



5.10.2020

Vero-osasto  
Timo Annala

## **LAUSUNTOYHTEENVETO: Hallituksen esityksestä eduskunnalle laeiksi vuoden 2021 tuloveroasteikosta sekä tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta**

Valtiovarainministeriön vero-osasto lähetti 5.3.2020 lausunnolle luonnoksen hallituksen esitykseksi laeiksi vuoden 2021 tuloveroasteikosta sekä tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta. Lausunnolle lähtenyt esitys sisälsi liikenteen työsuhde-etujen verotukseen ehdotettavia muutoksia. Ehdotetut muutokset perustuivat liikenteen verotuksen uudistamista selvittävässä työryhmässä tehtyyn valmisteluun.

Lausuntoa pyydettiin seuraavilta tahoilta: liikenne- ja viestintäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ympäristöministeriö, Kansaneläkelaitos, Traficom, Valtion työmarkkinalaitos, Verohallinto, Autoalan Keskusliitto ry, Autoliitto ry, Autotuoajat- ja teollisuus ry, Akava ry, Elinkeinoelämän Keskusliitto ry, Suomen ilmastopaneeli, Älykkään liikenteen verkosto – ITS Finland ry, Keskuskauppakamari, Kuntatyönantajat KT, Suomen Paikallisliikenneliitto ry, Pyöräliitto ry, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry, Suomen Kuntaliitto ry, Suomen Veroasiantuntijat ry, Suomen Yrittäjät ry, Teknologiateollisuus ry, STTK ry ja Veronmaksajain Keskusliitto ry.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2021.

## YHTEENVETO ANNETUISTA LAUSUNNOISTA

### Akava ry

Akava ry toteaa, että liikenteeseen liittyviä työsuhde-etuja kannattaa tarkastella ympäristö- ja päästönäkökulmien ohella myös työllisyyden näkökulmasta. Suomen bruttokansantuotteen tuottavat ne ihmiset, jotka ovat työssä. Siellä syntyy se hyvinvointi ja tulo, jota voidaan verottaa, käyttää julkisten palveluiden rahoittamiseen ja jakaa tulonsiirtoina.

Esitystä pitää laajentaa niin, että myös lataushybridit ja kaasuauto otetaan autoedun arvon alennuksen piiriin ja alennusta suurennetaan. Modernilla lataushybridillä voi ajaa 40–50 kilometriä per latauskerta ja jopa enemmän. Se riittää useimpien työmatkojen osalta kokonaan tai lähes kokonaan päästöttömään ajoon. Määräaikaisuutta pitää pidentää ainakin viiden vuoden mittaiseksi.

Akava vastustaa ajatusta pysäköintiedun verottamisesta.

Latausedun pitää koskea myös lataushybridejä. Lisäksi määräajan tulisi olla pidempi ja ulottua ainakin vuoteen 2025.

Akava kannattaa työsuhdematkalippua koskevaa ehdotusta. Työsuhdematkalipun verotuen parantaminen tukee tavoitteita pienentää päästöjä ja parantaa työllisyyttä.

Polkupyöräetua koskeva esitys on oikean suuntainen, mutta ei riittävän kunnianhimoinen. Verovapaan edun pitäisi olla huomattavasti suurempi, vähintään kaksinkertainen, 1 500 euroa vuodessa. Silloin sähköpyörästä tulisi varteenotettava vaihtoehto kulkuneuvoksi pidemmille työmatkoille, joilla tavallisen polkupyörän käyttö on vähäistä.

Akava katsoo, että kotilatauslaitteen katsominen lisävarusteeksi pitää koskea sähköautojen lisäksi myös lataushybridejä.

### Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry

SAK on huolissaan ehdotettujen verotuksen muutosten epäoikeudenmukaisesta kohdentumisesta, mikä aiheuttaa myös tulonjaollisia ongelmia. Kohdentumista lähes yksinomaan parempituloiselle väestölle ja isoihin kaupunkeihin on hankala perustella päästövaikutuksilla, koska arvion mukaisesti päästövähennys tulee olemaan alhainen ja niiden kustannus suuri. SAK:n mielestä esitettyjen muutosten ei tule toimia tulonsiirtona edellä mainituille ryhmille. Tähän kohdentumisongelmaan olisi tärkeää puuttua tasapainottavilla keinoilla.

Hallituksen esityksen myötä voidaan todeta, että pelkästään tuloverotukseen tehtävillä muutoksilla ei ole mahdollista saavuttaa merkittäviä päästövähennyksiä tai lisähyötyjä edes esitettyjä keinoja laajentamalla. Esimerkiksi polttoaineverojen korotuksilla on saavutettavissa huomattavasti tehokkaampia ilmastovaikutuksia.

Polttoainevero on kuitenkin regressiivinen vero, joten tämäkin on tulonjaon kannalta ongelmallinen keino. Ilmastopolitiikassa on tärkeää olla mukana tasapainottavia toimia, jotta kokonaisvaikutus on eri väestöryhmien kannalta oikeudenmukainen. Ilmastotoimien koostuminen keskeisesti pienituloisiin kohdistuvista veronkorotuksista ja suurituloisiin kohdistuvista veronkevennyksistä ei ole kestävä.

SAK haluaa myös tuoda esiin, kuinka verotukseen tehtävien muutosten lisäksi tarvitaan resursseja latauspisteiden määrän ja sijoittelun parantamiseksi sekä julkisen liikenneverkon kattavuuden lisäämiseksi. Edellä mainittujen osa-alueiden kehittäminen on merkittävässä roolissa ilmastomuutoksen torjunnassa. Lisäksi SAK haluaa korostaa, että esityksessä ei oteta kantaa pysäköintietuihin ja niiden verokohdeltuun. SAK:n mielestä on edelleen tarkoituksenmukaista selvittää, olisiko työnantajan ilmaiseksi tarjoaman arvokkaan pysäköintiedun (esimerkiksi nimikoitu paikka kaupungin keskustassa olevassa parkkihallissa) muuttamisella veronalaiseksi eduksi vaikutuksia kevyen ja julkisen liikenteen käyttöön.

SAK painottaa esityksen taloudellisten vaikutusten ja päästövaikutusten seuraamista vuosina 2021–2023. Tätä kautta on mahdollista saada tarkempaa tietoa esityksen tehokkuudesta. Alustavan arvion perusteella esityksen kustannusten ja hyötyjen suhde on kuitenkin heikko, joten osassa esityksen kohdissa määräaikaisuus on perusteltu. SAK pitää tärkeänä työtä ilmastomuutoksen torjumiseksi. SAK ei vastusta esitettyjä muutoksia, mutta haluaa kiinnittää huomiota ilmastopolitiikan kustannustehokkuuteen ja tulonjakovaikutuksiin. Tehokkaimpien keinojen selvittäminen on tarpeellista, jotta valtion resurssit voidaan näiltä osin kohdistaa oikein. SAK:illa ei ole lausuttavaa esitysluonnoksen yksityiskohdista.

