesti kestämaton. Romahdus on jo johtanut konkursseihin ja työpaikkojen menetyksiin. Pyöräalan työntekijät ovat alan koulutuksen saaneita mekaanikkoja ja myyjiä, joiden työllistyminen toiselle alalle on vaikeaa.

Tavoiteltujen säästöjen toteutuminen ennakoidusti on epävarmaa

Lisäksi säästöjen toteutumiseen esityksen mukaisesti sisältyy epävarmuuksia. Noin 15 prosentilla nykyisistä käyttäjistä tapahtuu vuosittain sopimusmuutos, joka esityksen voimaantulosäännöksen mukaan muuttaisi työsuhdepyörän verolliseksi käyvästä arvostaan kesken sopimuskauden. Verovapauden poistuessa työntekijä saattaa luopua pyörästä, jolloin jäljellä olevat leasingvastuut jäävät työnantajien kannettaviksi ilman mahdollisuutta palkkavähennykseen.

Ylimääräisillä kustannuksilla olisi suora negatiivinen vaikutus työnantajien maksamaan yhteisöveroon. Pelkästään vuonna 2026 yhteisöveron alenema 15 000 käyttäjän osalta olisi noin 3,6 miljoonaa euroa, mikä alentaisi saavutettavissa olevia hyötyjä julkiselle taloudelle entisestään.

3.2. Epäsuorat vaikutukset julkistalouteen

Lainvalmistelun vaikutusarviointiohje edellyttää, että päätösten valmistelussa arvioidaan myös epäsuorat vaikutukset ihmisiin, hyvinvointiin, yhteiskuntaan ja ympäristöön. Hallituksen esityksessä näitä vaikutuksia ei olla huomioitu. Tämä on vakava puute, sillä erityisesti pyöräedun terveysvaikutuksilla on huomattava taloudellinen vaikutus julkiseen talouteen. Vaikka pyöräedun tuomien terveyshyötyjen arviointi on haastavaa, se ei saa olla perusteena jättää niitä kokonaan huomioimatta. Terveysvaikutusten lisäksi edulla on merkittäviä hyötyjä myös liikenteen toimivuudelle ja ympäristölle.

Pelkät sairauspoissaolosäästöt ylittävät 37 miljoonaa euroa vuodessa

Vertaamalla Työterveyslaitoksen tutkimusta työmatkapyöräilyn terveysvaikutuksista (n=28 485) ja Gobybike Finlandin käyttäjätutkimuksen (n=12 672) osoittamaa liikunnan lisäystä voidaan arvioida

pyöräedun vaikutusta sairauspoissaoloihin. Ennen työsuhtepyörän hankintaa sairauspoissaoloja kertyi keskimäärin noin 1 700 päivää 100 henkilötyövuotta kohden. Hankinnan jälkeisen liikunnan lisäyksen myötä sairauspoissaolojen määrä laskee noin 1 600 päivään.

Elinkeinoelämän keskusliiton mukaan yhden sairauspoissaolopäivän kustannus työnantajalle on keskimäärin 370 euroa. Sairauspoissaolojen kokonaissäästöt ovat näin ollen vähintään 37 miljoonaa euroa 100 000 käyttäjää kohden. Julkiselle taloudelle ja yhteiskunnalle kokonaisvaikutukset ovat tätä merkittävästi suuremmat.

Sairauspoissaolosäästöt (+37 miljoonaa euroa) yhdessä julkistaloudelle tulevien suorien hyötyjen (+28 miljoonaa euroa) kanssa ylittävät pyöräedun verovapaudesta koituvat tuloveromenetykset (-46 miljoonaa euroa vuodesta 2028 alkaen). Kaikki muut pyöräilyn hyödyt tulevat verovapauden myötä yhteiskunnalle ilmaiseksi.

Muut terveys- ja liikuntahyödyt saadaan ilmaiseksi

Liikkumattomuus aiheuttaa Suomelle mittavia kustannuksia. UKK-instituutin mukaan liikkumattomuuden kustannukset ovat yli 3 miljardia euroa vuodessa. Opetus- ja kulttuuriministeriön Liikuntaraportti (2022) arvioi valtion vuosikustannuksiksi 4,7 miljardia euroa. Alle puolet aikuisista liikkuu liikuntasuositusten mukaisesti (THL, 2023). Väestön ikääntyessä ja sairastavuuden kasvaessa kustannukset tulevat edelleen nousemaan (Valtioneuvoston kanslia, 2018).

The Lancet -julkaisun (2025) mukaan vuonna 2050 kaksi kolmesta naisesta ja kolme neljästä miehestä Suomessa on ylipainoinen tai lihava. Asiantuntija-arvioiden mukaan Vuonna 2040 Suomessa ei ole enää juurikaan hyväkuntoisia 50 vuotta täyttäneitä miehiä. Liikkumattomuuden myötä työurat lyhentyvät, ennenaikaiset eläköitymiset yleistyvät, työn tuottavuus heikentyy ja jopa maanpuolustus kärsii.

Pyöräily, erityisesti työmatkapyöräily, on tutkitusti tehokas tapa lisätä liikuntaa ja ehkäistä sairauksia. Työterveyslaitoksen tutkimuksessa (2025) aktiivisimmat työmatkapyöräilijät sairastavat keskimäärin 5,3 päivää vähemmän vuodessa ja kokevat parempaa työkykyä. UKK-instituutin mukaan työmatkapyöräily pienentää riskiä sairastua muun muassa sydän- ja verisuonitauteihin ja tyypin 2 diabetekseen.

