

25.6.2020

Valtiovarainministeriö

Viite: Lausuntopyyntö

## **Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto liikenteen verotukseen**

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry kiittää mahdollisuudesta lausua liikenteen verotusta koskevan työryhmän työhön.

ITS Finland toimii digitaalisen liikenteen ja kuljetuksen kehittämisen yhteistyöfoorumina kooten hallinnon, tutkimuksen ja yritystoimijat yhteen. ITS Finland on voittoa tavoittelematon asiantuntijaverkosto, johon kuuluu yli 100 jäsenorganisaatiota, joissa työskentelee yli 30 000 työntekijää. Yhdistyksen tavoitteena on edistää liikenteen digitalisaation ja liikenteen uusien palvelujen toteuttamisen yleisiä edellytyksiä sekä tehdä tunnetuksi tieto- ja viestintäteknikan yhteiskunnallista vaikuttavuutta. ITS Finland myös koordinoi työ- ja elinkeinoministeriön alaisen Liikennealan kansallisen kasvuohjelman toimeenpanoa.

ITS Finland toteaa lausuntonaan seuraavaa:

### **Yleistä**

Liikenteen verotuksen kokonaisuudistus ajoittuu aikaan, jossa koko liikenneala on maailmanlaajuisesti murrosvaiheessa. Liikenteeseen kohdistuvat merkittävät päästövähennystavoitteet ja samaan aikaan teknologinen kehitys on ennen näkemättömän nopeaa.

Liikennejärjestelmä on sähköistymässä, alkaen henkilöautoista ja kevyistä sähköisistä ajoneuvoista. Samanaikaisesti digitaaliset ratkaisut ja automaatio lisääntyvät kaikissa kulkumuodoissa ja sekä liikkujat että ajoneuvot kytkeytyvät tietoverkkoihin. Datapohjaiset digitaaliset prosessit mahdollistavat liikenteen ajantasaisen tilannekuvan muodostamisen sekä aidosti yhteen toimivat matka- ja kuljetusketjut, jonka ansiosta liikennejärjestelmän nykyinen väyläkapasiteetti saadaan huomattavasti tehokkaammin käyttöön. Erilaiset työhön, lääkäripalveluihin, opetukseen, kauppaan jne. liittyvät sähköisen asiointin palvelut tulevat vaikuttamaan liikenteen kysyntään.

Sähköistymisen myötä liikenteen verotuksen pohja muuttuu radikaalisti. Lisäksi samalla kun liikkumispalvelujen piiriin pyritään saamaan uusia toimijoita ja asiakkaita innovatiivisten liiketoimintamallien ja teknologioiden avulla, liikenteen verotuksen ja hinnoittelun keinoin toisaalta luodaan markkinaa kestäville ratkaisuille ja toisaalta kannustetaan sekä yksityisiä ihmisiä että yrityksiä valitsemaan kestäviä kulku- ja kuljetustapoja.

25.6.2020

Samalla tulisi myös huomioida murroksen aiheuttamat mahdollisuudet esimerkiksi toimialan kestävien ratkaisujen vienti- ja työllistämispotentiaalissa. Uusiksi Suomen vahvuusiksi on työ- ja elinkeinoministeriön johdolla tunnistettu tähän mennessä 31 kasvuteemaa, joissa uskotaan syntyvän uutta kasvua seuraavan 5–10 vuoden aikana. Liikkuminen ja logistiikka kuuluu näiden kasvualojen joukkoon. Liikkumisen ja logistiikan osalta huomionarvoista on myös sen kytkeytyminen muihin kasvualoihin, kuten data- ja alustatalouteen. Tukemalla puhtaan liikkumisen markkinoiden kehittymistä hinnoittelulla ja verotuksella, voidaan kiihdyttää alan työpaikkojen ja viennin syntyä.

