

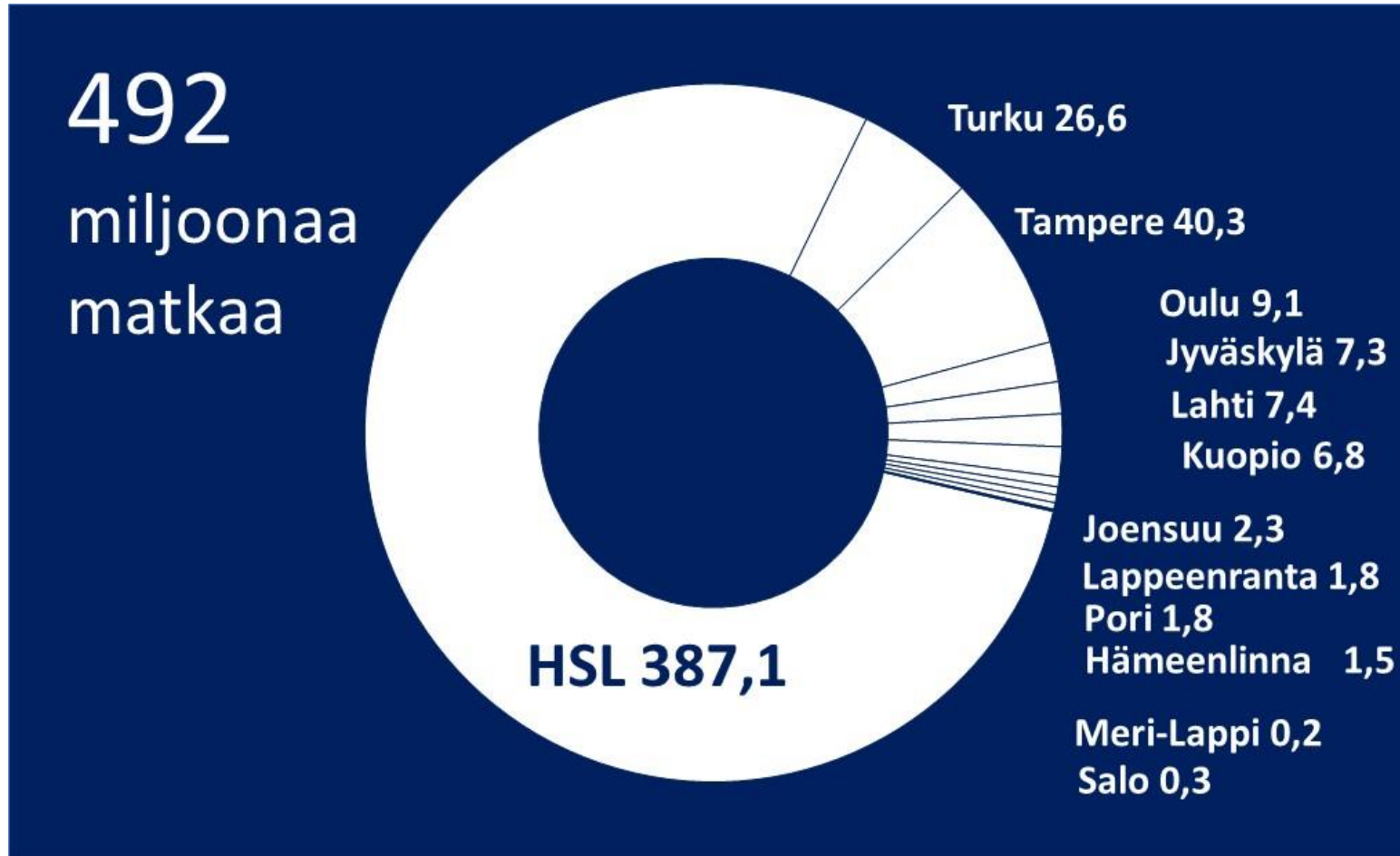
Kaupunkijoukkoliikenteellä kohti kestäväää tulevaisuutta

Kuuleminen työsuhde-etuuksista 7.11.

Minna Soininen, toiminnanjohtaja,
Paikallisliikenneliitto

Suomen Paikallisliikenneliitto ry

- Joukkoliikenteen järjestämisestä vastaavien kaupunkien ja kaupunkiseutujen viranomaisten joukkoliikenteen yhteistyö- ja edunvalvontajärjestö.
- Varsinaiset jäsenet ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin ja Salon kaupungit sekä Tampereen, Meri-Lapin ja Turun joukkoliikenneyksiköt.



