

26.2.2018

Valtiovarainministeriö
S-posti: valtiovarainministerio@vm.fi

VM:n lausuntopyyntö 19.1.2018, VM169:00/2017

Luonnos hallituksen esitykseksi elinkeinoverolain korkovähennysrajoitusta koskevan sääntelyn muuttamisesta

Valtiovarainministeriö on pyytänyt Liikennevirastolta lausuntoa hallituksen esitysluonnoksesta elinkeinoverolain korkovähennysrajoitusta koskevan sääntelyn muuttamisesta. Liikennevirasto kiittää mahdollisuudesta lausua esitysluonnoksesta ja lausuu seuraavaa.

Luonnoksessa esitetyt korkovähennysoikeutta rajoittavat säännökset saattavat välillisesti vaikuttaa Liikenneviraston toimintaan, koska Liikennevirasto käyttää suurissa väylähankkeissaan myös elinkaarimallia (ns. PPP-malli). PPP-mallilla toteutettavat hankkeet kuuluvat Liikenneviraston tulkinnan mukaan lakiehdotuksessa tarkoitettuihin "pitkän aikavälin julkisiin infrastruktuurihankkeisiin", joiden osalta direktiivi sallisi poikkeussäännöksen ottamisen lakiin. Lakiluonnokseen poikkeussäännöstä ei ole otettu.

PPP-mallia käytettäessä väylähankkeen rakentamisen rahoittaa toteuttajaksi valittu projektiyhtiö yksityisellä rahoituksella. Hankkeen rahoittamisesta omalla ja vieraalla pääomalla aiheutuu sellaisia korkokustannuksia, joiden vähennysoikeutta ollaan nyt esitettyssä lakiluonnoksessa rajoittamassa. Näin ollen lakiluonnos nyt esitettyssä muodossaan saattaa vaikuttaa epäsuotuisalla tavalla tulevien PPP-projektiyhtiöiden kustannuksiin ja sitä kautta myös Liikenneviraston tulevissa elinkaarihankkeissa maksettavaksi tuleviin palvelumaksuihin. Myös nykyisten PPP-yhtiöiden kustannuksiin lakimuutoksella saattaa olla vaikutusta, joskaan vaikutukset eivät PPP-sopimusten vastuunjakoklausuuleista johtuen ulottuisi tilaajana toimivaan Liikennevirastoon saakka.

Liikennevirastolla on tällä hetkellä kolme käynnissä olevaa PPP-hanketta (Vt1 Muurla-Lohja, Vt7 Koskenkylä-Kotka ja Vt7 Hamina-Vaalimaa) ja yksi eduskunnan hyväksymä, mutta ei vielä käynnistynyt hanke (Hailuodon kiinteä yhteys). PPP-hankkeissa projektiyhtiö ottaa vastatakseen kohteen suunnittelusta, rakentamisesta, ylläpidosta ja rahoittamisesta. Projektiyhtiö saa Liikennevirastolta korvauksen väylän käyttöön ja käytettävyyteen perustuvana palvelumaksuna, jonka suoritus alkaa väylän käyttöönoton yhteydessä. Sopimukset ovat pitkäkestoisia (15-24 vuotta). Viimeisimpänä

26.2.2018

solmittu Hamina-Vaalimaa - yhteysväliä koskeva PPP-sopimus ulottuu vuoteen 2034 saakka.

Liikennevirasto on teettänyt Inspira Oy:llä selvityksen, miten nyt esitetty lakiluonnos vaikuttaisi Liikenneviraston nykyisten PPP-sopimuskumppaneiden talouteen. Lisäksi Liikennevirasto on keskustellut lakiluonnoksen vaikutuksista PPP-yhtiöiden kanssa. Mitä ilmeisimmin esitetyt muutokset saattavat vaikuttaa ainakin osaan PPP-yhtiöistä. Vaikutukset vaihtelevat riippuen mm. hankkeen koosta, sopimuksenteon ajankohdasta ja sopimuksen allekirjoitushetkellä vallinneesta korkotasosta. Vaikutukset saattavat myös ilmetä vasta myöhemmin, jos PPP-yhtiön taloudellinen tilanne heikkenee esimerkiksi jonkun teknisen riskin laukeamisen seurauksena.

