

Valtiovarainministeriö, Helsinki, [ella.luikku@vm.fi](mailto:ella.luikku@vm.fi)

Viite: Kirjallinen kuulemispyyntö liikenteen verotuksesta, 2.4.2020, Markus Teräväinen

## Paikallisliikenneliiton lausunto kirjalliseen kuulemiseen liikenteen verotuksesta

Kiitämme mahdollisuudesta vastata liikenteen verotusta selvittävän työryhmän kirjalliseen kuulemispyyntöön liikenteen verotuksesta. Vaativat päästövähennystavoitteet edellyttävät ohjauskeinojen voimistamista. Liikenteen päästöjen vähentämistä voidaan merkittävästi ohjata ja tukea verotuksella.

Koska myös liikenteen verotusta pohtivan työryhmän työ pohjaa Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisemaan liikenteen päästöjen perusennusteeseen, kokoamme alkuun käsityksemme keskeisistä toimista, millä päästään perusuraa suurempiin päästövähennyksiin kaupunkiseuduilla. Kaupunkiseuduille on päästöjen vähentämisen lisäksi tärkeää toimenpiteiden liikennejärjestelmävaikutukset.

Toimme joukkoliikenteen kilpailukykyä edistäviä ohjauskeinoja esille myös työryhmän kuulemistilaisuudessa 7.11.2019, missä käsiteltiin työmatkaetuuksia.

## Kaupunkijoukkoliikenteen toimijoiden näkemykset mahdollisuuksista perusuraa parempiin ja kansallisten tavoitteiden mukaisiin päästövähennyksiin

Päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen on mahdollista yltää. Tarvitaan monia yhtäaikaista toimia ja ohjauskeinoja.

### Päästövähennystoimien saavuttamiseksi ajoneuvokannan tulee uudistua vähäpäästöisemmäksi.

Helsingin seudulla autotekniikan kehityksen vaikutuksen hiilipäästöjen puolittamiseen on arvioitu olevan 39 % 2030 mennessä.<sup>1</sup>

Seuraavaksi vaikuttavin päästövähennystoimi on taloudellinen ohjaus; Helsingin seudulla **tiemaksulla olisi merkittävä, 15 % vaikutus tarvittavaan päästöpudotukseen**. Tiemaksujen vaikutuksesta matka-ajat lyhentyvät kokonaisuutena noin 10 % ja ne vaikuttavat koko seudulla, mutta kohdistuisivat alle 20 % aamuruuhkassa liikkuvista seudun asukkaista. Vaikka maksut lisäävät liikkumiskustannuksia, yhdessä liikenneyhteyksien paranemisen ja joukkoliikennelippujen hintojen alentamisen kanssa kokonaisvaikutus saavutettavuuteen on positiivinen. Myös joukkoliikenteen palvelutasoa nostamalla kompensoidaan tiemaksun negatiivisia vaikutuksia ja parannetaan työvoiman saavutettavuutta. (1)

**Paikallisliikenteen palveluissa käytetyt linja-autot sähköistyvät** ja palvelut hankitaan ”puhtaalla kalustolla” Liikenne- ja viestintäministeriön ennustamaa perusuraa **nopeammin**.

**Kaupunkiseuduilla tavoitellaan maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämistä perusuraa määrätietoisemmin toimin ja infrastruktuurihankkein**, sisältäen joukkoliikenteen palvelutason ja runkoyhteyksien parantamista sekä joukkoliikenteen hinnoittelun keinojen voimakkaampaa käyttöä.

Näillä toimilla vähennetään liikennesuoritetta ja saadaan aikaan kestävä kulkumuotomuutosta. Esimerkiksi Jyväskylässä ja Oulussa on tavoite kaksinkertaistaa joukkoliikenteen matkamäärät vuoteen 2030 mennessä. Kävelyn pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteenlaskettua kulutapaosuutta halutaan kasvattaa.<sup>2</sup> Kaupunkeja pyritään kehittämään siten, että lähisaavutettavuus paranee ja kaupunkiseutujen työpaikat ja uudet asukkaat löytävät paikkansa hyviltä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn saavutettavuusvyöhykkeiltä.