### **Mitä verokeinoja tulisi käyttää liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseksi?**

Liikenteen päästötavoitteiden saavuttaminen vaatii kunnianhimoisia toimenpiteitä. Liikenteen tuet, kannusteet ja verotus ovat keskeisellä sijalla liikennejärjestelmän kestävyyskehittämisenä. Liikenteen älykäs dynaaminen hinnoittelu on tehokkain keino nopeuttaa siirtymistä kestävämpiin liikkumismuotoihin ja tehokkaampaan liikennejärjestelmään. Liikenteen hinnoittelulla tulisi ohjata valintoja ja käyttäytymistä ”päästötön hyöty” -periaatteen mukaisesti.

Hallituksen asettamiin päästötavoitteita ei voida saavuttaa ilman suoritteeseen eli ajettuun matkaan perustuvaa veroratkaisua liikenteen suurimmalle päästöryhmälle eli henkilöautoille. Samalla tulee huolehtia Suomen kilpailukyvyn säilymisestä sekä yksilötasolla ns. reilusta siirtymästä. Älykkäillä ratkaisuilla voidaan toteuttaa esimerkiksi verotuksen porrastusta alueellisin tai ajallisin perustein.

Kilometrivotukseen liittyen on esitetty huolia niin yksityisyydensuojan kuin järjestelmän kustannusten osalta. Koska Suomessa ei ole rasitteena aiempien tiemaksujen infrastruktuuria, on teknologisia ratkaisuja mahdollista tarkastella puhtaalta pöydältä. Malli, jossa sertifioidut eri palveluita tuottavat ajotieto-operaattorit vastaisivat datan keräämisestä vähentäisi ratkaisevasti julkiselle sektorille tulevaa kustannusta. Yksityisyydensuojan osalta on olemassa jo testattuja ratkaisuja, joissa tarkkaa ajamisen tai paikan tietoa ei välitetä verottajalle, vaan maksut perustuvat alueeseen ja tietyyppiin. Näitä kysymyksiä on tarkasteltu mm. liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuissa:

- Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä. Työryhmän loppuraportti, 2013
- Parempia väyliä – sujuvampaa liikennettä. Selvitys liikenneverkon kehittämisestä liiketaloudellisesti: Liikenneverkko-yhtiö (Live), 2017.

Markkinoilla on saatavissa myös tiekamerajärjestelmiä, joita voidaan hyödyntää maksujen keräämisessä. Tällainen järjestelmä on käytössä useissa maissa, esimerkiksi Uudessa-Seelannissa.

Suoriteperusteisuuden lisäksi olisi perusteltua tarkastella siirtymistä samalla tehokkuusperusteiseen verotuselementtiin: henkilökilometri/tonnikilometri, joka huomioisi kuljetuksen tehokkuuden. Tämä suosisi tavarakuljetuksia ja ammattiliikennettä sekä joukkoliikennettä sekä sitä, että henkilöautolla ajetaan täydempänä kuin tyhjänä. Samalla luotaisiin keino huomioida verotuksessa esimerkiksi enemmän itsekseen ajavat tyhjat automaattiautot.

25.6.2020

Liikkumisen hintaa ja päästöjä sekä muita kansantaloudellisia vaikutuksia tulisi pystyä kaikkien eri kulkumuotojen osalta arvioimaan elinkaarimallin perusteella ja tätä varten kehittää riittävä datapohja ja laskentamallit.

On huomattava, että samaan aikaan tarvitaan myös muita toimia, kuten joukkoliikenteen ja raideliikenteen sekä pyöräilyn edistämistä. ITS Finland on osallistunut yhdessä usean muun liikenne- ja logistiikkapalveluita edustavan toimijan kanssa toimialan päästövähennyskeinoja tarkastelemaan selvitykseen Tie vähähiiliseen liikenteeseen – liikenteen ja logistiikan tiekartta.

