

08.09.2020

555/03.00.00.00/2020  
[Liikenteen työsuhde-  
etujen verotusta  
koskevat ehdotukset]Valtiovarainministeriö  
valtiovarainministerio@vm.fi

Lausuntopyyntö 20.8.2020

**Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi vuoden 2021 tuloveroasteikosta sekä tuloverolain muuttamisesta**

Valtiovarainministeriön ehdotus liittyy vuoden 2021 talousarvioesitykseen liikenteen työsuhde-etujen verotuksen toimenpiteistä. Ehdotukset pohjautuvat valtiovarainministeriön asettaman liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän väliraporttiin.

Esitys sisältää seuraavat ehdotukset:

- 1) Työsuhdeauton verotusarvoa alennettaisiin 170 eurolla kuukaudessa niiden autojen kohdalla, joiden autoverolaissa tarkoitettu ajonaikainen hiilidioksidipäästö on 0 grammaa kilometriä kohden. Kyse olisi määräaikaisesta tuesta vuosille 2021–2023.
- 2) Sähköautojen latausetu työpaikalla ja julkisissa latauspisteissä vapautettaisiin verosta vuosille 2021–2023.
- 3) Työsuhdematkalipun verovapautta korotettaisiin 3 400 euroon vuodessa ja joukkoliikenteen osuus liikkumispalvelupaketista katsottaisiin työsuhdematkalipuksi.
- 4) Työsuhdepolkupyöräetu säädettäisiin verovapaaksi eduksi 750 euroon asti vuodessa.
- 5) Työsuhdesähköauton latauslaite katsottaisiin osaksi työsuhdeauton lisävarusteita

Lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan vuoden 2021 alusta. Työsuhdeautojen verotusarvon alentamista ja sähköautojen latausetua koskevat säännökset olisivat voimassa vuoden 2023 loppuun. Lakeja sovellettaisiin ensimmäisen kerran vuodelta 2021 toimitettavassa verotuksessa.

**Yleiset huomiot**

HSL pitää hyvin tärkeänä, että verotuksen keinoin vähennetään liikenteen kasvihuonepäästöjä ohjaamalla liikkumistottumuksia kestäviin kulkumuotoihin. HSL kannattaa verotuskeinoja, joilla joukko- ja pyöräliikenteen kilpailukykyä parannetaan suhteessa henkilöautoon ja muuttamalla liikkumiseen liittyviä verovähennyksiä kulkutapaneutraaliksi. HSL:n mielestä esimerkiksi työmatkaliikunnan verovähennyistä 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.

08.09.2020

555/03.00.00.00/2020  
[Liikenteen työsuhte-  
etujen verotusta  
koskevat ehdotukset]

Valtiovarainministeriön asettaman liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän väliraportissa on käyty kattavasti läpi liikenteen verotuksia, joiden tavoitteena on mm. lisätä kestävien kulkumuotojen osuutta työmatkaliikumisessa. HSL kiinnittää kuitenkin huomiota, että raportin perusteella saavutettavissa oleva päästövähennäpotentiaali vaikuttaa arvion perusteella vähäiseltä ja toimenpidevaihtoehtojen kustannustehokkuus heikolta. Raportin perusteella tuloveromuutoksilla aikaansaattavan päästövähennämisen määrää ei kuitenkaan kaikilta osin ole pystytty arvioimaan. HSL nostaa myös esiin työryhmän huomion, että autoedun nykyinen määrittämistapa sekä työpaikkapysäköinnin verottomuus ja maksuttomuus voivat ohjata ja suosia yksityisautoilua päästöjen kannalta haitallisella tavalla. HSL pitää edellä esitettyjä havaintoja kriittisinä ja liikenteen verotuksen muuttamisen kannalta tärkeinä. Erityisesti HSL:n mielestä on oleellista huomioida, että esitetyt vaikutukset autokannan uusiutumiseen jäävät työsuhte-etujen osalta hyvin marginaalisiksi, jonka johdosta jatkon kannalta muihin liikenteen verotuksen keinoihin kohdistuu merkittävä paino tarvittavien liikenteen päästövähennysten toteuttamiseksi.

