

9.9.2020

Valtiovarainministeriö

Viite: Lausuntopyyntö 20.8.2020, VM022:00/2020

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto vuoden 2021 talousarvioesitykseen liittyvistä liikenteen työsuhte-etujen verotusta koskevista ehdotuksista

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry kiittää mahdollisuudesta lausua liikenteen työsuhte-etujen verotusta koskeviin ehdotuksiin.

ITS Finland toimii digitaalisen liikenteen ja kuljetuksen kehittämisen yhteistyöfoorumina kooten hallinnon, tutkimuksen ja yritystoimijat yhteen. ITS Finland on voittoa tavoittelematon asiantuntijaverkosto, johon kuuluu yli 100 jäsenorganisaatiota, joissa työskentelee yli 30 000 työntekijää. Yhdistyksen tavoitteena on edistää liikenteen digitalisaation ja liikenteen uusien palvelujen toteuttamisen yleisiä edellytyksiä sekä tehdä tunnetuksi tieto- ja viestintäteknikan yhteiskunnallista vaikuttavuutta. ITS Finland myös koordinoi työ- ja elinkeinoministeriön alaisen Liikennealan kansallisen kasvuohjelman toimeenpanoa.

ITS Finland toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Yleistä

ITS Finland pitää positiivisena sitä, että valtiovarainministeriön ehdotus vuoden 2021 talousarvioksi sekä siihen liittyvä luonnos hallituksen esitykseksi sisältävät useita kestäväään liikkumiseen kannustavia työsuhte-etujen uudistuksia. Hallitusohjelman edellyttämä siirtyminen vähäpäästöiseen liikenteeseen vaatii monipuolista keinovalikoimaa ja työsuhte-etuuksilla on merkittävä kannustevaikutus vähäpäästöisten ratkaisujen käyttöön ottoon.

ITS Finland kiinnittää huomiota siihen, että päästövähennysvaikutusten työsuhte-etuuksien avulla luodaan myös markkinaa suomalaisille vähäpäästöisen liikenteen tuotteita ja palveluita tuottaville yrityksille, mikä edesauttaa toimialan kestävien ratkaisujen vienti- ja työllistämispotentiaalin realisoimista. Uusiksi Suomen vahvuuksiksi on työ- ja elinkeinoministeriön johdolla tunnistettu tähän mennessä 31 kasvuteemaa, joissa uskotaan syntyvän uutta kasvua seuraavan 5–10 vuoden aikana. Liikkuminen ja logistiikka kuuluu näiden kasvualojen joukkoon. Liikkumisen ja logistiikan osalta huomionarvoista on myös sen kytkeytyminen muihin kasvualoihin, kuten data- ja alustatalouteen. Tukemalla puhtaan liikkumisen markkinoiden kehittymistä hinnoittelulla ja verotuksella, voidaan kiihdyttää alan työpaikkojen ja viennin syntyä.

Työsuhte-etujen verotusta koskevat yksityiskohtaiset ehdotukset

Ehdotukset sisältävät oikeansuuntaisia ja tervetulleita elementtejä liikenteen sähköistymisen ja palveluiden edistämiseksi työsuhte-etuuksien kautta, mutta kannusteiden tasoa on tarpeen nostaa ehdotetusta, mikäli toimilla halutaan merkittävästi edistää kestävämpää liikkumista.

9.9.2020

Erityisen positiivista on *työsuhdematkalipun verovapauden rajan nosto 3 400 euroon* asti ja samalla järjestelmän selkiyttäminen nykyisestä. Uudistus tekee työsuhdematkalipusta aidosti houkuttelevan niin työntekijöille kuin työnantajillekin.

Ehdotus siitä, että *joukkoliikenteen osuus työsuhde-etuna tarjottavasta liikkumispalvelupaketista* rinnastettaisiin verovapaaseen työsuhdematkalippuun, on avauksena erittäin tarpeellinen, mutta toteutukseltaan riittämätön. Huomioimalla pelkästään liikkumispalvelupaketin joukkoliikenteen osuus, tulee paketista hallinnollisesti vaikea, eikä verotuksessa huomioida esimerkiksi muiden pakettiin kuuluvien kestävien liikkumismuotojen osuutta. Verrattuna mm. Belgian uuteen liikkumisen työsuhde-etuuteen (ns. liikkumistili eli mobility budget), valtiovarainministeriön ehdotus jää vaikuttavuudessa selvästi jälkeen huolimatta Suomen kunnianhimoisista liikenteen päästövähennystavoitteista.