Lyhyellä tähtäimellä tarvitaan välittömiä toimenpiteitä, joilla saadaan kehitys liikkeelle. Ohjauskeinoilla, erityisesti siirtämällä verotuksen painopistettä autoverosta ajoneuvoveroon, voidaan nopeuttaa merkittävästi autokannan uusiutumista ja vähäpäästöisempien autojen yleistymistä.

Tarkempaa selvitystä olisi tarpeen tehdä myös liikenteen polttoaineiden CO<sub>2</sub> -päästökaupan käyttöönotosta.

Kiinnitämme lisäksi huomiota siihen, että verotusratkaisuilla tulee edistää yksityisautoilusta luopumista tai sen vähentämistä mahdollistavien liikkumispalveluiden sekä jakamistalouden vertaisvuokrauksen leviämistä.

**Jos oletetaan, että myös tulevaisuudessa on valtiontaloudellisten tarpeiden kattamiseksi tarve kerätä nykytasoa vastaava määrä verotuloja liikenteestä, mitä verokeinoja tällöin tulisi käyttää, kun nykyinen CO<sub>2</sub> -päästöihin sidottu veropohja vähitellen heikkenee liikenteen päästöjen vähetessä?**

Siirryttäessä askeleittain sähkövoimakäyttöisiin autoihin, tulee valtion polttoaineverotuksesta saatava tulo vähenemään ja valtion talouden kannalta kilometripohjainen älykäs veroratkaisu tuo myös tähän fiskaalisen keinon. Samalla se muuttaisi nykyistä verorakennetta yksinkertaisemmaksi. Esimerkiksi Ruotsissa on tämän vuoksi aktivoiduttu kilometriveron keskustelussa ja tutkimuksessa.

On kuitenkin perusteltua tarkastella uudelleen liikenteen ja liikkumisen kokonaisverokertymätavoitetta tai vähintäänkin sitä, miten verotuksella kerättyjä varoja voitaisiin kohdennetusti ohjata takaisin kestävien kulkumuotojen käytön edistämiseen, esimerkiksi joukkoliikenteeseen sekä kevyttä liikennettä ja matkaketjuja tukevaan infrastruktuuriin. Jotta henkilöautoilun verotus koettaisiin hyväksyttäväksi, tulee käytössä olla kestävämmän liikkumisen mahdollistavia vaihtoehtoja. Korkea henkilöautoilun verotus alueilla, joilla sille ei ole aitoja vaihtoehtoja, koetaan epäoikeudenmukaiseksi ja aiheuttaa epätasa-arvoa sekä mahdollisia epätoivottuja vaikutuksia maaseudun ja pienten kuntien houkuttelevuuteen sekä yksilöiden että yhteiskunnan taloudelle.

**Minkälaisella aikataululla edellä mainittuja verokeinoja tulisi ottaa käyttöön, jotta voitaisiin turvata sekä valtiontaloudellisten tarpeiden että päästövähennemien toteutuminen?**

Päästötavoitteiden saavuttaminen edellyttää merkittävää muutosta liikkumisen ja kuljettamisen tavoissa seuraavien 10 vuoden aikana. Tämän vuoksi suoriteperusteisen veroratkaisun kanssa tulisi edetä mahdollisimman pikaisella aikataululla, aloittaen esimerkiksi laajoilla kokeiluilla.

25.6.2020

Kilometrivotus voisi tulla aluksi vapaaehtoisena vaihtoehtona uusien autojen hankkijoille ja täysimittainen käyttöönotto tehdä hyvissä ajoin 2020-luvulla.

### **Liikkumisen palveluiden verotus**

ITS Finland kiinnittää tässä yhteydessä huomiota myös työryhmän ensimmäisen vaiheen työn kohteena olleeseen työsuhde-etujen veromuutoksiin.