## Suomen yrittäjät

Suomen Yrittäjien mukaan Suomen autokannan uudistaminen ja liikenteen päästöjen vähentäminen ovat keskeisiä tavoitteita. Eri erityisen tärkeää on se, että verotuksella pyritään ohjaamaan vähäpäästöisempään liikkumiseen sen eri muodoissa teknologianeutraalilla tavalla. Esitysluonnoksen toimilla pyritään vähentämään liikenteen päästöjä ja niiltä osin esitetyt toimet ovat kannatettavia. Verotukien tehokkuuden näkökulmasta olisi kuitenkin hyvä, että niillä saavutettuja ilmastovaikutuksia arvioidaan säännöllisesti. Sähköautojen verotusarvon alentamisen ja latausedun osalta arviointi tulisi tehdä viimeistään ennen etujen päättymistä vuonna 2023. Verotukia on perusteltua jatkaa, mikäli positiivisia ilmastovaikutuksia voidaan kohtuullisella tehokkuudella osoittaa. Samalla tulee arvioida, onko lain ulkopuolella sellaisia teknologiavaihtoehtoja, jotka tuli sisällyttää verotuen piiriin.

## ITS Finland ry

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

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), valtiovaraministeriön 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.

ITS Finland ehdottaa, että säädetään työsuhdeliikkumisetu verovapaaksi 3 400 euroon vuodessa. Työsuhdeliikkumisetua voidaan käyttää vuosittain määriteltyjen ympäristöystävällisten liikkumismuotojen käytön maksamiseen. Vuonna 2021 hyväksytyt liikkumismuodot ovat: polku- ja sähköpyörät, kimpakyyti-, yhteiskäyttö- ja kutsuliikennepalvelut, ympäristöystävälliset taksit ja vuokra-autot (jotka toimivat sähkö-, hybridi- ja polttokennoteknologialla) sekä 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.

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

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.

Edellä mainittujen kestävästi liikkumisen kannusteiden lisäksi ITS Finland toteaa, että kysymys pysäköintiedun verollisuudesta on myös periaatteellisesti tärkeä ja ansaitsisi tarkempaa tarkastelua eri vaihtoehtojen vaikuttavuuden sekä oikeanmu- kaisen verotusarvon määrittämisen osalta.

## **Toimihenkilökeskusjärjestö STTK ry**

Valtiovarainministeriön esitys jää täyssähköautojen työsuhde-edun verotuksen osalta vaillinaiseksi. STTK:n mielestä työsuhdeautojen verotusta on uudistettava siten, että täyssähköautot tulevat todelliseksi vaihtoehdoksi polttomoottoriautojen sijasta. Tämä tarkoittaa sitä, että runsaspäästöisten saastuttavien työsuhdeautojen verotusta tulee kiristää nykyisestä samalla kun vähäpäästöisten täyssähköautojen verotusta kevennetään.

STTK:n mielestä työsuhdepysäköinnin verovapaudesta tulee luopua. Työsuhdepysäköinnin verottaminen tulisi toteuttaa vyöhykkeittäin, jolloin pysäköinnin hinta vaikuttaisi veron määrään. Tällöin keskustassa työsuhdepysäköinnin verotusarvo olisi korkeampi kuin sen ulkopuolella.

Sähköautojen latausedun verovapaus tulisi olla STTK:n mielestä esitettyä kolmea vuotta pidempi ajanjakso, esimerkiksi 10 vuotta.

Hallituksen esityksessä työsuhdepolkupyöräetua ehdotetaan verovapaaksi etuudeksi 750 euroon saakka vuositasolla. Tällä ehdotetulla 750 euron summalla ei kuitenkaan saa nykyisillä hinnoilla hankittua sähköpyörää, joka on kuitenkin pidempää työmatkaa tekeville vaihtoehto oman auton käytölle työmatkoilla. STTK:n mielestä työsuhdepolkupyörän verottomuus tulisikin nostaa vähintään kaksinkertaiseksi ehdotetusta (1 500 euroa vuodessa).

Liikkumispalveluista joukkoliikenteen erottaminen voi olla käytännössä vaikeaa. STTK ehdottaakin, että liikkumispalvelun kustannus kokonaisuudessaan rinnastetaisiin työsuhdematkalippuun.

## Verohallinto

Verohallinto toteaa, että ehdotetut lakimuutokset ovat toteutettavissa Verohallinnossa. Työsuhdematkalippuedun portaittaisesta verotuksesta luopuminen yksinkertaistaisi verotuslaskentaa. Sähköautoihin ja ladattaviin hybridautoihin liittyvien lakimuutosten perusteella tulisi tehtäväksi päivityksiä Verohallinnon ohjeistukseen työnantajille ja vero.fi:n autoetulaskuriin. Lakimuutokset tulisivat lisäksi otettavaksi huomioon Vero-hallinnon vuosittain antamassa päätöksessä verotuksessa noudatettavista luontoisetujen laskentaperusteista (luontoisetupäätöksessä).

Verohallinnon näkemyksen mukaan esitetty 64 a §:n 2 momentin lakimuutos, jonka mukaan "veronalaista tuloa ei synny työnantajan kustantaessa työntekijän oman auton tai auton käyttöedun perusteena olevan auton lataamisen työpaikalla tai julkisessa latauspisteessä", vaikeuttaisi Verohallinnon luontoisetupäätöksen 21 §:ssä määrättyjä vapaan autoedun ja käyttöedun määrittelyjä käytännössä. Päätöspykälän mukaan auton käyttöetu on kysymyksessä, kun palkansaaja suorittaa itse ainakin auton käyttövoimakulut. Lakiluonnoksessa tarkoitettulla tavalla ladattavan auton käyttö ei täyttäisi tuon nykyisen päätöspykälän käyttöedun määritelmää. Lakimuutos voisi aiheuttaa työnantajille vaikeuksia autoedun todellisen käyttämisen toteamisessa ja sen arvioinnissa, ilmoitetaanko etu tulorekisteriin vapaana autoetuna vai auton käyttöetuna. On lisäksi mahdollista, että työnantajat pyrkisivät muuttamaan täyssähköautojen vapaita autoetuja verotuksessa edullisemmiksi käyttöeduiksi, kun ainoaksi eroksi niiden välillä jäisi mahdollisesta kotona lataamisesta aiheutuvat kustannukset.