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. Erityisesti tässä yhteydessä, jos työsuhte-etujen verotusmuutoksella pyritään kestävien kulkutapojen käytön edistämiseen, tulisi valtiovarainministeriön ottaa uudelleen käsittelyyn myös sähköpyörien hankintatuki. Sähköpyörien hankintaan tulisi kannustaa samaan tapaan kuin nyt kannustetaan sähköautojen hankintaan.

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. Verotyöryhmän väliraportin perusteella pääkaupunkiseudulla kaupallisen pysäköinnin kuukausihinnat voivat olla 33–300 euroa. Tällöin maksuttoman pysäköinnin verovapaus ohjaa henkilöauton käyttöön joukko- ja pyöräliikenteen kustannuksella erityisesti kaupunkialueilla. HSL pitää tärkeänä, että pysäköintiedun verottaminen yhdessä työsuhdematkalipun helpottamisen kanssa tasapuolistaisi ja kannustaisi siirtymään henkilöautoilusta joukkoliikenteen käyttöön. Esimerkiksi Ruotsissa työnantajan tarjoama maksuton pysäköinti katsotaan työntekijälle verotettavaksi tuloksi ja sen arvo määräytyy alueen markkinahinnan perusteella. HSL muistuttaa, että työsuhdematkalippuun esitetty muutos olisi vaikutukseltaan kilpailukykyisempi, jos samaan aikaan työnantajan tarjoama pysäköintietu olisi veronalaista etua.

08.09.2020

555/03.00.00.00/2020  
[Liikenteen työsuhte-  
etujen verotusta  
koskevat ehdotukset]

Lisäksi HSL näkee, että esitettyjen liikenteen verotukseen liittyvien vaikutusten arviointeihin sisältyy huomattavasti epävarmuuksia, jotka osaltaan korostavat pitkän aikavälin valtakunnallisen liikenne-ennustemallijärjestelmän kehittämisen tärkeyttä ja jatkossa siihen perustuvien taloudellisten vaikutusten arviointia sekä hyödyntämistä verolakien vaikutusten arvioinneissa.

### **Huomiot esityksestä alentaa työsuhteautojen verotusarvoa 170 eurolla kuukaudessa määrääjäksi täyssähköautojen osalta**

Täyssähköautojen verotusarvon kolmen vuoden määräaikaisen alentamisen 170 eurolla kuukaudessa arvioidaan vähentävän tieliikenteen päästöjä vuonna 2023 korkeintaan 0,01 prosenttia ja kumulatiivisestikin vaikutus jää siis hyvin pieneksi. Esitetyn laskelman perusteella vältetyn CO<sub>2</sub>-tonnin verokustannus liikennesektorilla kymmenen vuoden aikana olisi noin 1 000–2 000 euroa CO<sub>2</sub>-tonnilta. Huomion arvoista on, että raportin perusteella tämä tuki kohdistuisi vielä selkeästi hyvätuloisille henkilöille, koska autoedun saajat ja täyssähköautojen ostajat edustavat pientä hyvätuloisten joukkoa tulonsaajista. Lisäksi tuki kohdistuisi huomattavasti myös kaupunkialueelle ja erityisesti pääkaupunkiseudulle.

HSL tuo esiin, että vaikutusarviossa esitettyjen tulosten perusteella työsuhteautojen verotusarvon alentaminen täyssähköautojen osalta on ongelmallista edellä 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.

### **Huomiot esityksestä korottaa työsuhdematkalipun verovapaus 3 400 euroon vuodessa ja katsoa joukkoliikenteen osuus liikkumispalvelupaketista työsuhdematkalipuksi**

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 ehdotus selkeyttää nykyistä järjestelmää sekä työnantajan että työntekijän näkökulmasta. Nykyisen järjestelmän verovapaan osuuden ensimmäinen porras rajoittaa työntekijöille tarjottavan edun määrää, joten ehdotus saattaa kannustaa työnantajia tarjoamaan nykyistä laajempaa työmatkaetua, kuten vuosilippua.