Yhdistämällä tarjolla olevat eri palvelut, kuten yhteiskäyttöautot, taksit, sähköpotkulaudat sekä joukkoliikenne ja kaupunkipyörät, muodostetaan asiakaslähtöisiä kokonaisuuksia, jotka tarjoavat kuluttajille houkuttelevia liikkumisen vaihtoehtoja erityisesti kaupunkialueilla. Liikkumispalvelupakettien tulee olla täysimääräisesti työsuhde-etuuden piirissä ja siten olla verotuksellisesti kilpailukykyinen vaihtoehto autoedulle. Lisäksi työsuhde-etujen tulisi kannustaa laajemminkin vaihtoehtoisten liikkumistapojen, kuten yhteiskäyttöautojen, käyttöön.

Työsuhdepolkupyörän verovapaus 750 euroon asti vuodessa on erittäin tervetullut avaus, mutta ehdotettua korkeammalla verovapaudella kannustettaisiin myös sähköpyörien käyttöön ja saataisiin laajempi käyttäjäkunta säännöllisen työmatkapyöräilyn piiriin.

Edellä mainitun vuoksi ehdotamme, että vuoden 2021 talousarviossa sekä siihen liittyvässä tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annettavassa laissa huomioidaan seuraava kursiiivilla esitetty lisäys:

Työsuhdematkalipun verovapautta korotetaan 3 400 euroon vuodessa ja joukkoliikenteen osuus liikkumispalvelupaketista katsotaan työsuhdematkalipuksi.

Säädetään työsuhdeliikkumisetu verovapaaksi 3400 euroon vuodessa. Työsuhdeliikkumisetua voidaan käyttää vuosittain määriteltujen ympäristöystävällisten liikkumismuotojen käytön maksamiseen. Vuonna 2021 hyväksytyt liikkumismuodot ovat:

- *Polku- ja sähköpyörät*
- *Kimppakyyti-, yhteiskäyttö- ja kutsuliikennepalvelut*
- *Ympäristöystävälliset taksit ja vuokra-autot (jotka toimivat sähkö-, hybridi- ja polttokennoteknologialla)*
- *Pienliikkumisen ajoneuvot kuten skootterit ja muut vastaavat vapaasti kelluvat pienajoneuvot*

Työsuhdeliikkumisetua voidaan käyttää maksettaessa yksittäisten hyväksytyjen liikkumismuotojen käyttökertoja sekä vain hyväksytyjä liikkumismuotoja sisältäviä liikkumispalvelupaketteja tai hyväksytyjen liikkumismuotojen osuutta liikkumispalvelupaketeista.

9.9.2020

Joukkoliikenteen henkilökohtaisen matkalipun ja liikkumispalvelupaketin joukkoliikenneosuuden sekä työsuhdeliikkumisedun verovapaa enimmäismäärä on kuitenkin yhteensä 3 400 euroa.

Näin ollen kestävän liikkumisen liikkumistili huomioitaisiin joukkoliikenne-etuuden sekä liikkumisen palvelupakettien joukkoliikenneosuuden ohella. Polkupyöräetu sisällytettäisiin osaksi liikkumistiliä. Ehdotus mahdollistaisi laajemminkin kestävien ratkaisujen hyödyntämisen työmatkaliikkumisessa joko erillään tai osana liikkumispalvelupakettia.

Liikkumispalvelupaketti voitaisiin määritellä liikenteen palveluista annetun lain 2 §:n yhdistämispalvelun määritelmää hyödyntäen. Liikennepalvelulaissa yhdistämispalvelulla tarkoitetaan matkaketjujen ja muiden palvelukokonaisuuksien muodostamista korvausta vastaan yhdistelemällä eri palveluntarjoajien liikkumispalveluja, ei kuitenkaan matkapalveluyhdistelmistä annetun lain soveltamisalaan kuuluvia matkapaketteja tai yhdistettyjä matkajärjestelyjä.

