

24.2.2021

LAUSUNTO

Finnish Lapland Tourist Board / Lapin Matkailuelinkeinon liiton (LME) lausunto yritysten määräaikaista kustannustukea koskevan lain (508/2020) muuttamisesta

Lapin matkailuyritysten taloudellinen tilanne jatkuu vaikeana ainakin koko vuoden 2021 ja siksi nyt lausuttavana olevalle kustannustuelle on suuri tarve. Lapin suora matkailutulo on viime vuosina ollut 1 miljardi euroa ja siitä n. 70% tulee ulkomaalaisilta asiakkailta. Lapin matkailu työllistää normaalitilanteessa on n. 8.000-10.000 htv. Koko vuoden 2021 asiakasmäärä romahtaa Lapin matkailuyrityksissä jo erittäin vaikean vuoden 2020 jatkoksi. Matkailun ei odoteta lähtevän elpymään ennen talvikautta 2022. Tuoreen Lapin Matkailuelinkeinon liiton ja Lapin kauppakamarin matkailuyrityksille tekemän kyselyn (toteutus 26.-29.1.2021, 218 vastausta) mukaan 59%:lla matkailuyrityksistä asiakasmäärä pienenee yli 50% normaalista vuonna 2021. Ulkomaalaisten asiakkaiden määrä romahtaa 65%:lla vastaajista yli 75%. Ulkomaalaisten asiakkaiden määrän pudotus on niin raju, ettei kotimaisten asiakkaiden lievä kasvu millään riitä korvaamaan sitä.

Kyselyn tulosten mukaan yritysten taloudellinen tilanne on muuttumassa hälyttäväksi vuonna 2021. Kassa ja liiketoiminnan tulot eivät riitä kuluihin 58% yrityksistä ja 68% ilmoittaa tarvitsevansa lisärahoitusta. Mutta myös rahoituksen saaminen on tulossa ongelmaksi, sillä 41% arvioi yrityksen oman pääoman muuttuvan negatiiviseksi. Mittavista yritysten tekemistä sopeuttamistoimista huolimatta konkurssien uhka on suuri. Jopa 58% arvioi, ettei yritys pysty jatkamaan liiketoimintaa yli 10 kk tämänhetkisillä tiedoilla. Ohjelmalveluyrityksillä tilanne on vaikein, niistä 75% ei pysty jatkamaan toimintaa yli 10 kk. Matkailuyritykset tarvitsevat kiireellisesti valtion tukitoimia selviytyäkseen ja elpyäkseen koronapandemiasta.

Lausunrossamme vastaamme lausuntopalvelussa esitettyihin kysymyksiin. Lisäksi haluamme kiinnittää huomiota tukien yhteenlasketun enimmäismäärän nostamiseen, tuen erityiskohtaisuuteen konsernikohtaisuuden sijaan ja uusien kustannustukikausien tarpeeseen.

- 1. Tukikaudeksi esitetään 1.11.2020-28.2.2021. Pidättekö neljän kuukauden tukikautta sopivana ajanjaksona, ottaen huomioon, että vertailukausi on 1.11.2019-29.2.2020?**

Ehdotettu tukikausi ja vertailukausi on hyvä. Osalla yrityksistä koronapandemian vaikutukset kuitenkin pienensivät liikevaihtoa merkittävästi jo helmikuussa 2020. Tällaisten yritysten olisi syytä pystyä valitsemaan vertailukausi, joka heijastaa normaalin liikevaihdon ajanjaksoa.

Tämän tukikauden jälkeen tullaan vielä tarvitsemaan lisää kustannustukikausia niin pitkään kun koronapandemia vaikuttaa kansainväliseen matkailuun. Seuraavissa tukikausissa vertailukaudeksi tulee ottaa edellinen normaalia vastaava ajanjakso, eli 1.3.2021 jälkeen vastaava ajanjakso vuonna 2019.

- 2. Toimialarajaus esitetään pidettäväksi ennallaan, mutta valtiokonttori voi myöntää tukea harkinnanvaraisesti yritykselle, jonka liikevaihto on laskenut Covid-pandemiaan liittyvistä syistä. Pidättekö toimialarajauksen säilyttämistä hyvänä, ottaen huomioon, että asetuksessa määriteltyjen toimialojen ulkopuoliset yritykset voivat hakea tukea myös?**

Toimialarajauksen säilyttäminen on hyväksyttävää. Toimialarajaus on kuitenkin aiheuttanut ongelmia konsernirakenteisissa yrityksissä sekä monitoimialaisissa yrityksissä, mikäli emoyhtiön päätoimiala ei sisälly toimialalistaukseen. Näissäkin yrityksissä matkailutoimintojen osuus liikevaihdosta ja tuloksesta voi olla merkittävä ja siksi niiden osalta pitää pystyä hakemaan tukea.

