

Asia: VN/11304/2024-VM-28

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

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kiitämme tilaisuudesta lausua luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laeiksi vuoden 2026 tuloveroasteikosta ja tuloverolain muuttamisesta sekä eräiksi muiksi verolaeiksi. Lausuntomme koskee työsuhdepolkupyörien verovapauden esitettyä poistamista.

1. Vaikutusten kuvaus ja perustelut

Hallitus on esittänyt työsuhdepyöräedun verovapauden poistamista vuoden 2026 alusta. Esityksen alunperin julkituotuna tavoitteena oli kasvattaa tuloverotuottoja arviolta 47 miljoonalla eurolla vuodessa. Päivitettyään laskelmaansa hallitus arvioi, että verotuotot kasvaisivat pyöräedun esitetyn poistamisen myötä 12 miljoonaa euroa vuonna 2026, 31 miljoonaa vuonna 2027 ja 46 miljoonaa vuodesta 2028 alkaen.

Kolikon kääntöpuolena päätöksellä olisi merkittäviä kielteisiä vaikutuksia työntekijöihin ja työnantajiin sekä laajemmin työkykyyn, työllisyyteen, pyöräalaan, käyttäjien oikeusturvaan ja yhteiskunnan kokonaisuuteen. Näitä vaikutuksia ei ole arvioitu riittävästi kokonaisuutena.

Vuodenvaihteessa 2024/2025 etua käytti yli 115 000 suomalaista, ja sen tarjosi yli 10 000 työnantajaa – noin miljoonan työntekijän piirissä [1].

Työsuhdepyöräetu on verovapauteen perustuva järjestely, jossa työntekijä maksaa pyörän itse bruttopalkastaan, enintään 100 euroa kuukaudessa. Kyse ei ole valtion tukemasta hankinnasta, kuten julkisessa keskustelussa usein virheellisesti annetaan ymmärtää.

Työsuhdepyöräetu sijoittuu Suomessa veroetujen kirjon kevyempään päähän, ja sitä voi verotuksen kannalta parhaiten verrata työsuhdematkalippuihin ja liikunta-/kulttuurisetelietuihin, koska sen perimmäinen tarkoitus on työntekijän hyvinvointi ja kestävä liikkuminen, ei rahallinen hyöty.

Valtaosa edun piirissä olevista työntekijöistä on yksityisen sektorin työntekijöitä, mutta myös kunnat hyödyntävät etua laajasti. Pyöräilykuntien verkosto ry:n lausunnossaan esittämän tiedon mukaan

kaikista työsuhteistyöryistä noin 12 % on kuntien työntekijöillä. Kuntien työntekijät ovat hankkineet edun kautta noin 13 750 pyörää. Neljän suurimman operaattorin kautta työsuhteistyön tarjoaa työntekijöilleen 172 kuntaa Suomen 308 kunnasta. Tämä osaltaan kertoo, millainen valtava potentiaali edulla edelleen olisi saavutettavissa, mikäli hallitus haluaisi katsoa edun olevan suomalaisten kokonaisedun mukainen.

Etu on lisännyt merkittävästi työmatkapyöräilyä: 83 % käyttäjistä on lisännyt pyöräilyä, ja keskimääräinen käyttäjä pyöräilee 1 277 kilometriä vuodessa [1]. Työterveyslaitoksen tutkimuksen mukaan aktiivisimmat työmatkapyöräilijät ovat poissa vähemmän kuin ei-pyöräilevät: keskimäärin heillä on vuodessa 5 sairauspoissaolopäivää vähemmän ja yksi pitkä poissaolo vähemmän kuin ei-pyöräilevillä [4]. Kun tämä kerrotaan nykyisellä käyttäjämäärällä, työnantajien säästö on noin 37 miljoonaa euroa vuodessa [5].

Eräs edun myönteinen sivuvaikutus on ollut, että käyttäjät ovat onnistuneet vähentämään oma-aloitteisesti autoiluaan merkittävästi: puolet käyttäjistä on vähentänyt autolla ajamistaan keskimäärin 43 kilometriä viikossa [1]. Erityisesti sähköpyörät ovat tehneet pyöräilystä mahdollisen myös niille, joille omakustanteinen hankinta olisi ollut liian kallis.