Esitetyt liikenteen sähköistymisen kannusteet ovat myös tarpeellisia, joskin niidenkin tulisi olla voimakkaampia nopeaan siirtymään ohjaamiseksi huomioiden seuraavien kahden vuoden aikana markkinoille tulevat 30 000 – 40 000 euroa maksavat täyssähköautot. Tähän mennessä sähköautojen markkinoilla alle 40 000 euron autojen mallitarjonta on ollut alhaista kokonaistarjontaan nähden, mutta tilanne muuttuu oleellisesti 2023 mennessä, kun markkinoille saapuu kymmeniä uusia alle 40 000 euroa maksavia malleja. Täyssähköautojen hintojen merkittävä lasku lisää työsuhdeauton verotusarvon alentamisen ohjausvaikutusta ja tuo markkinoille edullisia 2–3 vuotta vanhoja käytettyjä sähköautoja leasing-sopimusten päätyttyä tuoden näin sähköisen liikenteen yhä useamman suomalaisen saavutettaville.

Edellä mainittujen kestävän liikkumisen kannusteiden lisäksi toteamme, että kysymys *pysäköintiedun verollisuudesta* on myös periaatteellisesti tärkeä ja ansaitsisi tarkempaa tarkastelua eri vaihtoehtojen vaikuttavuuden sekä oikeanmukaisen verotusarvon määrittämisen osalta.

Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän väliraportti ja liikkumisen palvelut

ITS Finland kiinnittää huomiota myös Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän väliraporttiin erityisesti siltä osin, kun siinä käsitellään liikkumista palveluna ja sen vaikutuksia.

Integroimalla liikennejärjestelmän eri osa-alueet digitalisaation avulla toisiinsa hyödynnetään eri päästövähennyspolkujen potentiaali ja kehitetään asiakastarpeisiin vastaavia ratkaisuja vaihtoehtoiksi yksityisautoille. Jakamistalous, kuljetusten yhdistely, liikenteen palvelut ja digitalisoituminen (mm. Mobility as a Service, MaaS) tuottavat päästövähennysmahdollisuuksia olemassa olevien resurssien tehokkaammalla käytöllä ja korvaamalla omistusautoja alkaen kakkosautoista ja kaupungeissa myös ykkösautoja, vauhdittamalla ajoneuvokannan uusiutumista sekä vähentämällä materiaalitarvetta ja pienentämällä valmistuksen päästöjä.

Liikkumispalvelut on huomioitu sekä Suomen hallitusohjelmassa että EU:n Green Deal -ohjelmassa, jossa odotuksena on, että liikkumispalvelujen avulla voidaan päästä lähemmäksi erittäin kunnianhimoisia liikenteen päästötavoitteita. Liikkumispalveluiden, ml. joukkoliikenne,

9.9.2020

pitää pystyä muodostamaan sellaisia asiakaslähtöisiä kokonaisuuksia, jotka houkuttavat kuluttajia siirtymään yksityisautoiluista palveluiden piiriin erityisesti kaupunkialueilla.

Kaikissa Suomen isoimmissa kaupungeissa MaaS on osa kaupunkien liikennejärjestelmän tulevaisuussuunnitelmia. Tiivistyvät ja ylöspäin kasvavat kaupungit eivät voi rakentaa liikennettä henkilöautoilun varaan, vaikka se olisikin sähköistä, sillä tämä ei ratkaise tilantarpeeseen liittyviä kysymyksiä. Isoissa kaupungeissa autottomat taloudet lisääntyvät, esim. Helsingissä niiden osuus on jo yli 50 %:a kotitalouksista, jotka tarvitsevat liikkumispalveluja toimivan arjen mahdollistamiseksi.

Väliraportissa todetaan, että ”MaaS-palvelujen käyttö on rajattua, mutta on mahdollista, että tarjottavien liikkumistapojen sekä palveluntarjoajien määrä lisääntyy”.