Yli 80 % joukkoliikenteen matkoista Suomessa

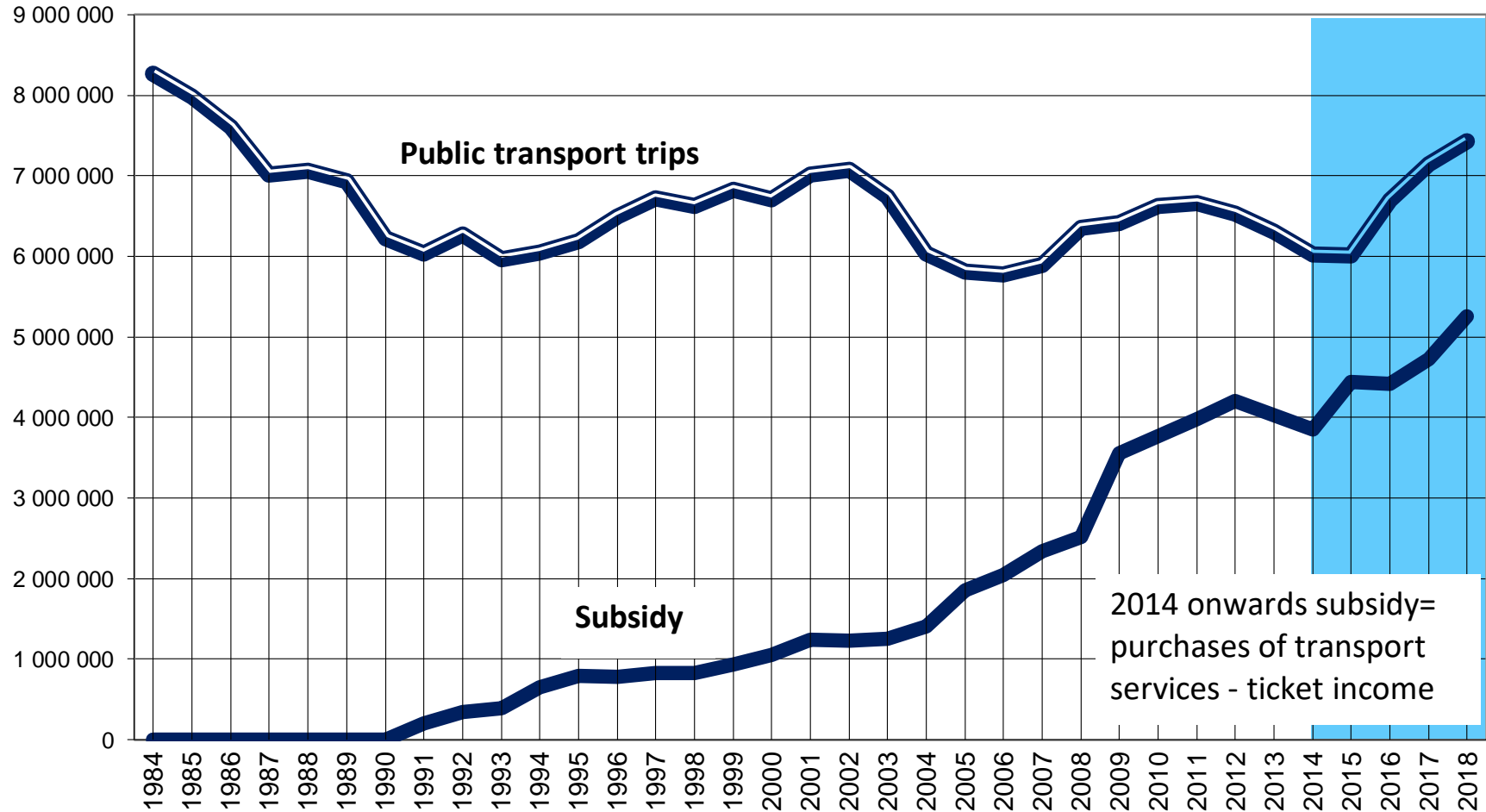
Paras lainsäädäntö kaupunkijoukkoliikenteen kehittämisen näkökulmasta

- Mahdollistaa toisiinsa integroitujen ja asiakkaille kohtuuhintaisten palvelujen toteuttamisen.
- Päätökset kaupunkiseuduilla, lähellä kansalaista. (Subsidiariteettiperiaate)
- Voidaan vaikuttaa palvelujen laatuun, saatavuuteen ja ympäristövaikutuksiin työssäkäyntialueilla.

