

Vastaanottaja: kirjaamo.vm@gov.fi

Viite: VM099:00/2023 VN/24054/2023

Lausunto luonnokseen 5.7.2024 Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi arvonlisäverolain ja Ahvenanmaan maakuntaa koskevista poikkeuksista arvonlisävero- ja valmisteverolainsäädäntöön annetun lain 18 b ja 22 a §:n muuttamisesta

Paikallisliikenneliitto esittää, että henkilökuljetusten arvonlisäveron nosto perutaan ja joukkoliikenteen arvonlisävero pidetään ennallaan. Henkilökuljetuspalvelujen asemaa tulisi tarkastella valtion liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistuksen yhteydessä, eikä tehdä joukkoliikennettä heikentävää päätöstä lyhyen aikavälin valtion lisätulon perusteella.

Nostaessaan henkilökuljetusten arvonlisäveroa, valtio menettäisi veroja työmatkavähennyksissä ja julkisen talouden kustannukset nousisivat Arvonlisäveron korotus ei vahvistaisi julkista taloutta, sillä yhteiskunta on suuri joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten tilaaja. Henkilökuljetusten vuotuiset julkiset kustannukset ovat yli miljardi euroa.

Valtion verotulojen kasvu henkilöliikenteen arvonlisäverosta tulisi kuntien, hyvinvointialueiden ja asiakkaiden kulujen kasvusta. Työmatkakuluvähennysten kasvu pienentäisi verokertymää saman verran kuin arvonlisäverokertymä kasvaisi linja-autoalalla. (1)

Valtaosa kaupunkiseutujen joukkoliikenteen rahoituksesta on seudullisten ja kunnallisten joukkoliikenneviranomaisten rahoitusta. Valtion osuus vuosien 2017–2019 julkisesta rahoituksesta oli noin 12 %. Kaupunkiseutujen kunnianhimoiset tavoitteet ja rahoituksen käyttäminen kaupunkijoukkoliikenteen kehittämiseen ovat yhteiskunnan varojen tuhlaamista, mikäli toimia mitätöidään ja vaikeutetaan valtion toimesta.

Matkustajien työmatka- ja muun liikkumisen kustannusten nousu heikentäisi joukkoliikenteen kilpailukykyä ja kysyntää heikentäen alan kannattavuutta.

Alennettu arvonlisäverotus joukkoliikenteessä

Alennettujen arvonlisäverojen tai muun valtioneuvoston politiikan perusteena voi olla joidenkin toimialojen tuotteiden ja palvelujen alikäyttö, kulttuuriin liittyvien tuotteiden saatavuus myös alimpien tuloluokkien kotitalouksille tai kysynnän herättäminen tuotteille, joilla on myönteisiä ulkoisvaikutuksia.

Joukkoliikennettä on eri Euroopan maissa pyritty edistämään esimerkiksi hintasuhteeseen vaikuttamalla tai verotuksella. Alennettuna joukkoliikenteen arvonlisäverolla ja auton omistuksen korkeammalla arvonlisäverolla voidaan saada joukkoliikenteelle markkinaosuuteen kasvua.

Eurooppalaista joukkoliikenteen verotusjärjestelmää 27 Euroopan maassa tarkastelleessa tutkimuksessa päätettiin, että veroilla on merkitystä joukkoliikenteen käytön edistämiseksi. Arvonlisäveroa on joukkoliikenteen lipun hinnoissa, polttoaineissa ja auton omistuksessa. Tutkimuksen mukaan omistukseen kohdistuvilla veroilla on enemmän vaikutusta kysynnän muutoksiin kuin käytön verotuksella tai polttoaineen veromuutoksilla. Yleinen arvonlisäverotaso pienentää joukkoliikenteen markkinaosuutta. (2)

Joukkoliikenteellä on myönteisiä ulkoisvaikutuksia kuten ilmansaasteiden ja hiilidioksidipäästöjen vähentyminen, ruuhkien lieventäminen ja matka-aikojen lyhentäminen, vähätuloisten kotitalouksien liikkumisen mahdollistaminen ja liikkumiskustannusten pienentäminen sekä parempi liikenneturvallisuus.