## Elinkeinoelämän Keskusliitto EK

EK toteaa, että valtiovarainministeriön esityksessä vaikutukset liikenteen päästöihin arvioidaan vaatimattomiksi. EK:n näkemyksen mukaan työsuhde-etujen kautta voitaisiin määräaikaisesti vaikuttaa päästövähennyksin voimakkaammin ottamalla veroetuun mukaan ladattavat hybridit sekä laajentamalla samanaikaisesti täyssähköautojen hankintatuki koskemaan myös yritysten täyssähköautojen hankintoja ja työsuhdeautoliisauksia.

Ladattavan hybridin kohdalla sovellettava veroetu voisi olla täyssähköautoa alempi. Täyssähköauton kohdalla verotuki voisi puolestaan olla esitettyä 170 euroa korkeampikin.

Jotta polkupyöriä koskeva kannuste ulottuisi myös sähköpyöriin, tulisi verottomuuden rajan olla korkeampi.

EK esittää, että tässä yhteydessä täyssähköisen henkilöauton hankintatukea korotetaan ja laajennetaan kattamaan yritysten täyssähköautojen hankinta ja työsuhdeautoliisuus. Hankintatuki on nykyisellään voimassa vuosille 2018–2021 kotitalouksien täyssähköisen henkilöauton hankintaan. Tukea on toistaiseksi haettu vain viidennes siihen varatuista määrärahoista, joten sen uudelleen suuntaaminen ja vaikuttavuuden parantaminen on paikallaan.

## Keskuskauppakamari

Keskuskauppakamari toteaa, että nyt esitetyt muutokset työsuhde-etujen verotukseen vastaavat hallitusohjelman kirjausta.

Keskuskauppakamari pitää ehdotettuja toimenpiteitä oikeansuuntaisina siltä osin, kun ne keventävät ansiotulojen kireää verotusta. Keskuskauppakamari kannattaa sitä, että autoedun verotusarvon alennus koskee teknologianeutraalisti kaikkia ajon aikana nollapäästöiseksi määriteltyjä työsuhdeautoja, vaikka edun piirissä tällä hetkellä ovat käytännössä vain täyssähköautot.

Esitysluonnoksen vaikutusarvion mukaan ehdotusten vaikutukset tulisivat olemaan melko vähäisiä. Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan verokannustinten tulisi olla riittävän pitkäaikaisia vaikuttavuuden lisäämiseksi. Esimerkiksi sähköautojen latauspisteiden hankkiminen yritysten pysäköintihalleihin voi olla merkittävä investointi yrityksille, jolloin verokannustimien vaikuttavuus edellyttäisi sitä, että verotukselliset edut olisivat pysyviä tai vähintäänkin pitkäaikaisia. Vastaavasti työsuhdeautojen leasing- tai käyttökaudet ovat tyypillisesti 3–4 vuoden mittaisia, joten nyt ehdotettu työsuhdeautojen verotusarvon määräaikainen alentaminen vuosille 2021–2023 ei ehtisi vaikuttaa niihin tilanteisiin, joissa työsuhdeautojen leasing- tai käyttökaudet päättyvät seuraavan kerran vuosina 2023–2024.

Liikenteen verotusta arvioivan työryhmän tehtävänä on antaa suosituksia tarvittavista verotoimenpiteistä päästöohjauksen tehostamiseksi ja veropohjan turvaamiseksi. Keskuskauppakamari pitää yhtälöä päästöjen vähentämisestä ja verotulojen tason säilyttämisestä hankalana. Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan veronsaajien tulisi hyväksyä verotulojen tason väliaikainen lasku, jos toimijoita halutaan vaikuttavasti ohjata vähäpäästöisempään liikenteeseen verokannustimia käyttämällä.

## Maas Globalin, Vapaus Bikes Finlandin, Juron, Voin, 24Rent Networkin ja Bond Mobilityn yhteislausunto

Työsuhde-edut ovat vahva keino ohjata suomalaisten liikkumista ja antavat työnantajille mahdollisuuden tukea kestävästä liikkumisesta ja vähentää henkilöstön hiilijalanjälkeä. Valtiovarainministeriön ehdotuksessa vuoden 2021 talousarvioksi ehdotetaan muutoksia liikenteen työsuhde-etuihin, mutta ehdotus ei ole näkemyksemme mukaan tarpeeksi kunnianhimoinen suhteessa hallituksen ilmastotavoitteisiin. Alan edustajina yhteislausunnon antajat haluavat tuoda esille vaihtoehdon talousarvioesityksen ehdotukseen ja ehdottavat, että Suomessa otetaan käyttöön liikkumistili. Liikkumistili on henkilökohtainen 3 400 euron arvoinen budjetti, jota voidaan käyttää seuraavien ympäristöystävällisten liikkumismuotojen käytön maksamiseen: polku- ja sähköpyörät, kimpakyyti-, yhteiskäyttö- ja kutsuliikennepalvelut, ympäristöystävälliset taksit ja vuokra-autot (jotka toimivat sähkö-, hybridi- ja polttokennoteknologialla) sekä pienliikkuksen ajoneuvot, kuten skootterit ja muut vastaavat pienajoneuvot.

Etua voitaisiin käyttää maksettaessa liikkumismuotojen käyttökertoja, hyväksytyjä liikkumismuotoja sisältäviä liikkumispalvelupaketteja tai hyväksytyjen liikkumismuotojen osuutta liikkumispalvelupaketeista. Etua voitaisiin yhdistää ehdotettuun 3 400 euron arvoiseen joukkoliikenteen työmatkaetuun ja käytetty etu vähentäisi työsuhdematkalipun verovapaata enimmäismäärää.

## **Maas Global**

Vuonna 2015 Helsingissä perustettu MaaS Global (MG) on maailman ensimmäinen MaaS (Mobility as a Service eli liikkuminen palveluna) -operaattori. MG lanseerasi marraskuussa 2017 uudenlaisen Whim-liikkumissovelluksen, jolla on tehty jo yli 16 miljoonaa matkaa. Whim toimii tällä hetkellä Helsingissä, Turussa, Antwerpenissä ja Wienissä ja pilotteja valmistellaan Singaporessa ja Japanissa.

MG pitää työsuhdematkalipun verovapauden rajan nostoa 3 400 euroon hyvin myönteisenä uudistuksena. Ehdotus järjestelmän yksinkertaistamisesta ja selkeyttämisestä on myös tervetullut uudistus, joka tulee helpottamaan edun käyttöä niin työnantajien kuin työntekijöidenkin keskuudessa. Kannatamme myös lämpimästi työsuhdepyöräilyn edistämistä. Edellä mainituista hyvistä uudistuksista huolimatta, ehdotuksesta puuttuu sitä kunnianhimoa ja edelläkävijyyttä, mistä Suomen liikennepolitiikka on maailmalla tunnettu. Vaikka multimodaalisuus ja liikenteen palveluiden kenttä on moninaistunut ja kasvanut nopeasti, tämä kehitys ei ole esityksessä otettu huomioon.