Kansainväliset seurantatutkimukset vahvistavat vaikutukset:

- Skotlannissa (n=82 297) työmatkapyöräilijöillä oli 47 % alhaisempi kuolleisuusriski ja 51 % pienempi syöpäkuolleisuus verrattuna passiivisiin työmatkaliikkujiin (BMJ Public Health, 2024).
- British Medical Journalin julkaisema (n=263 450) viiden vuoden seurantatutkimuksessa pyöräily vähensi kuoleman riskiä 41 %, syöpää 45 % ja sydänsairauksia 46 % (BMJ, 2017).
- Kööpenhaminassa työmatkapyöräilijöiden kuolleisuus oli 39 % pienempi myös silloin, kun vapaa-ajan liikunta huomioitiin (PubMed, 2000).

Yritysten tekemät käyttäjäkyselyt osoittavat, että pyöräetu tuottaa mitattavaa lisäliikuntaa:

- 62 % käyttäjistä kertoo lisänneensä liikuntaa vähintään tunnilla viikossa, keskimääräinen liikunnanlisäys on sama kuin UKK-instituutin liikuntasuositus aikuisikäiselle väestölle: 2 tuntia 30 minuuttia viikossa (GoByBike, 2024).

- 83 % käyttäjistä kertoo lisänneensä pyöräilyä edun myötä (Vapaus, 2025).
- Keskimääräinen käyttäjä pyöräilee 1 277 kilometriä vuodessa (Vapaus, 2025).
- 63 % kertoo, ettei olisi hankkinut pyörää ilman veroetua (GoByBike, 2024).

Pyöräedun verovapaus on erityisesti onnistunut saamaan liikkeelle juuri ne joiden liikunnan lisääntymisestä yhteiskunta hyötyy eniten:

- Käyttäjien mediaani-ikä on 46-vuotta, mediaanipalkka 3 750 €/kk ja 68 % käyttäjistä on miehiä. Lähes neljännes käyttäjistä on yli 54-vuotiaita.
- Yleisimmin työsuhdepyöräksi hankitaan keskihintainen sähköpyörä, jonka arvo on noin 3 400 €. Investointi on monelle palkansaajalle ja usein mahdollinen vain verovapauden ansiosta.

Erityisesti sähköpyörän osalta vaikutukset näkyvät niissä ryhmissä, jotka liikkuvat muuten vähän. 75 % työsuhdepyörästä on sähköpyörä. Sähköpyöräily madaltaa liikkumisen kynnystä ja korvaa autoilua. Tutkimuksissa on osoitettu, että:

- Juuri vähiten liikkuvat ovat kiinnostuneimpia sähköpyörästä (International Journal of Sustainable Transportation, 2017).
- Fyysinen kunto ja verensokeri paranevat myös suurimmalla avustuksella (UKK-instituutti, 2018).
- Jopa lyhytkestoinen, kohtuukuormitteinen sähköpyöräily parantaa hapenottokykyä (EJAP, 2016).
- Hinta on suurin este sähköpyörän hankkimiselle erityisesti pienituloisilla (Travel Behaviour and Society, 2014; IJST, 2018).

Kaikki nämä vaikutukset tulevat pyöräedun verovapauden myötä yhteiskunnalle käytännössä ilmaiseksi. Pyöräetu toimii väylänä liikunnallisesti passiivisimmille ryhmille ja tukee kansanterveyttä sekä tuottavuutta tavalla, johon muilla keinoilla on mahdotonta yltää.

Pyöräedun verovapaus tuo myös liikenne- ja ympäristöhyötyjä ilman lisäkustannuksia

Työmatkapyöräily on kustannustehokas tapa vähentää liikenneluuhkia ja parantaa kaupunkien liikennejärjestelmien toimivuutta. Lähes puolella suomalaisista työntekijöistä (46 %) työmatka on alle seitsemän kilometriä (Tilastokeskus, 2020), mikä tekee pyöräilystä aidosti varteenotettavan vaihtoehdon erityisesti kaupunkialueilla. Lyhyillä etäisyyksillä pyörä on usein nopeampi kuin auto, etenkin ruuhka-aikoina (Motiva, 2024). Myös kaupungit ovat tunnistaneet pyöräilyn hyödyt ja painottavat sen edistämistä strategioissaan osana kestävää ja toimivaa liikkumista.

Pyöräilyllä on huomattava potentiaali myös työmatkojen ulkopuolella. Suomessa tehdään päivittäin noin 2,8 miljoonaa alle viiden kilometrin mittaista henkilöautomatkaa, joista lähes 40 prosenttia (1,1 miljoonaa matkaa) arvioidaan olevan korvattavissa kävelyllä tai pyöräilyllä (Traficom, 2024). Pyöräedun käyttäjät ovat jo muuttaneet liikkumistottumuksiaan: yli puolet kertoo vähentäneensä autoilua pyörän hankinnan jälkeen, ja keskimäärin työsuhdepyörä korvaa autoilua 43 kilometriä

viikossa. Sähköpyörän käyttäjistä 54 prosenttia ilmoittaa autoilevansa nykyisin vähemmän (Vapaus, 2025). Kaikkiaan pyöräedun verovapauden on arvioitu vähentävän yksityisautoilua yli 100 miljoonalla kilometrillä vuodessa.

Työmatkaliikenteen hoitaminen kävellen tai pyörällä on tehokas keino vähentää liikenteen päästöjä. Liikenteen osuus Suomen hiilidioksidipäästöistä on noin 20 prosenttia, ja tieliikenteen päästöistä puolet aiheutuu henkilöautoista (Tilastokeskus, 2019). Työmatkaliikenteellä on merkittävä rooli erityisesti kaupunkialueilla, joilla lyhyet matkat on yhä useammin korvattu pyöräilyn avulla (Vapaus, 2025).