<sup>1</sup> [https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/mal2019\\_suunnitelmaraportti\\_27052019.pdf](https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/mal2019_suunnitelmaraportti_27052019.pdf)

<sup>2</sup> <https://paikallisliikenneliitto.fi/tapahtuma/vuosi-2019-oli-loistava-kaupunkijoukkoliikennevuosi-ja-tavoite-on-tehdä-viela-parempaa>

Parannetun joukkoliikenteen ja kestävästi liikenteen infrastruktuurin myötä yhä useammille mahdollistuu joukkoliikenteen käyttö, pyöräilyn tai kävelyn arjen matkoilla.

**Työpaikkapysäköintiin ja työpaikkaliikkumiseen** vaikutetaan työpaikkojen, eri organisaatioiden, kaupunkien sekä isojen ja keski suurten kaupunkiliikenteen järjestäjien toimesta. Muutospotentiaali yksityisautoilusta joukkoliikenteen käyttöön yrityksissä on erittäin suuri, keskimäärin 40 % (HSL:n työpaikoille tehdyt Työmatkakyselyt 2014–2019). Määrätietoiset työpaikkojen liikkumissuunnitelmat voivat vähentää autolla tehtyjä työmatkoja jopa useita kymmeniä prosentteja (Liikennevirasto 2016), tutkimuksessa mukana olleissa organisaatioissa henkilöautokilometrit vähenivät keskimäärin 15-20 %. Esimerkiksi Jyväskylän kaupunki on tehnyt jo usean vuoden ajan yhteistyötä fiksun työmatkaliikkumisen edistämisestä kiinnostuneiden työntajien kanssa. Parhaita tuloksia saavutetaan yhdistämällä työsuhdematkalippu etu ja muut kestävästi liikuttamisen kannusteet pysäköinnin maksullisuuteen. Työpaikkojen liikkumissuunnitelmat ovat kustannustehokas tapa saada päästövähennyksiä.

## Mitä verokeinoja tulisi käyttää liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseksi?

Euroopan komissio julkaisi kesäkuussa 2019 tutkimuksen, joka arvioi liikenteen ulkoisia ja infrastruktuurin kustannuksia EU28-maissa<sup>3</sup> EU-tasolla suositellaan tieliikenteeseen kilometripohjaisten tiemaksujen laajempaa käyttöä sekä niiden porrastamista ajan ja paikan, esimerkiksi ruuhkautumisasteen mukaan.

Verotuksessa periaatteen soveltaminen tarkoittaa auton käytön verotukseen siirtymistä auton omistamisen tai hankkimisen verottamisen sijaan.

Kaupunkiseutujen kehittämisen näkökulmasta liikenteen hinnoittelulla ja tienkäyttömaksuilla voidaan yhtä aikaa ohjata ja tehostaa liikennejärjestelmän käyttöä, vähentää liikenteen ulkoisia haittoja sekä rahoittaa liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä. Kun kestävästi liikkumiseen määrittelyyn otetaan mukaan eri liikkumistapojen ulkoisvaikutukset; ympäristö (ilmasto CO<sub>2</sub>, ilmansaasteet, melu, well-to-tank, ympäristön tuhoutuminen) onnettomuudet ja ruuhkautuminen, parhaimpina näyttäytyvät kävely, pyöräily ja joukkoliikenne.

Kannatamme liikenteen hinnoittelu- ja verotuskeinoja, joilla ohjataan liikkumisvalintoja ja kalustokehitystä. Verotuksella tulisi vaikuttaa ajoneuvojen päästöjä vähentävästi. Joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoon voidaan parantaa purkamalla työmatkoilla henkilöautoiluun kohdistuvaa verokevennystä.