Integroimalla liikennejärjestelmän eri osa-alueet digitalisaation avulla toisiinsa hyödynnetään eri päästövähennyspolkujen potentiaali ja kehitetään asiakastarpeisiin vastaavia ratkaisuja vaihtoehtoiksi yksityisautoille. Jakamistalous, kuljetusten yhdistely, liikenteen palvelut ja digitalisoituminen (mm. Mobility as a Service, MaaS) tuottavat päästövähennysmahdollisuuksia olemassa olevien resurssien tehokkaammalla käytöllä ja korvaamalla omistusautoja alkaen kakkosautoista ja kaupungeissa myös ykkösautoja, vauhdittamalla ajoneuvokannan uusiutumista sekä vähentämällä materiaalitarvetta ja pienentämällä valmistuksen päästöjä.

Liikkumispalvelut on huomioitu sekä Suomen hallitusohjelmassa että EU:n Green Deal -ohjelmassa, jossa odotuksena on, että liikkumispalvelujen avulla voidaan päästä lähemmäksi erittäin kunnianhimoisia liikenteen päästötavoitteita. Liikkumispalveluiden, ml. joukkoliikenne, pitää pystyä muodostamaan sellaisia asiakaslähtöisiä kokonaisuuksia, jotka houkuttavat kuluttajia siirtymään yksityisautoiluista palveluiden piiriin erityisesti kaupunkialueilla.

Kaikissa Suomen isoimmissa kaupungeissa MaaS on osa kaupunkien liikennejärjestelmän tulevaisuussuunnitelmia. Tiivistyvät ja ylöspäin kasvavat kaupungit eivät voi rakentaa liikennettä henkilöautoilun varaan, vaikka se olisikin sähköistä, sillä tämä ei ratkaise tilantarpeeseen liittyviä kysymyksiä. Isoissa kaupungeissa autottomat taloudet lisääntyvät, esim. Helsingissä niiden osuus on jo yli 50 %:a kotitalouksista, jotka tarvitsevat liikkumispalveluja toimivan arjen mahdollistamiseksi.

Jaetuista palveluista ja uusista palveluista on tehty runsaasti tutkimusta ja simulaatioita. Myös Ilmastopaneeli on raportissaan tuonut esille palveluistumisen ylivoimaisen kustannustehokkuuden päästöjen vähentämisessä verrattuna esim. käyttövoimiin ja ajoneuvokannan uudistamiseen: <https://www.ilmastopaneeli.fi/wp-content/uploads/2018/10/TARVE-TOTTUMUKSET-TEKNIikka-JA-TALOUS-%e2%80%93-ILMASTONMUUTOKSEN-HILLINNAN-TOIMENPITEET-LIIKENTEESSA.pdf>.

Helsingin osalta potentiaalia on arvioitu erityisesti MAL2019-suunnitelmaan liittyvissä selvityksissä. Koko Helsingin seudulla yhteiskäyttöisten liikkumispalveluiden kysyntäpotentiaalin on arvioitu nousevan kymmeneen miljooniin matkoihin vuodessa, mikä merkitsee vajaan kymmenen prosentin osuutta kaikista moottoriajoneuvoilla tehdyistä matkoista. Kyydinjakopalveluiden kysyntä keskittyy erityisesti kantakaupunkiin ja aluekeskuksiin, vuokrattavien henkilöautojen kysyntä jakaantuu tasaisemmin koko seudulle. Kysyntäpotentiaalin yhteenlaskettu taloudellinen volyyymi nousee satoihin miljooniin euroihin vuodessa ja käytössä olevien autojen määrä tuhansiin autoihin. Erityisesti kyydinjakopalveluiden avulla voidaan vähentää henkilöautojen ajosuoritetta. Vuokrattavien henkilöautojen lisääntyminen nopeuttaa tehokkaasti autokannan uusiutumista ja alentaa henkilöliikenteen aiheuttamaa päästökuormitusta. Sähkökäyttöisten henkilöautojen priorisoiminen alentaa päästökuormitusta edelleen. (HSL Autolla yhdessä – jakamisen mahdollisuuksia-loppuraportti, 2018 [https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/autolla\\_yhdessa\\_loppuraportti\\_130318.pdf](https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/autolla_yhdessa_loppuraportti_130318.pdf) ).