Pyöräedun verovapauden poistaminen lisäisi yksityisautoilua ja kasvattaisi liikenteen päästöjä sekä yhteiskunnallisia kustannuksia. Verovapauden säilyttäminen tukisi pyöräilyn kasvua, vähentäisi päästöjä ja pienentäisi samalla ruuhkista ja heikosta terveydestä aiheutuvia kustannuksia (STTinfo, 2024).

Pyöräedun verovapauden kumoaminen on ristiriidassa hallitusohjelman kanssa

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa Vahva ja välittävä Suomi korostetaan hyvinvoinnin edistämistä ja työkyvyttömyyden sekä sairauksien ennaltaehkäisyä: ”Hallitus korostaa liikunnan lisäämisen merkitystä osana työhyvinvointia.” Liikkumattomuus tunnistetaan keskeiseksi yhteiskunnalliseksi ongelmaksi, joka on otettava huomioon työkyvyn ylläpitämisessä.

Nykyinen pyöräedun verovapaus tukee hallitusohjelman ja Suomi liikkeelle -ohjelman tavoitteita lisäämällä aikuisten arki- ja työmatkaliikuntaa. Ohjelmassa todetaan, että yhteiskunnan rakenteiden on tuettava liikkumista, ja organisaatioiden tulee edistää liikkumista osana toimintakulttuuria. Pyöräedun myötä tämä tavoite on jo saavutettu yli 10 000 työpaikassa, jotka työllistävät yhteensä noin miljoona työntekijää. Pyöräetu on lisännyt viikoittaista liikuntaa ja vahvistanut hyvinvointia arvostavaa työkulttuuria. Hallitusohjelman tavoitteet tukevat pyöräedun verovapauden säilyttämistä

Myös valtioneuvoston vuonna 2025 tilaama selvitys verotuksen keinoista lisätä liikkumista tukee pyöräedun säilyttämistä. Selvityksen mukaan verotuettu työsuhtepyörä voi olla kustannustehokas täsmätoimi, joka lisää liikuntaa suhteessa sen julkistaloudellisiin kustannuksiin. Esitys verovapauden poistamisesta on ristiriidassa hallituksen omien liikuntaa ja hyvinvointia edistävien linjausten kanssa ja heikentää uskottavuutta liikuntamyönteisenä hallituksena.

2. Esityksen epäkohdat tulee korjata

2.1. Esitys heikentää takautuvasti osapuolten oikeudellista asemaa

Työnantajat ja työntekijät ovat sitoutuneet työsuhtepyöriin monivuotisilla sopimuksilla hankintahetkellä voimassa olleen lainsäädännön perusteella. Lain ennakoimaton muuttaminen kesken sopimuskauden johtaa epäoikeudenmukaisuuksiin ja heikentää osapuolten asemaa takautuvasti. Oikeudellisten odotusten ja luottamuksen suojan merkitys korostuu erityisesti silloin, kun kyseessä on laki, joka on alun perin luonut erityisjärjestelyn.

Epäoikeudenmukaisuuksien kohtuullistamiseksi hallituksen esitykseen on jo sisällytetty ehdotus lakimuutoksen voimaantulosta:

“Polkupyöräetuihin, joihin työnantaja ja työntekijä ovat sitoutuneet 23.4.2025 tai ennen tätä, sovelletaan lain voimaan tullessa voimassa ollutta 64 §:n 4 momenttia. Jos polkupyöräetu, johon sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa ollutta 64 §:n 4 momenttia, on toteutettu leasing sopimuksella tai muulla vastaavalla sopimusjärjestelyllä, säännöksiä sovelletaan kyseisen sopimuskauden loppuun saakka. Jos työnantaja omistaa polkupyöräetuna olevan polkupyörän ja etuun sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa ollutta 64 §:n 4 momenttia, säännöksiä sovelletaan siihen asti, kun viisi vuotta on kulunut edun käyttöön otosta.”

Voimaantulosäännöksen lisäksi säännöskohtaisissa perusteluissa esitetään tarkennuksia tilanteisiin, joilla olisi vaikutus työsuhteiden verokohteluun:

“Jos esimerkiksi työsuhteiden vaihtuista tai se siirrettäisiin toiselle työntekijälle tai työnantajalle, kyse olisi uudesta edusta, joka olisi veronlainen etu koko käyvästä arvostaan. Myös sopimuksen sisältöön tehtävät muut muutokset tarkoittaisivat uuden edun muodostumista.”

On hyvä, että hallitus huomioi pyöräedun jo käyttöönotaneet työnantajat ja työntekijät ja pyrkii näin kohtuullistamaan vaikutuksia jo olemassa oleviin työsuhteisiin.

Esitys kuitenkin edelleen heikentää olennaisesti työsuhteiden jo hankkineiden asemaa. Hankintahetkellä voimassa olleen lainsäädännön mukaan voimaantulosäännöksessä mainituilla muutoksilla ei olisi ollut vaikutusta työsuhteiden verokohteluun.

Suomessa on yli 100 000 työsuhteiden. Käytännössä noin 15 % olevassa oleviin sopimuksiin tehdään sopimusmuutoksia vuosittain. Tämä tarkoittaa noin 15 000 muutostilannetta vuosittain. Yhteensä noin 40 % käyttäjistä menettäisi veroedun ennenaikaisesti voimaantulosäännöksen vuoksi.

