

Viite: Lausuntopyyntö 20.8.2020, VN/1470/2020, VM022:00/2020

MaaS Globalin lausunto vuoden 2021 talousarvioesitykseen liittyvistä liikenteen työsuhde-etujen verotusta koskevista ehdotuksista

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 kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen vuoden 2021 talousarvioesitykseen liittyvistä liikenteen työsuhde-etujen verotusta koskevista ehdotuksista ja lausuu kunnioittavasti seuraavaa.

Yleistä

COVID-19 on ravistellut liikennettä koko maailmalla ja paluu normaaliin tulee olemaan haastavaa. Pandemian lyhyen aikavälin vaikutukset kestävään liikkumiseen Suomessa ovat olleet merkittävät, sillä arviolta yli 50 prosenttia henkilöliikenteen kysynnästä on kadonnut.

Vaikka yhteiskuntaa avataan nyt asteittain, COVID-19 tulee todennäköisesti näkymään vielä pitkään kansalaisten arjessa. Huoli sosiaalisesta etäisyydestä ja tartunnoista voi johtaa pitkäaikaisempaan käytösmuutokseen, jossa vältetään jaettuja liikkumismuotoja kuten joukkoliikennettä.

Pandemia on toisaalta saanut monet hakemaan myös uudenlaisia vaihtoehtoja liikkumiseen, esimerkiksi uudenlaisia eri liikkumisvälineiden yhdistelmiä sekä uusia reittejä. Pyörät, pyöräpalvelut ja sähköpotkulaudat ovat kasvattaneet suosiota. Tätä positiivista trendiä kannattaa tukea ja kannustaa.

Hallitus on sitoutunut kunnianhimoiseen tavoitteeseen liikenteen päästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä. **Tavoitteen saavuttaminen edellyttää, että joukkoliikenteen ja muiden kestävien liikkumismuotojen käyttö kasvaa pandemiaa edeltävää aikaa suuremmaksi.**

Hallitusohjelman edellyttämä siirtyminen vähäpäästöiseen liikenteeseen vaatii monipuolista keinovalikoimaa ja työsuhde-etuuksilla on merkittävä vaikutus ilmastoystävällisten ratkaisujen käyttöönottoon. Tästä näkökulmasta valtiovarainministeriön ehdotus vuoden 2021 talousarvioksi sisältää myönteisiä uudistuksia ja kestävään liikkumiseen kannustavia työsuhde-etujen uudistuksia.

MG pitää työsuhdematkalipun verovapauden rajan nosto 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.

Tämä on harmillista, sillä useat isot työnantajat ovat ilmaisseet kiinnostuksensa tarjota henkilökunnalleen ilmastoystävällisiä liikkumisen palvelupaketteja. Monet suuret yritykset ovat sitoutuneet vähentämään hiilijalanjälkeään ja henkilökunnan kestävästi liikkumisen suosiminen on yksi yksinkertainen ja konkreettinen vaikutus siihen. **Työnantajien kautta hallitus pystyisi vaikuttamaan tuhansien suomalaisten liikkumisvalintoihin.**

EU:n liikennepolitiikassa MaaS-konseptille on annettu suuren painoarvon juuri päästövähennyspotentiaalinsa vuoksi ja on mukana komission Green Dealissa yhtenä merkittävänä keinona liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Myös Suomen Ilmastopaneeli¹ on tuonut esille palvelullistumisen ylivoimaisen kustannustehokkuuden päästöjen vähentämisessä verrattuna esimerkiksi ajoneuvokannan uudistamiseen.

Liikkumisen palveluiden tukeminen olisi tärkeää varsinkin hallituksen päästötavoitteiden saavuttamiseksi. Tähän asti mikään yksittäinen kulkumuoto ei ole pystynyt kilpailemaan yksityisauton kanssa. Liikkumisen palveluntarjoajat voivat yhdessä tarjota laajan valikoiman liikkumisen palveluita työntekijöille ja siten tarjoamaan toimivan vaihtoehdon autolle. Multimodaalinen työsuhde-etu tarjoaisi suomalaisille enemmän mahdollisuuksia liikkua kestävästi ja välttää yksityisauton käyttöä COVID-19 -maailmassa.

Työsuhde-etujen verotusta koskevat yksityiskohtaiset ehdotukset

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 käyttö edistäisi hallituksen päästövähennystavoitteita ja vihreää kasvua.

