

19.8.2025

Valtiovarainministeriö

Asia: VN/11304/2024-VM-28. Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laeiksi vuoden 2026 tuloveroasteikosta ja tuloverolain muuttamisesta sekä eräiksi muiksi verolaeiksi

ITS Finland toimii digitaalisen liikenteen ja kuljetuksen kehittämisen yhteistyöfoorumina kooten hallinnon, tutkimuksen ja elinkeinoelämän toimijat yhteen. ITS Finland on voittoa tavoittelematon asiantuntijaverkosto, johon kuuluu noin 100 jäsenorganisaatiota, joissa työskentelee yli 30 000 työntekijää. Yhdistyksen tarkoituksena on edistää älykkään ja kestävästä liikenteen ja logistiikan palvelujen toteuttamisen ja liiketoiminnan yleisiä edellytyksiä sekä tehdä tunnetuksi digitalisaation keinovalikoiman yhteiskunnallista vaikuttavuutta koko liikennejärjestelmän turvallisuuden, sujuvuuden, tehokkuuden ja ympäristöystävällisyyden parantamisessa. Yhdistys edistää toimialan älykkään ja kestävästä liiketoiminnan kasvua ja kansainvälistymistä.

ITS Finland ry on älykkään liikenteen verkosto, jonka vuoksi keskitymme lausunnossamme hallituksen esityksen kohtaan ”Työsuhdepolkupyörien verovapaan edun poistaminen”.

ITS Finland ry kiittää lausuntopyynnöstä ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

1. Taustaa

Työsuhdepyörä on ollut vuodesta 2021 verovapaa etu 1 200 euroon asti, ja sitä on hyödynttänyt jo yli 110 000 suomalaista ja se on käytössä yli 10.000 yrityksessä. Etu on osoittautunut monella tapaa onnistuneeksi: se tukee sekä terveyttä että ilmastotavoitteita ja lisäksi pyöräilyn edistämisestä on syntynyt aito kestävä kasvun toimiala.

Kiistaton tosiasia on, että työmatkapyöräily lisää arkiliikuntaa ja ulkoilua, mikä näkyy selvinä terveyshyötyinä. Työterveyslaitoksen tuoreen tutkimuksen mukaan työmatkapyöräilijöillä on keskimäärin 5 päivää vähemmän sairauspoissaoloja kuin muilla työntekijöillä.

Terveyshyötyjen lisäksi ilmastohyödyt ovat merkittävät, sillä pyöräily on päästötön liikkumismuoto. Työsuhdepyöräetu on muuttanut suomalaisten liikkumista merkittävästi. Vapauden laajan tutkimuksen (2025) mukaan yli puolet edun käyttäjistä kertoo vähentäneensä autoilua pyörän hankinnan jälkeen. Keskimäärin työsuhdepyörä korvaa henkilöautoilua 43 kilometriä viikossa. Sähköpyörien kohdalla vaikutus on vielä suurempi: 54 prosenttia käyttäjistä ilmoittaa ajavansa nykyisin vähemmän autolla. Yhdessä nämä muutokset tarkoittavat, että

19.8.2025

pyöräedun ansiosta yksityisautoilua on vähentynyt Suomessa yli 100 miljoonaa kilometriä vuodessa.

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelmassa on erittäin hyvin tunnistettu liikkumatto-
muuden aiheuttamat ongelmat yksilöille ja yhteiskunnalle. Hallitusohjelman mukaan: *”Tutkimusnäyttö fyysisen aktiivisuuden terveyttä, hyvinvointia ja toimintakykyä lisäävistä vaikutuksista on kiistaton. Lisäämällä liikkumista voidaan parantaa hyvinvointia ja pienentää yhteiskunnalle koituvia kuluja. Hallituksen tavoitteena on kääntää liikkuminen kasvuun jokaisessa ikäryhmässä. Tämän toteutumiseksi laaditaan liikunnallisen elämäntavan ja toimintakyvyn poikkihallinnollinen ”Suomi liikkeelle” -ohjelma.*

Hallitus korostaa myös liikunnan lisäämisen merkitystä osana työhyvinvointia ja korostaa, että kaikenikäisten liikunnallisen elämäntavan vahvistaminen lisää suomalaisten hyvinvointia. Toimenpiteiden joukossa mm.

