

Vastaanottaja: Valtiovarainministeriö, Helsinki, [valtiovarainministerio@vm.fi](mailto:valtiovarainministerio@vm.fi)

## Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä eduskunnalle laeiksi vuoden 2021 tuloveroasteikosta sekä tuloverolain muuttamisesta

Valtiovarainministeriö pyytää sivulla <https://vm.fi/hanke?tunnus=VM022:00/2020> lausuntoja vuoden 2021 talousarvioesitykseen liittyvistä liikenteen työsuhte-etujen verotusta koskevista ehdotuksista.

### Paikallisliikenneliiton lausunto

- Paikallisliikenneliitto kannattaa työsuhdematkalipun verovapauden korotusta 3400 euroon vuodessa. Aiempien hintaporrastusten poistaminen helpottaa työsuhdelipun käyttöä työnantajien ja etuuden saajien näkökulmasta.
- Kannatamme myös verotuksen neutraaliutta siten, että kestävä kulkumuodon hankintaa kohdellaan samalla tavalla hankintapaikasta riippumatta, myös yksittäin ostettuna.
- Kaupunkipyörien arvonlisäverotus 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 kestävä kulkumuotomuutokseen.

Etudet ja kannusteet tulee kohdentaa nimenomaan kestäviin kulkumuotoihin, erityisesti kaupunkiseutujen liikennejärjestelmää tehostavaan ja tasa-arvoisia liikkumismahdollisuuksia tuottavaan joukkoliikenteeseen. Kaupunkiseutujen joukkoliikennepalvelut uusiutuvat julkisina hankintoina, ja ne hankitaan lähivuosina päästöttöminä tai erittäin vähäpäästöisinä. Kaupunkibussien osuus kotimaan tieliikenteen päästöistä on nykyisinkin vain muutaman prosentin.

Henkilöautoissa palveluistumiskehitys (MaaS) itsessään ei vähennä suoritetta tai johda kestäviin valintoihin ilman ohjausta. Erilaisia vaihtoehtoja on monia: omistus, auto palveluna, auton lyhyt tai pitkäaikainen vuokraus/palvelu ja autonominen henkilöauto omistettuna. Verotustyöryhmän väliraportissa todetaan, että työsuhteautossa vapaa autoetu ja käyttöetu ohjannevat auton käyttäjää eri tavoin, tai vapaassa autoedussa ei ole käytön ohjausta lainkaan.

Auton omistamattomuus ei siis vielä takaa päästövähennyksiä, eikä todelliseen käyttöön ja päästöihin liittyvää kehitystä ohjaavaa kokonaisverotusmallia tai järjestelmää vielä ole. Kun reaaliaikaseuranta ja teknologia joskus mahdollistavat, työmatkaetuuksien käsittely/suosimisjärjestys voisi lähentyä ulkoisvaikutusten arviointiin perustuvaa mittarointia.

Kaupungit kehittävät joukkoliikenteen palveluitaan ja niitä tukevia taustajärjestelmiä siten, että ne olisivat asiakkaille helppoja ja myös helposti yhteen kytkettävissä muuhun elämään ja palveluihin, myös osaksi MaaS -alustataloutta. Kaupunkiseutujen joukkoliikennepalvelut ovat julkisin varoin tuettuja yleishyödyllisiä palveluja, joissa päätävältä lippujen hinnoista on joukkoliikenteen viranomaisilla, ja hinnat verotustietoihin siten helposti löydettävissä.

Kestävien kulkumuotojen työsuhte-etuuksilla on merkitystä koko liikenteen hinnoittelun, verotuksen ja muiden kehittämistoimien kokonaisuudessa, missä autoiluun kohdentuvat etuudet tai helpotukset ovat arvoltaan kuitenkin kokonaisuutena suuremmat kuin panos kestäviin kulkumuotoihin. Joukkoliikenteeseen ja pyöräilyyn liittyvät työsuhte-etuudet ovat sosioekonomisesti tasa-arvoisemmin ja oikeudenmukaisemmin kaupunkiseuduilla työntekijöiden saatavilla kuin autoetus, joka kohdentuu eniten ansaitseviin tuloluokkiin.

### Kehityksen ohjaamisesta kestäväksi, työryhmän väliraportti

Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävä työryhmä on ensimmäisenä tehtävänänsä tutkinut työsuhte-etuuksia. Väliraportissa on todettu, että uusien tuloverotuksen kautta toteutettavien verotukien avulla saavutettavissa oleva päästövähennös vaikuttaa vähäiseltä.