Palvelusopimusasetus, PSA.

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 1370/2007, annettu 23.10.2007, rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista.





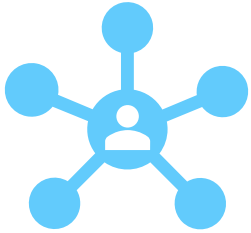
Rahoitukselle vaikuttavuutta palvelusopimusasetuksen mahdollistamilla keinoilla.

Joukkoliikenteen subvention ja markamääräkehitys Jyväskylässä. Vanha järjestämistapa, PSA-asetuksen mukainen vuodesta 2014.

Huiketaan matkustuksen kasvua 2015-2016 ja 2016-2017!

Kaupunki/seutu	2015-2016	2016-2017
Tampere	6,6 %	7,8 %
Turku	5,6 %	5,0 %
Oulu	14 %	9,3 %
Kuopio	14 %	9,1 %
Jyväskylä	9 %	6,7 %
Joensuu	5 %	6,7%
Lahti	6 %	3 %
Lappeenranta	5 %	9,8 %

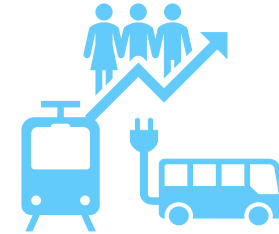
Keskeinen osa ratkaisua nyt ja tulevaisuudessa



Arjen helppoutta



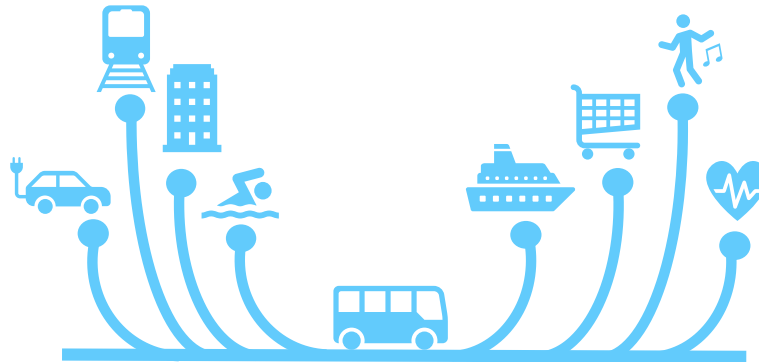
Kaupungistuminen



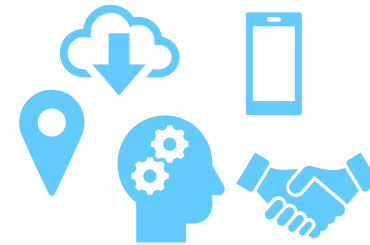
Kapasiteettia kasvaviin
liikkumistarpeisiin