MaaS Globalin Whim-palvelu on tällä hetkellä tunnetuin Suomessa käytössä oleva MaaS-palvelu, mutta Suomessa on useita yrityksiä joko kehittämässä palvelujen taustajärjestelmiä tai kokonaan omia konseptejään. Näitä ovat ainakin Kyyti, Solita, CGI, K-Auto, ALD Automotive, Fortum, Veho, Matkahuolto, Korsisaari, Savonlinja, VR, HERE, Ramboll, 24Rent, Shareit, Siemens, VTT, Infotripla, Sitowise, PayIQ, Vinka, Semel, Perille Mobility Services, Vapaus ja Moprim. Lisäksi perinteisemmätkin toimijat, kuten taksit kytkeytyvät näihin ratkaisuihin, kuten myös uudemmat yksittäiset ratkaisut, kuten (sähköinen) micromobility. Palveluja voidaan tarjota erilaisina yhdistelminä sekä pay-as-you-go tai kuukausimaksullisilla.

Jotta jaettujen palvelujen ja uusien palvelujen potentiaali toteutuu, tulee kehitystä ohjata usein politiikkatoimin ja varmistaa, että siirtyminen tapahtuu yksityisautoiluista kestäviin liikkumismuotoihin. Verotuksen osalta tämä tarkoittaa, että liikkumispalveluiden tulee olla samalla viivalla henkilöliikenteen perinteisten palveluiden ja yksityisautoilun kanssa. MaaS-toimijat tarjoavat työntekijöille laajan valikoiman liikkumisen palveluita pystyen siten vahvemmin kilpailemaan auton kanssa kuin yksittäiset kulkumuodot.

Työsuhde-etujen käyttäminen kestävien valintojen edistämiseksi onkin varsin tehokas vaihtoehto palveluiden edistämiseen. On tiedossa, että useampi suuri yritys on ilmaissut kiinnostuksensa ottaa käyttöön ilmastoystävällisen palvelupaketin työsuhdeauton sijasta, mikäli verotuskäytännöt ratkaistaan.

Edelleen väliraportissa todetaan, että ”Eri liikennemuotoja ja joukkoliikennettä yhdeksi palvelukokonaisuudeksi yhdistelevisistä palveluista on toistaiseksi tarjolla vain vähän empiiristä tutkimustietoa. Vaikutuksia on lisäksi vaikea arvioida, sillä palveluiden levinneisyys on toistaiseksi pientä.”

Sinänsä on totta, että palveluista käyttäjädatan perusteella saatavaa aineistoa on tässä vaiheessa rajallisesti, mutta on todettava, että jaetuista palveluista ja uusista palveluista on tehty runsaasti tutkimusta ja simulaatioita, joiden perusteella voidaan arvioida, että yhdistämällä palveluistuminen oikeisiin ohjaukeinoihin, niiden käyttö suuntaa liikkumista kestäviin muotoihin.

ITS Finland toteaa, että ympäristövaikutusten osalta keskeistä on huomioida myös toimien kustannustehokkuus. Ilmastopaneeli on raportissaan tuonut esille palveluistumisen ylivoimaisen kustannustehokkuuden päästöjen vähentämisessä verrattuna esim. käyttövoimiin ja ajoneuvokannan uudistamiseen: <https://www.ilmastopaneeli.fi/wp->

9.9.2020

<content/uploads/2018/10/TARVE-TOTTUMUKSET-TEKNIikka-JA-TALOUS-%e2%80%93-ILMASTONMUUTOKSEN-HILLINNAN-TOIMENPITEET-LIIKENTEESSA.pdf>.

Helsingin osalta potentiaalia on arvioitu erityisesti MAL2019-suunnitelmaan liittyvissä selvityksissä. Koko Helsingin seudulla yhteiskäyttöisten liikkumispalveluiden kysyntäpotentiaalin on arvioitu nousevan kymmeneen miljooniin matkoihin vuodessa, mikä merkitsee vajaan kymmenen prosentin osuutta kaikista moottoriajoneuvoilla tehdyistä matkoista. Kyydinjakopalveluiden kysyntä keskittyy erityisesti kantakaupunkiin ja aluekeskuksiin, vuokrattavien henkilöautojen kysyntä jakaantuu tasaisemmin koko seudulle. Kysyntäpotentiaalin yhteenlaskettu taloudellinen volyyymi nousee satoihin miljooniin euroihin vuodessa ja käytössä olevien autojen määrä tuhansiin autoihin. Erityisesti kyydinjakopalveluiden avulla voidaan vähentää henkilöautojen ajosuoritetta. Vuokrattavien henkilöautojen lisääntyminen nopeuttaa tehokkaasti autokannan uusiutumista ja alentaa henkilöliikenteen aiheuttamaa päästökuormitusta. Sähkökäyttöisten henkilöautojen priorisoiminen alentaa päästökuormitusta edelleen. (HSL Autolla yhdessä – jakamisen mahdollisuuksia-loppuraportti, 2018 https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/autolla_yhdessa_loppuraportti_130318.pdf).