Pidämme tärkeänä, että *tuki olisi yrityskohtainen, ei konsernikohtainen*. Samassa konsernissa voi olla erilaisia toimialoja sekä eri tilanteessa olevia yrityksiä, joita korona kohtelee hyvin eri lailla. Nyt esitetyn mallin mukaan konsernirakenteeseen kuuluva yritys saa vähemmän tukea kuin vastaavan kokoinen yksittäinen yritys, koska maksimituki lasketaan konsernikohtaisesti. Tuki jää siksi suhteellisesti ja vaikuttavuudeltaan konserniin kuuluvassa yrityksessä merkittävästi pienemmäksi kuin yksittäisessä yrityksessä.

3. Tuen saamisen edellytyksenä on, että yrityksen liikevaihto on laskenut 30% vertailukauteen verrattuna. Onko 30 prosenttia sopiva tuen määräytymisen edellytyksenä?

Tuen saamisen edellytyksenä liikevaihdon 30% lasku on hyväksyttävä. Sen sijaan omavastuuosuutta tulisi pienentää 20%:iin. Suurella osalla matkailuyrityksistä joustamattomat kulut ovat juosseet maaliskuusta alkaen, jopa ilman liikevaihtoa ja ongelmat ovat ehtineet kertaantua. Tässä tilanteessa 30% omavastuuosuus on suhteessa yritysten tämänhetkiseen kulu-/tulorakenteeseen liian raskas vähennys.

4. Tuen enimmäismääräksi ehdotetaan 1 000 000 euroa. Onko enimmäismäärän taso mielestänne riittävä?

Sekä yksittäisen hakukerran, että tukien *yhteenlaskettua enimmäismäärää pitäisi nostaa* ehdotetusta. EU komissio mahdollistaa yhteensä *10 000 000 eur maksimituen per yritys*, joka tulee ottaa käyttöön myös Suomessa. Tukijaksokohtainen enimmäismäärä 1 000 000 ja tukien yhteenlaskettu enimmäistukimäärä 1 800 000 eur leikkaa suhteellisesti suurten ja keskisuurten yritysten tukea, joka vääristää kilpailua ja heikentää niiden mahdollisuutta työllistää. Suuret ja keskisuuret veturiyritykset ovat merkittäviä työllistäjiä sekä suoraan, että alihankintaketjujen kautta ja niidenkin selviytyminen tulee tuen kautta varmistaa. Veturiyritysten tuottajaverkostoissa voi olla jopa satoja runsaasti työllistäviä alihankkijayrityksiä, joiden toiminnalle myös veturiyritysten selviytyminen koronakriisistä on välttämätöntä, sillä veturiyritykset tyypillisesti vastaavat kansainvälisestä myynnistä ja markkinoinnista.

Tuen pitäisi olla yrityskohtainen, ei konsernikohtainen. Samassa konsernissa voi olla erilaisia toimialoja sekä eri tilanteessa olevia yrityksiä, joita korona kohtelee hyvin eri lailla. On myös kilpailuneutraliteetin kannalta ongelmallista, mikäli esimerkiksi samassa matkailukohteessa, samalla markkinalla toimiva yksittäinen matkailuyritys saa tukea, mutta vastaavan kokoinen konsernirakenteeseen yhtiöön kuuluva yritys jää käytännössä ilman tukea, koska tuen nyt korotettukin yläraja on täyttynyt konserneissa sen useiden yritysten ”kuluttaessa” samaa tukipottia. Esimerkiksi hotelliketjuissa globaali pandemia on iskenyt tasaisesti kaikkiin konsernin yrityksiin. Tuki jää siis suhteellisesti ja vaikuttavuudeltaan konserniin kuuluvassa yrityksessä merkittävästi pienemmäksi kuin yksittäisessä yrityksessä.

