

Yleisiä näkemyksiä matkailijaverosta

Pohjois-Karjalan näkökulmasta matkailijaveron tarve ei ole perusteltu. Alueen matkailu perustuu pitkälti kotimaiseen, hintaherkkään ja luontopohjaiseen matkailuun, jossa kysyntä reagoi herkästi kustannusten nousuun. Matkailun kehittämisen keskeiset haasteet liittyvät saavutettavuuteen, kausiluonteisuuteen ja alan heikkoon kannattavuuteen venäläisten matkailuvirtojen tyrehtymisen jälkeen, ei matkailun aiheuttamiin ylikuormitusongelmiin.

Itäisessä Suomessa matkailun kasvun pullonkaulat liittyvät erityisesti kansainväliseen saavutettavuuteen ja tunnettuuteen, joiden edistämisessä valtion rooli voisi olla vahvempi. Luontomatkailussa panostukset Metsähallituksen luontopalveluihin edistäisivät tehokkaasti itäisen Suomen matkailua. Näitä haasteita ei voida ratkaista matkailijaverolla.

Miten suhtaudut alueellisen matkailijaveron käyttöönottoon? Jos kunnilla olisi mahdollisuus ottaa käyttöön alueellinen matkailijavero, näkisitkö veron ajankohtaisena ja edistettävänä toimenpiteenä?

Suhtaudumme kielteisesti alueellisen matkailijaveron käyttöönottoon. Pohjois-Karjalassa matkailijavero ei ole ajankohtainen eikä edistettävä toimenpide. Alue kilpailee matkailijoista erityisesti muiden kotimaisten kohteiden ja Itämeren alueen kanssa, ja lisävero heikentäisi kilpailukykyä tilanteessa, jossa matkailun kasvuedellytykset ovat jo valmiiksi hauraat.

Mitä hyötyjä ja haittoja tällaisesta verosta olisi? Entä mitä mahdollisia ongelmia matkailijaveroon voisi liittyä?

Mahdolliset hyödyt jäisivät Pohjois-Karjalassa vähäisiksi, koska matkailuvolyymit ovat maltillisia ja verokertymä siten pieni. Haitat olisivat suhteellisesti suuremmat: matkailun hinnan nousu, kysynnän heikkeneminen, yritysten jo valmiiksi heikon kannattavuuden heikkeneminen, sekä hallinnollisen taakan kasvu. Ongelmia liittyy myös veron oikeudenmukaisuuteen ja alueiden väliseen kilpailuun.

Miten suhtaudut veron kokeiluluonteiseen? Miten ja millä tavoin kokeilu olisi toteutettavissa? Mitä veron kokeilulla haluttaisiin saavuttaa?

Suhtaudumme kielteisesti myös kokeiluluonteiseen matkailijaveroon. Verokokeilu aiheuttaisi samat haitat kuin pysyvä vero, mutta ilman varmuutta hyödyistä. Pohjois-Karjala ei ole tarkoituksenmukainen kokeilualue, koska matkailu ei ole ylikuormittunutta vaan kehittyvää ja osin haavoittuvaa. Kokeilun sijaan valtion tulisi panostaa itäisen Suomen saavutettavuuteen ja kysynnän kasvattamiseen, Lakeland-brändin tunnettavuuden vahvistamiseen sekä Metsähallituksen luontopalveluiden kehittämiseen.

Veron tavoite ja suuruus

Minkälaisia tavoitteita matkailijaverolla olisi? Miksi matkailijavero otettaisiin käyttöön kunnassa ja mitä sillä haluttaisiin saavuttaa?

Pohjois-Karjalassa matkailijaverolle ei ole selkeää, alueen tarpeista nousevaa tavoitetta. Alueella ei ole matkailun aiheuttamaa infrastruktuurin ylikuormitusta. Sen sijaan matkailun kasvun esteet liittyvät kysynnän riittämättömyyteen ja kansainvälisen saavutettavuuden puutteisiin, joiden ratkaiseminen kuuluu alueen toimenpiteisen lisäksi myös valtion vastuulle.

Mitä kestävä matkailun tavoitteella tarkoitetaan ja miten matkailijaverolla edistettäisiin tätä tavoitetta?

Kestävä matkailu Pohjois-Karjalassa tarkoittaa yritysten taloudellista kestävyyttä, ympärivuotisuutta ja luonnon kantokyvyn turvaamista. Näitä tavoitteita ei edistetä matkailijaverolla, vaan valtion ja

alueiden yhteisillä panostuksilla saavutettavuuteen, lentoyhteyksiin, kansainväliseen markkinointiin ja myyntiin, erityisesti Lakeland-alueella.

Minkä suuruinen matkailijavero olisi perusteltu?

Pohjois-Karjalan näkökulmasta mikään matkailijaveron suuruus ei ole perusteltu. Matkailualan kannattavuus on yleisesti heikko, ja lisämaksut kohdistuisivat suoraan yritysten hintakilpailukykyyn.

Veron soveltamisala

Mihin majoitusmuotoihin veron tulisi kohdistua? Entä mihin sen ei tulisi kohdistua?