25.6.2020

HSL:n MAL2019 - Kehysalueen joukkoliikenne ja jaetut kyydit -selvityksessä, jonka aikajänne on 2030 asti, on arvioitu, että jaettujen kyytien edistämiseksi selvityksessä suunnitellut toimenpiteet vaikuttavat liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin pääasiassa kulkutapamuutosten kautta. Vaikuttavuutta saavutetaan sekä joukkoliikenteen houkuttelevuuden nostolla (suora vaikutus) että satsauksilla liikkumisen palveluihin ja jaettuihin kyyteihin (välillinen vaikutus).

Liikennevirasto (nyk. Väylä) on selvittänyt kestävästä liikkumisesta lisäämistä keskisuurissa kaupungeissa. Liikennejärjestelmän ja yhteiskunnan taseisia vaikutuksia organisaation sisäisten kyytien jakamisella sekä yhteiskäyttöautoilla ovat koko kaupungin laajuinen kulkumuotojakauman muutos, sillä kansainvälisten kokemusten mukaan yhteiskäyttöautojen käyttö lisää pyöräilyä ja joukkoliikenteen käyttöä voimakkaasti sekä vähentää henkilöautoilla tehtyjen matkojen määrää ja uusiutuvalla kalustokannalla saavutetaan vähäpäästöisempiä autoja ja edistetään ilmastotavoitteita. (Lähde: Polkuja kestävästä liikkumisesta palveluihin - Opas kestävien liikkumispalvelujen edistämiseen keskisuurilla kaupunkiseuduilla, 2018).

Harvaan asutuilla alueilla potentiaalia on erityisesti kuljetusten yhdistelyssä sekä julkisten kuljetusten avaamisessa myös yksityisille asiakkaille, mikä vähentää sekä kustannuksia että kilometrisuoritetta ja aiheutuvia päästöjä.

SITRAn teettämässä laajassa selvityksessä on arvioitu liikkumista osana kiertotaloutta. Henkilöautojen osalta on arvioitu, että vuoteen 2050 mennessä jaettujen välineiden laivastot voisivat kattaa 2/3 liikkumisesta, joka vaikuttaisi materiaaliarpeen vähenemiseen 75 % ja vähentäisi niiden valmistuksen aiheuttamia päästöjä 43 Mt. Ammattimaisesti hallinnoidut laivastot myös parantavat tehokkuutta mm. ajoneuvojen huollossa, komponenttien uudelleenkäytössä ja tarjonnan sovittamisessa asiakastarpeisiin. (Lähde: The Circular Economy a Powerful Force for Climate Mitigation - Transformative innovation for prosperous and low-carbon industry, 2018)

Jaettujen palveluiden ja MaaS:n vaikutuksia on arvioitu myös vuonna 2018 valmistuneessa pohjoismaisessa selvityksessä. 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% (tuolloisesta) perusennusteesta. Potentiaali vaihtelee maittain. Kokonaisvähennys CO<sub>2</sub>-päästöissä eri jaettujen palveluiden sekä ostosten kotikuljetusten yhdistelmänä riippuen skenaariosta on 1 337–7 161 ktCO<sub>2</sub>e vuodessa, vastaten 1,3–7,2% perusennusteeseen. 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 implementoinnilla. (Lähde: Mobility as a Service and Greener Transportations Systems in a Nordic Context, <http://norden.diva-portal.org/smash/get/diva2:1267951/FULLTEXT01.pdf>)