Esityksen ehdotus siitä, että joukkoliikenteen osuus työsuhde-etuna tarjottavasta liikkumispalvelupaketista rinnastetaan verovapaaseen työsuhdematkalippuun, on tervetullut keskustelunavaus. Käytännössä ehdotuksen toteutus on kuitenkin hallinnollisesti haastava niin työnantajan kuin liikkumispalveluiden tarjoajan näkökulmasta. Ehdotuksessa ei myöskään käsitellä tasapuolisesti muita tarjolla olevia kestäviä liikkumispalveluja, vaikka näiden käyttöedistäisi hallituksen päästövähennystavoitteita ja vihreää kasvua.

Maas Global ehdottaa vastaavaa liikkumisetua kuin ITS Finland lausunnossaan. Lisäksi MG:n lausunnossa käsitellään laajasti liikkumispalveluiden potentiaalia ja tuodaan esiin alaa koskevia tutkimustuloksia.

## **Suomen Paikallisliikenneliitto**

Paikallisliikenneliitto kannattaa työsuhdematkalipun verovapauden korotusta 3 400 euroon vuodessa. Aiempien hintaporrastusten poistaminen helpottaa työsuhdematkalipun käyttöä työnantajien ja etuuden saajien näkökulmasta.

He kannattavat myös verotuksen neutraaliutta siten, että kestävä kulkumuodon hankintaa kohdellaan samalla tavalla hankintapaikasta riippumatta, myös yksittäin ostettuna.

Kaupunkipyöräiden arvonnisäveroitus tulisi saattaa samanarvoiseen kohteluun eri myyntipaikoista ostettuna ja kaikissa samalla tavalla; alv 10 %:n mukaan.

Paikallisliikenneliitto kannattaa myös, että työnantajan tarjoama pysäköintietu tulisi huomioida luontoisetuna työntekijän tuloverotuksessa.

Pyöriin liittyvä etu tulisi sallia ehdotettua suurempana, huomioiden sähköpyörien kalliimpi hankintahinta. Sähköpyöräilyn lisäämisessä on potentiaalia kestävään kulkumuotomuutokseen.

### **Veronmaksajain Keskusliitto**

Veronmaksajain Keskusliitto pitää esitysluonnoksen tavoitteita tärkeinä ja tavoittelun arvoisina. Ehdotettujen muutosten myötä saavutettavien päästövähennysten ei kuitenkaan voi arvioida olevan erityisen merkittäviä saati kustannustehokkaita.

Veronmaksajain Keskusliitto pitää suunniteltua sähköautoedun verotuen toteuttamista ongelmallisena kansalaisten tasavertaisen kohtelun ja alueellisen oikeudenmukaisuuden näkökulmasta. Ongelmaa korostaa se, että esityksen ilmastovaiikutukset olisivat toteutuessaan hyvin pienet. Esityksen tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä. Autokannan kokonaisvaltainen uudistuminen ja vähäpäästöisen autojen lisääntyminen koko maassa edellyttää riittävän latausverkoston olemassa oloa. Latausinfra rakentamista ei voi olennaisesti lisätä se, että verotuen myötä saataisiin vain 500–600 sähköautoa työsuhdeautona käyttöön alueella, jossa latausinfra jo valmiiksi on hyvä. Veronmaksajain Keskusliitto katsoo, että autoedun verotusarvon alennuksen ulottaminen myös ladattaviin hybridautoihin on perustellumpi, tasapuolisempi ja hallituksen ilmastopolitiikan tavoitteet paremmin toteutettava ratkaisu. Verotuen ulottaminen ladattaviin hybridautoihin mahdollistaisi vähäpäästöisempien autojen lisääntymisen myös pääkaupunkiseudun ja suurempien kaupunkikeskusten ulkopuolella sekä synnyttäisi tarpeen latauspisteiden lisäämiseen koko Suomessa. Veronmaksajain Keskusliitto esittää, että työsuhdeautojen verotusarvon alennus laajennettaisiin esityksessä koskemaan täyssähköautojen lisäksi myös ladattavia hybridautoja.

Työsuhdeautoja koskevan verotuen piiriin tulisi tasapuolisuuden nimissä ottaa esitysluonnoksesta poiketen myös ennen vuotta 2020 ensirekisteröidyt autot. Samanlaisia työsuhde-etuja nauttivien verovelvollisten verotuksessa ei pitäisi tulla eroja sen sattumanvaraisen seikan johdosta, onko vähäpäästöinen autoetuauto otettu käyttöön ennen vai jälkeen vuoden 2020. Veronmaksajain Keskusliitto katsoo, että esitettyä työsuhdeautojen verotusarvon alennusta ei tule rajata auton ensirekisteröinnin ajankohdan perusteella.

Veronmaksajain Keskusliitto puoltaa työsuhdematkalippua ja –polkupyöräetua sekä sähköauton latausetua ja –laitetta koskevien esitysten hyväksymistä.

### **Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä (HSL)**

HSL kannattaa verotuskeinoja, joilla joukko- ja pyöräliikenteen kilpailukyky paranetaan suhteessa henkilöautoon ja muuttamalla liikkumiseen liittyviä verovähennyksiä kulkutapaneutraaliksi. HSL:n mielestä esimerkiksi työmatkaliikuttamisen verovähennystä tulisi yksinkertaistaa kohti yleistä kulkutapariippumatonta kilometripohjaista mallia, missä työmatkakulujen verovähennys riippuu kodin ja työpaikan välisestä etäisyydestä kilometrimäärään perustuen. Kilometripohjaisen mallin ideana on verotuksen yksinkertaistamisen lisäksi kohdistaa tukea yhä enemmän niille alueille, missä joukkoliikenteen järjestämiseksi on paikalliset toimintaedellytykset.



HSL nostaa esiin yleisesti, että verotuksen uudistamista käsittelevä lakiluonnos sisältää hyviä ja tärkeitä parannuksia pyöräliikenteen osalta. HSL muistuttaa kuitenkin, että esitetyt parannukset eivät ole riittäviä, jotta niillä olisi merkittäviä vaikutuksia pyöräliikenteen lisäämiseksi valtakunnallisesti.

HSL kiinnittää esityksessä huomiota siihen, että vaikka verotyöryhmän laajassa väliraportissa on käsitelty työnantajan tarjoamaa pysäköintietua, ei veroesityksessä ole esitetty siihen muutoksia. HSL:n mielestä työnantajan tarjoamaa pysäköintietua tulisi käsitellä luontoisetuna työntekijän tuloverotuksessa, koska työnantajan tarjoama maksuton pysäköinti muodostaa käytännössä melko korkean henkilöautoilun verottoman tuen erityisesti kaupunkien keskustoissa, ja näin ollen tuki voi olla vaikutukseltaan hyvinkin merkittävä ja kulkutavan valintaa ohjaava.

