

08.07.2024 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](mailto:kirjaamo.vm@gov.fi)

DL-lausunnon kirjoittamiselle 16.8.2024

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 haluaa kiittää Valtiovarainministeriötä lausunnon pyytämisestä ja 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 [kin](#) Helsingin seudulla hyvin keskeinen työmatkojen liikennemuoto. Kasvavalla seudulla olisi kestävä liikennejärjestelmän ja kasvua ruokkivan kaupunkikehityksen näkökulmasta potentiaalia [ja tarvetta](#) 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 kuitenkin jatkuvasa nosteessa kasvussa ja kestävä liikumisen suosio näyttää jo valoisammalta](#). Emme halua eteemme tilannetta, jossa positiivinen vire ja matkustajamäärien jo saavutettu kasvu pysähtyisi [asiakashintojen](#) korotuksiin, [jotka ovat olisivat välttämättömiä arvonlisäveron kannanalan kannan nousussa](#).

#### **Tavoitteeksi kkohtuuhintainen joukkoliikenne**

Henkilökuljetusten arvonlisäverokannan korotus pakottaa [isia](#) HSL:n nostamaan matkalippujen kuluttajahintoja [kustannustennousua enemmän](#) – käytännössä [valtion](#) verokertymä ei kuitenkaan vähennysten vuoksi kasva tuetun HSL-joukkoliikenteen tapauksessa.

#### **Hintojen korotuksen vaikutus matkustamiseen? Fakta?**

[AA](#) rvonlisäveron muutoksen aiheuttama [laskennallinen](#) [korotusarveustannusvaikutus](#) lippujen hintoihin vuoden 2025 alusta [on ilman](#) hintajoustoa 3,6 % ja hintajousto huomioiden noin 6 %. [HSL on omassa talousarviovalmistelussaan esittänyt omistajakunnille keskimäärin 8 % korotusarvetta lippujen hintoihin](#). Suurin [osa tästä](#) keskimääräisestä 8 % lipunhintojen korotuksesta kohdistuu [sitä](#) arvonlisäveron ennakoidun korotuksen kattamiseen.

[Joukkoliikenteen käytön hintaa ei tule nostaa arvonlisäveroa nostamalla](#) irrallisena liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistuksesta.

#### **Päästövähennystavoitteet**

Hallitus on jo lakkauttanut kaupunkiseutujen ilmastoperusteisen joukkoliikennetuon, jonka avulla joukkoliikenteen sähköistäminen ja päästöjen vähentäminen etenivät hyvää vauhtia. [On selvää, että tukien poistuminen vaikuttaa heikentävästi ilmastoperusteisten hankkeiden edistämismahdollisuuksiin](#).

HSL:lle asetettujen päästövähennystavoitteiden myötä [jakeluvoitteen](#) alentaminen kasvattaa joukkoliikenteen operointikustannuksia kasvavien ympäristöbonusten myötä. [On selvää, että tukien poistuminen jo tehdyt toimenpiteet vaikuttavat heikentävästi ilmastoperusteisten hankkeiden edistämismahdollisuuksiin päästötavoitteiden saavuttamiseen](#). Liikenteen päästövähennykset ovat keskeisessä roolissa taakanjakosektorin vuoden

**Commented [JW1]:** Voisiko tätä jotenkin selkeyttää, en saa ihan kiinni ajatuksesta?

2030 päästövähennystavoitteen ja EU:n vuoden 2050 hiilineutraaliustavoitteen saavuttamisessa. Helsingin seudun joukkoliikenne on tärkeässä roolissa liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteiden saavuttamisessa ja Helsingin seudun joukkoliikenteen rahoituspohja olisi tärkeää turvata myös päästövähennystavoitteiden mahdollistamiseksi. Suomi on edelleen sitoutunut EU:n päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen ja kaupunkiseutujen onnistuminen on tässä avainasemassa. Nyt suunniteltu alv-kannan nosto haastaa päästötavoitteiden saavuttamista entisestään.

Jakeluvelvoitevaateiden alentaminen tekee päästötavoitteeseen pääsemisestä kalliimpaa. Ilman lisäsubventioita kasvavat kustannukset pakottavat nostamaan asiakashintoja, joka jälleen heikentää joukkoliikenteen käyttöä sekä seudun liikennejärjestelmän toimivuutta. Jakeluvelvoitteen alentamisen seurauksena HSL joutuu hankkimaan vanhoihin busseihin biodieseliä ja kohtaa satojen tuhansien eurojen lisäkustannukset.

**Valtion tuki kestävän liikkumisen tuki kehittämiseen on tärkeää**  
Hallitus on jo lakkauttanut kaupunkiseutujen ilmastoperusteisen joukkoliikennetuen, jonka avulla joukkoliikenteen sähköistäminen ja päästöjen vähentäminen etenivät hyvää vauhtia. Jakeluvelvoitteen 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 **edelleen** 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 **ARVONLISÄVEROLAIN MUUTOKSEEN**

**HSL esittää ei kannata joukkoliikenteen arvonlisäverokannan korottamisesta 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.**

Korotus lisää nostopainetta lippuihin 4 prosenttia jo ennestään kustannustennousun tuoman korotuspaineen lisäksi. 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 vähentää myös joukkoliikenteen kannattavuutta. Tämä negatiivinen kierre johtaisi todennäköisesti myös palveluiden karsimiseen.

Hallituksen toimet autoilun hinnan alentamiseksi ja joukkoliikenteen hintojen kasvattamiseksi ovat ristiriitaisia ja vievät [kestävän joukkoliikenteen](#) ja [päästövähennystavoitteiden](#) kehitystä väärään suuntaan.

**Commented [JW2]:** Vai 6% vai 3,6%, kuten aiemmassa kappaleessa?

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.

~~HSL ei kannata joukkoliikenteen arvonlisäverokannan korottamista 10 prosentista 14 prosenttiin. Korotus lisää nostopainetta lippuihin 4 prosenttia jo ennestään kustannustennousun tuoman korotuspaineen lisäksi. Hintojen korottaminen nostaa HSL-alueen matkustajien työssäkäynnin ja muun liikkumisen kustannuksia. Korotus vähentää joukkoliikenteellä matkustamista ja osaltaan vähentää joukkoliikenteen kannattavuutta. Tämä negatiivinen kierre johtaa todennäköisesti myös palveluiden karsimiseen.~~

**Commented [JW3]:** Vai 6% vai 3,6%, kuten aiemmassa kappaleessa?

Lisätietoja antaa [tarvittaessa johtaja Jussi Saarinen](#) ja [yksikön päällikkö Maarit Hauskamaa](#).

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Nimi [Jussi Saarinen](#)  
Nimike [johtaja](#)

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä [XX19.XX08.202X2024](#). Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

LIITE

TIEDOKSI

[HSL:n kirjaamo](#)