- *”Selvitetään ja arvioidaan mahdollisuuksia liikunnan tukemiseen verotuksen keinoin.”*
- *Parannetaan pyöräilyn ja kävelyn edellytyksiä muun muassa päivittämällä kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma ja toteuttamalla toimenpideohjelma koulu- ja työmatkapyöräilyn edistämiseksi.*

Suomen liikenteen päästöjä pitää vähentää puoleen vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta. Tämä on osa EU:n taakanjakosektorin velvoitteita ja kirjattu Suomen ilmastolakiin. Tavoite koskee erityisesti tieliikennettä, joka tuottaa noin 95 % koko liikennesektorin päästöistä. Vuoteen 2045 mennessä Suomen tavoitteena on saavuttaa liikenteen nollapäästöt, mikä tukee koko maan hiilineutraaliustavoitetta. Kansallisesti liikenteen päästöt ovat laskeutuneet vuoden 2025 tasosta, mutta tahti ei riitä – ilman uusia toimia liikennepäästöt eivät puolituu 2030 mennessä. Kaupunkitasolla useimmat ovat energian päästöjen osalta hyvässä vauhdissa, mutta liikenteen päästötavoitteet ovat vaarassa jäädä saavuttamatta. Esimerkiksi Helsingin kaupungin oman arvion mukaan liikenteen päästötavoite ei toteudu nykytoimilla ilman merkittävää lisäystä pyöräilyn, joukkoliikenteen ja sähköautojen osuuteen. Kaupungin edustajan mukaan on riskinä, että kaupunki joutuu maksamaan tulevana vuosina jopa satojen miljoonien päästökompensaatiot liikenteen päästöjen vuoksi ([YLE 31.3.2025](#)).

2. Lausunto

ITS Finland ei kannata hallituksen esitystä työsuhtepolkupyöräedun verovapauden äkillisestä poistamisesta 1.1.2026 alkaen. Esitys on vaikutusarvioinniltaan kapea ja hallinnollisesti raskas, heikentää työkykyä ja tuottavuutta tukevia toimia sekä vaikeuttaa liikenne- ja ilmastotavoitteiden saavuttamista. Esityksen negatiiviset vaikutukset ovat suorastaan suhteettoman suuret verrattuna lyhytjänteiseen verotuottojen kasvuun.

Esitämme, että:

1. Verovapaus säilytetään ja laaditaan kattava poikkihallinnollinen vaikutusarvio (talous, terveys, liikenne/ympäristö, hallinnolliset kustannukset), tai,

19.8.2025

2. Mikäli muutokseen päädytään, ne toteutetaan ennakoitavasti ja hallitusti: riittävän pitkät yhtenäiset siirtymäsäännöt ilman takautuvia vaikutuksia, ja malliksi joko porrastainen alentaminen tai kiinteä maltillinen verotusarvo.

Perustelut

Hallitusesityksen muutosehdotus alkaa toteamuksella: *”Osana kasvutoimien rahoitusta hallitus päätti poistaa työsuhdepyöröiden verovapaan edun.”* Eli hallitus poistaa erittäin vahvasti ja kestävästi kasvua tuottaneen työsuhdepyörän rahoittaakseen jotain muuta mahdollisesti kasvua tuottavaa. Tästä tulee väkisinkin mieleen vanha kansantaru hölmöläisen peiton jatkamisesta.

Esityksen perusteluna käytetään lähes yksinomaan tuloverovirtalaskelmaa, joka on vain osa vaikutuksista julkistalouteen. Työsuhdepyöräekosysteemi tuottaa ALV-tuloja, palkkoihin sidottuja veroja ja sosiaalimaksuja, sekä terveyshyötyjä (vähemmän sairauspoissaoloja) ja päästövähennyksiä (vähemmän autoilua). Työsuhdepyörän veroedun poistamisen välittömänä negatiivisena vaikutuksena on useita konkurssseja, satoja uusia työttömiä ja tuhansia sairauspoissaoloja ja miljoonia polkemattomia kilometrejä. Seuraavassa yksityiskohtaisemmat perustelut:

2.1. Muutos on hallitusohjelman vastainen

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa on useita tavoitteita, linjauksia ja toimenpiteitä, joita työsuhdepyörä edistää erittäin kustannustehokkaasti. Hallitusohjelmassa kuvataan varsin hyvin liikunnallisen elämäntavan merkitystä ihmisten ja myös yhteiskunnan hyvinvoinnin kannalta. Osana hallitusohjelmaa käynnistetyssä [”Suomi liikkeelle”](#) -ohjelmassa pyritään edistämään juuri sellaisia toimia, joita työsuhdepyörä toteuttaa jo käytännössä.