Ilmastonmuutoksen
hillintä ja kaupunkien
kestävä kehitys



Kytkeytyminen
muihin palveluihin
ja elämään



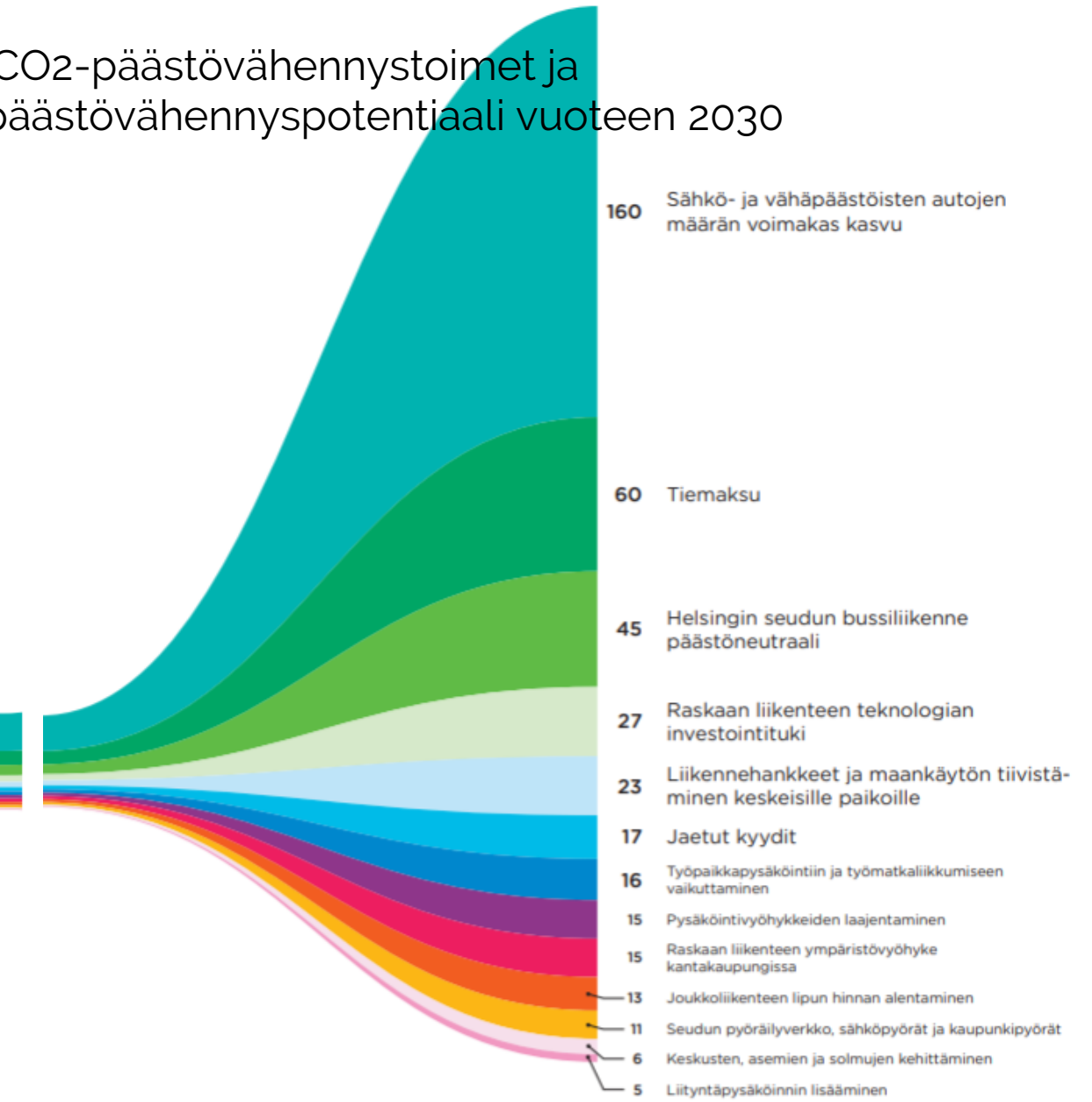
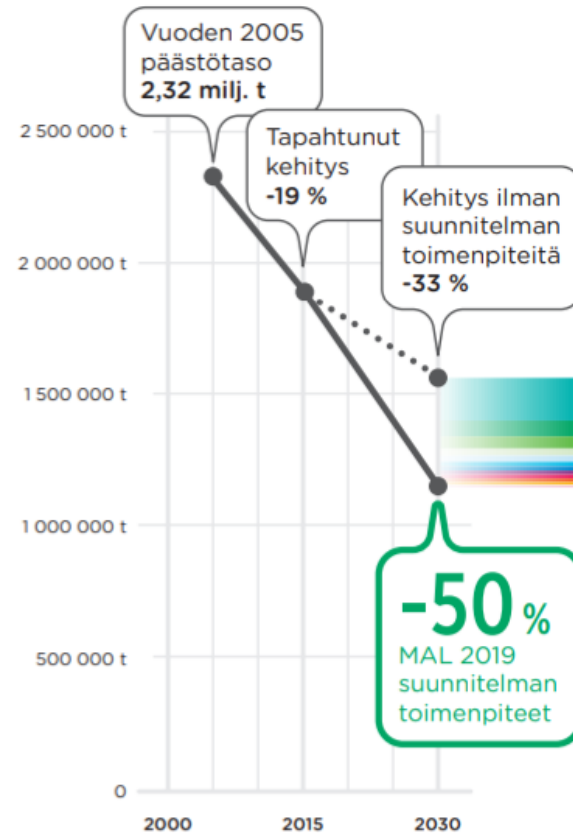
Digitalisaatio, uudet
teknologiat, automaatio ja
tieto tehokäyttöön

MAL 2019 -suunnitelman CO₂-päästövähennystoimet ja toimenpiteiden tuottama päästövähennyspotentiaali vuoteen 2030 mennessä

Tarvitaan monia tekoja kasvihuonepäästöjen vähentämiseen,

Esimerkkinä Helsingin seudun päästövähennystoimet.