- **Työmatkaliikkumisen verovähennys tulisi muuttaa kulkumuotoneutraaliksi.** Yksinkertainen kilometripohjainen malli tukisi hyvin liikkumisen uusia tapoja ja parantaisi työmatkakuluvähennyksen ennakoitumahdollisuuksia. Se myös kohtelisi työntekijöitä tasavertaisemmin. Kilometripohjaisessa mallissa vähennystä maksettaisiin työpaikan ja kodin välisen matkan kilometrimäärän mukaan riippumatta todellisista. Suomen ympäristökeskus on selvittänyt kilometripohjaiseen malliin siirtymisen mahdollisia vaikutuksia. Kilometripohjaisesta mallista hyötyisivät eniten edullisen joukkoliikennejärjestelmän piirissä asuvat. Siten kilometripohjainen malli voisi kannustaa käyttämään joukkoliikennettä yksityisautoilun sijaan. <sup>4</sup>

<sup>3</sup> Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities -tutkimus [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-study-summary-isbn\\_978-92-76-03076-8.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-study-summary-isbn_978-92-76-03076-8.pdf)

<sup>4</sup> SUOMEN YMPÄRISTÖKESKUKSEN RAPORTTEJA15 | 2015, Suomen ympäristökeskus  
Työmatkakuluvähennyksen yksinkertaistaminen Kilometriperusteinen matkakuluvähennys ja sen arvioidut vaikutukset [https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/154287/SYKEra\\_15\\_2015.pdf?sequence=1](https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/154287/SYKEra_15_2015.pdf?sequence=1)

*Työmatkakuluvähennysten muutos tukisi kaupunkijoukkoliikenteen palvelutason kehittämisen vaikuttavuutta ja kaupunkiseutujen maankäyttö- ja liikennejärjestelmätoimia. Päästövaikutus pidemmällä aikavälillä voisi olla merkittävä.*

- **Työsuhdematkalippujärjestelmää tulisi yksinkertaistaa ja helpottaa** asiakkaan, työmatkojen tekijän, sekä työnantajan kannalta. Tarvitaan joustavuutta prosessiin, sääntöihin ja eurorajoihin. Järjestelmä on byrokraattinen, ja sitä käyttävät työpaikat toivovat menettelyjen yksinkertaistamista ja painopisteen muuttamista joukkoliikennettä suosivaksi autoetuun nähden. Kaupunkijoukkoliikenteen tarjoajat kehittävät omalta osaltaan prosesseja työnantajille ja työntekijöille helpommaksi. **Kannatamme myös työmatkalipun verovapausrajan korottamista ja nykyisten hintahaarukoiden poistamista.** Verovapaan osuuden ensimmäinen porrassarjotteen työntekijöille tarjottavan edun määrää. Työsuhdelippu ei ole myöskään kilpailukykyinen, jos työnantaja tarjoaa maksutonta pysäköintiä työpaikalla.

*Työsuhdematkalipputoimet tukevat työpaikkayhteistyötä, mikä tähtää kestävien kulkumuotojen käytön lisäämiseen ja henkilöautosuorituksen vähentämiseen. Helsingin MAL-suunnitelmassa 4 % päästövähennyksistä saataisiin työmatkaliikkumiseen vaikuttamalla sisältäen työpaikkapysäköinnin toimia.*

- **Työnantajan tarjoama pysäköintietu tulisi huomioida luontoisetuna työntekijän tuloverotuksessa.** Työnantajan tarjoama maksuton pysäköinti muodostaa käytännössä melko korkean henkilöautoilun verottoman tuen erityisesti kaupunkien keskustoissa. Pääkaupunkiseudulla pysäköintiedun arvo voi olla 30–300 euroa kuukaudessa. Esimerkiksi työsuhdematkalippuun verrattuna maksuttoman pysäköinnin verovapaus selvästi kannustaa henkilöautoiluun julkisen liikenteen kustannuksella.<sup>5</sup> Muutos yhdessä työsuhdematkalipun helpottamisen kanssa tasapuolistaisi ja kannustaisi siirtymään henkilöautoilusta joukkoliikenteen käyttöön. Esimerkiksi Ruotsissa työnantajan tarjoama maksuton pysäköinti katsotaan työntekijälle verotettavaksi tuloksi ja sen arvo määräytyy alueen markkinahinnan perusteella.