VTT Pasi Holmin laskelman mukaan verovapauden poistamisen 47 miljoonan euron arvioitu lisätulo pienenee huomattavasti, kun huomioidaan arvonnäisäverotuottojen kasvu (+16 M€), työllisyysvaikutukset (+12 M€) ja työkykyhyödyt (+37 M€) [5]. Näiden lisäksi valtio saa edun kautta muita hyötyjä ja säästöjä liikkumattomuuden vähentymisestä, liikenteestä ja ympäristöstä [5]. Nämä tulisi vastaavalla tavalla huomioida kuin edun poistamisen arvioitu säästövaikutus valtiontaloudelle.

Valtiovarainministeriön 26.6.2025 antama tarkennus [2] tekisi käyttäjien kannalta tilanteesta entistä epäoikeudenmukaisemman. Verovapaus säilyisi vain ennen 24.4.2025 solmituissa sopimuksissa, ja muun muassa työpaikan vaihto tai varastetun pyörän korvaaminen uudella tulkittaisiin uudeksi sopimukseksi. Tämä kohdistuisi työntekijöihin hallitsemattomista ja sattumanvaraisista syistä, kuten varastetun pyörän korvaamisen yhteydessä. Tämä olisi oikeusvarmuuden kannalta erittäin kyseenalainen ratkaisu ja oikeudellisesti kalteva pinta.

Pyöräetu on vauhdittanut pyöräalan kasvua Suomessa ja työllistää suoraan 443 henkilöä [3]. Monet alan yritykset ovat investoineet voimakkaasti varastoon, henkilöstöön ja järjestelmiin [3]. Epävarmuus on jo pysäyttänyt myynnin sesongin keskellä. Helkama Velox arvioi verovapauden poistamisen aiheuttavan miljoonien eurojen liikevaihtomenetykset [3].

Lisäksi muutos on ajoitettu toteutumaan keskellä tilannetta, jossa Euroopan pyörämarkkinat kokonaisuutena ovat edelleen selvässä laskussa pandemiahuipun jälkeen. Ala hakee yhä uutta tasapainoa kysynnän, tuotannon ja varastojen välillä. Edun poistaminen syventäisi kotimaan pyöräalan talouskriisiä ja heijastuisi osaltaan maan kokonaistaloudelliseen, joka on jo Euroopan mittakaavassa haastava. Työllisyysmenetysten kustannus yhteiskunnalle on arviolta 11,8 miljoonaa euroa vuodessa [3].

Perustuslain mukainen luottamuksensuoja edellyttää, ettei lainsäädäntöä muuteta tavalla, joka kohtuuttomasti heikentää voimassa olevan lain pohjalta syntyneitä oikeuksia [6]. Vastaavissa veromuutoksissa on aina annettu riittävä siirtymäaika, kuten asuntolainan korkovähennyksen ja syöttötariffien kohdalla [6]. Työsuhteistyöryiden ehdotettu kohtelu olisi poikkeuksellisen ankara ennakkotapaus.

Jos veropohjan vahvistaminen katsotaan välttämättömäksi, vaihtoehtona on asteittainen ylärajan alentaminen (100 €/kk → 70 €/kk) usean vuoden aikana. Tämä säilyttäisi pääosan saavutetuista hyödyistä ja mahdollistaisi hallitun sopeutumisen.

2. Tiivistetyt pääkohdat

2.1. Kohtuuttomat vaikutukset työntekijöihin ja työnantajiin

- Yli 115 000 käyttäjää ja yli 10 000 työnantajaa hyödyntää etua [1].
- Monivuotisiin sopimuksiin sitoutuneet työntekijät menettäisivät veroedun kesken sopimuskauden.
- VM:n 26.6.2025 tarkennuksen myötä verovapaus poistuisi mm. työpaikan vaihdon ja varastetun pyörän korvaamisen yhteydessä [2].

2.2. Markkinavaikutukset ja työllisyys

- Pyöräalalla työsuhtepyörät ovat työllistäneet suoraan 443 henkilöä [3].
- Useiden toimijoiden liikevaihdosta suuri osa sidoksissa etuun – kysynnän äkillinen lasku johtaisi työpaikkojen menetyksiin.
- Työllisyysmenetysten kustannus yhteiskunnalle arviolta 11,8 M€/vuosi [3].

2.3. Kansantaloudelliset vaikutukset

- Työterveyslaitos: aktiivisimmat työmatkapyöräilijät 5,3 sairauspoissaolopäivää vähemmän henkilötyövuotta kohden ja 11 pitkää poissaoloa vähemmän 100 henkilötyövuotta kohden verrattuna ei koskaan pyöräileviin → työnantajien säästö noin 37 M€/vuosi [4].
- VTT Pasi Holm: verovapauden poistamisen 47 M€ lisätulo pienenee huomattavasti, kun huomioidaan ALV (+16 M€), työllisyys (+12 M€), työkykyhyödyt (+37 M€) sekä muut liikenteen, liikkumattomuuden vähentymisen ja ympäristön hyödyt [5].