HSL:n MAL2019 - Kehysalueen joukkoliikenne ja jaetut kyydit -selvityksessä, jonka aikajänne on 2030 asti, on arvioitu, että jaettujen kyytien edistämiseksi selvityksessä suunnitellut toimenpiteet vaikuttavat liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin pääasiassa kulkutapamuutosten kautta. Vaikuttavuutta saavutetaan sekä joukkoliikenteen houkuttelevuuden nostolla (suora vaikutus) että satsauksilla liikkumisen palveluihin ja jaettuihin kyyteihin (välillinen vaikutus).

Liikennevirasto (nyk. Väylä) on selvittänyt kestävästä liikkumisesta lisäämistä keskisuurissa kaupungeissa. Liikennejärjestelmän ja yhteiskunnan taseisia vaikutuksia organisaation sisäisten kyytien jakamisella sekä yhteiskäyttöautoilla ovat koko kaupungin laajuinen kulkumuotojakauman muutos, sillä kansainvälisten kokemusten mukaan yhteiskäyttöautojen käyttö lisää pyöräilyä ja joukkoliikenteen käyttöä voimakkaasti sekä vähentää henkilöautoilla tehtyjen matkojen määrää ja uusiutuvalla kalustokannalla saavutetaan vähäpäästöisempiä autoja ja edistetään ilmastotavoitteita. (Lähde: Polkuja kestävästä liikkumisesta palveluihin - Opas kestävien liikkumispalvelujen edistämiseen keskisuurilla kaupunkiseuduilla, 2018).

Harvaan asutuilla alueilla potentiaalia on erityisesti kuljetusten yhdistelyssä sekä julkisten kuljetusten avaamisessa myös yksityisille asiakkaille, mikä vähentää sekä kustannuksia että kilometrisuoritetta ja aiheutuvia päästöjä.

SITRAn teettämässä laajassa selvityksessä on arvioitu liikkumista osana kiertotaloutta. Henkilöautojen osalta on arvioitu, että vuoteen 2050 mennessä jaettujen välineiden laivastot voisivat kattaa 2/3 liikkumisesta, joka vaikuttaisi materiaalitarpeen vähenemiseen 75 % ja vähentäisi niiden valmistuksen aiheuttamia päästöjä 43 Mt. Ammattimaisesti hallinnoidut laivastot myös parantavat tehokkuutta mm. ajoneuvojen huollossa, komponenttien uudelleenkäytössä ja tarjonnan sovittamisessa asiakastarpeisiin. (Lähde: The Circular Economy a Powerful Force for Climate Mitigation - Transformative innovation for prosperous and low-carbon industry, 2018)

Jaettujen palveluiden ja MaaS:n vaikutuksia on arvioitu myös vuonna 2018 valmistuneessa pohjoismaisessa selvityksessä. Selvityksessä tarkasteltiin eri jaettuja digitaalisia palveluita, ostosten kotiin kuljetusta ja multimodaaleja palveluita (MaaS). Selvityksessä on arvioitu, että mikäli 5 % kotitalouksista vaihtaisi omistauton jaettuun autoon KHK-päästövähennys voisi olla