*Yllä mainituilla verotoimilla tuetaan kaupunkiseutujen toimenpidekokonaisuuksia, joiden kokonaisvaikuttavuus tarvittaviin päästövähennyksiin ovat suuruusluokkaa arviolta 5...17 % kaupunkiseudusta riippuen.<sup>6</sup>*

- **Koko työmatkaliikkumiseen liittyvään verokokonaisuuteen ja hinnoitteluun tarvitaan läpinäkyvyyttä ja helpoutta, jotta tieto voi vaikuttaa henkilökohtaisiin päätöksiin.** Valintojen vaikutuksia tulisi voida vertailla helposti ja olla riittävän varma omista liikkumisen kustannuksista.
- **Arvonlisäverokäytäntö eri palveluilla tai -välineillä tulee olla yhtenäinen riippumatta palvelujen hankintapaikasta tai -alustasta.** Arvonlisäverokäytännössä henkilökuljetusten (joukkoliikenne, taksit) arvonlisäverokanta on 10 %. Välineen vuokrauksessa arvonlisäverokanta on tähän mennessä ollut 24 % (auton vuokraus 24 %, kaupunkipyörät 24 %), mutta paikalliset verotoimistot ovat ottaneet erilaiset epätasa-arvoiset kannat, siten että kaupunkipyörän vero ostettuna MaaS:ksi nimetyltä alustalta on 10 % ja kaupunkitoimijalle arvonlisäverosta on annettu päätös 24 %:sta ilman valitusoikeutta. Asiakkaankin näkökulmasta kaupunkipyörillä tulisi olla samanlainen verokohtelu, ja jättää vapaus hintojen ja palvelujen vertailuun, ostopaikan valintaan ja omaehtoiseen yhdistelyyn.

Autoedun arvioidaan olevan merkittävä henkilöautokannan uusiutumista edistävä tuki. Se tulisi tällöin kytkeä vähäpäästöisyyteen tai puhtaaseen käyttövoimaan.

<sup>5</sup> Liikennesektoria koskeva sääntely ilmastomuutoksen hillitsemiseksi. Kymenvaara, ym.

<sup>6</sup> Helsingin seudun MAL -suunnitelmassa toimet: jaetut kyydit, työpaikkaliikkuminen, pysäköintiin liittyvät toimet, joukkoliikenteen palvelutaso ja hinnoittelu – yhteensä 17 % päästövähennyksistä

Vuonna 2016 tehty sääntelyselvitys nosti esille yhtenä autoiluun liittyvänä kohtana kilometrikorvauksen ylikompensaation ja arvioi sen kannustavan henkilöauton käytön lisäämiseen ja näin ollen sillä olisi vaikutusta yksityisautoilun hiilidioksidipäästöihin.<sup>7</sup> Selvitys pohtii myös autoedun luontoisedun arvon tason suhdetta julkiseen liikenteeseen kannustamiseen.

### Uusien palvelujen potentiaali

Helsingin seudulla, Suomen suurimmassa väestökeskittymässä, kysyntäpotentiaali uusille jakamisen ja alustapalveluille on suurin, ja tutkimuksessa (8) on arvioitu, että yhteiskäyttöautot säästävät ensisijaisesti pysäköintitilaa, mutta ei muuta katukapasiteettia. Yhteiskäyttöautot vähentävät autoriippuvuutta sitä kautta, että tarjoavat vaihtoehdon erityisesti epäsäännöllisille matkoille. Liikenne tehostuu pääväylillä, mutta alemman luokan väyläverkolla liikenne kasvaa ovelta-ovelle-palveluiden myötä.<sup>8</sup> **Helsingin seudun MAL-suunnitelmassa on arvioitu, että jaetut kyydit voisivat vähentää ajosuoritetta Helsingin seudulla 2 % ja päästöjä 4 %, mutta jotta näin tapahtuisi tarvitaan tueksi ohjauskeinoja; tienkäyttömaksut ja pysäköintipolitiikka.**

Kaupungit kehittävät joukkoliikenteen palveluitaan ja niitä tukevia taustajärjestelmiä siten, että ne olisivat asiakkaille helppoja ja myös helposti yhteen kytkettävissä muuhun elämään ja palveluihin. Tähän liittyen kaivataan selkää toimintaympäristöä. Alustatalous ja pyrkimys yhteen toimivuuteen sisältää kilpailuun, teknologiaan, mahdollisiin liikenteen palveluseleihin, hinnoitteluun ja julkisten palvelujen hinnoitteluvaltuuksiin liittyviä laillisia epäselvyyksiä.