Pohjois-Karjalan näkökulmasta matkailijaveroa ei tulisi kohdistaa mihinkään majoitusmuotoon. Alueen matkailu perustuu pitkälti pienimuotoiseen ja hajautuneeseen tarjontaan, jossa veron hallinnolliset ja taloudelliset vaikutukset olisivat suhteettoman suuret.

Veron alueellinen soveltaminen

Tulisiko vero olla mahdollista ottaa käyttöön alueellisesti yksittäisissä kunnissa?

Ei. Kuntakohtainen matkailijavero heikentäisi Itä-Suomen alueellista kilpailukykyä. Riskinä on, että verotuotot ohjattaisiin alueille, joissa matkailu, saavutettavuus ja kysyntä ovat jo vahvempia. Resursseja, kysyntää ja tarjontaa tulisi kehittää alueilla, joissa matkailu ei ole vielä niin merkittävä mutta omaa merkittävän potentiaalin, Suomessa tämä tarkoittaa erityisesti Lakeland-alueen matkailun kehittämistä.

Tulisiko veroa olla mahdollista soveltaa vain osaan kunnan alueista (esimerkiksi vain keskusta-alueella)?

Ei. Alueellinen rajausta lisäisi epäselvyyttä ja heikentäisi yritysten toimintaympäristön ennakoitavuutta.

Tulisiko veroa olla mahdollista soveltaa vain osan aikaa vuodesta kuten sesonkiaikoina?

Ei. Pohjois-Karjalassa keskeinen tavoite on matkailun ympärivuotisuuden vahvistaminen, ei sesonkien lisärasittaminen.

Missä määrin kunnille tulisi jättää mahdollisuuksia valita veron soveltamiseen liittyviä yksityiskohtia?

Laaja harkintavalta lisäisi sirpaleisuutta ja epävarmuutta. Pohjois-Karjalan näkökulmasta matkailijaveroa ei tule säätää lainkaan.

Verotuotto

Voit esittää tässä näkemyksiä verotulojen käytöstä ja kohdistamisesta kunnille.

Verotuottojen yleiskatteellisuus heikentää veron hyväksyttävyyttä. Matkailun edistämisessä tehokkaampaa on valtion suora panostus kansainväliseen saavutettavuuteen, Lakeland-brändin tunnettuuteen ja myyntiin, kuin pieni ja hajautunut kunnallinen verokertymä.

Verovelvolliset, verotusmenettely ja veronkanto

Voit esittää tässä näkemyksiä verovelvollisuudesta, verotusmenettelystä ja veron keräämisen toteutuksesta.

Veron kerääminen lisäisi hallinnollista taakkaa erityisesti mikro- ja pienyrityksille, joiden kannattavuus on jo valmiiksi heikko. Tämä heikentäisi investointihalukkuutta ja alan uusiutumista.

Alueellisen matkailijaveron taloudelliset vaikutukset

Minkälainen merkitys matkailulla on kunnille?

Matkailu on Pohjois-Karjalassa keskeinen elinkeino maaseudulla ja pienissä kunnissa. Sen merkitys korostuu erityisesti alueilla, joilla muita kasvualoja on rajallisesti.

Miten matkailijavero vaikuttaisi kunnan matkailumääriin ja vetovoimaan?

Matkailijavero heikentäisi vetovoimaa ja kysyntää tilanteessa, jossa alue tarvitsee kasvua eikä rajoitteita. Vaikutus olisi erityisen haitallinen kansainvälisen matkailun kehittymisen kannalta.

Miten arvioit matkailijaveron vaikuttavan alueen yrityksiin ja asukkaisiin?

Yritysten kannattavuus heikkenisi entisestään ja palveluiden säilyminen vaarantuisi. Tämä heijastuisi myös asukkaiden palvelutasoon ja työllisyyteen.

Miten näet vaikutusten riippuvan siitä, ottavatko lähialueen kunnat matkailijaveron käyttöön ja minkälaisena?

Eriävät ratkaisut lisäisivät alueellista epätasapainoa ja heikentäisivät erityisesti itäisen Suomen asemaa.

Miten arvioit matkailijaveron suhdetta muihin matkailuun tai majoitustoimintaan kohdistuviin veroihin?

Matkailijavero lisäisi kokonaisverorasitusta ilman vastaavaa kevennystä muissa veroissa, mikä heikentäisi alan toimintaedellytyksiä.

Muut huomiot

Mitä muita näkökohtia alueellisen matkailijaveron valmistelussa tulisi huomioida?

Itäisen Suomen matkailun kehittämisessä keskeistä on alueen toimijoiden ja valtion aktiivinen yhteistyö: lentoyhteyksien turvaamisessa ja kehittämisessä, junayhteyksien parantamisessa ja vuorotarjonnan lisäämisessä, Lakeland-alueen kansainvälisessä markkinoinnissa ja myynnissä sekä matkailuyritysten kannattavuuden vahvistamisessa. Näihin tavoitteisiin vastataan paremmin kohdennetuilla panostuksilla kuin uusilla veroilla.

Mahdollinen kirjallinen lausunto sekä liitteet

Edellä esitetty muodostaa Nurmeksien kaupungin kannan alueellisen matkailijaveron valmisteluun.