Liikenteen CO₂-päästökehitys vuoteen 2030



ILMO-työryhmä

- Kestävän liikkumisen kokonaisuuden vaikuttavimpia toimenpiteitä lyhyellä aikavälillä ovat tiemaksujen käyttöönotto kaupunkiseuduilla ja pitkällä aikavälillä investoinnit kestäväan liikennejärjestelmään.
- Lyhyellä aikavälillä tulisi parantaa kestävien liikkumispalvelujen tarjontaa ja mahdollisuuksia kävelyyn ja pyöräilyyn joko itsenäisinä kulkumuotoina tai osana liikkumispalveluja. Vähäpäästöisten liikkumispalvelujen tarjonnan parantamisella ja laajentamisella luodaan houkutteleva ja kilpailukykyinen vaihtoehto yksityisautoilulle erityisesti kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä. Lisäksi huolehditaan, että muilla liikennevälineillä, kuten pyörällä tai autolla, voi liittyä vaivattomasti joukkoliikenneverkon palveluihin.
- Muutos kestävän liikkumisen järjestelmään. Tässä vaikuttavia tekijöitä lyhyellä aikavälillä ovat mm. pysäköinnin hinnoittelu, palveluverkon ja työpaikkojen liikkumisen ohjaus, työmatkakuluvähennykset ja uusien liikkumispalveluiden verotuskäytännöt.

Tule mukaan kehittämään!

- Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen palvelutarjonnan kehittäminen ja kapasiteetin kasvattaminen runkoliikennematkaisuilla.
- ✓ **Kasvata kaupunkiseutujen joukkoliikennemäärärahaa. Valtion osuus nyt 3 %.**

Rahoitustasoa kaupunkiseutujen joukkoliikennepalveluihin on nostettava 720 miljoonasta eurosta noin 840 miljoonaan euroon vuodessa.

Joukkoliikenteen suoritteiden tulisi kasvaa 42 % vuoteen 2030 mennessä



Tule mukaan kehittämään!

- Väylät ja raiteet kaupunkien runkoliikennematkaisuille.
 - Nopeuta ja priorisoi kaupunkiseutujen joukkoliikennettä.
 - Liityntäpysäköinti.
- ✓ **Edistä ja priorisoi joukkoliikennettä valtion ja kaupunkiseutujen MAL- suunnittelussa, toteutuksessa ja sopimuksissa rahoituksessa.**

Tule mukaan kehittämään

- Kaluston puhtausvaatimukset EU:sta
 - Palveluhankinnoissa 41% osuus puhtaita ajoneuvoja 2025 mennessä.
 - Palveluhankinnoissa 59 % puhtaita ajoneuvoja 2030 mennessä.
- Uuden kaluston kasvava osuus tulee näkymään liikennepalvelujen hankintakustannuksissa.
- ✓ **Kasvatetaan kaupunkiseutujen joukkoliikennemäärärahaa puhtautusurakan tekemiseksi.**



Ohjaus tarvitaan

Liikenteen hinnoittelu ja verotus – ohjataan liikkumisvalintoja ja kalustokehitystä.

Työmatkaliikkumisen verovähennys kulkumuotoneutraaliksi.

Mahdollisuus liikennejärjestelmän ohjaukseen kaupunkiseuduilla. Hallinta- ja hinnoittelukeinot nykyiseen ja automatisoituvaan liikenteeseen.