Mahdollista uutta verohelpotusta MaaS –palveluille suunniteltaessa tulee vastaan määrittelyongelma, sillä MaaS on käytännössä mikä tahansa palvelu. Palveluistumiskehitys itsessään ei vähennä suoritetta tai johda kestäviin valintoihin ilman ohjausta ja erilaisia vaihtoehtoja on monia: auton omistus, auto palveluna, auton lyhyt tai pitkäaikainen vuokraus/palvelu ja autonominen henkilöauto omistettuna. Auton omistamattomuus ei siis vielä takaa päästövähennyksiä.

Ruotsalaisen tutkimuksen mukaan kiinnostus uusia liikennepalveluja kohtaan on suurta, käyttö vielä vähäistä suhteessa koko maan henkilömatkustussuoritteeseen Ruotsissa. Kimppakyydit, jaetut kyydit, taksinkaltaiset palvelut, sähköpotkulaudat tai pyöräpalvelut ovat tällä hetkellä noin 0,07 % kuljetuista henkilökilometreistä. Raportissa arvioidaan myös, että nähtävissä ei ole suurta kasvua tulevaisuudessa, vuoteen 2030 arvioidaan 0,1 %:n osuutta.<sup>9</sup>

<sup>7</sup> Liikennesektoria koskeva sääntely ilmastomuutoksen hillitsemiseksi. Oikeudellinen tarkastelu EU:Ssa, Suomessa, Ruotsissa ja Ranskassa käytössä olevasta lainsäädännöstä. Sara Kymenvaara, Jenny Rontu, Ari Ekroos, Aalto University 22016

<sup>8</sup> [https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/autolla\\_yhdessa\\_loppuraportti\\_130318.pdf](https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/autolla_yhdessa_loppuraportti_130318.pdf)

<sup>99</sup> Delad mobilitet idag och i framtiden, 2019-06-18, WSP

## **Jos oletetaan, että myös tulevaisuudessa on valtiontaloudellisten tarpeiden kattamiseksi tarve kerätä nykytasoa vastaava määrä verotuloja liikenteestä, mitä verokeinoja tällöin tulisi käyttää, kun nykyinen CO<sub>2</sub> –päästöihin sidottu veropohja vähitellen heikkenee liikenteen päästöjen vähetessä?**

Liitossamme ei ole kattavaa verotusosaamista ja -resursseja arvioida verokertymien suuruuteen liittyviä kysymyksiä.

Siirtymä aiheuttaja maksaa ja käyttöperusteiseen verotukseen voi lisätä verotuksen sosiaalista epäoikeudenmukaisuutta ja alueellista epätasa-arvoa. Ns. kestävä kehityksen verouudistusperiaatteina ajatellaan, että mahdollista veronkorotusta käytön verotukseen siirtymästä voitaisiin kompensoida hyvittämällä veronkorotukset kansalaisille ja yrityksille pienentämällä samanaikaisesti esimerkiksi tuloverotusta, työnantajien sosiaaliturvamaksuja ja/tai yritysten verotusta. Tai mahdollisesti tulosiirroilla pienituloisille.

Joukkoliikenteen ja henkilöautoilun verotussuhteen ja työmatkaetuksien keskinäisen suhteen muutoksella olisi todennäköisesti erittäin pieni tai nollasummainen vaikutus verokertymään. Työnantajien autoetu suhteessa työsuhdematkalippuun on monikymmenkertainen Paikallisliikenneliiton Verohallinnon tilastoista saaman käsityksen mukaan (liite).

Työmatkakuluvähennys taasen kohdentuu tällä hetkellä pääasiassa henkilöautoilijoille. Muutoksessa kilometripohjaiseksi ja kulkumuotoneutraaliksi kustannustason valtion näkökulmasta on arvioitu säilyvän samana.