9.9.2020

0,7–5,3% (tuolloisesta) perusennusteesta. Potentiaali vaihtelee maittain. Kokonaisvähennys CO₂-päästöissä eri jaettujen palveluiden sekä ostosten kotiinkuljetusten yhdistelmänä riippuen skenaariosta on 1 337–7 161 ktCO₂e vuodessa, vastaten 1,3–7,2% perusennusteeseen. MaaS-palvelujen ajoneuvosuoritteiden vähentämispotentiaali on skenaariosta riippuen 3 595–24 558 miljoonaa VKT/vuosi. Suomen osalta ajoneuvosuoritteiden vähenemisen arvio korkeassa skenaariossa on 10,9 % yksityisautojen ajoneuvosuoritteesta. Koska ajoneuvokanta joka tapauksessa muuttuu päästöttömään suuntaan, ovat MaaS:n ympäristöhyödyt suurimmat nopealla implementoinnilla. (Lähde: Mobility as a Service and Greener Transportations Systems in a Nordic Context, <http://norden.diva-portal.org/smash/get/diva2:1267951/FULLTEXT01.pdf>)

OECD:n International Transport Forum on tehnyt useita arvioita liikkumisen kehittämisestä jatkossa. Viimeisin laaja arvio on Transport Outlook 2019. Siinä on arvioitu, että jaetut palvelut laajalti käyttöön otettuna voisivat puolittaa ajoneuvosuoritteiden kaupungeissa. Tämä voisi vähentää päästöjä 30 % vuoteen 2050 mennessä. Edellytyksenä on yhdistely joukkoliikenteeseen sekä tehokas regulaatio-ohjaus. Disruptiivisimmassa skenaariossa on arvioitu, että kaupunkiliikenteessä laajamittainen jaettujen ajoneuvojen käyttöönotto yhdistettynä autonomisiin ajoneuvoihin voisi vähentää CO₂-päästöjä 73 %:lla ja vähentää ruuhkia 24 %:lla vuoteen 2050 mennessä, jos kehitystä ohjataan politiikkatoimin. (Lähde: ITF Transport Outlook 2019, https://www.oecd-ilibrary.org/sites/transp_outlook-en-2019-en/1/1/4/index.html?itemId=/content/publication/transp_outlook-en-2019-en&_csp_=1b3375008054c148f41fef71cd42b552&itemIGO=oecd&itemContentType=book)

Maaliskuussa 2019 julkaistiin Rambollin tekemä selvitys MaaS Globalin ensimmäisen vuoden Whim-käyttäjien aineistosta Helsingissä, jossa verrattiin miten Whimin käyttäjät liikkuvat verrattuna keskivertohelsinkiläisiin (https://ramboll.com/-/media/files/rfi/publications/Ramboll_whimpact-2019.pdf.) Kerätyn datan perusteella julkinen liikenne on Whim-palvelun käyttäjien liikkumisen selkäranka ja ensimmäisen ja viimeisen mailin kuljetusten fasilitointi alustan kautta parantaa julkisen liikenteen saavutettavuutta. Whimin käyttäjät käyttivät julkista liikennettä matkoihinsa 73 %, kun keskivertohelsinkiläiset vastaavalla demografialla käyttivät julkista liikennettä 48 % matkoistansa. On huomattava, että tutkimusten mukaan uudet palvelut voivat houkuttaa käyttäjiä kaikista kulkumuodoista ja ohjauskeinoin tulee varmistaa siirtymä yksityisautoilusta kestäviin liikennemuotoihin.

Valtaosa ihmisistä on vakaasti joko autollisia tai autottomia. Yhteiskäyttöautojen suurin nykypotentiaali on auton ostamisen ja luopumisen välimaastossa puntaroivissa ihmisissä, joita oli vuonna 2018 Liikenneviraston (nyk. Väylä) teettämän selvityksen vastaajista noin 16 % vastanneista. (Lähde: https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts_2018-25_yhteiskayttoautojen_web.pdf s.32) Useissa selvityksissä on suurimman potentiaalin arvioitu olevan kotitalouksien toisesta autosta luopumisessa.

Huomioimalla liikkumisen kestävä palvelu mahdollisimman laajasti työsuhte-etuuksissa, nopeutetaan niiden käyttöön ottoa sekä luodaan pohjaan kotimaiselle liikennepalvelumarkkinalle, jolla Suomeen saadaan korkean arvonlyönnin työpaikkoja ja vientiä.

Kunnioitavasti,

Laura Eiro
Ohjelmajohtaja

ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00100 HELSINKI
www.its-finland.fi

LAUSUNTO

9.9.2020

ITS Finland ry