Alennettua arvonlisäveroa juna-, bussi- ja taksikuljetuksissa on Suomen lainsäädännössä (HE 88/1993 vp) perusteltu siten, että yleisen verokannan soveltaminen henkilökuljetuksiin heikentäisi joukkoliikenteen kilpailuasetaamaa yksityisautoiluun nähden. Lisäksi se vaikeuttaisi pyrkimyksiä turvata liikenteen vähimmäispalvelut eri alueille ja väestöryhmille.

Alennettu henkilöliikenteen arvonlisävero on käytössä mm. Ranskassa, Alankomaissa, Espanjassa, Saksassa ja Ruotsissa. Niissä maankäyttö ja väestömäärä muodostavat Suomeen verrattuna joukkoliikenteelle paremmat

1 Linja-autoliikenteen arvonlisäverokannan muutoksen vaikutukset julkiselle taloudelle, 11.1.2024 https://www.linja-autoliitto.fi/wp-content/uploads/2024/03/ALV-muutos_linjaautoala_20240111.pdf

2 Lähde: Is taxation being effectively used to promote public transport in Europe? Victor Barros ^a, Carlos Oliveira Cruz, Tomás Júdece, Joaquim Miranda Sarmiento, Transport Policy, Volume 114, December 2021, Pages 215–224

lähtökohdat. Paikallisliikenneliiton mielestä joukkoliikennettä tukevaa verotus- ja hinnoittelupolitiikkaa tarvitaan Suomessa. Tulee ottaa huomioon harva asutus ja pitkät etäisyydet, yhteiskunnan suuri ja kasvava osuus henkilökuljetuskustannuksista sekä joukkoliikenteen myönteiset ulkoisvaikutukset.

Taulukko 1. Henkilöliikenteen alennettu arvonlisävero muutamissa muissa maissa, esimerkkejä

Alennettu arvonlisävero, joukkoliikenne, (%)	
Ranska	10 %
Alankomaat	9 %
Ruotsi	6 %
Tanska	0 %
Espanja	10 %
Saksassa	7 %

Alennetulla arvonlisäverolla ei ole haitallisia vaikutuksia EU sisämarkkinaan, sillä suurin osa Suomen henkilöliikenteen tarjonnasta ja kysynnästä on alueellista ja kansallista.

Henkilöliikenteen arvonlisäveron nosto vastoin hallitusohjelman tavoitteita

Henkilökuljetusten arvonlisäveron nosto on osa hallitusohjelmassa päätettyjä toimia, vaikka ohjelman mukaan hallitus ei omilla päätöksillään tai politiikkatoimillaan nosta kansalaisten arjen kustannuksia tai heikennä elinkeinoelämän kilpailukykyä. Hallitusohjelmassa luvataan varmistaa, etteivät liikkumisen kustannukset synnytä estettä tai kannustinloukkua työssäkäynnille kaupungeissa tai maaseudulla.

Hallitusohjelmaan sisältyy liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistus, jonka liikenne- ja viestintäministeriö ja valtiovarainministeriö toteuttavat yhteistyössä. Hallitusohjelman mukaan liikkumista sujuvoitetaan riippumatta kulkumuodosta.

Henkilökuljetusten arvonlisäveron nosto vaikuttaa kansalaisten liikkumiskustannuksiin, kykyyn osallistua yhteiskuntaan, saavutettavuuteen ja liikennepalvelujen tarjontaan.

Kolmannes suomalaisista kotitalouksista ei omista autoa. Suomalaisen alimmalla tuloviidenneksellä kuluu yhtä paljon rahaa joukkoliikenteeseen kuin polttoaineisiin. Verotus, hinta- ja ostovoimakehitys johtanee kasvavaan liikenneköyhyteen Suomessa.

Liikenteen verotus- ja hinnoittelutoimia tehdään tällä hetkellä ilman kokonaiskuvaa liikennejärjestelmäkehityksestä. Myöhemmin käynnistyvällä verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistuksella ei enää tulla korjaamaan suomalaisen joukkoliikenteen tilannetta ja -asemaa.

Joukkoliikenteen kehityksen ohjaus osaksi verotuksen kokonaisuudistusta

On välttämätöntä uudistaa koko liikenteen verotus ohjaamaan haluttuun tulevaisuuteen ja turvaamaan liikennejärjestelmän rahoitus.

Sääntelyn tulee tukea kulkumuotomuutosta, päästövähennyksiä ja pienentää muita liikenteen haittoja ympäristölle, turvallisuudelle ja liikennejärjestelmän toimivuudelle. Liikenteen hinnoittelulla voidaan yhtä aikaa ohjata ja tehostaa liikennejärjestelmän käyttöä, vähentää liikenteen ulkoisia haittoja sekä rahoittaa liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä.

