

Lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laeiksi vuoden 2021 tuloveroasteikosta sekä tuloverolain muuttamisesta

Ehdotus työsuhdepyörän muuttamisesta osittain verovapaaksi ansiotuloksi on hyvä, mutta sen yksityiskohdat vaativat vielä kehittämistä.

Pidämme hyvinä työsuhdematkalippuun ehdotettuja muutoksia.

Työsuhdepyörän verovapauden raja on liian matala

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 1500-2250 €, käytännössä pyörän osuus olisi luokkaa 1100-1900 €. Alle 2000 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 3400 euroa vuodessa, mutta työsuhdepyörälle ehdotetaan verovapauden ylärajaksi edelleen vain 750 euroa vuodessa.

Tämä asettaa eri kulkumuotoja käyttävät selkeästi eriarvoiseen asemaan. 750 euron verovapauden taso on matala ja se rajaa erityisesti työmatkoihin hyvin sopivia sähköpyöriä pois. Ehdotettu taso vähentäisi päästövähennyksiä, sillä sähköpyörillä on suuri päästövähennyspotentiaali johtuen niiden suuremmasta suoritteesta verrattuna perinteisiin polkupyöriin. Lisäksi 750 euron raja heikentäisi sähköpyörien jälkimarkkinoiden syntyä.

Toki työntekijä voisi höydyntää etua myös osittain verollisena. Ongelmana on, että jos etu on osittain verollinen, monet työnantajat eivät sitä tarjoaisi, koska kokisivat sen monimutkaiseksi. Tämä on tilanne nykyisen täysin verollisen työsuhdepyörän kohdalla ja varmasti osittain myös nykyisen työsuhdematkalipun kohdalla.

Muutosehdotus: kestävien liikennemuotojen verovapaiden työsuhde-etujen enimmäismäärä 3400 euroon

Työsuhdepyörän ja työsuhdematkalipun ansiotuloverovapaa enimmäismäärä tulisi asettaa 3400 euroon. Käytännössä tämä tarkoittaisi lakiluonnokseen muutosta ainoastaan työsuhdepyörän kohdalle, jonka verovapauden enimmäismäärä nostettaisiin.

Perustelut muutosehdotukselle

- Selkeyttää etuviidakkoa ja vähentää byrokratiaa: työnantaja voisi tarjota kestävään liikkumiseen yhteensä 3400 euron edestä verovapaita työsuhde-etuja
- Työntekijä voisi valita vapaasti mitä etuja käyttää ja miten niitä yhdistelee
- Tekisi etujen markkinoinnin ja viestinnän selkeäksi
- Tekisi sähköavusteisista pyöristä realistisen vaihtoehdon työsuhdepyöräksi
- Lisää työsuhdepyöräedun houkuttelevuutta merkittävästi
- Lisäisi liikenteen päästövähennyksiä

Kokemukset muualta

Ruotsin sähköpyörätuen yhteydessä tehdyn kyselyn vastaajat (n=3500) ilmoittivat, että puolet sähköpyörämatkoista korvasivat automatkoja ([Elcykling - Vem, hur och varför, 2019, s. 6](#)). Pohjoisiin ilmasto-olosuhteisiin sähköavusteiset pyörät sopivat erityisen hyvin. Ruotsissa sähköpyörän hankkineiden työmatkapyöräily (sähköavusteinen ja tavallinen yhteensä) talvikuukausina kasvoi 17 prosentista 50 prosenttiin ja autolla kuljettujen työmatkojen osuus talvella tippui 51 prosentista 32 prosenttiin ja joukkoliikenteellä 23 prosentista 13 prosenttiin. Kesällä muutokset olivat vielä suurempia.

Sähköpyörän hankkineiden yhteenlaskettuna pyörällä ja joukkoliikenteellä kuljettujen työmatkojen määrä lisääntyi talvella 40 prosentista 63 prosenttiin ja kesällä 47 prosentista 84 prosenttiin (Elcykling - Vem, hur och varför, 2019, s. 97).

Ruotsin sähköpyörän hankintatuen perusteella voidaan siis olettaa, että sähköpyörän hankintaa vahvemmin tukeva verovapaus vähentäisi runsaasti autolla kuljettuja työmatkoja.

Iso-Britanniassa verovapaa työsuhdepyöräetu oli aiemmin rajattu 1 000 punnan arvoisen pyörän hankintaan, mutta ylärajasta on sittemmin luovuttu, koska etu kohdistui vain ei-sähköisten polkupyörän hankintaan sähköisten polkupyörän hankintahintojen ollessa tyypillisesti selvästi entistä ylärajaa korkeampia. (Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän väliraportti, 2020, s. 29)

Työsuhdeautojen verotusarvon alentamisesta luovuttava

Lakiluonnoksen perusteluissa käy selväksi, että nollapäästöisten autojen tuki on hyvin tehoton ja se vahvistaa varallisuuseroja.

Luonnoksessa kirjoitetaan:

“Ehdotetun verotuen myötä nollapäästöisten autojen määrän arvioidaan lisääntyvän kolmen vuoden tukikauden aikana yhteensä 500–600 autolla. Verotuen kustannuksista vajaa 90 prosenttia arvioidaan kohdistuvan autoille, jotka olisi ostettu muutoinkin.

Vältetyn hiilidioksiditonin verokustannus liikennesektorilla kymmenen vuoden aikana olisi noin 1000–2 000 euroa hiilidioksiditonilta.

Autoetu kohdistuu voimakkaasti hyvätuloisille henkilöille.”

Kustannus olisi todella suuri jos sitä verrataan päästöoikeuksien hintaan EU:ssa. Hiilidioksiditonin hinta on vaihdellut 2010-luvulla noin 5-30 euron välillä.

Etu on mielestämme niin tehoton, ettei sen toteutuksessa ole järkeä nykyisessä taloudellisessa tilanteessa.

Esitämme työsuhdeautojen verotusarvon välikaisesta alentamisesta luopumisesta kokonaan.

Lisätiedot

Matti Koistinen, toiminnanjohtaja

P. 044-2795588

matti.koistinen@pyoraliiitto.fi