Sähköautojen verotusarvon alentamisen osalta HSL tuo esiin, että vaikutusarviossa esitettyjen tulosten perusteella työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen täyssähköautojen osalta on ongelmallista esitettyjen vaikutusten lisäksi myös siksi, että vaikuttavuudeltaan liikenteen verotuksen ohjauskeinot tulisi kohdistua erityisesti kaupunkiseuduille, missä kulkumuotojakaumaa on mahdollista muuttaa kestävämmäksi kustannustehokkaimmin jo olemassa olevan infrastruktuurin, yhdyskuntarakenteen ja joukkoliikenteen kysyntäpotentiaalin johdosta. Täten HSL esittää, että tulisi arvioida minkälainen päästövähennyspotentiaali saavutettaisiin, jos sama verotuki kohdistettaisiin kokonaisuudessaan esimerkiksi sähköpyörien hankintaan tai työsuhdematkalippujen verovapauden merkittävämpään korotukseen.

HSL kannattaa ja pitää erittäin tärkeänä esitettyä lakiluonnosta työsuhdematkalipun verovapauden muutoksesta niin, että lippu olisi verovapaata tuloa 3 400 euroon asti vuodessa. HSL:n mielestä kestävä liikunnan edistämiseksi olisi perusteltua tarjota työntekijöille mahdollisuus sopia työnantajansa kanssa siitä, minkä osan 3 400 euron verovapaasta osuudesta työntekijä käyttäisi työsuhdematkalippuun ja minkä osan polkupyöräetuun.

HSL kiinnittää esityksen liikkumispalvelua koskevassa kohdassa huomiota, että MaaS-palvelut pitävät sisällään myös autopalveluita.

Lakiluonnoksessa todetaan, että polkupyöräetu kattaisi myös työnantajan luontais- etuna tarjoaman kaupunkipyörän käytön. HSL:n mielestä tämä on tärkeä lisäys.

## **Autotuoajat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton yhteinen lausunto**

Lausunnon antajat esittävät seuraavia muutoksia työsuhdeautoetuksiä koskeviin ehdotuksiin:

- täyssähköautojen verotusarvosta myönnettävä alennus tulisi nostaa 200 euroon kuukaudessa,
- veroetus tulisi laajentaa koskemaan myös ladattavia hybridejä siten, että niiden veroetus olisi 140 euroa kuukaudessa ja
- täyssähköautojen nykyinen 120 euron kuukausikohtainen vähennys vapaan autoedun arvosta tulisi säilyttää ja lisäksi ladattaville hybrideille tulisi myöntää vastaavalla tavalla 60 euroa kuukaudessa ja kaasuautoille 30 euroa kuukaudessa suuruinen alennus vapaan autoedun käyttökustannuksista kompensoimaan niiden alempia käyttökustannuksia.

Hallituksen esitysluonnoksessa esitettyjen sähkökäyttöisten työsuhdeautojen veroetuuksien lisäksi lausunnon antajat nostavat esille pikaisen tarpeen uudistaa olemassa olevaa kotitalouksille suunnattua sähköautojen hankintatukea. Nykyinen 2 000 euron tuki on tasoltaan liian vaatimaton ja tuki rajautuu yksinomaan kotitalouksille. Tuen kysyntä on ollut vaatimatonta ja näillä näkymin suurin osa siihen varatusta budjetista jää käyttämättä, mikäli tukea ei uudisteta. Nelivuotinen vuosibudjetiltaan 6 miljoonan euron hankintatuki astui voimaan vuoden 2018 alussa ja se päättyy vuoden 2021 lopussa. Tuesta on 1.1.2018–31.8.2020 varattu sähköautojen hankintaan yhteensä vasta noin 5,0 miljoonaa euroa, vaikka käytettävissä oleva budjetti vuosille 2018–2020 on kokonaisuudessaan ollut noin 18 miljoonaa euroa. Hankintatuki tulisi uudistaa siten, että tuki avattaisiin myös yrityksille ja pakettiautojen hankintaan. Lisäksi täyssähköautojen hankintatuen tasoa tulisi nostaa 3 000–4 000 euroon ja tuki tulisi laajentaa myös ladattaville hybrideille 1 500 euron suuruisena.

### **Valtion liikuntaneuvosto**

Valtion liikuntaneuvosto kannattaa esitystä työsuhdepolkupyörän tuloverovapaudesta. Uudistuksella on paljon potentiaalia lisätä pyörän käyttöä etenkin lyhyehköillä työmatkoilla henkilöauton sijaan sekä samalla vähentää liikenteen päästöjä. Uudistus voi olla myös vaikuttava ja kustannustehokas keino fyysisen aktiivisuuden ja liikunnan lisäämiseksi niin uusien kuin nykyisten pyöräilijöiden keskuudessa.

### **Muoti- ja Urheilukauppa ry**

Muoti- ja urheilukauppa ry puoltaa, että työsuhdepolkupyörä vapautettaisiin työntekijän tuloverosta ansiotuloverotuksessa. Verottomuudella olisi merkittävä pyöräilyä ja kansanterveyttä lisäävä vaikutus. Verottomuus myös kannustaisi päästöttömään liikenteeseen siirtymiseen ja edistäisi Suomen ilmastotavoitteita.

Lausunnon antaja esittää, että työsuhdepyörän verovapaan edun arvo olisi 3400 euroa, mikä olisi yhtenevä työsuhdematkalipun verottoman ylärajan kanssa.

Veroedun 750 € yläraja on alhainen ja suosisi halvempien pyörien hankintaa. Näiden käyttöikä ja korjattavuus ovat kuitenkin rajalliset ja siksi olisi kestävä kehityksen mukaista kannustaa pitkään kestävien pyörien tarjontaa työsuhde-etuna.

Muoti- ja urheilukauppa ry:n mielestä suurin hyöty ympäristölle ja pyöräilyn lisääntymiselle saataisiin, kun verovapaus mahdollistaisi myös kestävämpien ja siten kalliimpien pyörien tarjoamisen työntekijöille. Tällöin myös sähköavusteiset pyörät tulisivat veroedun piiriin. Näkemyksemme mukaan, liikenteen hiilijalanjälkeä voitaisiin pienentää pyöräilyä edistämällä ja suurin harppaus saataisiin juuri sähköavusteisen pyöräilyn kautta.

Sähköavusteiset pyörät ovat kalliimpia ja käytännössä juuri niitä, mihin autoilijat todennäköisemmin siirtyisivät. Siksi sähköavusteisten polkupyörien työsuhde-edun tulisi olla verovapaata ilman ylärajaa, mutta jos yläraja tulisi määrätä, olisi 3 400 € hyvä yhdenmukaisuuden vuoksi.