OECD:n International Transport Forum on tehnyt useita arvioita liikkumisen kehittämisestä jatkossa. Viimeisin laaja arvio on Transport Outlook 2019. Siinä on arvioitu, että jaetut palvelut laajalti käyttöön otettuna voisivat puolittaa ajoneuvosuoritteiden kaupungeissa. Tämä voisi vähentää päästöjä 30 % vuoteen 2050 mennessä. Edellytyksenä on yhdistely joukkoliikenteeseen sekä tehokas regulaatio-ohjaus. Disruptiivisimmassa skenaariossa on arvioitu, että kaupunkiliikenteessä laajamittainen jaettujen ajoneuvojen käyttöönotto yhdistettynä

25.6.2020

autonomisiin ajoneuvoihin voisi vähentää CO<sub>2</sub>-päästöjä 73 %:lla ja vähentää ruuhkia 24 %:lla vuoteen 2050 mennessä, jos kehitystä ohjataan politiikkatoimin. (Lähde: ITF Transport Outlook 2019, [https://www.oecd-ilibrary.org/sites/transp\\_outlook-en-2019-en/1/1/4/index.html?itemId=/content/publication/transp\\_outlook-en-2019-en&\\_csp\\_=1b3375008054c148f41fef71cd42b552&itemIGO=oeecd&itemContentType=book](https://www.oecd-ilibrary.org/sites/transp_outlook-en-2019-en/1/1/4/index.html?itemId=/content/publication/transp_outlook-en-2019-en&_csp_=1b3375008054c148f41fef71cd42b552&itemIGO=oeecd&itemContentType=book))

Maaliskuussa 2019 julkaistiin Rambollin tekemä selvitys MaaS Globalin ensimmäisen vuoden Whim-käyttäjien aineistosta Helsingissä, jossa verrattiin miten Whimin käyttäjät liikkuvat verrattuna keskivertohelsinkiläisiin ([https://ramboll.com/-/media/files/rfi/publications/Ramboll\\_whimpact-2019.pdf](https://ramboll.com/-/media/files/rfi/publications/Ramboll_whimpact-2019.pdf).) Kerätyn datan perusteella julkinen liikenne on Whim-palvelun käyttäjien liikkumisen selkäranka ja ensimmäisen ja viimeisen mailin kuljetusten fasilitointi alustan kautta parantaa julkisen liikenteen saavutettavuutta. Whimin käyttäjät käyttivät julkista liikennettä matkoihinsa 73 %, kun keskivertohelsinkiläiset vastaavalla demografialla käyttävät julkista liikennettä 48 % matkoistansa. On huomattava, että tutkimusten mukaan uudet palvelut voivat houkuttaa käyttäjiä kaikista kulkumuodoista ja ohjauskeinoin tulee varmistaa siirtymä yksityisautoilusta kestäviin liikennemuotoihin.

Valtaosa ihmisistä on vakaasti joko autollisia tai autottomia. Yhteiskäyttöautojen suurin nykypotentiaali on auton ostamisen ja luopumisen välimaastossa puntaroivissa ihmisissä, joita oli vuonna 2018 Liikenneviraston (nyk. Väylä) teettämän selvityksen vastaajista noin 16 % vastanneista. (Lähde: [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts\\_2018-25\\_yhteiskayttoautojen\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts_2018-25_yhteiskayttoautojen_web.pdf) s.32) Useissa selvityksissä on suurimman potentiaalın arvioitu olevan kotitalouksien toisesta autosta luopumisessa.

MaaS Globalin Whim-palvelu on tällä hetkellä tunnetuin Suomessa käytössä oleva MaaS-palvelu, mutta Suomessa on useita yrityksiä joko kehittämässä palvelujen taustajärjestelmiä tai kokonaan omia konseptejaan. Näitä ovat ainakin Kyyti, Solita, CGI, K-Auto, ALD Automotive, Fortum, Veho, Matkahuolto, Korsisaari, Savonlinja, VR, HERE, Ramboll, 24Rent, Shareit, Siemens, VTT, Infotripla, Sitowise, PayIQ, Vinka, Semel, Perille Mobility Services ja Moprim. Lisäksi perinteisemmätkin toimijat, kuten taksit kytkeytyvät näihin ratkaisuihin, kuten myös uudemmat yksittäiset ratkaisut, kuten (sähköinen) micromobility.