Koska Suomen lähimmät matkailun kilpailijamaat kuten Ruotsi ja Tanska ovat jo lähteneet tukemaan isoja ja keskisuuria matkailun veturiyrityksiä huomattavasti merkittävämmillä summilla, on todennäköistä, että suomalaisten suurten ja keskisuurten, perinteisesti investointikykyisten ja paljon sekä suoraan että alihankintaverkostonsa kautta työllistävien *veturiyritysten suhteellinen*

kilpailukyky tulee heikentymään vuosiksi eteenpäin mikäli ne eivät pääse vaikuttavuudeltaan samantasoisten tukien piiriin. Nämä yritykset ovat jo nyt velkaantuneet ja tulevat velkaantumaan raskaasti selvitäkseen Covid-ajan ylitse tulevaan talvikauteen, jolloin kassavirran toivotaan kääntyvän positiiviseksi. Mikäli suurten ja keski suurten yritysten tukia ei saada kilpailijamaiden tasolle, kysynnän elpymässä pohjoismaiset kilpailijat pystyvät nopeammin palaamaan investointien tielle ja vastaamaan kysyntään. Suomalaiset yritykset sen sijaan maksavat velkataakkaansa vielä vuosia eteenpäin ennen kuin pääsevät palaamaan investointien tielle. Tukien suhteellinen pienuus on myös pakottanut kassakriisin kanssa painivat veturiyritykset karsimaan kulujaan tulevien sesonkien markkinoinnista ja myynnistä. Tämä tulee vaikuttamaan koko yritysverkostoon myös siinä vaiheessa, kun kysyntä lähtee elpymään.

5. **Joustamattomat kustannukset.** *Valtiokonttori voi hyväksyä joustamattomat kulut yrityksen ilmoituksen mukaan ja joustamattomien kulujen määritelmää tarkennettaisiin esityksessä ja perusteluissa. Onko joustamattomien kulujen määritelmä riittävä ja kattaako se riittävässä määrin yrityksille syntyneitä joustamattomia kustannuksia?*

Tukeen huomioitaviin joustamattomiin kustannuksiin tulee lisätä *palkan sivukulut*, koska ne ovat pakollisia kuluja siinä missä itse palkkakulukin. Joustamattomiksi kuluiksi tulee hyväksyä myös *kaluston osamaksut ja poistot* (jotka ovat rinnastettavissa hyväksyttäviin kaluston leasing-maksuihin), sekä *jäsenmaksut*, kuten aluemarkkinointiorganisaatioiden tai reittipoolien maksut.

6. **Kustannustuen laskentakaava.** *Kustannustuki lasketaan laissa määritellyllä laskentakaavalla. Jos laskentakaavalla määritelty tuen määrä jää alle 2000 euron, esitetään, että kustannustukena maksetaan 2000 euroa, edellyttäen että yrityksen kulut tukikaudella ovat yli 2000 euroa ja että yritys täyttää muut tuen edellytykset. Muutoksen tavoitteena on kohdentaa tukea entistä paremmin pieniin yrityksiin, ml. yksinyrittäjät, jotka aiemmilla tukikausilla ovat jääneet tuen ulkopuolelle, koska tuen määrä on jäänyt alle määritellyn alarajan. Ministeriö pyytää näkemystänne erityisesti siitä, näettekö tuen tällä tavalla kohdentuvan paremmin pienille yrityksille ja yksinyrittäjille.*

Ehdotettu malli on hyvä pienempien yritysten kohdalla. Kustannustuen laskentakaavaa pitäisi kuitenkin kaikkien yritysten osalta muuttaa niin, että *omavastuuosuus olisi 20% eikä 30%*.

7. Lausunnonantajan lausunto/ muuta lisättävää

Lausuntopyyntöä esitettyjen yksilöityjen kysymysten lisäksi haluamme kiinnittää huomiota tukien yhteenlasketun enimmäismäärän nostamiseen, tuen yritys kohtaisuuteen konsernikohtaisuuden sijaan ja uusien kustannustukikausien tarpeeseen.

Pidämme tärkeänä, että *kustannustuki olisi yritys kohtainen, ei konsernikohtainen* kuten nyt on esitetty. Näin kohdeltaisiin yhdenvertaisemmin ja oikeuden mukaisemmin yrityksiä, joilla on käytännössä samanlaista toimintaa, mutta yritys rakenne on erilainen. Nyt esitetyn mallin mukaan konsernirakenteeseen kuuluva yritys saa vähemmän tukea kuin vastaavan kokoinen yksittäinen yritys, koska maksimituki lasketaan konsernikohtaisesti. Tuki jää suhteellisesti vaikuttavuudeltaan konserniin kuuluvassa yrityksissä merkittävästi pienemmäksi kuin yksittäisissä yrityksissä. Yritysten toimintakyvyn ja sen myötä työllistämismahdollisuuden säilyttäminen on yhtä tärkeää yritys rakenteesta riippumatta. *Kilpailuneutraliteetin vuoksi on yrityksiä kohdeltava yhdenmukaisesti riippumatta siitä ovatko ne yksittäisiä yrityksiä vai kuuluvatko ne konserniin.*