Verottomuuden ylärajan nosto 3 400 €:oon tarjoaisi myös seuraavia etuja:

- Työnantaja voisi tarjota tarvittaessa kaksikin pyörää (esim. työmatkaan kuuluvan junamatkan molempiin päihin).
- Pyörään kiinnitettävät varusteet kuten tarakat, valot, laukut, lasten turvavaimet, peräkärret sekä kypärät ja renkaat mahtuisivat edun piiriin, mikä lisää edun houkuttelevuutta.
- Työnantajan ostamat huollot ja vakuutukset tulisivat käytännössä mahdollisiksi. Verottomuus tukisi oheispalveluiden kuten huoltopalveluiden kasvua.
- Kestävempien pyörien määrä liikenteessä kasvaisi ja pyörien käyttöikä nousisi. Mitä kestävämpiä pyöriä saataisiin liikenteeseen, sitä enemmän syntyisi myös jälkimarkkinoita ja pyörät säilyisivät kestävä kehityksen mukaisesti primäärisessä käytössään mahdollisimman pitkään.
- Oletettavasti monet pienet yritykset tarjoaisivat työntekijöilleen polkupyörää työsuhde-eduksi. Varsinkin pienille yrityksille olisi palkanlaskennassa helpompaa, jos verotusarvon raja ei tulisi vastaan.
- Sähköavusteisten pyörien käyttö lisääntyisi varsinkin vanhempien työntekijöiden keskuudessa, niiden, joille polkupyörä ei välttämättä enää sovellu.

Sekä polkupyöriä että sähköavusteisia pyöriä joutuu käyttämään lihasvoimalla. Pyöräilyn lisääntyminen edistäisi kansanterveyttä.

## Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriö nostaa esille seuraavia ongelmia nykymuotoisessa autoetujärjestelmässä.

Väliraportissa esitetään kansainvälisen tutkimuskirjallisuuteen perustuva arvio, jonka mukaan Suomessa jää työsuhdeautojen kohdalla verottamatta 76 miljoonaa euroa johtuen autoedun arvostuksen varovaisuusperiaatteesta sekä kaavamaisesta laskentamallista. Toisen väliraportissa esitetyn arvion mukaan autoedun aliarvostaminen on Suomessa 8–13 prosenttia riippuen yksityisajojen määrästä.

Autoedun verotusarvo muodostuu kaavamaisesti auton perusarvosta sekä käyttökustannuksista, jotka ovat joko kiinteitä tai kilometrikohtaisia. Täyssähköauton kohdalla käyttökustannuksiin tehdään lisäksi 120 euron alennus kuukaudessa sähkön alhaisten kulujen vuoksi.

Väliraportin mukaan voidaan arvioida, että erityisesti polttoainetehottomilla autoilla, joilla ajetaan paljon yksityisajoa, aliarvostaminen on suhteellisesti suurinta, sillä kaavamainen arvostusjärjestelmä ei huomioi polttoainekustannusten vaihtelua eri työsuhdeautojen välillä. Polttoainekustannusten aliarvostus on haitallista sekä liikenteellisten että ilmastotavoitteiden näkökulmasta.

Liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa esitystä muutettavan siten, että täyssähköautojen perusarvoa alennettaisiin esityksen sijaan jatkossa 50 prosentilla. Tämä tasaisi esitystä voimakkaammin täyssähköautojen korkeita pääomakustannuksia vertailukelpoisiin polttomoottoriautoihin verrattuna.

Nykyisen autoetujärjestelmän ympäristöohjaavuutta voitaisiin lisäksi voimistaa pienentämällä kaavamaisesta arvostuksesta syntyvää aliarvostusta polttoainekustannusten osalta. Kaikkein suuripäästöisimpien työsuhdeautojen käyttökustannuksia olisi perusteltua korottaa vastaavalla tavalla, kuin niitä alennetaan täyssähköautojen kohdalla. Tämä parantaisi edelleen täyssähköautojen houkuttelevuutta autoetujärjestelmän piirissä sekä vähentäisi kaavamaisesta verotuksesta johtuvaa aliarvostusta polttoainekustannusten kohdalla.

Työsuhdeautojen osuus ensirekisteröinneistä vuosittain on noin viidennes, joten niiden rooli autokannan uusiutumisessa on merkittävä. Mahdollinen laajempi muutos olisi autoedun rajaaminen vain nollapäästöisiin autoihin eli käytännössä täyssähköautoihin sekä kaasuautoihin, joiden laskennalliset CO<sub>2</sub>-päästöt ovat biokaasulla ajettaessa lähellä nollaa. Siirtymän helpottamiseksi myös tehokkaimmat laddattavat hybridit voitaisiin hyväksyä autoedun piiriin määräaikaisesti vuoteen 2025 saakka.

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan autoetujärjestelmän kehittämistä olisi jatkossa syytä tarkastella kokonaisuutena. Liikenteen ilmastotavoitteet puoltavat esitystä merkittävämpää muutosta autoetujärjestelmään. Muutokset edellyttävät laaja-alaista vaikutusten arviointia, jossa huomioidaan muun muassa vaikutukset autokannan uusiutumiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomiota siihen, että pysäköintiedun verottamiseen ei hallituksen esitysluonnoksessa ole otettu kantaa. Työryhmän väliraportissa todetaan, että työpaikkapysäköintiin kohdistuvaa ohjausta voisi olla tarpeen tarkastella laaja-alaisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan pysäköintiedun verottomuus olisi perusteltua lopettaa. Tutkimuskirjallisuus suosittelee työsuhdepysäköinnin verottamista liikenteen päästöjä, ruuhkautumista ja muita negatiivisia ulkoisvaikutuksia aiheuttavan vaikutuksen vuoksi.

Edun verottaminen alentaisi vaihtoehtoisten liikkumistapojen suhteellista hintaa yksityisautoiluun verrattuna ja lisäisi joukko- ja kevyen liikenteen houkuttelevuutta. Nykytilanteessa, jossa työsuhdepysäköinti on erikseen määritelty verottomaksi etuudeksi, syntyy työnantajille kannustin maksaa osa palkasta verottomana pysäköintipaikkana.

Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävä työryhmä ei tarkastellut autoedun kehittämistä kokonaisuutena, eikä selvittänyt pysäköintiedun verottamisen yksityiskohtia. Tämän vuoksi on perusteltua käynnistää valtiovarainministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön yhteistyönä erillinen säädöshanke, jonka tavoitteena on tarkastella autoedun määräytymisperusteiden soveltumista nykypäivään sekä löytää hallinnollisesti tehokas malli pysäköintiedun verottamiseen, joka huomioi tehokkaasti alueelliset erot pysäköinnin hinnassa.