Esimerkki 1: Työnantajayritys vaihtuu

Suomalainen suuri työnantaja on mahdollistanut työsuhteiden koko henkilöstölleen. Yli tuhat konsernin työntekijää on ottanut työsuhteiden käyttönsä ennen 24.4.2025. Työsuhteiden on hankittu leasing sopimuksin konserniyritysten ja leasingyhtiön välisillä sopimuksilla. Sisäisen konserniorganisaation myötä työntekijät siirretään uuteen työnantajayritykseen, joka on myös konserniin kuuluva tytäryhtiö. Muita muutoksia työsuhteeseen tai työtehtäviin ei tehdä.

Työnantajan vaihtumisen vuoksi työsuhteiden osalta työntekijöille muodostuu uusi etu, joka on veronlainen koko käyvästä arvostaan.

Suurin osa toteutettavista siirroista uusille työnantajille toteutetaan esimerkin kaltaisten järjestelyjen vuoksi. Vastaavia toimenpiteitä tapahtuu konsernin sisäisten järjestelyjen lisäksi yrityskaupoissa, liiketoimintakaupoissa ja muissa täysin työntekijästä riippumattomissa järjestelyissä.

Esimerkki 2: Pyörä vaihtuu

Työntekijällä on leasing sopimuksella hankittu työsuhteiden, joka on hankittu ennen 24.4.2025. 30.9.2025 pyörässä ilmenee valmistusvirhe ja valmistaja vetää tuotteen takaisin ja toimittaa korvaavan pyörän tilalle.

Pyörän vaihtumisen vuoksi työsuhdepyörän osalta työntekijälle muodostuu uusi etu, joka on veronalainen koko käyvästä arvostaan.

Pyörä voi vaihtua useasta työntekijästä riippumattomasta syystä, joista yleisin on alkuperäisen pyörän menetys varkauden vuoksi. Pyörän vaihtuminen voi johtua myös takuuasioista, reklamaatioista ja alkuperäisen pyörän rikkoontumisesta.

Esimerkki 3: Muu sopimusmuutos

Työntekijällä on leasingsopimuksella hankittu työsuhdepyörä, joka on hankittu ennen 24.4.2025. 30.9.2025 työntekijä jää vanhempainvapaalle. Leasingsopimus katkeaa vanhempainvapaan ajaksi ja sen päättymisaikaa pidennetään vastaavasti.

Sopimusmuutoksen vuoksi työsuhdepyörän osalta työntekijälle muodostuu uusi etu, joka on veronalainen koko käyvästä arvostaan.

Muita sopimukseen tehtäviä muutoksia vuokra-ajan aikana voivat aiheuttaa mm. sopimukseen kuuluvan huolto-option käyttäminen, perhevapaat ja muut palkanmaksun keskeytykset, lomautukset, irtisanomisista johtuvat sopimusmuutokset.

Ehdotettu lakimuutos rikkoo nykyiseen lainsäädäntöön perustuvia työntekijöiden oikeudellisia odotuksia. Esityksen perusteluissa esitetyt rajaukset muuttavat olennaisesti sopimusosapuolten asemaa ja rajaavat työsuhdepyörän jo hankkineen työntekijän oikeuksia ja mahdollisuuksia säilyttää veroetu työsuhteen muutostilanteissa takautuvasti.

2.2. Esitys rikkoo veronmaksajien yhdenvertaisuutta

Esityksessä ehdotettu voimaantulo ei kohtele pyöräetua hyödyntäviä veronmaksajia yhdenvertaisesti. Muutoksen voimaantulo riippuisi siitä, onko polkupyörä työnantajan omistama vai leasing- tai muun sopimusjärjestelyn alainen. Veronmaksajan verotus ei voi olla kireämpää kuin toisen vain sen perusteella, onko työnantaja valinnut hankkia työsuhdepyörän omistukseensa vai leasing- tai muulla sopimusjärjestelyllä. Kaksi eri voimaantulosääntöä saattaa käytännössä samassa asemassa olevat veronmaksajat eriarvoiseen asemaan. Verotuksen tulee olla sama kaikille riippumatta sen taustalla olevista veronmaksajasta riippumattomista sopimusoikeudellisista järjestelyistä.

Työsuhdepyörät on hankittu nykyiseen lainsäädäntöön ja sen ennakoitavuuteen perustuen. Voimassa olevaan lainsäädäntöön ja valtion tarjoamaan kannustimeen perustuvien sopimusten ja hankintojen verotuksen muuttaminen takautuvasti ja verokohtelun eriyttäminen työntekijästä riippumattomilla kriteereillä rikkoo veronmaksajien yhdenvertaisuutta ja heikentää oikeusvarmuutta.

Voimaantulosäännös ei myöskään huomioi tilanteita, joissa työsuhdepyörä on hankittu ennen määräaikaan (24.4.2025) mutta sopimusmuutos on tapahtunut määräajan jälkeen kuitenkin ennen lausuntokierrosta tai lain voimaantuloa. Näissä tilanteissa työntekijät eivät ole voineet huomioida tekemänsä sopimusmuutoksen vaikutusta verokohteluun ja työntekijän toiminta muutetaan verotuksella takautuvasti taloudellisesti merkittävästi nykyistä heikommaksi.

Nykyisten sopimusten verokohtelun takautuva muuttaminen ja sattumanvaraisen päivämäärän soveltaminen johtavat väistämättä epäoikeudenmukaisiin tilanteisiin ja heikentävät esityksen oikeusvarmuutta. On kohtuuton edellytys, että veronmaksajat olisivat välittömästi tietoisia esityksen vaikutuksista heidän verotukseensa eri tilanteissa. Verokohtelun muutos edellyttää aitoa ja maltillista siirtymäaikaa, joka antaa veronmaksajille aikaa reagoida muutokseen.