2.4. Hallinnollinen kuormitus

- Siirtymäaikaamalli monimutkainen ja virheherkkä. Ajatellaan työnantajayritystä, jolla on tuhansia sopimuksia: niiden hallinnointi työlästä ja johtaisi todennäköisesti myös runsaasti virheisiin.
- Ennakonpidätyksen ja verotuksen oikeellisuuden varmistaminen edellyttää merkittäviä resursseja työnantajilta.
- Eri säännöt leasing-pyörille ja työnantajan omistamille pyörille lisäävät hallinnollista työtä ja riskejä.

2.5. Oikeudelliset näkökulmat

- Luottamuksensuoja: etuun sitoutuneet työntekijät ja työnantajat ovat toimineet voimassa olevan lain puitteissa.
- Vertailu aiempiin veromuutoksiin: aina annettu riittävä siirtymäaika (esim. asuntolainan korkovähennys, syöttötariffit) [6].

2.6. Vaihtoehtoinen ratkaisu

- Portaittainen ylärajan alentaminen (100 €/kk → 70 €/kk), joka vähentää veromenetyksiä mutta säilyttää pääosan hyödyistä ja antaa aikaa sopeutua.

3. Vertailu muihin veroetuihin

- Työsuhdepyöräetua voidaan Suomen oloissa parhaiten verrata muutamiin muihin verotuksessa edullisiin liikunta- tai etuuksiin, erityisesti silloin kun tarkastellaan työnantajan tarjoamaa etua, jonka verotus on kevyempi kuin suoraan palkkana maksettavan rahan:

3.1. Työsuhdematkalipun etu (joukkoliikenne)

- Työnantajan tarjoama matkakortti tai lippu verotetaan Suomessa usein edullisesti, ja sen käyttö työmatkoihin on verovapaa tai kevyesti verotettua.

- Samankaltaisuus: molemmat kannustavat työntekijää kestävään liikkumiseen, vähentävät autoilua ja ilmastopäästöjä.

3.2. Työterveyshuolto

- Työnantajan kustantama lakisääteinen tai vapaaehtoinen työterveyshuolto on osin verovapaa etu.

- Samankaltaisuus: työnantajan maksama etu parantaa työntekijän hyvinvointia ja vähentää poissaoloja, kuten työsuhdepyörä usein tekee.

3.3. Liikunta- ja kulttuurisetelit

- Työnantajan maksama seteli on verotuksessa rajattu, ja työntekijä saa sen käyttöönsä edullisesti.

- Samankaltaisuus: etu tukee liikkumista ja hyvinvointia sekä parantaa fyysistä ja henkistä terveyttä.

3.4. Työsuhdeauto (rajoitetummin)

- Työsuhdeauto on Suomessa verotuksellisesti raskas etu: työntekijä maksaa veroa auton käyttöarvosta, ja etu voi olla merkittävä kuukausituloihin suhteutettuna.

- Työsuhdepyörä tarjoaa merkittäviä yhteiskunnallisia hyötyjä pienemmällä kustannuksella ja verorasituksella.

Lähteet:

[1] Vapaus Bikes Finland Oy, käyttäjäkysely (N=6 795), 3/2025. Saatavilla: <https://www.vapaus.io/tyosuhdepyora-tutkimus>

[2] Valtiovarainministeriön tiedote 26.6.2025. Saatavilla: <https://vm.fi/-/tuloverotukseen-ehdotetaan-muutoksia>

[3] Pyöräliiton ja Pyöräliiketoimintaverkoston yritys-kysely, 2025 (ei julkista jakelua).

[4] Työterveyslaitos 2025, Terveelliset, turvalliset ja ilmastoystävälliset työmatkat. Saatavilla: <https://www.julkari.fi/handle/10024/151223>

[5] Holm, Pasi, 2025: Työsuhtepyöräedun kansantaloudelliset vaikutukset (Pyöräalan toimijoiden toimeksianto, ei julkista jakelua).

[6] Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytäntö (esim. PeVL 60/2010 vp, PeVL 12/2020 vp).

Tulenheimo Martti
Pyöräliitto ry