Yhdistämällä eri palvelut, kuten yhteiskäyttöautot, ympäristöystävälliset taksit, sähköpotkulaudat, joukkoliikenne ja kaupunkipyörät, muodostetaan asiakaslähtöisiä kokonaisuuksia, jotka tarjoavat aidon ja luotettavan vaihtoehdon yksityisautoille erityisesti kaupunkialueilla. Ympäristöystävällisten liikkumispalveluiden sisällyttäminen työsuhde-etuuden piiriin tekisi palveluista verotuksellisesti kilpailukykyisiä.

¹ Suomen Ilmastopaneeli, 2015: Tarve, tottumukset, tekniikka ja talous – ilmastonmuutoksen hillinnän toimenpiteet liikenteessä

Työsuuhdepolkupyörän verovapaus 750 euroon asti vuodessa on hyvin tervetullut aloite, mutta korkeammalla verovapaudella mahdollistettaisiin myös sähköpyörien käyttöä ja saatettaisiin yhä useampi suomalainen työsuuhdepyöräilyn piiriin.

Siksi ehdotamme, että vuoden 2021 talousarviossa sekä siihen liittyvässä tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annettavassa laissa huomioidaan seuraava lisäys:

Työsuuhdematkalipun verovapautta korotetaan 3 400 euroon vuodessa ja joukkoliikenteen osuus liikkumispalvelupaketista katsotaan työsuuhdematkalipuksi.

Säädetään työsuuhdeliikkumisetu verovapaaksi 3400 euroon vuodessa. Työsuuhdeliikkumisetua 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 pienajoneuvot

Työsuuhdeliikkumisetua voidaan käyttää maksettaessa yksittäisten hyväksytyjen liikkumismuotojen käyttökertoja sekä vain hyväksytyjä liikkumismuotoja sisältäviä liikkumispalvelupaketteja² tai hyväksytyjen liikkumismuotojen osuutta liikkumispalvelupaketeista.

Joukkoliikenteen henkilökohtaisen matkalipun ja liikkumispalvelupaketin joukkoliikenne-osuuden sekä työsuuhdeliikkumisedun verovapaa enimmäismäärä on kuitenkin yhteensä 3 400 euroa.

Näin ollen kestävä liikuminen liikkumistili huomioitaisiin joukkoliikenne-etuuden sekä liikumisen palvelupakettien joukkoliikenneosuuden ohella. Polkupyöräetu sisällytettäisiin osaksi liikkumistiliä. Ehdotus mahdollistaisi laajemminkin kestävien ratkaisujen hyödyntämisen työmatkaliikumisessa joko erillään tai osana liikkumispalvelupakettia.

Suomi on ollut modernin liikenteen edelläkävijä ja halunnut tukea liikumisen palveluiden kehitystä. Multimodaalisuus on avain kestävä liikumisen tulevaisuuteen ja työsuuhde-etujen pitäisi vastata tähän kehitykseen. Liikkumistilin käyttöönottoa kiihdyttäisi innovatiota ja kasvua alalla, ilman merkittäviä taloudellisia vaikutteita valtiontalouteen.

Muulla maailmassa

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

Ranskan hallitus lanseerasi keväällä 2020 uuden kestävän liikkumisen paketin. Työnantaja voi paketin avulla tukea kestävää liikkumista mm. pyörällä, kimpakyydillä, sähköpotkulaudalla ja yhteiskäyttöautolla.

Belgiassa on myös käytössä niin sanottu liikkumistili (MobilityBudget), jossa palkansaaja voi käyttää työsuhdeautoon menevän rahamäärän vähäpäästöiseen työsuhdeautoon tai verovapaasti muun muassa julkisen liikenteen lippuun, kyydinjakopalveluun, sähköpyörään tai erilaisiin yhdistelmiin näistä vaihtoehdoista.

Liikkumispalveluiden kattojärjestö MaaS Alliance, jonka jäsenistöön kuuluu niin julkisia kuin yksityisiä toimijoita, on suositellut liikkumistilien ja vastaavien kannusteiden käyttöönottoa³ vihreän kasvun edistämiseksi koko Euroopassa.

Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän väliraportti

MG kommentoi liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän väliraportin analyysia liikkumisen palveluista ja MaaS-konseptin kehityksestä. Siihen nähden, että MaaSia pidetään Euroopassa ja globaalisti merkittävänä mahdollisuutena päästöjen ja ruuhkien vähentämiseksi sekä liikennejärjestelmän sujuvoittamiseksi, on väliraportin arvio MaaSin tulevaisuudesta yllättävän varovainen. **Raportin toteamus siitä, että MaaS-liikkumistapojen ja palveluntarjoajien määrän lisääntyminen on mahdollista, ei riittävin määrin kuva sitä potentiaalia mitä Suomessa ja muissa Euroopan maissa on nähty, että MaaSilla on.**

MaaS on suomalainen innovaatio, jossa hyödynnetään liikenteen digitalisaatiota sujuvien matkaketjujen luomiselle ovelta ovelle. Suomessa hyväksyttiin vuonna 2017 ensimmäisenä maana maailmassa MaaS:ia mahdollistava lainsäädäntö. **MaaS mahdollistaa päästövähennyksiä resurssien tehokkaammalla käytöllä, korvaamalla yksityisautoja, vauhdittamalla ajoneuvokannan uusiutumista sekä vähentämällä materiaalitarvetta ja pienentämällä valmistuksen päästöjä.** Tämä on hyvä esimerkki kiertotaloudesta, jossa nykyistä infrastruktuuria ja palveluita käytetään tehokkaammin ja samalla vahvistetaan tarjontaa uusilla liikkumisen palveluilla.

MaaSin potentiaali on suuri varsinkin kaupunkiseuduilla, joissa palveluiden kehittäminen mahdollistaa tiiviimmän kaupunkirakenteen ja uudenlaista, viihtyisämpää kaupunkiympäristöä. On yleisesti hyväksytty lähtökohta, että kaupunkiliikennettä ei voida rakentaa pelkästään sähköautoilun varaan, vaan on löydettävä vähemmän julkista tilaa vieviä ratkaisua. **Tästä syystä MaaS on vakiintunut osa Suomen suurimpien kaupunkien strategioita ja tulevaisuuden suunnitelmia.**

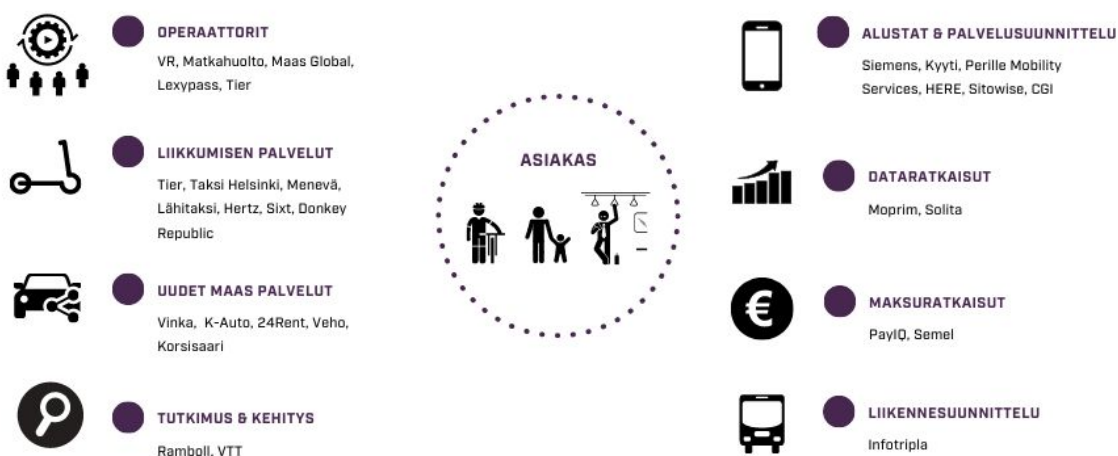
Isoissa kaupungeissa autottomien talouksien määrä lisääntyy. Helsingissä autottomien talouksien osuus kaikista kotitalouksista on jo yli 50 % ja heille liikkumispalvelut ovat jo toimivan arjen edellytys. Yhteiskäyttöisten palveluiden kysyntäpotentiaali on Helsingin seudulla arvioitu olevan vielä suurempi ja **selvitysten mukaan määrä voi nousta kymmeniin miljooniin matkoihin**

³ MaaS Alliance: Suggestions for legislative and financial measures supporting the digital and green transformation of the mobility sector during and after the COVID-19 pandemic

vuodessa⁴. Käytännössä tämä merkitsee vajaan kymmenen prosentin osuutta kaikista moottoriajoneuvoilla tehdyistä matkoista.

Väliraportissa todetaan myös, että MaaS-palvelujen käyttö on rajattua. Vaikka MaaS Globalin Whim-sovellus on tällä hetkellä tunnetuin Suomessa käytössä oleva MaaS-palvelu, Suomessa on useita yrityksiä joko kehittämässä palvelujen taustajärjestelmiä tai kokonaan omia konseptejaan. Alalla toimivat myös sekä perinteiset toimijat kuten taksirytykset ja joukkoliikenne sekä uudempia palveluja kuten esimerkiksi pienliikkumisen yritykset Tier, Lime ja Voi.