2.2. Vaikutusarvio on kapea suhteessa esityksen vaikutusalaan

HE-luonnos kytkee verovapauden poistamisen tuloverotuottoihin, mutta jättää vähälle huomiolle ALV-kertymän, alan yritysten palkkoihin sidotut verot ja sosiaalimaksut, sairauspoissaolojen vähenemisen, ruuhkien ja päästöjen pienenemisen sekä hallinnolliset lisäkulut työnantajille, työntekijöille ja Verohallinnolle. Seuraavassa on **suuntaa-antavasti** arvioitu euromääräisesti työsuhdepyöröiden veroedun poistamisen välittömät vaikutukset muihin verotuottoihin:

- Arvonlisävero
 - n. 30.000 työsuhdepyörää / vuosi. Keskihinta 3.400 €. ALV 25.5 %
 - arvonlisäkertymä 20.7 M€, josta jää saamatta n. 70 % eli **14.5 M€/v.**
- Alan suorat työpaikat
 - palkkasidonnaiset verot & sotut (400 htv) eli **3,5–4,6 M€/v**
 - suorat työttömyysmenot (ansiopäivärahat ja tuet **5-7 M€/v.**
- Yhteensä suuruusluokka n. **20 M€ / vuosi.**

2.3. Terveys ja työkyky: tutkimusnäyttö tukee työmatkapyöräilyä

Työterveyslaitoksen tuore tutkimusnäyttö osoittaa, että työmatkapyöräily vähentää sairauspoissaoloja jopa 5 sairauspoissaolopäivää vuodessa, ja pienentää erityisesti pitkien

19.8.2025

poissaolojen riskiä; aktiivinen työmatkaliikunta parantaa koettua työkykyä ja terveyttä. Nämä hyödyt ovat suoraan työn tuottavuutta ja julkistaloutta tukevia. Eli kuten edellä hallitusohjelmassa todetaan – liikkumisen hyödyt yksilölle ja yhteiskunnalle ovat kiistattomat. Seuraavassa suuntaa-antava arvio työsuhdepyörän positiivista terveysvaikutuksista:

- Sairauspoissaolojen vähenemä
 - n. 5 sairauspoissaoloa vähemmän, sairauspäivän hinta 335 €
 - $115.000 \times 5 \times 335 \text{ €} \approx 192 \text{ M€}$

2.4 Liikenne ja ympäristö: ruuhka- ja päästöhyödyt ilman erilliskustannuksia

Työsuhdepyörä vähentää autoilua merkittävästi: useissa kotimaisissa käyttäjäaineistoissa noin puolet käyttäjistä ilmoittaa vähentäneensä autoilua, keskimäärin n. 40–43 km viikossa. Tämä tukee ESR-sektorin päästövähennystavoitteita sekä kaupunkien sujuvuustavoitteita ilman erillisiä julkisia menoja. Suomi on osana muuta maailmaa ja EU:ta sopinut kunnianhimoisista päästötavoitteista. Liikenteen päästöt ovat kaikkein vaikein alue saavuttaa tavoitteet ja kaikissa Suomen kaupungeissa pyritään lisäämään aktiiviliikkumista mm. rakentamalla pyörätieverkostoa. Työsuhdepyörä on ollut yksi vaikuttavimpia toimenpiteitä kestävän aktiiviliikkumisen lisäämisessä. [Mikäli liikenteen päästötavoitteisiin ei päästä, Suomea uhkaa jopa satojen miljoonien lasku päästökompensatioista.](#)

2.5 Ennakoitavuus, yhdenvertaisuus ja hallinnollinen toteutettavuus

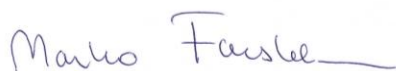
Verokohtelun tulee olla selkeää ja ennakoitavaa. Nykyisessä muodossa ehdotetut voimaantulosäännöt ovat kohtuuttomat alan toimijoille ja myös pyöräedun käyttäjille.

Lopuksi

Työsuhdepyörä on kustannustehokas, laajasti käytössä oleva ja todennetusti vaikuttava keino edistää aktiivista arkea, vähentää ruuhkia ja päästöjä sekä parantaa työkykyä. Se edistää useita hallitusohjelman tavoitteita ja on aito kestävän kasvun toimiala. Verovapauden äkillinen poistaminen heikentäisi näitä hyötyjä ja lisäisi hallinnollista kompleksisuutta ilman varmuutta nettovaikutuksen myönteisyydestä julkistalouteen.

ITS Finland esittää verovapauden säilyttämistä ja vaikutusten kattavaa arviointia. Mikäli muutoksiin päädytään, hallittu ja ennakoitava siirtymä sekä selkeä ja yhtenäinen malli ovat välttämättömiä. Nykymuodossaan esitys on pikemminkin vahingollinen ja vaikuttaa varsin suppeasti valmistellulta.

Kunnioittavasti,



Marko Forsblom
Toiminnanjohtaja
ITS Finland ry