Jotta jaettujen palvelujen ja uusien palvelujen potentiaali toteutuu, tulee kehitystä ohjata usein politiikkatoimin ja varmistaa, että siirtymä tapahtuu yksityisautoiluista kestäviin liikkumismuotoihin. Verotuksen osalta tämä tarkoittaa, että liikkumispalveluiden tulee olla samalla viivalla henkilöliikenteen perinteisten palveluiden ja yksityisautoilun kanssa. MaaS-toimijat tarjoavat työntekijöille laajan valikoiman liikkumisen palveluita pystyen siten vahvemmin kilpailemaan auton kanssa kuin yksittäiset kulkumuodot.

Yksi vahva ohjauskeino on työsuhde-etujen käyttäminen kestävien valintojen edistämiseksi. Tänä päivänä liikkumista tuetaan pääasiassa työsuhdeauton ja työmatkalipun verotuksen kautta. Työsuhde-eduissa ei ole vielä otettu huomioon MaaS-palveluita. On tiedossa, että useampi suuri yritys on ilmaissut kiinnostuksensa ottaa käyttöön ilmastoystävällisen palvelupaketin työsuhdeauton sijasta, mikäli verotuskäytännöt ratkaistaan.

Tilanteen korjaamiseksi esitämme kaksi toimenpidettä:

1. Liikkumispalveluiden verotus tulee saattaa aidosti samalle viivalle työsuhdeautoilun verotuksen kanssa vuoden 2021 alusta lähtien. Palveluiden verotusta arvioitaessa

25.6.2020

verrokkina tulee käyttää sitä, että nämä toimivat korvikkeena nimenomaan työsuhteautolle. Jotta palvelutaso autoa vastaan on riittävä, tulee palveluiden sisältää useita eri osapalveluita, kuten vuokra-autoja, takseja, joukkoliikennettä, kaupunkipyöriä jne. Tämän vuoksi pelkän palveluihin sisältyvän joukkoliikenteen osuuden huomioiminen verotuksessa ei tasaa tämänhetkistä eroa palveluiden ja työsuhteauton välillä.

2. Uusia palveluita hidastaa myös eri liikkumismuotojen eriävä ALV-kanta. Tällä hetkellä, jos liikkumisen kuukausipaketissa tarjotaan sekä julkista liikennettä (10 %) ja vuokra-autoja (24 %), on tällaisen paketin ALV-kannan määrittely epäselvää. Siksi esitämme, että liikkumispalveluiden ALV-kannat yhtenäistetään päivittämällä asiaa koskevan verohallinnon päätös vuoden 2021 alusta.

Kokonaisuuden kannalta on tärkeää myös yksinkertaistaa työsuhdematkalippujärjestelmää luopumalla nykyisestä porrastuksesta sekä mahdollistaa nykyistä suurempi korvattavuus kestävässä työmatkoissa nostamalla korvauksen alarajaa vähintään joukkoliikenteen ja kaupunkipyörän vuosilipun hintaa vastaavalle tasolle. Kestävän liikkumisen kannusteet tulisi yhdistää työpaikkapysäköinnin verollisuuteen ja kestävien kulkutapojen, kuten työsuhdepyörän, verottomuuteen.

Kokonaisratkaisuun mallia voidaan myös hakea maista, joissa liikkumistili (mobility budget) on otettu käyttöön, kuten Belgiassa ja viimeisimmäksi Ranskassa. Tämä mahdollistaa työntekijälle valinnan usean eri kestävästi liikkumismuodon välillä kannustaen vähäpäästöisyyteen.

ITS Finland on osaltaan sitoutunut edistämään liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamista ja on mielellään käytettävissä työryhmän työtä tukemaan.

Kunnioitavasti,



Laura Eiro  
Ohjelmajohtaja  
ITS Finland ry