2.3. Lakimuutos aiheuttaa kohtuuttoman hallinnollisen taakan työnantajille, verohallinnolle ja työntekijöille

Muutos työsuhteessa, pyörän vaihtuminen tai muu lakimuutoksen jälkeen tehty sopimusmuutos tarkoittaisi yhteensä noin 15 000 muutostilanteen arvioimista yksitellen joka vuosi. Ennakonpidätyksen ja verotuksen oikeellisuuden varmistaminen vaatisi työnantajilta kohtuuttoman paljon resursseja. Verohallinnolle työsuhdepyörien verokohtelun oikeellisuuden tarkistaminen ja valvonta olisi käytännössä mahdotonta. Työntekijöille verotuksen oikeellisuuden varmistaminen ja sopimusmuutosten vaikutusten arvioiminen työsuhdepyörän verokohteluun muodostuisi mahdottomaksi.

Monimutkaisuutta lisää se, että leasing- tai muulla sopimusjärjestelyllä otetulla työsuhdepyörällä olisi eri siirtymäaika kuin sellaisella työsuhdepyörällä, joka on työnantajan omistama. Kahden eri säännön soveltaminen ja valvominen on monimutkaisempaa kuin yksittäisen ja selkeän voimaantulosäännön soveltaminen ja valvominen.

Verolainsäädännön tulee olla yksiselitteistä ja tarkkarajaista. Ehdotetun voimaantulosäännöksen ja sen perustelujen ristiriitaisuus tulevat väistämättä aiheuttamaan tilanteita, joissa työsuhdepyörän verokohtelu jää epäselväksi. Tuloverolain tulkinnan jättäminen viime kädessä työntekijöiden vastuulle jo ennakoon vaikeasti tulkittavasta lakiesityksestä ei täytä hyvän verojärjestelmän tunnusmerkkejä.

Työnantajat

Yli 10 000 suomalaista työnantajaa tarjoaa pyöräedun työntekijöilleen. Edun käyttöönotanneet työnantajat työllistävät noin miljoona työntekijää. Näin laaja käyttöönotto on edellyttänyt työnantajien investointeja sekä infrastruktuurin että järjestelmien rakentamista. Nykyinen toimintamalli on rakennettu nykyiseen lainsäädäntöön perustuen oletukseen siitä, että jokaisen työsuhdepyörän verokohtelu on identtistä. Verokohtelun muuttaminen pyöräkohtaiseksi rikkoo olemassa olevat rakenteet ja aiheuttaa ylimääräisiä kustannuksia järjestelmien purkamisesta ja uusien etumallien kehittämisestä.

Työnantajille monimutkaisuutta lisää se, että jo nykyisellään verohallinto määrittelee työsuhdepyörän käyvän arvon niin, että samalla pyörällä voi olla useita eri arvoja hankintatavasta riippuen. Verovapauden sitominen myös hankinta-ajankohtaan lisää monimutkaisuutta eriyttämällä käyvän arvon määrittelyn lisäksi myös pyöräedun verokohtelun pyörä- ja työntekijäkohtaiseksi.

Monimutkaisuutta lisää myös se, että leasing- tai muulla sopimusjärjestelyllä otetulla työsuhdepyörällä on eri voimaantulosäännös kuin sellaisella työsuhdepyörällä, joka on työnantajan omistama.

Mahdollinen muutos verovapauteen edellyttää riittävää ennustettavuutta, jotta työnantajat voivat sopeuttaa käytäntönsä hallitusti ilman kohtuuttomia lisäkustannuksia tai epäselvyyksiä verotuksessa. Ennakoimaton ja harkitsematon päätös ilman siirtymäaikaa ja erilaisilla voimaantulosäännöksillä lisää työnantajien kustannuksia ja vaikeuttaa henkilöstöhallintoa merkittävästi.

Verohallinto

Myös verohallinnon valvoessa henkilöverotusta tämän osalta, on selvää, että valvonnan järjestäminen johtaisi kohtuuttomiin resurssien käyttöön, kun käytössä olevia työsuhdepyöriä on yli 100 000 kpl. Sopimuskannan valvonta ja verotuksen oikeellisuuden turvaaminen ehdotetun muutoksen edellyttämällä tavalla ilman investointeja järjestelmiin ja muihin valvonnassa käytettäviin käytettäviin resursseihin on mahdotonta.

Lain tulkinnanvaraisuus ja ristiriitaisuus johtaa väistämättä siihen, että verokohtelua joudutaan riitauttamaan ja linjauksia hakemaan oikeusteitse. Lainsäädännöllisen byrokratian mittasuhteet eivät ole linjassa veromuutoksen vaikutusten kanssa.

Työntekijät

Muutos aiheuttaa myös työntekijöille ylimääräistä hallinnollista taakkaa, vaarantaa sekä verotuksen oikeellisuuden että ymmärrettävyyden ja tekee sen valvonnasta vaikeaa. Työntekijän tulee itse tarkistaa oma verotuspäätöksensä vuosittain. Vaikka verotuspäätöstä tarkistetaan lakimuutoksesta huolimatta, niin tulee työntekijän itse suorittaa samanlaisia tarkistustoimenpiteitä kuin työnantaja ja Verohallinto oman työsuhdepyörätilanteen kannalta.

Vastuu verotuspäätöksen oikeellisuudesta on työntekijällä ja olisi kohtuutonta, jos työnantajan palkkahallinnon tekemä virhe oikaistaisiin verotarkastuksessa jälkikäteen, jäännösveroineen, jopa 2–3 vuoden päästä.