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan latausetua koskeva ehdotus on oikeansuuntainen, mutta esitetty määräaika on tarpeettoman lyhyt ja määräaika olisi syytä jatkaa esitystä pidemmälle.

LVM:n mukaan liikkumispalveluiden kohtelu ehdotuksessa on ongelmallista. Palvelupaketeista voi olla vaikea erottaa joukkoliikenteen osuutta, jolloin niiden tarjoaminen työsuhde-etuna voi osoittautua teknisesti haastavaksi, mikä vähentäisi niiden houkuttelevuutta. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan liikku-

mispalvelut olisi syytä rinnastaa työsuhdematkalippuun kokonaisuutena. Tämä tekisi liikkumispalveluiden tarjoamisen työsuhde-etuutena selvästi yksinkertaisempaa sekä palveluntarjoajien että loppukäyttäjien näkökulmasta.

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan työsuhdepolkupyöräedun verovapaata osuutta olisi syytä korottaa 1 500 euron tasolle vuodessa. Tämä mahdollistaisi sähköpyörän tarjoamisen verovapaana etuutena työmatkoille. Sähköpyörät sopivatkin tavallisia polkupyöriä paremmin pidemmille työmatkoille, joilla polkupyörän kulkutapaosuus on tällä hetkellä alhainen.

## Autoliitto

Valtiovarainministeriön ehdotukset ovat oikeansuuntaisia, mutta riittämättömiä merkittävien vaikutusten aikaansaamiseksi.

Autoetua koskeva veroetu pitäisi ehdottomasti laajentaa koskemaan myös pistokehybridejä, jolloin vaikuttavuus nousisi aivan uudelle tasolle. Valtion energia- ja ilmastostrategiassakin pistokehybridit lasketaan sähkökäyttöisten autojen tavoitteeseen, minkä takia olisi luontevaa, että niitä kohdeltaisiin sellaisina myös tässä tapauksessa. Pistokehybridin etuna on se, että useimmat sellaisen valitsevat pysyvät ajamaan pelkällä sähköllä valtaosan ajoistaan, kuten kodin ja työpaikan väliset matkat, mutta polttomoottori mahdollistaa myös matkat latausverkostosta riippumatta.

Esitetty uhkakuva siitä, että varsinkaan vapaan autoedun käyttäjillä ei olisi taloudellista kannustinta ladata autoa on erikoinen. Auton kulut maksavalla yrityksellä tuo kannustin luonnollisesti on ja kustannuksia seurataan tarkasti. Yleisestikin voidaan sanoa, että uuden teknologiaan ensimmäisenä siirtyvät tekevät sen nimenomaan halusta käyttää sen tuomia uusia ominaisuuksia.

Latauslaitteiden hankintaan ja sekä oman tai käyttöetuauton lataukseen työpaikalla tehtävät helpotukset edistävät vähäpäästöisempää autoilua. Latauslaitteiden yleistyminen kotitalouksissa on olennainen osa sähköautoilun houkuttelevuuden kannalta.

## Teknologiateollisuus ry

Työsuhdeautoja koskevan tuen kohdentaminen kiinteänä euromääräisenä tukena työsuhdetäyssähköautoihin vastaa voimassa olevaa yksityishenkilöille suunnattua hankintatukea tuoden työsuhdeautoilijat tasavertaiseen asemaan hankintatuella hankitun yksityisautoilijan kanssa. Lain soveltamisen jatkaminen vuoden 2025 loppuun asti olisi vaikuttavuudeltaan kattavampi ja muodostaisi täysimääräisen kannusteen autoille, jotka otetaan käyttöön viimeistään vuoden 2023 alussa. Täyssähköautojen toimitusajat voivat helposti ylittää yli puolen vuoden kaventaen työsuhdeedun ohjausvaikutuksen aikaikkunaa.

Sähköautojen latausmahdollisuus työpaikoilla on kotilatauksen jälkeen tärkein työsuhdesähköautoilua ja arjen päästötöntä liikennettä edistävä tekijä. Työnantajan työntekijälleen tarjoama sähköauton lataaminen verovapaana etuna työpaikalla ja julkisissa latauspisteissä lisää ladattavien hybridien sähköllä ajamisen osuutta liikenteessä ja helpottaa sähköisen liikenteen arkea yrityksissä. Etu kannustaa myös työsuhdeautoksi valittavan ladattavan hybridauton hankkimista käyttöetuautoksi vapaan autoedun sijaan.

Työnantajan työsuhdeauton yhteydessä kustantaman kotilatauslaitteen hyväksyminen osaksi auton verollisia lisävarusteita huomioi osittain sähköautoilun kotilatauksen merkityksen tärkeimpänä lataustapana lisäten sähkön käytön osuutta ladattavalla hybridillä ajettaessa. Koska kotilatauspisteen käypä arvo asennuskuluneen voi yksinään ylittää verovapaiden lisävarusteiden arvon, yksinkertaisinta olisi käsitellä kotilatauslaitetta erillisenä autoon kuuluvana verovapaana lisävarusteena.

Työsuhdematkalipun verovapauden korottaminen 3 400 euroon sekä MaaS -palvelupaketin joukkoliikenneosuuden sisällyttäminen työsuhdematkalippuun edistää kestäväää ja vähäpäästöistä työmatkaliikennettä. Sähköpolkupyörät lisäävät todennäköisyyttä käyttää pyörää työmatka-ajoihin ja tulisivat työsuhdepolkupyörinä paremmin huomioiduksi, jos verovapaus olisi ehdotettua astetta korkeampi.

## **Liikenne- ja Viestintävirasto Traficom**

Traficomin näkemyksen mukaan esitetyt toimenpiteet ovat sinänsä kannatettavia ja oikeansuuntaisia, mutta päästötavoitteen saavuttamiseksi keinot jäävät osittain vielä melko maltillisiksi.

Traficom ehdottaa, että täyssähköautojen houkuttelevuutta työsuhdeautoilussa pyrittäisiin lisäämään esitettyä merkittävämmällä alennuksella sähköauton verotusarvon määrittämisessä. Mikäli sähköauton perusarvoa alennettaisiin jatkossa 50 prosentilla, kurottaisiin kiinni täyssähköautojen ja vertailukelpoisen polttomoottoriauton hankintahinnan eroa. On huomioitavaa, että työsuhdeautokannan kehityksellä ja siihen vaikuttamisella on suotuisa vaikutus myös käytettyjen autojen markkinoihin, jonne työsuhdeautot siirtyvät tyypillisen kolmen vuoden käyttöajan jälkeen. Ympäristöohjaavuutta olisi mahdollista kohdentaa kaikkein suuripäästöisimpiin työsuhdeautoihin korottamalla niiden käyttökustannuksia vastaavalla tavalla kuin niitä sähköautoilla laskettaisiin.