Työsuhde-etuuksien pohdintaan

Taustatietoja

Töissä käyminen

- Alueiden kehitys eriytyy yhä selkeämmin kasvaviin ja taantuviin alueisiin. Tämä näkyy työmatkojen pidentymisenä. Taantuvilla rakennemuutosalueilla työtä joudutaan joko hakemaan entistä kauempaa tai työn perässä joudutaan muuttamaan kasvuseuduille, ainakin osa-aikaisesti.
- Aluekehityksen eriytymisen myötä myös joukkoliikenteen hyödyntämismahdollisuudet eriytyvät Suomessa.
- Kasvuseuduilla joukkoliikennejärjestelmät kehittyvät ja vastaavasti heikentyvät väestöään menettävillä alueilla. Samaan aikaan kaupunkikeskukset kytkeytyvät entistä paremmilla joukkoliikenneyhteyksillä toisiinsa.
- Työmatkojen pidentymiseen liittyy useita eri tekijöitä. Kaupungistumisen myötä työpaikkojen erikoistuminen, työn luonne ja monipaikkaisuus sekä asuntojen voimakas hintojen nousu erityisesti pääkaupunkiseudulla on johtanut yhä laajempiin työmarkkina-alueisiin.
 - Etätö \leftrightarrow työpaikalla käynti epäsäännöllisesti \leftrightarrow eri ajankohtina erilaiset työmatkatarpeet

Tutkimus uusien liikennepalvelujen käytöstä ja potentiaalista, Ruotsi

- Kiinnostus uusia liikennepalveluja kohtaan 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.

Delad mobilitet idag och i framtiden,
2019-06-18, WSP



- Parantavat isojen kaupunkien keskustojen ja taajamien liikennepalveluita. Harvaanasutuilla alueilla ei ole nähtävissä samanlaista liiketoimintapotentiaalia uusille palveluille. Perinteiset kuljetusten yhdistelykeinot, sekä taksi- ja kutsutaksipalvelut ovat edelleen saavutettavuuden parantamisessa keinovalikoiman kärjessä, kun on kyse pienistä henkilöliikennevirroista.
- Ruotsin kaupunkiliikenteen järjestäjät painottavat joukkoliikennettä keskeisenä liikennepalveluna, uusien palvelujen tulisi täydentää tarjontaa, ei kilpailla niiden kanssa. Valtion, alueiden, kaupunkien ja joukkoliikenneviranomaisien tulisi uusiin liikennepalveluihin liittyvissä päätöksissä ottaa kokonaisuus ja yhteiskunnalliset vaikutukset kaukonäköisesti huomioon.

Suurin kysymys

- Tieliikenteen verotulot 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.
- **Ohjaamaan liikkumisvalintoja, kalusto- ja käyttövoimakehitystä.**

Muita suuruusluokkia

- Kaupunkien hankkimat liikennepalvelut; suuret ja keskisuuret kaupungit; menotaso 720 miljoonaa vuodessa, lipputulojen jälkeen **arviolta 355 miljoonaa euroa.**
 - Valtion osuus noin 3 % (noin **21 miljoonaa**).
 - Valtion osuus muiden alueiden joukkoliikenteen ostopalveluista suurempi.
- Työnantajien tuki joukkoliikenteen työsuhdelippuihin vs. autoetuun (ei tuoreita tietoja käytössä)
 - 2012 tuensaajia työsuhdelipulla 71 000, tuki **31,4 miljoonaa** euroa
 - 2012 tuensaajia vapaalla **autoedulla** 51 000 ja käyttöedulla 20 000, tuki **407 miljoonaa euroa.** (2014 autoedun saajia 80 000)
 - Kuinka paljon nämä nyt (2018)?
- Valtion verohelpotukset työmatkavähennyksinä (olettava omasta autosta suurimpana veroitusperusteena) ja arvio saamatta jääneistä verotuloista
 - Työmatkakulujen perusteella palkkatulosta vähennettävä määrä, saajia 78 000, määrä **1 519 miljoonaa euroa** (2018) (keskiarvo 1946 per saaja), saamatta jäävät verot **531 miljoonaa euroa**

Kaupunkijoukko-
liikenne
Kunnat, valtio:
334 + 21 milj.

Työnantajat
(työsuhdeliput)
arvio 35 milj.

Autoilu:
Jätetään
verottamatta
531 milj.

Työnantajat
palkanlisänä
autoiluun
Arvio 447 milj.

Verotuet

- Verotuet ovat verolainsäädännössä tukemistarkoituksessa määritellyjä poikkeuksia verotuksen normaalista perusrakenteesta. Verotuilla tarkoitetaan verovapauksia, verovähennyksiä, alempia verokantoja ja muita niihin rinnastettavia keinoja, joiden avulla tuetaan jotain tiettyä elinkeinoa tai verovelvollisryhmää.
- Toisin kuin suorat tuet, verotuet eivät pääasiassa näy budjetin menomomenteilla, vaan tuki toteutuu saamatta jääneinä verotuloina.
- **Vaikutuksia muuttuvalla ajoneuvomarkkinalla liikennepalvelujen hintaan ja yksityiskäytön hintaan, käyttövoimamarkkinaan eri liikennemuodoille.**
 - Tarkasteluun esim. raideliikenteen sähkön verottomuus vs. sähköbussien sähkö?