2.4. Verotuksen tulee olla ennakoitavaa

Toisin kuin samanaikaisesti voimaan tullut työsuhdesähköauton verotusarvon määräaikaiseksi ilmoitettu 50 prosentin alennus, työsuhdepyörän veroetu on kirjattu lakiin pysyväksi eduksi ilman rajoitteita. Se rinnastuu muihin pysyviin luontoisetuihin, kuten lounasetuun, liikunta- ja kulttuurietuun sekä työsuhdematkalippuun, jotka ovat olleet voimassa jo vuosikymmenten ajan.

Määräaikaiseksi määritettynä, tai sellaiseksi oletettuna, merkittäviä investointeja tai laajaa käyttöönottoa ei oltaisi nähty. Kaikkien toimijoiden päätökset ja investoinnit ovat perustuneet ennakoitavaan toimintaympäristöön.

Työntekijät ovat tehneet hankintapäätöksen oman tulotason perusteella voimassa olleeseen lainsäädäntöön luottaen. Verokohtelun odottamaton muuttaminen kesken leasingsopimuskauden on takautuvaa veronkiristystä, johon yksittäinen työntekijä ei ole voinut varautua sitoutuessaan pitkään leasingsopimukseen. Verokohtelun yhtäkkisellä muutoksella on vaikutus lähes miljoonan palkansaaajan luontoisetuihin ja liikuntamahdollisuuksiin.

Polkupyöräedun verovapauden poistamisesta tai muuttamisesta ei ole olla käyty minkäänlaisia keskusteluja julkisuudessa. Edusta aiheutuneita tuloveromenetyksiä ei olla kritisoitu eikä edun hyödyistä olla tehty arvioiteja. Odotuksia veroedun jatkuvuudesta sen sijaan vahvistettiin päätöksellä määräaikaisen työsuhdesähköauton verotusarvon alennuksen jatkamisesta hallituskaudella vuoden 2029 loppuun asti. Hallitusohjelman kirjaukset liikunnan tärkeydestä, liikenteen yhteiskunnalliset ongelmat ja ympäristöasiat tukevat kaikki edelleen pyöräedun verovapauden säilyttämistä.

Ennakoimattomalla veronkorotuksella on merkittäviä negatiivisia vaikutuksia investointeihin, työpaikkoihin ja verotuloihin. Esitys pyöräedun verovapauden kumoamisesta tuli täytenä yllätyksenä myös ulkomaisille ja kotimaisille sijoittajille. Työsuhdepyörien yleistymisen on tarkoittanut on yli 300 miljoonan euron investointeja. Investointien rahoitustarpeet on katettu hankkimalla rahoitusta koti- ja ulkomailta. Rahoituspäätökset on tehty Suomen verotuksen ennakoitavuuteen luottaen.

Toteuttamalla kiireellä yllättävä veronkorotus ilman vaikutusarvioita, Suomi näyttäytyy epävarmana toimintaympäristönä. Äkillinen suunnanmuutos rikkoo myös hallintokulttuurin perusarvoja: ennakoitavuutta, pitkäjänteisyyttä ja luottamusta päätöksentekoon.

Äkillinen muutos verotuksessa on myös ristiriidassa Petteri Orpon hallitusohjelman verotusta koskevien kirjausten kanssa. Hallitusohjelman kohdassa 1.3. Veropolitiikka todetaan: "Hallitus sujuvoittaa veronkantoa ja parantaa verotuksen ennakoitavuutta" sekä "Kotitalouksien ostovoimaa vahvistetaan keventämällä työn ja liikkumisen verotusta".

On myös huomioitava, että lain astuttua voimaan se voidaan kyseenalaistaa syrjivän luonteen vuoksi, ja olevan siten valtioneuvoston. Näin ollen asiasta voi kannella EU-komissiolle, joka arvioi onko kyseessä kilpailua vääristävä valtioneuvoston.

3. Gobybike Finland Oy:n esitys

GoByBike Finland Oy esittää, että esitettyä verovapaudenkumoamista ei toteuteta. Pyöräedun verovapaus on jo pelkät suorat lisätulot (arvonlisäverokertymä ja työllisyysvaikutus) ja sairauspoissaolosäästöt huomioiden nykyisellään julkista taloutta vahvistava toimenpide. Lisäksi se tarjoaa liikenne- ja ympäristöhyötyjä ilman lisäkustannuksia.

Ensisijaisena vaihtoehtona esitämme verovapauden portaittaista alentamista. Toissijaisena vaihtoehtona esitämme pyöräedun verotusarvon määrittämisen kohtuullistamista.

Veroedun säilyttäminen nykyisellään

Pyöräedun verovapaus jatkuu nykyisellään myös 2025 jälkeen. Tällä säilytetään kaikki jo saavutetut taloudelliset, terveydelliset ja yhteiskunnalliset hyödyt.

Vaihtoehto 1: Verovapauden portaittainen alentaminen 30 % kolmessa vuodessa

Tilannetta kohtuullistaakseen, tulisi hallituksen arvioida veroedun portaittaista alentamista sen poistamisen sijaan seuraavasti:

- Verovapauden yläraja 90 €/kk (1 080 €/v) vuonna 2026
- Verovapauden yläraja 80 €/kk (960 €/v) vuonna 2027
- Verovapauden yläraja 70 €/kk (840 €/v) vuodesta 2028 alkaen

Portaittainen alentaminen vähentäisi tuloveronmenetyksiä, mutta säilyttäisi suurimman osan saavutetuista hyödyistä ja jo rakennetusta infrastruktuurista. Tämä vaihtoehto antaisi työnantajille, työntekijöille ja toimialan toimijoille aikaa sopeutua muutokseen. Lisäksi se olisi tasapuolinen ja hallinnollisesti selkeästi toteutettavissa ilman kohtuutonta kuormitusta eri osapuolille.