SUOMEN MAAS-MARKKINAT



Liikkumisen palvelut on huomioitu niin Suomen hallitusohjelmassa kuin esimerkiksi EU:n Green Dealissa. Euroopan unionin yhteinen tavoite on, että liikkumispalvelujen avulla päästään lähemmäksi unionin erittäin kunnianhimoisia liikenteen päästötavoitteita. Liikkumisen palvelut on tulevaisuus-ala, joka osaltaan voi vauhdittaa Euroopan unionin vihreän kasvun tavoitteita.

Tämän potentiaalın lunastamiseksi tulee kehitystä ohjata poliittisilla päätöksillä ja varmistaa, että siirtymä tapahtuu yksityisautoiluista kestäviin liikkumismuotoihin. Verotus ja työsuhde-edut ovat vahvoja keinoja ohjata suomalaisten liikkumista ja antavat työnantajille mahdollisuuden tukea kestävää liikkumista ja vähentää henkilöstön hiilijalanjälkeä.

Tutkimustietoa MaaSista

Rajatun käytön lisäksi haluamme myös kiinnittää huomiota väliraportin toteamukseen siitä, että eri liikennemuotoja yhdeksi palvelukokonaisuudeksi yhdisteleivistä palveluista on toistaiseksi tarjolla vain vähän empiiristä tutkimustietoa.

⁴ HSL Autolla yhdessä – jakamisen mahdollisuuksia-loppuraportti, 2018

Sinänsä on totta, että saatavilla olevaa aineistoa palveluiden käytöstä on tässä vaiheessa rajallisesti, koska konsepti on niin tuore. Samalla on todettava, että jaetuista palveluista ja uusista palveluista on tehty runsaasti tutkimusta ja simulaatioita, joiden perusteella voidaan arvioida, että yhdistämällä palvelullistuminen hyvään poliittiseen ohjaukseen, niiden käyttöä voidaan suuntaa kestäviin liikkumisen muotoihin:

- **HSL:n MAL 2019-selvityksessä**⁵, jonka aikajänne on 2030 asti, on arvioitu, että jaettujen kyytien edistämiseksi selvityksessä suunnitellut toimenpiteet vaikuttavat liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin pääasiassa kulikutapamuutosten kautta. Vaikuttavuutta saavutetaan sekä joukkoliikenteen houkuttelevuuden nostolla (suora vaikutus) että satsauksilla liikkumisen palveluihin ja jaettuihin kyyteihin (välillinen vaikutus).
- **Liikennevirasto (nyk. Väylä)** selvitti vuonna 2018⁶ kestävän liikkumisen lisäämistä keskisuurissa kaupungeissa. Selvityksen mukaan kyytien jakamisella ja yhteiskäyttöautoilla on koko liikennejärjestelmän ja yhteiskunnan tasoisia vaikutuksia. Kansainvälisten kokemusten mukaan yhteiskäyttöautojen käyttö johtaa kulkumuotojakauman muutokseen sekä lisää pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttöä voimakkaasti. Selvityksen mukaan palveluiden käyttö vähentää myös henkilöautoilla tehtyjen matkojen määrää, saavuttaa vähäpäästöisempiä autoja ja edistää ilmastotavoitteita.
- **SITRAn teettämässä laajassa selvityksessä**⁷ on arvioitu liikkumista osana kiertotaloutta. Henkilöautojen osalta on arvioitu, että vuoteen 2050 mennessä jaettujen välineiden laivastot voisivat kattaa kaksi kolmasosaa liikkumisesta, joka vaikuttaisi materiaalitarpeen vähenemiseen 75 % ja vähentäisi niiden valmistuksen aiheuttamia päästöjä 43 Mt. Ammattimaisesti hallinnoidut laivastot (fleet) parantavat tehokkuutta ajoneuvojen huollossa, komponenttien uudelleenkäytössä ja tarjonnan sovittamisessa asiakastarpeisiin.
- **Jaettujen palveluiden ja MaaS:n vaikutuksia on arvioitu myös vuonna 2018 valmistuneessa pohjoismaisessa selvityksessä**⁸. 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 0,7–5,3% perusennusteesta. 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 käyttöönotolla.
- **OECD:n International Transport Forum** on tehnyt useita arvioita liikkumisen kehittymisestä jatkossa. Viimeisimmässä selvityksessä⁹ on arvioitu, että jaetut palvelut voisivat puolittaa ajoneuvosuoritteiden kaupungeissa. Tämä voisi vähentää päästöjä 30 % vuoteen 2050 mennessä. Arvion edellytyksenä on palvelujen yhdistely joukkoliikenteeseen sekä tehokas