Riippumatta lakiluonnoksen mahdollisista vaikutuksista Liikenneviraston nyt käynnissä oleviin PPP-hankkeisiin, Liikennevirasto pitää tärkeänä, etteivät lakimuutoksen vaikutukset olisi perusteettoman laajat. On tärkeätä, että korkovähennysrajoitusten piiriin tulevat ainoastaan sellaiset toiminnot, jotka tosiasiallisesti ovat ei-toivottuja.

Tulevina vuosina toteuttavat PPP-hankkeet saattavat olla kooltaan nykyisiä hankkeita suurempia ja korkotasokin voi olla niitä toteutettaessa nykyistä huomattavasti korkeammalla tasolla. Näin ollen korkovähennysoikeuden rajoittamisen vaikutukset voivat tulevien hankkeiden osalta olla erilaiset kuin nykyisiin PPP-yhtiöihin. Esitämmekin, että lakiehdotuksen jatkotyöstämisen yhteydessä arvioitaisiin erityisesti myös säännösten vaikutus yleishyödyllisiä hankkeita toteuttavien PPP-yhtiöiden kannalta.

Liikennevirasto pitää toivottavana, että lakiluonnosta vielä tarkennettaisiin siten, että käyttöön otettaisiin direktiivin sallima PPP-poikkeussäännös, jolla julkisia infrahankkeita toteuttavat PPP-yhtiöt jätettäisiin korkovähennysrajoitusta koskevan sääntelyn ulkopuolelle. Nyt PPP-poikkeusta ei ole sisällytetty lakiluonnokseen. Näin sen vuoksi, että poikkeaman käyttöönottoon katsotaan esitysluonnoksen mukaan sisältyvän ilmeinen valtioneuvoston ongelma, koska vastaavia yksityisiä hankkeita toteuttavia yrityksiä ei olisi direktiivin sananmuoto huomioden mahdollista ottaa poikkeussääntelyn piiriin. Mahdollinen valtioneuvoston ongelma tulee luonnollisestikin aina puntaroida, mutta tässä tapauksessa asia näyttäisi olevan jo kertaalleen puntaroitu, kun direktiivi on jättänyt jäsenvaltioille oikeuden nimenomaan itse päättää, ottavatko PPP-poikkeussäännöksen käyttöön vai ei. Tuskin tällaista oikeutta olisi annettu, jos poikkeussäännöksen käyttöönotto johtaisi kiellettyyn valtioneuvoston tukien. Näin ollen Liikennevirasto ei näkisi olevan estettä infrastruktuurihankkeita koskevan PPP-poikkeussäännöksen sisällyttämiseksi lakiin.


Lisäksi Liikennevirasto haluaa muistuttaa, että viime vuoden lopulla eduskunta hyväksyi arvonnisäverolain ja elinkeinoverolain vanhoihin ns. PPP-

26.2.2018

pykäliin tarkistukset, joilla ko. pykälien soveltamisalaa laajennettiin koskemaan muitakin kuin valtion väylähankkeita (1132/2017 ja 1133/2017). Tämä muutos oli selvä signaali PPP-hankkeiden entistä laaja-alaisemmasta yhteiskunnallisesta hyväksyttävyydestä varteenotettavana hankintamallina. Näin ollen tuntuisi varsin erikoiselta, jos nyt korkovähennysrajotusta koskevia säännöksiä laadittaessa ei täysimääräisesti hyödynnettäisi direktiivin antamia mahdollisuuksia edistää PPP-hankkeiden toteuttamista ottamalla käyttöön PPP-hankkeita koskeva poikkeussäännös.

PPP-hankintamallilla on kuten kaikilla muillakin hankintamalleilla hyvät ja huonot puolensa - voittopuolisesti kuitenkin hyviä puolia, koska hankintamalli on useissa tilanteissa katsottu parhaimmaksi tavaksi edistää välttämättömiksi katsottavia infra-hankkeita. Näin ollen olisi erittäin toivottavaa, ettei mallin toteutuskelpoisuutta turhan päiten heikennettäisi sellaisilla säännöksillä, jotka lisäisivät tällä mallilla toteutettavan hankkeen kustannuksia.

Johtaja


Laura Kuistio

Lakimies


Anna Myllylä

Tiedoksi

Liikenneviraston johtoryhmä
Kirjaamo
Seppo Toivonen/SUHA