Sähköautojen verovapaaseen latausetuun Traficom ehdottaa esitettyä pidempää määräaikaaa vaikuttavuuden saavuttamiseksi.

Liikkumispalvelupakettien osalta esitys joukkoliikenteen osuuden rinnastamisesta työsuhdematkalipuksi voi osoittautua käytännössä hankalaksi toteuttaa ja siten vähentää niiden houkuttelevuutta. Traficom esittää kaikille osapuolille yksinkertaisempana ratkaisuna, että liikkumispalvelut rinnastettaisiin työsuhdematkalippuun kokonaisuutena.

Traficom kannattaa työsuhdepolkupyöräedun verovapautta, mutta esitetyn 750 euron sijaan verovapaa osuus voisi olla 1 500 euroa vuodessa. Tällä esityksellä saataisiin työsuhdepolkupyöräilyyn mukaan myös sähköpyörät, kun niiden hankintahinta on selkeästi esityksessä ehdotettua määrää korkeampi.

Työsuhde-etuuksien arvioinnissa Traficom tuo esille kokonaisuuteen kuuluvan työsuhdepysäköinnin, johon esityksessä ei ole otettu kantaa. Pysäköintietua voisi tarkastella ympäristöohjaavuuden näkökulmasta huomioiden myös joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn tarjoamat mahdollisuudet osana työsuhdeliikenteen kokonaisuutta.

## Pyöräliitto ry

Lakiluonnoksessa esitetään, että työsuhdepyörän verovapauden enimmäismäärä olisi 750 euroa vuodessa. Tyypillinen työsuhdepyörän leasing-sopimus on 2-3 vuotta, joka sisältää yleensä pyörän, huollot, varkausvakuutukset, varusteet ja kypärän. Verottoman paketin enimmäisarvo olisi siis 1 500–2 250 €, käytännössä pyörän osuus olisi luokkaa 1 100–1 900 €. Alle 2 000 euron hintaluokkaan kuuluu sähköpyöristä vain edullisimmat. 750 euron vuosittainen verovapauden raja on tullut nähtävästi VM:n vetämän virkamiestyöryhmän väliraportista. Virkamiestyöryhmä ehdotti sekä työsuhdepyörälle että joukkoliikenteen työsuhdematkalipulle enintään 750 euron verovapautta vuodessa. Kuitenkin nyt lausuttavana olevassa lakiluonnoksessa työsuhdematkalipun verovapauden yläraja on 3 400 euroa vuodessa, mutta työsuhdepyörälle ehdotetaan verovapauden ylärajaksi edelleen vain 750 euroa vuodessa. Tämä asettaa eri kulkumuotoja käyttävät selkeästi eriarvoiseen asemaan.

Työsuhdepyörän ja työsuhdematkalipun ansiotuloverovapaa enimmäismäärä tulisi asettaa 3 400 euroon. Käytännössä tämä tarkoittaisi lakiluonnokseen muutosta ainoastaan työsuhdepyörän kohdalle, jonka verovapauden enimmäismäärä nostettaisiin.

Lakiluonnoksen perusteluissa käy selväksi, että nollapäästöisten autojen tuki on hyvin tehoton ja se vahvistaa varallisuuseroja. Etu on Pyöräliiton mielestä niin tehoton, ettei sen toteutuksessa ole järkeä nykyisessä taloudellisessa tilanteessa. Pyöräliitto esittää, että työsuhdeautojen verotusarvon väliaikaisesta alentamisesta luopumisesta kokonaan.

## Työ- ja elinkeinoministeriö

Esitetty kiinteä euromääräinen alennus 170 eurolla kuukaudessa autoedun arvoon olisi tuki-intensiteetiltä hiukan korkeampi kuin nykyinen sähköautojen 2 000 euron hankintatuki. Liikenteen verotusta uudistamista selvittävän työryhmän väliraportin mukaan 2 000 euron hankintatuki vastaisi 130 euron alennusta täyssähköauton verotusarvoon kuukaudessa, mikäli tukea saisi kolme vuotta. Koska tuki on määräaikainen, auton käyttöönottokuukausi vaikuttaa siihen, kuinka pitkään euromääräistä alennusta voisi saada. Tämän vuoksi ministeriö pitää esitettyä 170 euron kuukausittaista verotusarvon alennusta perusteltuna.

Ministeriö kiinnittää huomiota siihen, että alennus koskee vain nollapäästöisiä täyssähköautoja. Tämän vuoksi esimerkiksi työsuhdeautoksi hankittavat kaasuautot eivät saa verotuksessa etua. Biokaasun käyttö liikenteessä pienentää merkittävästi liikenteen päästöjä.

Työ- ja elinkeinoministeriö kannattaa latausetuun, työsuhdematkalippuun ja työsuhdepolkupyörään ehdotettuja muutoksia.

## Suomen Ilmastopaneeli

Ehdotukset uudistuksiksi ovat Ilmastopaneelin näkemyksen mukaan oikeansuuntaisia. Ehdotus työsuhdematkalipun verovapauden lisäämiseksi lisäänee julkisten kulkuneuvojen käyttöä ja polkupyöräedun siirtymää kohti terveellisempää elämäntapaa. Veromuutos edistää päästöjen vähenemistä, joskin määrällisiä arvioita on vaikea esittää. Nollapäästöisten autojen verotusarvon määräaikainen lasku ja työ-

paikan latausedun määräaikainen verovapaus lisäävät kannustimia täyssähköautoliikenteeseen. Työsuohdesähköauton kotilatauslaitteen katsominen osaksi työsuohdeauton lisävarusteita on luonteva valinta.

Verotuen vaikutus päästöihin arvioidaan luonnoksessa vähäiseksi. Ilmastopaneeli katsoo, että vaikka suora vaikutus jää vähäiseksi, välilliset ja systeemiset vaikutukset tekevät uudistuksesta tarpeellisen.

Kiinteä verotukimalli prosentuaalisen sijaan on Ilmastopaneelin näkemyksen mukaan oikea vaihtoehto.

Työryhmän väliraportti ja esitysluonnos nostavat esiin tärkeän huomion siitä, että autoedun nykyinen määrittämistapa sekä työpaikkapysäköinnin verottomuus ja maksuttomuus voivat ohjata ja suosia yksityisautoilua päästöjen kannalta haitallisella tavalla.

Lopuksi on syytä kysyä, ovatko tehdyt muutokset määrällisesti riittävän suuria, jotta haluttuja vaikutuksia syntyy. Keskeistä on muuttaa nollapäästöisen ja fossiilisen liikenteen hintasuhteita riittävän paljon nollapäästöisen hyväksi.

Neuvotteleva virkamies

Timo Annala