HSL:n mielestä kestävä liikumisen edistämiseksi olisi perusteltua tarjota työntekijöille mahdollisuus sopia työnantajansa kanssa siitä, minkä osan 3 400 euron verovapaasta osuudesta työntekijä käyttäisi työsuhdematkalippuun ja minkä osan polkupyöräetuuun. HSL nostaa esiin, että joukkoliikenteen palvelutaso ei ole kaikkialla yhtä hyvä kuin esimerkiksi

08.09.2020

555/03.00.00.00/2020  
[Liikenteen työsuhte-  
etujen verotusta  
koskevat ehdotukset]

pääkaupunkiseudulla, jolloin sähköpyörä voisi olla houkutteleva ja toimiva kestävä liikummisen ratkaisu.

HSL kiinnittää esityksen liikkumispalvelua koskevassa kohdassa huomiota, että MaaS-palvelut pitävät sisällään myös autopalveluita. Verotuksilla tulee kannustaa nimenomaan joukko- ja pyöräliikenteen käyttöön, jotta verotuksen keinoin voidaan ohjata liikkumistottumuksia kestäviin kulkumuotoihin kustannustehokkaasti ja keinon päästövähennyspotentiaali maksimoiden.

### **Huomiot esityksestä säätää työsuhdepolkupyöräetu verovapaaksi eduksi 750 euroon asti vuodessa**

Työsuhdepolkupyörien verotuen ylärajaksi on esitetty ehdotuksessa 750 euroa vuodessa. HSL kannattaa esitettyä lakiluonnosta. HSL muistuttaa kuitenkin, että sähköpyörä on tavallista polkupyörää houkuttelevampi kulkutapa monille nimenomaan työmatkoilla. Sähköpyörillä on todettu olevan merkittävä rooli myös siinä, että siirtymää pyörän käyttöön tapahtuisi myös autoilijoista, eikä pelkästään niistä, jotka jo ennestään käyttävät kestäviä kulkutapoja. Hyvien sähköpyörien hinnat ovat kuitenkin sen verran korkeita, että esitetty verotuen yläraja on niille liian matala.

HSL kiinnittää tässä yhteydessä myös huomiota, että lakiluonnoksessa joukkoliikenteen henkilökohtaisen matkalipun ja polkupyöräedun verovapaa enimmäismäärä on kytketty toisiinsa niin, että niiden osuus voi yhteensä olla korkeintaan 3 400 euroa. Verovapaa polkupyöräetu (750 euroa) vähennettäisiin työsuhdematkalipun verovapaasta enimmäismäärästä (3 400 euroa). HSL:n mielestä kestävä liikummisen edistämiseksi olisi perusteltua tarjota työntekijöille mahdollisuus sopia työnantajansa kanssa siitä, minkä osan 3 400 euron verovapaasta osuudesta työntekijä käyttäisi työsuhdematkalippuun ja minkä osan polkupyöräetuun.

Lakiluonnoksessa todetaan, että polkupyöräetu kattaisi myös työnantajan luontaisetuna tarjoaman kaupunkipyörän käytön. HSL:n mielestä tämä on tärkeä lisäys. Nykyisessä verotuksessa kaupunkipyöräetu on rinnastettu liikuntaetuun, vaikka kaupunkipyörä on nimenomaan ajoneuvo ja liikenneväline paikasta toiseen siirtymistä varten eikä liikuntaväline.

HSL muistuttaa, että esitetty lakiluonnos käsittelee työsuhte-etujen verotusta, mutta ehdotus ei ota kantaa arvonlisäveroon. On syytä huomioida, että kaupunkipyöräpalvelu tulisi kuitenkin rinnastaa arvonlisäverotuksen osalta joukkoliikenteeseen ja laskea kaupunkipyöräpalvelusta maksettava arvonlisävero samalle tasolle joukkoliikenteen kanssa eli 24 prosentista 10 prosenttiin.

08.09.2020

555/03.00.00.00/2020  
[Liikenteen työsuhte-  
etujen verotusta  
koskevat ehdotukset]

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Suvi Rihniemi  
toimitusjohtajaAsiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 8.9.2020.  
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.