

19.8.2024

179/00.04.02/2024
Arvonlisäverolain ja
Ahvenanmaan maakuntaa
koskevien poikkeuksien
arvonlisävero- ja
valmisteverolainsäädäntöön
annetun lain muuttaminen

Valtiovarainministeriö
PL 28, 00023 Valtioneuvosto
kirjaamo.vm@gov.fi

Viite
Hankkeen VM099:00/2023 lausunto

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi arvonlisäverolain ja Ahvenanmaan maakuntaa koskevien poikkeuksien arvonlisävero- ja valmisteverolainsäädäntöön annetun lain muuttamisesta

Valtiovarainministeriö pyytää lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laeiksi arvonlisäverolain ja Ahvenanmaan maakuntaa koskevista poikkeuksista arvonlisävero- ja valmisteverolainsäädäntöön annetun lain 18 b ja 22 a §:n muuttamisesta.

Esityksessä ehdotetaan toteutettavaksi hallitusohjelman mukaiset alennettuja arvonlisäverokantoja koskevat muutokset. Esityksen mukaan 10 prosentin suuruisen alennetun verokannan soveltamisalaan nykyisin kuuluvat hyödykkeet siirrettäisiin 14 prosentin suuruisen alennetun verokannan soveltamisalaan. Muutos koskisi mm. henkilöliikennettä. Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2025.

HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä lausuu arvonlisävero- ja valmisteverolainsäädäntöön annetun lain muuttamiseen seuraavaa:

Kuntayhtymään kuuluu 9 jäsenkuntaa: Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kerava, Sipoo, Tuusula, Kirkkonummi ja Siuntio. Perussopimuksen mukaan HSL voi laajentua kattamaan Helsingin seudun 14 kuntaa. Vastaamme liikennejärjestelmäsuunnittelusta näiden 14 kunnan alueella. Asukkaita HSL-alueella on reilun miljoonan verran.

HSL-alueen kaupungeilla ja kunnilla on tärkeä rooli Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamisessa sekä koko Suomen taloudellisena veturina. Kestävä liikkuminen on isossa roolissa ilmastotavoitteiden saavuttamisessa sekä ihmisten sujuvan arjen toteuttajana ja työvoiman liikkumisen mahdollistajana.

Joukkoliikenne on Helsingin seudulla hyvin keskeinen työmatkojen liikennemuoto. Kasvavalla seudulla olisi kestävä liikennejärjestelmän ja kasvua ruokkivan kaupunkikehityksen näkökulmasta potentiaalia enempäänkin, tarvitaan kuitenkin valtion ja kuntien yhteistyötä, välineitä ja rahoitusta.

Joukkoliikenteen toipuminen koronasta on vienyt pitkään ja samaan aikaan liikenteen järjestämisen kustannukset ovat kasvaneet yleisen kustannustason nousun sekä kasvavan kestävä kaupunkirakenteen edellyttämien infrainvestointien myötä. Matkustajamäärät ovat hyvässä nosteessa ja kestävä liikkumisen suosio näyttää jo valoisammalta. Emme halua eteemme tilannetta, jossa positiivinen vire ja matkustajamäärien jo saavutettu kasvu pysähtyisi asiakashintojen korotuksiin, jotka ovat välttämättömiä arvonlisäveronkannan noustessa.

Tavoitteeksi kohtuuhintainen joukkoliikenne

Henkilökuljetusten arvonlisäverokannan korotus pakottaisi HSL:n nostamaan matkalippujen kuluttajahintoja kustannustennousua enemmän – käytännössä valtion verokertymä ei kuitenkaan vähennysten vuoksi kasva tuetun HSL-joukkoliikenteen tapauksessa.

Arvonlisäveron muutoksen aiheuttama laskennallinen korotustarve lippujen hintoihin vuoden 2025 alusta hintajousto huomioiden noin 6 %. HSL on omassa talousarviovalmistelussaan esittänyt omistajakunnille keskimäärin 8 % korotustarvetta lippujen hintoihin. Suurin osa tästä keskimääräisestä 8 % lipunhintojen korotuksesta kohdistuu arvonlisäveron ennakoidun korotuksen kattamiseen.

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

Valtion tuki kestävä liikkumisen kehittämiseen on tärkeää

Hallitus on jo lakkauttanut kaupunkiseutujen ilmastoperusteisen joukkoliikennetuen, jonka avulla joukkoliikenteen sähköistäminen ja päästöjen vähentäminen etenivät hyvää vauhtia. Jakeluvuorituksen alentaminen kasvattaa joukkoliikenteen operointikustannuksia kasvavien ympäristöbonusten myötä. On selvää, että jo tehdyt toimenpiteet vaikuttavat heikentävästi päästötavoitteiden saavuttamiseen.

Liikenteen päästövähennykset ovat keskeisessä roolissa taakanjakosektorin vuoden 2030 päästövähennystavoitteen ja EU:n vuoden 2050 hiilineutraaliustavoitteen saavuttamisessa. Suomi on edelleen sitoutunut EU:n päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen ja kaupunkiseutujen onnistuminen on tässä avainasemassa. Nyt suunniteltu arvonlisäverokannan nosto haastaa päästötavoitteiden saavuttamista entisestään.