Vaihtoehto 2: Kiinteä maltillinen verotusarvo

Vaihtoehtona on säätää luontoisetuiselle työsuhdepyörälle kohtuullinen laskennallinen kiinteä verotusarvo:

- 45 €/kk (sähköpyörä)
- 25 €/kk (polkupyörä)

Kiinteä maltillinen verotusarvo säilyttää osan hyödyistä, alentaa tuloveronmenetyksiä ja on hallinnollisesti mahdollinen toteuttaa. Se myös korjaa nykyisiä epäkohtia, joiden mukaan samalla pyörällä voi olla useita eri verotusarvoja.

Lopuksi

GoByBike Finland Oy ei näe hallituksen esitystä pyöräedun verovapauden poistosta kannatettavana. Hallituksen esityksen perusteluissa olisi syytä tarkemmin käsitellä pyöräedun poiston vaikutuksia terveyteen, ympäristöön ja julkiseen talouteen, sekä selvittää lain tulkinnalliset epämääräisyydet. Nykymuodossaan esitys sivuuttaa pyöräilyn edistämisestä koituvat laaja-alaiset hyödyt, minkä lisäksi verovapauden poisto saattaa kaventaa liikunnallista tasa-arvoa ja vaikuttaa kielteisesti kotimaiseen pyörä-alaan ja työllisyyteen.

Espoossa 4.8. 2025

Tommi Ylönen

Toimitusjohtaja, GoByBike Finland Oy

Lisätietoja: Tommi Ylönen, toimitusjohtaja

Lähteet

- Aittasalo, M. (2024). Pyöräily on tehokasta ja nivelille ystävällistä liikuntaa.UKK-instituutti.
<https://ukkinstituutti.fi/liikkuminen/liikuntalajit-ja-liikkumismuodot/pyoraily/#:~:text=Ty%C3%B6matkapy%C3%B6r%C3%A4ilyst%C3%A4%20terveyshy%C3%B6tyj%C3%A4,2%20diabetekseen%20sek%C3%A4%20auttaa%20painonhallinnassa.>
- Andersen, L., & Schnohr, Schroll, P., Hein, M., Hans. (2000). All-Cause Mortality Associated With Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports, and Cycling to Work. Archives of internal medicine. 160. 1621-8. 10.1001/archinte.160.11.1621.
- Ängeslevä, P. (26.4.2025). Miten kansan saa sohvalta lenkille, Tommi Vasankari? Suomen Kuvalehti.
<https://suomenkuvalehti.fi/paajutut/vuonna-2040-suomessa-ei-ole-ena-juurikaan-hyvakuntoisia-50-vuotta-tayttaneita-miehia-sanoo-ukk-instituutin-johtaja/?shared=1324497-178d1745-999>
- BMJ. (2017). Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study. <https://doi.org/10.1136/bmj.j1456>
- Bourne, J., Sauchelli, S., Perry, R. et al. Health benefits of electrically-assisted cycling: a systematic review. Int J Behav Nutr Phys Act 15, 116 (2018). <https://doi.org/10.1186/s12966-018-0751-8>
- Friel, C., Walsh, D., Whyte, B., Dibben, C., Feng, Z., Baker, G., Kelly, P., Demou, E., Dundas, R. (2024). Health benefits of pedestrian and cyclist commuting: evidence from the Scottish Longitudinal Study: BMJ Public Health 2024;2:e001295.
- Fyhri, A., Heinen, E., Fearnley, N., & Sundfør, H. B. (2017). A push to cycling—exploring the e-bike’s role in overcoming barriers to bicycle use with a survey and an intervention study. International Journal of Sustainable Transportation, 11(9), 681–695.
<https://doi.org/10.1080/15568318.2017.1302526>
- GoByBike Finland Oy. (2025). GoByBiken selvitys paljastaa: Työsuhdepyörä lisää työikäisten liikkumista yli 2,5 tunnilla viikossa. <https://www.gobybike.fi/meista/blogi/kysely-tyosuhdepyora-lisaa-tyoikaisten-liikkumista/>
- Gössling, S., Choi, A., Dekker, K., Metzler, D. (2019). The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2018.12.016>
- Häkli, T. (2025). Työterveyshuollon ja työnantajien yhteistyö työntekijöiden fyysisen aktiivisuuden edistämiseksi. Valtioneuvoston julkaisuja 2025:66.
https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/166375/VN_2025_66.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Husu, P., Tokola, K., Vähä-Ypyä, H., Vasankari, T. (2022). Liikuntaraportti: Suomalaisten mitattu liikkuminen, paikallaanolo ja fyysinen kunto 2018–2022. Opetus- ja kulttuuriministeriö.
https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164370/OKM_2022_33.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Kalliolahti, E., Gluschkoff, K., Lanki, T., Halonen, J.I., Salo, P., Oksanen, T. and Ervasti, J. (2024), Associations Between Active Commuting and Sickness Absence in Finnish Public Sector Cohort of 28 485 Employees. *Scand J Med Sci Sports*, 34: e70001. <https://doi.org/10.1111/sms.70001>
- Kalliolahti, E., Gluschkoff, Kurkela, O, Makkonen, A., Jussila, J., Haukka, E., Ervasti, J. (2025). Terveelliset, turvalliset ja ilmastoystävälliset työmatkat. Työterveyslaitos. <https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/151223/TTL-978-952-391-153-6.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Kansalaispulssi 59. kierros, verkkokysely 9.–14.10.2024. VNK Strategiaosasto.
- Kokko, A., Kärkkäinen, L., Mäki, V., Äimä, K. (2025). Liikuntaa tukevat kansainväliset veromallit. *Valtioneuvoston julkaisuja* 2025:60. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/166340/VN_2025_60.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Lanki, T., Ervasti, J., Halonen, J., Jussila, J., Kalliolahti, E., Makkonen, A., Suomalainen, E. (2025). Työmatkaliikunnalla ilmasto- ja terveyshyötyjä. Ilmastotuupaus. https://ilmastotuupaus.fi/wp-content/uploads/sites/4/2024/11/climatenudge_policybrief2.pdf
- Liikenne- ja viestintäministeriö. (2022). Liikenteen päästöjen puolittaminen 2030 mennessä on mahdollista kansallisin keinoin ja EU:n toimin <https://valtioneuvosto.fi/-/liikenteen-paastojen-puolittaminen-2030-mennessa-on-mahdollista-kansallisin-keinoin-ja-eu-n-toimin>
- Mikkonen T. (2018). Fyysisen aktiivisuuden ja istumisen yhteys niskahartiaseudun ja alaselän kipujen esiintyvyyteen työikäisillä. Jyväskylän yliopisto. https://jyx.jyu.fi/jyx/Record/jyx_123456789_57606
- Muoti- ja urheilukauppa Ry. (9.6.2025). Sähköavusteisten pyörien kysyntä -70 % – työpaikkoja häviää nyt tiuhaan. <https://www.epressi.com/tiedotteet/yrittajyys/sahkoavusteisten-pyorien-kysynta-70-tyopaikkoja-haviaa-nyt-tiuhaan.html>
- Ng, Marie et al. Global, regional, and national prevalence of adult overweight and obesity, 1990–2021, with forecasts to 2050: a forecasting study for the Global Burden of Disease Study 2021. *The Lancet*, Volume 405, Issue 10481, 813-838. [https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736\(25\)00355-1/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(25)00355-1/fulltext)
- Opetus- ja kulttuuriministeriö. Suomi liikkeelle -ohjelma. <https://okm.fi/suomi-liikkeelle#info>
- Peterman J, Morris K, Kram R, Byrnes WC. Pedelegs as a physically active transportation mode. *Eur J Appl Physiol*. 2016 Aug;116(8):1565-73. doi: 10.1007/s00421-016-3408-9.
- Popovich, N., Gordon, E., Shao, Z., Xing, Y., Wang, Y., Handy, S. (2014). Experiences of electric bicycle users in the Sacramento, California area. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2013.10.006>
- Şimşekoğlu, Ö & Klöckner, C. (2018). The role of psychological and socio-demographical factors for electric bike use in Norway. *International Journal of Sustainable Transportation*. 13. 1-9. [b10.1080/15568318.2018.1466221](https://doi.org/10.1080/15568318.2018.1466221).
- Sundfør, H. & Fyhri, A. (2022). The effects of a subvention scheme for e-bikes on mode share and active mobility. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2022.101403>
- Sundfør, H., Berntsen, S., Tufte Bere, E., Fyhri, A. (2024). <https://doi.org/10.1016/j.jth.2023.101752>