⁵ HSL: MAL 2019: Kehysalueen joukkoliikenne ja jaetut kyydit, 2018

⁶ Liikennevirasto: Polkuja kestävän liikkumisen palveluihin - Opas kestävien liikkumispalvelujen edistämiseen keskisuurilla kaupunkiseuduilla, 2018

⁷ Sitra: The Circular Economy a Powerful Force for Climate Mitigation - Transformative innovation for prosperous and low-carbon industry, 2018

⁸ Mobility as a Service and Greener Transportations Systems in a Nordic Context, 2018

⁹ ITF Transport Outlook 2019

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.

- **Rambollin tekemässä selvityksessä**¹⁰ Whim-käyttäjien aineistosta Helsingissä verrattiin miten Whimin käyttäjät liikkuvat verrattuna keskivertohelsinkiläiseen. Kerätyn tiedon perusteella julkinen liikenne on käyttäjien liikkumisen selkäranka ja ensimmäisen ja viimeisen mailin matkojen fasilitointi alustan kautta parantaa julkisen liikenteen saavutettavuutta. Whimin käyttäjät käyttävät julkista liikennettä matkoihinsa 73 %, kun keskiverto helsinkiläiset vastaavalla demografialla käyttävät julkista liikennettä 48 %. On huomattava, että tutkimusten mukaan uudet palvelut voivat houkuttaa käyttäjiä kaikista kulkumuodoista.
- Rambollin selvityksen viesti toistuu myös **Ernst & Youngin vuonna 2020 tehdyssä selvityksessä**^{11 12} pienliikkumisesta. Yli 14 000 käyttäjän globaalissa kyselyssä, 63 % yhdisti sähköskootterit joukkoliikenteeseen, luoden multimodaalisia matkaketjuja.
- **Tuoreen Lontooseen keskittyvän kvalitatiivisen tutkimuksen** mukaan¹³ huomattava enemmistö haastateltavista pitivät julkisen liikenteen olennaisena MaaS-ratkaisua ja harkitsisi vain MaaS-suunnitelmien ostamista, jotka sisälsivät joukkoliikenteen. Tutkimuksen mukaan MaaS lisää tietoisuutta erilaisista käytettävissä olevista kulkumuodoista, laajentaa vastaajien mielikuvaa tarjolla olevista vaihtoehdoista ja tuo uusia käyttäjiä aktiivisiin liikennemuotoihin.
- **Kesällä 2020 julkaistussa maisterintutkimuksen tutkielmassa**¹⁴ arvioitiin MaaS:n koettu lisäarvo käyttäjien näkökulmasta. Tutkielman mukaan, selkein koettu hyöty MaaSista oli liikkumispalveluiden mahdollistama joustavuus ja multimodaalinen valinnanvapaus. Käyttäjät arvostavat valinnanvapauden lisäksi selkeästi myös MaaS:n ilmastohyödyt.

Vaikka MaaS on uusi palvelu, siitä on runsaasti tutkittua tietoa saatavilla. MG toivoo hartaasti, että nämä edellä mainitut tutkimustulokset otettaisiin huomioon jatkovalmistelussa. Näiden tutkimusten lisäksi on myös suuri määrä palvelukohtaisia tutkimuksia, joita olisi syytä ottaa huomioon. Tuemme omalta osaltamme mielellämme jatkovalmistelua kestävämmän liikkumisen edistämiseksi Suomessa ja Euroopassa.

Kunnioitavasti,

Ida Schauman

Vaikuttamistyön johtaja

MaaS Global

0401824969 - ida.schauman@maas.global

¹⁰ Ramboll, Whim: Insights from the world's first Mobility-as-a-Service system, 2019

¹¹ EY, Micromobility: moving cities into a sustainable future, 2020

¹² Voi Global User Survey, April 2019, N=10,500 / Voi Global User Survey, July 2019, N=3,700

¹³ M. Matyas: Opportunities and barriers to multimodal cities: lessons learned from in-depth interviews about attitudes towards mobility as a service, 02/2020,

¹⁴ P.Luukkainen: Moving on a Whim - Customer Value Creation in MaaS, Aalto University, 2020