Valtio on panostanut Helsingin seudulle verrokkimaita vähemmän, vaikka seudun menestyksellä on keskeinen merkitys koko maan kilpailukyvyille. Valtio rahoittaa vain noin viidesosan Helsingin seudulla tehtävistä liikenneinfrainvestoinneista. Joukkoliikenteen rahoituksesta vastaavat pääosin kunnat, poikkeuksena viime vuosien koronatuet, joilla paikattiin sulkutoimien aiheuttamia lipputulomenetyksiä. Valtion tulisi kantaa suurempaa vastuuta

investoinneista seudun joukkoliikenneinfraan sekä varmistaa kaupunkiseudun menestyksen kannalta olennaisen tärkeän joukkoliikenteen pitkäjänteinen rahoitus. Rahoitus sekä sen kohdentuminen ja riittävyys ovat keskeisiä kysymyksiä seudun ja valtion välisissä MAL-sopimusneuvotteluissa ja Liikenne12 -suunnitelman päivityksessä.

Muita huomioita verouudistuksiin

HSL:n näkökulmasta liikenteen kokonaisverouudistuksen osana on tärkeää arvioida mahdollisuuksia seudullisen tieliikenteen hinnoittelumallien edistämiseen.

Kaupunkiseudun tieliikenteen hinnoittelumalli tulisi ratkaista osana liikenteen kokonaisverouudistusta. Yksi osaratkaisu rahoituskysymyksiin voisi myös olla kiinteistöverouudistuksella mahdollistuva infrahankkeiden hyötyjen ulosmittaaminen (tulisi jäädä kokonaisuudessaan kuntatalouteen).

Taksilain uudistus ja matkaketjut mahdollistavien tietojärjestelmien kehittäminen tulisi koordinoita joukkoliikenteen kannalta hyödyllisellä tavalla. HSL toivoo kaupungeille ja kunnille työkalut mikroliikkumisen hallintaan.

Hallitusohjelman ulkopuolelta huomioitavaa on jo aiemmin vireille laitettu hallituksen esitys raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta. Lausunnossaan HSL keskittyi ratamaksun perusmaksun investointiperustaiseen korotusmahdollisuuteen. HSL pitää esityksen avaamaa näkymää ratamaksun jopa 500 prosentin korotuksista edelleen hyvin huolestuttavana ja odottaa asiasta perusteellista vaikutusten arviointia.

YHTEENVETO

HSL esittää joukkoliikenteen arvonlisäverokannan korottamisen 10 prosentista 14 prosenttiin perumista. Joukkoliikenteen käytön hintaa ei tule korottaa ja vähentää joukkoliikenteen kysyntää.

1. Alennetun arvonlisäverokannan korottaminen 14 prosenttiin nostaisi matkustamisen hintaa kohtuuttomasti ja heikentäisi joukkoliikenteen kilpailukykyä.

HSL:n infra- ja operointikustannusten nousu sekä valtion ilmastoperusteisen tuen poistuminen aiheuttavat jo valmiiksi painetta lippujen hintoihin. Arvonlisäverokannan korotus lisäisi nostopainetta lippujen hintoihin jo ennestään kustannustennousun tuoman korotuspaineen lisäksi.

HSL:n alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman 2025-2027 mukaan lippujen hintoja jouduttaisiin korottamaan keskimäärin peräti 8 prosenttia vuoden 2025 alussa.

2. Korotus vähentäisi joukkoliikenteen käyttöä. Hintojen korottaminen nostaisi HSL-alueen matkustajien työssäkäynnin ja muun liikkumisen kustannuksia. Korotus vähentäisi joukkoliikenteellä matkustamista ja osaltaan myös joukkoliikenteen kannattavuutta. Tämä negatiivinen kierre johtaisi todennäköisesti myös palveluiden karsimiseen.

Hallituksen toimet autoilun hinnan alentamiseksi ja joukkoliikenteen hintojen kasvattamiseksi ovat ristiriitaisia ja vievät kestävästi liikenteen ja päästövähennystavoitteiden kehitystä väärään suuntaan.

Pitkän aikavälin tavoitteet saavutettavuudelle, työllisyydelle, ilmastotavoitteille ja sosiaaliselle kestävyydelle ovat HSL-alueen kaupungeille ja kunnille keskeisiä. Näiden perustana ovat sujuvat liikkumisen palvelut ja matkaketjut sekä kohtuuhintaiset liput. HSL näkee, että vain eri toimijoiden hyvällä yhteistyöllä voidaan koko liikennejärjestelmän kestävyys- ja elinvoimatavoitteet saavuttaa.

Lisätietoja antaa tarvittaessa johtaja Jussi Saarinen ja yksikön päällikkö Maarit Hauskamaa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Jussi Saarinen
johtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 19.08.2024. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

TIEDOKSI

HSL:n kirjaamo

SIGNATURES**ALLEKIRJOITUKSET****UNDERSKRIFTER****SIGNATURER****UNDERSKRIFTER**

This documents contains 4 pages before this page

Tämä asiakirja sisältää 4 sivua ennen tätä sivua

Detta dokument innehåller 4 sidor före denna sida

Dokumentet inneholder 4 sider før denne siden

Dette dokument indeholder 4 sider før denne side

JUSSI MIKAEL SAARINEN

8245c31f-e78f-420b-8c85-d12c966c2394 - 2024-08-19 17:00:27 UTC +03:00

BankID / MobileID - 1683b38a-18fd-4e10-90ce-825a94fa1bbc - FI

authority to sign

asemavaltuus

ställningsfullmakt

autoritet til å signere

myndighed til at underskrive

representative

nimenkirjoitusoikeus

firmateckningsrätt

representant

repræsentant

custodial

huoltaja/edunvalvoja

förvaltare

foresatte/verge

frihedsberøvende