Tanskanen, A. (06.02.2023). Päivän sairauspois-saolosta aiheutuu työnantajalle keskimäärin 370 euron kustannus. <https://ek.fi/ajankohtaista/uutiset/paivan-sairauspoissaolosta-aiheutuu-tyonantajalle-keskimaarin-370-euron-kustannus/>

THL. 25.10.2023. Terve Suomi -tutkimus 2022–2023.

https://www.thl.fi/tervesuomi_verkkoraportit/ilmioraportit_2023/fs_phexcer_guidel_enough.html

Valtioneuvosto. Lainvalmistelun vaikutusarviointiohje. (2022). Valtioneuvoston julkaisuja 2022:66. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164423/VN_2022_66.pdf?sequence=4&isAllowed=y

Valtioneuvosto. Vahva ja välittävä Suomi: Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma 20.6.2023. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165042/Paaministeri-Petteri-Orpon-hallituksen-ohjelma-20062023.pdf>

Valtiovarainministeriö. Verotus osana kestävä julkista taloutta (8.12.2022).

[https://vm.fi/documents/10623/142666320/16_Verotus+osana+kest%C3%A4v%C3%A4%C3%A4+julkista+taloutta+\(1\).pdf/602212b1-8659-0460-1c47-fa45f29bd972/16_Verotus+osana+kest%C3%A4v%C3%A4%C3%A4+julkista+taloutta+\(1\).pdf?t=1670492178480](https://vm.fi/documents/10623/142666320/16_Verotus+osana+kest%C3%A4v%C3%A4%C3%A4+julkista+taloutta+(1).pdf/602212b1-8659-0460-1c47-fa45f29bd972/16_Verotus+osana+kest%C3%A4v%C3%A4%C3%A4+julkista+taloutta+(1).pdf?t=1670492178480)

Vapauden suuri työsuhdepyörätutkimus. (2025). Miten Suomi (työsuhde)pyöräilee?

<https://www.vapaus.io/tyosuhdepyora-tutkimus>

Vasankari, T. & Kolu, P. (2018). Liikkumattomuuden lasku kasvaa – vähäisen fyysisen aktiivisuuden ja heikon fyysisen kunnon yhteiskunnalliset kustannukset. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoimikunta.

Ylönen Tommi
Gobybike Finland Oy