Vaativat päästövähennystavoitteet edellyttävät ohjauskeinojen voimistamista. Kokonaiskehityksen kääntäminen ja ohjaamisvaikutuksen tekeminen on valtionhallinnon ja liikenteen hinnoittelutehtävä. Liikenteen päästöjen vähentämistä voidaan merkittävästi ohjata ja tukea verotuksella.

Työsuhde-etuuksia tehokkaampia keinoja löytyykin koko verotuksen ja liikenteen hinnoittelun kokonaisuudesta, ja aiheuttaja maksaa periaatteen soveltamisesta ([lausuntomme 15.5.2020 työryhmän kuulemiseen](#)).

Paikallisliikenneliitto kannattaa liikenteen hinnoittelu- ja verotuskeinoja, joilla ohjataan liikkumisvalintoja ja kalustokehitystä. Verotuksella tulisi vaikuttaa ajoneuvojen päästöjä vähentävästi.

Kestävien kulkumuotojen suotuisaa toimintaympäristöä tulisi tehdä kaikin keinoin; niin valtion ja kuntien infrarahoituksessa kuin kaupunkisuunnittelussa, palvelukehityksessä, työpaikkapysäköintiin ja työpaikkaliikkumiseen vaikuttamalla työpaikkojen, eri organisaatioiden, kaupunkien sekä isojen ja keskisuurten kaupunkiliikenteen järjestäjien toimesta

Joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoon voidaan verotuksen keinoin parantaa purkamalla työmatkoilla henkilöautoiluun kohdistuvaa verokevennystä. **Yhdeksi tehokkaaksi keinoksi on arvioitu työmatkaliikkumisen verovähennys, mikä tulisi muuttaa kulkumuotoneutraaliksi.**

9.9.2020

Minna Soininen, toiminnanjohtaja, Paikallisliikenneliitto

Verotusta mieltävän työryhmän väliraportissa on mainittu **Belgian esimerkki ja henkilökohtainen liikkumisbudjetti**. Belgiassa on jo pitkään ollut käytössä suotuisat veroetuudet työsuhde-autoille<sup>1 2</sup> ja työsuhdeautojen osuus on henkilöautokannasta noin 11 % kun se meillä Suomessa on Paikallisliikenneliiton käsityksen mukaan 2-3 prosenttia. Liikkumisbudjetin tausta-ajatuksena lienee ollut painopisteen muuttaminen työsuhdeautoista kohti kestävämpiä ja henkilöautoliikennettä vähentäviä valintoja. Liikkumisbudjetti tarkoitti ainakin aluksi käytännössä käteistä rahaa autosta luovuttaessa (kutsuttu myös cash for car -etuudeksi) tai mahdollisuutta hankkia vähäpäästöisempi työsuhdeauto. Keino vaikuttaa tehottomalta liikkumistottumuksien muutokseen ja ei ilmeisesti toteuta tasa-arvoa ja yhdenvertaisuutta<sup>3</sup>. Eri lähteistä saadun käsitysten mukaan liikkumisbudjetin vaikutus työsuhdeautoista luopumiseen on ollut prosentin kymmenys- tai sadasosien luokkaa. Esimerkiksi Brysselin sisääntuloteiden ruuhkautumiseen työsuhdeverotuksen muutoksilla ei siis ole vaikutusta. Työsuhdeautojen saatavuus on lehtitiedon mukaan laajentunut useammille työntekijöille, ja työsuhdeautojen määrä ollut kasvussa. Samaan aikaan on poliittisesti erittäin vaikea muuttaa autoilua tukevaa politiikkaa, tai purkaa henkilöautoilua tukevia työsuhde-etuuksia.

<sup>1</sup> Lehtiartikkeli Brussels Time, 8.1.2020. More Belgian employees receive a company car.

<https://www.brusselstimes.com/belgium/88117/more-company-cars-registered-in-belgium/>

<sup>2</sup> Lehtiartikkeli. The Guardian, 11.5.2020. Can coronavirus cure Brussels of its addiction to driving? <https://amp.theguardian.com/cdn.ampproject.org/c/s/amp.theguardian.com/world/2020/may/11/slow-streets-can-coronavirus-cure-brussels-of-addiction-driving>

<sup>3</sup> Lehtiartikkeli Brussels time, 23.1.2020 'Cash for Car' scheme scrapped after discrimination claims <https://www.brusselstimes.com/belgium/91324/cash-for-car-scheme-scrapped-after-discrimination-claims/>