

Valtiovarainvaliokunta
Verojaosto
Eduskunta
Helsinki

Viite: HE 141/2024 vp Hallituksen esitys eduskunnalle arvonlisäverolain muuttamisesta

Linja-autoliiton lausunto arvonlisäverolain muuttamisesta

Pyydettyinä lausuntona Linja-autoliitto lausuu seuraavaa.

Henkilökuljetuspalveluja koskeva arvonlisäverokannan nosto 10 prosentista 14 prosenttiin vaikuttaa linja-autoliikenteeseen kokonaisuudessaan. Muutos perustuu hallitusohjelmaan ja valtiovarainministeriön ilmeisen pitkäaikaiseen tavoitteeseen yhdenmukaistaa arvonlisäverokantoja.

Linja-autoliitto vastustaa tätä, koska veronkorotuksella on hyvin kielteisiä vaikutuksia toimialalle, mukaan lukien muutoin hallitusohjelmaan kirjattujen tavoitteiden toteutamisessa. Asian jatkovalmistelun kannalta on sinänsä selvää, että henkilökuljetuspalvelujen arvonlisäverotus tulee kiristymään aiempien poliittisten linjausten mukaisesti.

Linja-autoliitto tilasi hallitusohjelman perusteella Rambollilta arvonlisäveron noston vaikutuksista selvityksen, joka valmistui vuoden 2024 alussa. Selvityksen mukaan valtiontalouden tasapainottamistavoiteen toteutuskeinona arvonlisäveron nosto (10->14 %) vähentää linja-autoliikennettä lyhyellä aikajänteellä 0,7–1,8 % ja pidemmällä ajalla 2,2–3,3 % (kysynnän hintajousto). Linja-automarkkinan siinä osassa, joka ei perustu julkiseen kysyntään, liikevaihto tulee pienenemään alun 1,7 M€/v tasosta tasolle 7,7 M€/v pidemmällä aikajänteellä. Liikevaihdon menetys on lähes samansuuruinen kuin valtion lisääntynyt arvonlisäverotuotto.

Muutos vaikuttaa valtiontalouteen ansiotuloverotuksen työmatkavähennyksien kautta, jotka pienentävät valtion tuloverokertymää arviolta -9,7 M€/v, jos työmatkavähennyksen perusteita ei muuteta verokertymän kasvattamiseksi. Työmatkavähennyksen osalta linja-autoliikenteen kysynnän heikentyminen on lisäksi omiaan vähentämään vuorotarjontaa, mikä entisestään voi vähentää ansiotuloverokertymää lisääntyvillä oman auton käyttöön perustuvilla työmatkavähennyksillä. Jos ansiotuloverotuksen työmatkavähennysperusteita ei muuteta, on linja-autoliikenteen arvonlisäverokertymän lisäys määrällisesti pienempi kuin ansiotuloverotuksen laskennallinen menetys valtiolle. Verokertymävaikutus on yksin tällä perusteella valtiolle negatiivinen.

Kolmas muutostekijä liittyy julkiseen sektoriin. Laskennallisesti kuntasektorin arvonlisämenot lisääntyvät linja-autoliikenteessä 21 M€/v. Vaikka valtion ja kuntien välinen verotusmenettely olisi kustannusneutraali kuntatasolla, se ei käsittääksemme ole sitä

käytännössä kuntatalouden sisällä joukkoliikenteen konkreettisessa rahoituksessa. Tästä 21 M€/v summasta on joka tapauksessa 6,5 M€ matkakustannusten korvauksia, jotka ovat suoria kunnille kohdistuvia lisäkustannuksia.

Valtion omien hankintojen lisämenojen on arvioitu olevan 7,5 M€/v. Jotta arvonlisäverotus ei heikennä tältäkin osin valtion ostovoimaa, olisi tämä otettava huomioon määrärahamomentin veroneutraalisuutena. Lisäksi valtiolla ja KELAlla on suoria matkakustannuksien korvauksia, joiden arvonlisäverovaikutus on lisäkustannuksina 1,5 M€/v.

Taksiliikenteessä vaikutusmekanismit ovat samansuuntaisia julkisen sektorin kysynnän suuren osuuden takia (kuten myös HSL:n junaliikenteen hankinnoissa pääkaupunkiseudulla). Oletettavasti henkilökuljetuspalveluiden arvonlisäveron lisäkertymä muodostuukin pääosin rautateiden pitkän matkan liikenteestä ja osin kotimaan lentoliikenteestä.

Mika Mäkilä
toimitusjohtaja