## **Minkälaisella aikataululla edellä mainittuja verokeinoja tulisi ottaa käyttöön, jotta voitaisiin turvata sekä valtiontaloudellisten tarpeiden että päästövähennemien toteutuminen?**

Joukkoliikenteen osalta valmistelut työmatkalipun käytön helpottamiseen, yksinkertaistamiseen ja verovapausrajan korottamiseen tulisi käynnistää välittömästi, ja ottaa käyttöön mahdollisimman pian. Muutkin joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoon parantavat toimet tulisi toteuttaa mahdollisimman pian. Työsuhde-etuksien kokonaisuuteen liittyy merkittävästi yhtenä ohjauskeinona työnantajan tarjoaman pysäköintiedun huomioiminen luontoisetuna työntekijän tuloverotuksessa.

Kyse on kuitenkin poliittisista päätöksistä, mutta tietopohja, voimakas päästökehityksen ohjaustarve ja liikennealan muutosnäkökulmat perustelevat kehittämistarpeita.

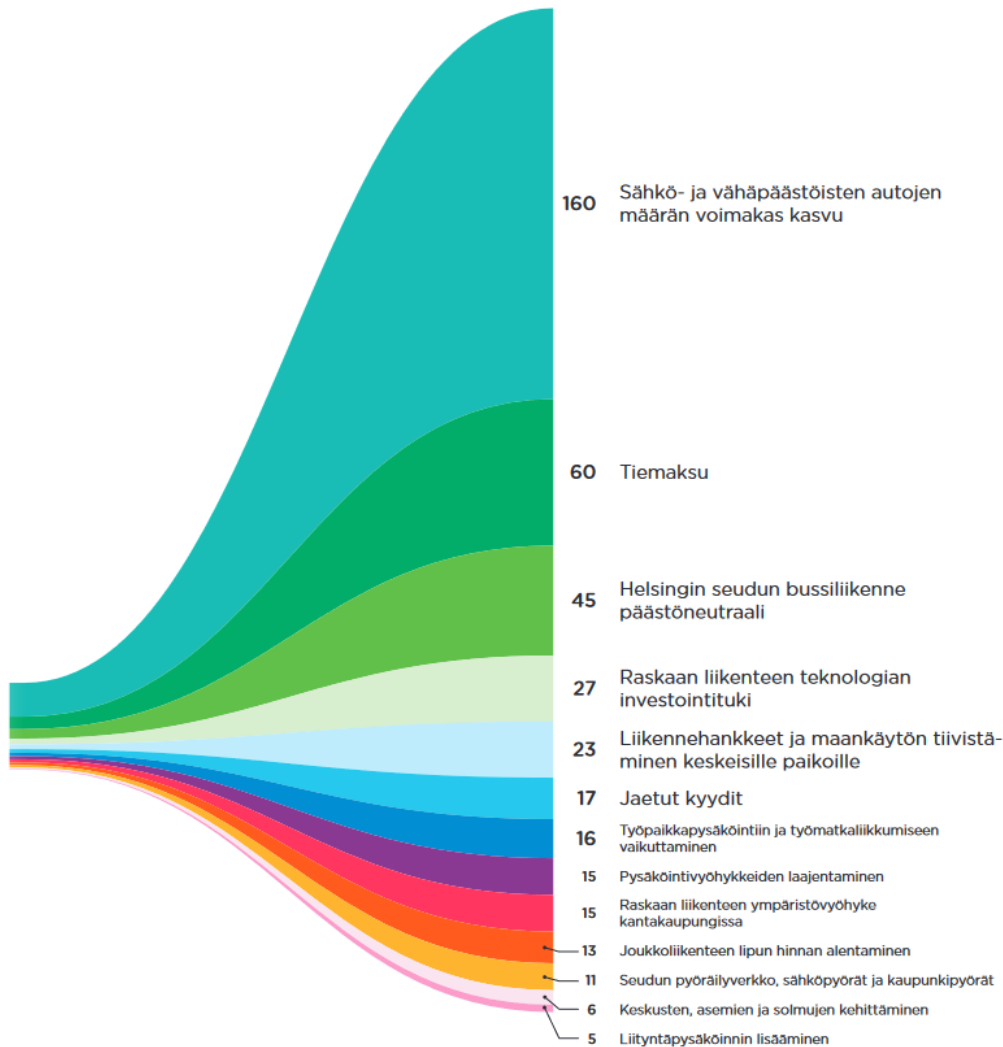
Työmatkakuluvähennyksen muutos kulkumuotoneutraaliksi tukisi myös uusia palveluja ja kaikkien kestävien kulkumuotojen käyttö olisi houkuttelevampaa ja parannettaisiin kilpailukykyä suhteessa autoiluun. Tämän muutoksen toteuttaminen vaatisi todennäköisesti verovelvollisten näkökulmasta siirtymäajan, mutta valmistelut tulisi aloittaa välittömästi.