Toinen tarvittava muutos on yhteenlasketun *maksimituen nostaminen 10 milj euroon*. EU komissio mahdollisti tämän päätöksellään 28.1.2021. Suomen lähimmät matkailun kilpailijamaat kuten Ruotsi ja Tanska ovat jo lähteneet tukemaan isoja ja keskisuuria matkailun veturiyrityksiä huomattavasti merkittävämmillä summilla kuin Suomi toistaiseksi. Suomalaisen suurten ja keskisuurten, perinteisesti investointikykyisten ja paljon sekä suoraan, että alihankintaverkostonsa kautta työllistävien veturiyritysten suhteellinen kilpailukyky tulee heikentymään vuosiksi eteenpäin, mikäli ne eivät pääse vaikuttavuudeltaan samantasoisten tukien piiriin. Nämä yritykset ovat jo nyt velkaantuneet ja tulevat velkaantumaan raskaasti selvitäkseen Covid-ajan ylitse tulevaan talvikauteen, jolloin kassavirran toivotaan kääntyvän positiiviseksi. Mikäli suurten ja keskisuurten yritysten tukia ei saada kilpailijamaiden tasolle, kysynnän elpymässä pohjoismaiset kilpailijat pystyvät nopeammin palaamaan investointien tielle ja vastaamaan kysyntään. Suomalaiset yritykset sen sijaan maksavat velkataakkaansa vielä vuosia eteenpäin ennen kuin pääsevät palaamaan investointien tielle. Tukien suhteellinen pienuus on myös pakottanut kassakriisin kanssa painivat veturiyritykset karsimaan kulujaan tulevien sesonkien markkinoinnista ja myynnistä. Tämä tulee vaikuttamaan koko yritysverkostoon myös siinä vaiheessa, kun kysyntä lähtee elpymään.

Kolmannen kustannustukikauden jälkeen *tullaan tarvitsemaan lisää kustannustukikausia niin kauan kuin koronapandemia vaikuttaa matkailuun*. Lapin matkailuyrityksissä ei ole ollut kansainvälisiä asiakkaita noin vuoteen ja elpymistä ei voida odottaa ennen talvikautta 2022. Normaalisti kansainväliset asiakkaat ovat tuoneet Lappiin yli puolet yöpymisistä ja yli 70% liikevaihdosta. Näin suurta menetystä ei pystytä kompensoimaan kotimaisilla asiakkailla. Kansainvälisten asiakkaiden puuttumisen takia matkailualalla on vaikea kassakriisi ja tulovirtaa tulee vasta ensi talvelle matkailun sesonkiluonteisuudesta ja matkustusrajoituksista johtuen. Tämä tarkoittaa, että lappilaiset matkailuyritykset joutuvat selviämään jopa 22 kuukautta negatiivisella kassavirralla. Suurimmalla osalla matkailuyrityksistä näin mittavat tappiot painavat niiden omat pääomat negatiiviseksi, jolloin velkarahoituksen saaminen käytännössä estyy ja edessä on konkurssi. Kevään 2021 aikana nähdään ensimmäiset tilinpäätökset niillä yrityksillä, joiden tilikausi päättyy maaliskesäkuussa. Näillä yrityksillä tilikaudet sisältävät kokonaisen koronavuoden tappioineen ja vaikutuksineen omaan pääomaan. Jotta näiden yritysten oma pääoma ei painuisi negatiiviseksi ja estäisi velkarahoituksen saamista, tarvitsevat ne erityisen kiireellisesti kustannustukea. Niin kauan, kun koronapandemia vaikuttaa matkailuun, tarvitaan konkurssien välttämiseksi ja koronakriisistä toipumiseen lisää kustannustukikierrroksia nyt vireillä olevan kolmannen kierroksen jälkeen.

Finnish Lapland Tourist Board ry (Lapin Matkailuelinkeinon liitto ("LME")) on Lapin matkailuyrittäjien yhdistys, jonka tavoitteena on valvoa matkailualalla toimivien yrittäjien yleisiä ja yhteisiä etuja, edistää jäsentensä välistä yhteistoimintaa, parantaa alan yleisiä toimintaedellytyksiä ja nostaa matkailualan arvostusta. Matkailuala työllistää Lapissa n. 8.000-10.000 htv ja vuotuinen suora liikevaihto on 1 mrd euroa.