Työsuhdelippu.
 Kansainvälisen henkilöliikenteen kotimaan osuuden verovapaus
 Henkilökuljetusten alennettu alv-kanta 10 %, Dieselpolttoaineen normia alempi verokanta
 Liikenteeseen käytetyn sähkön normia alempi verokanta,
 Liikenteeseen käytetyn maakaasun normia alempi verokanta
 Raideliikenteen sähkön verottomuus
 Taksien autoverohuojennus
 Muuttotavarana tuotujen autojen veroton maahantuonti
 Pelastusauton, sairausauton, inva- ja esteettömän taksin yms. autoverottomuus
 Autoveron vientipalautus
 Autoverolain säännönmukainen huojennus tietyissä tilanteissa
 Henkilö- ja pakettiautojen ajoneuvoveron käyttövoimavero
 Museoajoneuvojen, pelastus- ja sairausautojen sekä linja-autojen vapautus ajoneuvoverosta
 Puu- ja turveperusteista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen vapautus ajoneuvoverosta,
 Yhdistettyjen kuljetusten tuki

Työsuhdematkalippu

- Verotuksessa luontoisedulla tarkoitetaan työnantajan muuna kuin rahana työstä suorittamaa vastiketta palkansaajalle. Luontoisetu on toisin sanoen työnantajan järjestämä ja kustantama hyödyke (tavara tai palvelu), jonka työnantaja luovuttaa palkansaajan käyttöön. Luontoisedussa palkansaaja saa vain käyttöoikeuden hyödykkeeseen. Sen sijaan hyödykkeen omistusoikeus ei siirry palkansaajalle. Käyttöoikeus hyödykkeeseen lakkaa viimeistään työsuhteen päättyessä.
- Hyödykkeen on oltava työnantajan omistama tai hallitsema. Palkansaajan itse hankkimat hyödykkeet, joiden kustannukset työnantaja korvaa palkansaajalle tai maksaa suoraan hyödykkeen luovuttajalle, eivät ole verotuksessa tarkoitettua luontoisetua, vaan tällöin edun arvo luetaan rahapalkkaan.
- Työsuhdematkalipusta säädetään tuloverolain 64 §:n 2 momentissa. Lainkohdan mukaan työnantajan työntekijälleen antama **enintään 300 euron arvoisen joukkoliikenteen henkilökohtainen matkalippu asunnon ja työpaikan välistä matkaa varten on verovapaata tuloa**. Lisäksi matkalippu on verovapaata tuloa 750 euroa ylittävältä osalta 3.400 euroon asti.
- Työsuhdematkalipusta säädetään tuloverolain 64 §:n 2 momentissa. Lainkohdan mukaan työnantajan työntekijälleen antama enintään 300 euron arvoisen joukkoliikenteen henkilökohtainen matkalippu asunnon ja työpaikan välistä matkaa varten on verovapaata tuloa. Lisäksi matkalippu on verovapaata tuloa 750 euroa ylittävältä osalta 3.400 euroon asti. Ennen vuotta 2015 matkalippu oli verovapaata tuloa 600 euron ylittävältä osalta 3.400 euroon asti.
- Säännös koskee yleisesti käytössä olevaa säännöllistä henkilöliikennettä ja niin sanottuja reittitakseja. Soveltamisalan ulkopuolelle jää julkisesta liikenteestä lentoliikenne ja tilausliikenne, kuten normaali taksiliikenne.
- Verovapaus koskee vain henkilökohtaisia matkalippuja, ei haltijakohtaisia arvolippuja. Henkilökohtaisena työsuhdematkalippuna asunnon ja työpaikan välistä matkaa varten pidetään kuitenkin myös henkilökohtaiselle matkakortille ladattua arvolippua, vaikka tällaisella lipulla voitaisiin maksaa myös mukana matkustavan toisen henkilön matka.