Autokannan päästömuutoksen ohjaamisessa tulisi välttää siirtymää kävelystä, pyöräilystä ja joukkoliikenteen käytöstä autoiluun. Meneillään oleva muutosvaihe on kriittinen myös koronapandemian vuoksi. Koronan vaikutuksia ei tässä lausunnossa laajemmalti arvioitu, mutta olemme seuranneet sen vaikutuksia palvelujen käyttöön ja matkustussuoritteeseen. Paluuta työpaikoille, palvelujen käyttöön ja vapaa-ajan aktiviteetteihin, palauttaa ihmisiä liikkumaan ja liikenteeseen, ja paluuta tulee ohjata kestävästi.

Liite 1. Taustatietoja

Kuva 1. Esimerkkikuva Helsingin seudun MAL-suunnitelman päästövähennyskeinoista.

Yksittäisen toimen päästövähennys-  
potentiaali vuonna 2030 (1000t)



**Taustatietoja liikenteen verotuksesta joukkoliikenteeseen liittyen**

Tieliikenteen verotulot ovat yhteensä noin 8 miljardia euroa. Arvonlisäveroa kerätään muun muassa uusien autojen, liikennepolttoaineiden ja varaosien myynnistä, autojen leasing- ja vuokrauspalveluista sekä autojen huolto- ja korjauspalveluista. Tieliikenteestä kerätään arvonlisäveron ohella monia erityisveroja. Merkittävimmät näistä ovat bensiinistä ja dieselöljystä perittävä polttoainevero, henkilö- ja pakettiautojen sekä moottoripyörien käyttöönotossa perittävä autovero sekä vuosittainen ajoneuvovero, joka koostuu perusverosta ja muilta kuin bensiinikäyttöisiltä autoilta perittävästä käyttövoimaverosta.

Autoilua jätetään verottamatta arviolta noin 531 miljoonalla eurolla vuosittain (arvioitu palkkatulosta vähennettävän määrän perusteella). Työnantajat satsaavat palkanlisänä autoiluun 608 miljoonaa euroa. Yhteissumma on nelinkertainen verrattuna kaupunkien käyttämän panostuksen kaupunkiseutujen joukkoliikenteeseen. Suurten ja keskisuurten kaupunkien palvelujen oston menotaso 720 miljoonaa vuodessa, lipputulosten jälkeen **arviolta 355 miljoonaa euroa**. Valtion osuus noin 3 % (noin **21 miljoonaa**). Valtion osuus muiden alueiden joukkoliikenteen ostopalveluista suurempi.

Taulukko 1. Palkkatulosta vähennettävä työmatkakulu 2018

	Summa, euroa	Saajien lukumäärä
<b>Työmatkakulujen perusteella palkkatulosta vähennettävä määrä</b>	1586525712	773311

Vapaan autoedun tuki vuonna 2018 oli 608 miljoonaa, tuensaajien määrä 76 017, työsuhdematkalippujen verovapaa ja verotettava osuus yhteensä 17,5 miljoonaa .<sup>10</sup>

Taulukko 1. Työnantajien tuki joukkoliikenteen työsuhdelippuihin

	Tuensaajia työsuhdematkalippu	Tuki työsuhdematkaliput, verovapaa ja verotettava yhteensä
2018	100 150	17,5 milj.
	Tuensaajia vapaa autoetu	Tuki vapaa-autoetu
2018	76017	608 milj.

<sup>10</sup> Verohallinnon tilastotietokanta >> 2. Henkilöasiakkaiden tulovero >> 1. Verotuksen päättymisajankohdan tiedot >> 15. Palkkatuloja saaneiden tulot, vähennykset ja verot >> 15.2 Palkkatuloja saaneiden tulot, vähennykset ja verot alueittain.