Liikenteen ja rahoituksen tarkastelun kohteena tulisi olla paitsi liikenteestä kerättävät verot, myös miten ikääntyvän väestön ja harvaan asutun Suomen erilaisissa osassa turvataan saavutettavuus ja liikenteen palvelut.

Määrittämällä eri tuotteille ja palveluille eri suuruisia veroprosentteja voidaan vaikuttaa kuluttajien ja tuottajien kulutusvalintoihin. Joukkoliikenteen alennetulla arvonlisäverolla on haluttu turvata joukkoliikenteen kilpailukykyä. Verokannan nosto heikentäisi joukkoliikenteen kilpailuasemaa yksityisautoiluun verrattuna ja vaikeuttaisi pyrkimyksiä turvata liikenteen vähimmäispalvelut eri alueille ja väestöryhmille

Joukkoliikenteen käytön hintaa ei tule nostaa ja vähentää sen kysyntää arvonlisäveroa nostamalla irrallisena liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistuksesta.

Yhteenvetoa esityksen kielteisistä vaikutuksista (1)

- Korotus heikentää joukkoliikenteen kilpailukykyä:** Arvonlisäverokannan korottaminen nostaa joukkoliikenteen kustannuksia. Veromuutoksen laskennallinen kustannuksia lisäävä vaikutus on 3,6 % (arvonlisäverokannan kohoaminen 10 %:sta 14 %:iin). Tämä muutos vähentää linja-autojen käyttäjiltä kerättäviä tuloja suuruusluokaltaan saman verran, kuin arvonlisäverokannan korotuksesta tulevat verotuotot kasvavat.
- Korotus vähentää joukkoliikenteen käyttöä:** Matkustamisen hintojen nousu heikentää joukkoliikenteen kilpailukykyä verrattuna yksityisautoiluun ja pienentää joukkoliikenteen matkamääriä, joten kaupunkien ja kuntien järjestämässä joukkoliikenteessä lippujen hintoja on korotettava tätäkin enemmän, mikäli lipputulokertymä halutaan pitää ennallaan.
- ALV-korotus ei tuo lisätuloja julkiselle taloudelle:** Vaikka arvonlisäverokannan korotus lisää arvonlisäverokertymää, samanaikainen työmatkavähennysten kasvu puolestaan pienentää verokertymää, jolloin kokonaisvaikutus julkiseen talouteen on neutraali. Arvonlisäverokannan korottamisella saatava arvonlisäverotuottojen kasvu on pientä, koska julkinen sektori rahoittaa merkittäväällä osuudella linja-autoliikennettä.

Kunnat ja valtion toimijat rahoittavat joukkoliikennettä myös suoraan muun muassa ostoliikenteen kautta. Rahoitus on osa linja-autoyrittäjien liikevaihtoa, josta ne maksavat arvonlisäveroa. Arvonlisäverokannan korottaminen käytännössä nostaa ostetun joukkoliikenteen kustannuksia.
- Julkisen sektorin kustannukset kasvavat:** Kunnat ja valtion toimijat rahoittavat joukkoliikennettä mm. matkakustannusten korvausten kautta. Verotus vaikuttaa julkisen sektorin joukkoliikenteen kustannuksiin. Koulumatkatuen ja koululaislippujen kustannusten kasvua on rahoitettava muilla veroilla. Lisäkustannuksia tulee lisäksi hyvinvointialueiden kannettavaksi.

Minna Soininen, toiminnanjohtaja, Paikallisliikenneliitto.

Paikallisliikenneliitto edustaa 15 toimivaltaista joukkoliikenneviranomaista, jotka järjestävät liikennepalveluja kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla ja vastaavat yli 80 %:sta Suomen maajoukkoliikenteen matkoista. Joukkoliikennepalveluissa tehdään noin 470 miljoonaa matkaa vuodessa.

Jäseniämme ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Kouvolan, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin, Salon ja Raaseporin kaupungit, Meri-Lappi sekä Tampereen ja Turun joukkoliikennepalvelut. Yhteistyöjäseniämme ovat kahdeksan ELY-keskusta, Kaupunkiliikenne Oy, Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy, Tampereen Raitiotie Oy ja Waltti Solutions Oy.