Työsuhdematkalipun kehittäminen

- Kaupunkijoukkoliikenteen tarjoajat kehittävät prosesseja asiakkaille (työnantajat ja työntekijät) helpommaksi.
- Joustavuutta prosessiin ja sääntöihin, lipputyyppeihin, eurorajoihin.
- Ylipäättään etuuksiin läpinäkyvyyttä ja arvioinnin helppoutta kokonaisuutena liikenteeseen liittyvän verotuksen kanssa.
- Tarkastelu yhdessä työmatkavähennysten kanssa olennainen.

Arvonlisäverokäytäntö ei ole yhtenäinen

- Henkilökuljetus 10 %; joukkoliikenne, taksit
- Välineen vuokraus 24 %
 - Auton vuokraus 24 %
 - Kaupunkipyörät 24 %
- MaaS alustamyynä vs. muu myynti
 - Kaupunkipyörä myytynä MaaS alustalta 10 %
 - Kaupunkitoimijalle kaupunkipyöräalvasta päätös että 24 % ilman valitusoikeutta

Ei työsuhde-etuuksien parannusta ilman työmatkavähennysten muutosta?

- Kokonaisuuden kääntäminen ja ohjaamisvaikutuksen tekeminen pääasiassa valtionhallinnon ja liikenteen hinnoittelutehtävä.
- Sen yksi osa työmatkavähennysten tekeminen kulkumuotoneutraaliksi.
- Työsuhde-etuudet tukemaan paremmin kestävien kulkumuotojen käyttöä. Kestävän määrittelyyn mukaan eri liikkumistapojen ulkoisvaikutukset; **ympäristö** (ilmasto co2, ilmansaasteet, melu, well-to-tank, ympäristön tuhoutuminen) **onnettomuudet ja ruuhkautuminen**, jolloin parhaimpia kävely, pyöräily ja joukkoliikenne.
- Eli liikennejärjestelmävaikutukset mukaan vs. työryhmän tavoite vähentää ilmastovaikutuksia ja pitää verotulot ennallaan?
- Muiden kuin "kestävien" valintojen tukemisessa myös muutostarvetta, autoedussa suosimaan vähäpäästöistä.
- Kestävät valinnat (kävely, pyöräily, joukkoliikenne, mahdollisesti muut yhdessä tehtävät matkat) saatava vähintään samalle viivalle ja mielellään ohi prosessin sujuvuudessa ja verohelpotuksina suhteessa auton työsuhde-etukäsittelyyn.

Työsuhde-etuuksien kehittäminen

- Sama alv -kohtelu kestäville liikkumispalveluille toimittajariippumattomasti.
- Helpota työmatkaetuuden hakemista ja saamista, siihen liittyviä prosesseja. Verovapaus kestäville kulkumuodoille ja palveluhankinnoille, ilman hintakattoa tai liian rajoittavia sääntöjä.
- Etuuksiin, verotukseen ja liikenteen hinnoitteluun läpinäkyvyyttä ja arvioinnin helppoutta kokonaisuutena, jotta tieto voi tosiasiallisesti vaikuttaa henkilökohtaisiin päätöksiin.
- Joustavuus joukkoliikenteen lipputuotevaihtoehtoihin (ei-säännölliset työmatkat ja yhdistelymahdollisuus muihin kestäviin palveluihin).
- Kun reaaliaikaseuranta ja teknologia joskus mahdollistaa, työmatkaetuuksien käsittelykin /suosimisjärjestys voi lähentyä ulkoisvaikutusten arviointiin perustuvaa mittarointia.
- MaaS -palveluissa asian määrittelyongelma
 - On käytännössä mikä tahansa palvelu
 - Liikennepalvelulain mukaiset "yhdistämispalvelut" voivat olla mitä vain kulkumuotoja ja algoritmeillaan ohjata valintoja mihin vaan, ilman varsinaisten fyysisten palvelutarjoajienkaan puuttumismahdollisuutta.
 - Palveluistumiskehitys ei vähennä suoritetta tai johda kestäviin valintoihin ilman ohjausta
 - Auton omistus <> auto palveluna <> auton lyhyt tai pitkäaikainen vuokraus/palvelu <> autonominen henkilöauto omistettuna



Suomen Paikallisliikenneliitto ry

Yhteystiedot

Minna Soininen, toiminnanjohtaja, puh. +358504344514,
minna.soininen(at)pllry.fi

Harri Fredrikson, projektipäällikkö, puh. +358 50 363
3187, harri.fredrikson(at)pllry.fi

www.paikallisliikenneliitto.fi

 4PT_fi

 Paikallisliikenneliitto