LINJA-AUTOLIITTO

Valtiovarainvaliokunta
Liikennejaosto
Helsinki

Viite: HE 109/2024 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2025

Linja-autoliiton lausunto vuoden 2025 talousarvioesityksestä

Pyydettynä lausuntona Linja-autoliitto lausuu seuraavaa.

Arvonlisäverotus

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 toteuttamisessa. 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.

Joukkoliikenteen rahoitus

Valtion joukkoliikenteen perusrahoitus pysyy linja-autoliikenteen osalta nimellisesti ennallaan. Traficomin ELY:ille ja kunnille kohdentama rahoitus on kuitenkin supistumassa aiempien vaalikausien ilmastoperusteisen määrärahan poistuessa ja aiempien siirtomäärärahojen ehtyessä. Traficomin arvion mukaan vuoden 2025 rahoitustaso on -17 % verrattuna tähän vuoteen ja -28 % verrattuna vuoteen 2023. Vastaavasti ELY:issä määrärahan käyttötason arvioidaan laskevan keskimäärin 25 %:ia vuonna 2025 verrattuna vuoden 2023 toteumaan.

Traficom on antanut toukokuussa ELY:ille yleisiä ohjeita siitä, miten nämä sopeutukset toteutetaan. Viraston mukaan karsinnat pyritään tekemään siten, että voimassa olevia sopimuksia ei irtisanota tai supisteta kesken sopimuskauden. Valtion linja-autoliikenteen rahoitustaso on siten olennaisesti pienentymässä, millä on veronkiristysten ohella erittäin kielteinen vaikutus joukkoliikenteen tarjontaan ja kysyntään niillä alueilla, joissa ELY-keskukset vastaavat liikenteen hankinnoista ja niiden yhteensovittamisesta kaupallisen reittiliikenteen kanssa.

Mika Mäkilä
toimitusjohtaja