

26.1.2026

SF-Caravan ry
Viipurintie 58
FI-13210 Hämeenlinna
+358 (0)3 615 311
sf-caravan@karavaanarit.fi
www.karavaanarit.fi

SF-Caravan ry:n lausunto alueellisen matkailuveron valmistelusta

Viite: Hankenumero: VM157:00/2025 Säädösvalmistelu

Asianumerot: VN/35084/2025

SF-Caravan ry

SF-Caravan ry on vuonna 1964 perustettu yhdistys, jonka tarkoitus on edistää matkailuajoneuvon harrastamisen edellytyksiä. Yhdistykseen kuuluu kahdeksankymmentä jäsenyhdistystä, joissa on yli 60 000 jäsentä. Jäsenyhdistykset ylläpitävät 63 leirintäaluetta. Matkailuajoneuvoharrastus on perkeharrastus ja keskimäärin matkailuajoneuvossa on 2,3 matkustajaa. Eli kaikkiaan SF-Caravan ry:ssä on noin 150 000 harrastajaa ja Suomessa matkailuajoneuvoharrastajien määrä on noin 300 000. SF-Caravan ry toimii aktiivisesti yhteistyössä eri kansainvälisten matkailujärjestöjen kanssa kuten kansainvälisen leirintämatkailujärjestö F.I.C.C.

Matkailuajoneuvoharrastus on matkailua, joka tarjoaa majoitusratkaisun, joka joustaa kysynnän mukaisesti. Matkailuajoneuvolla liikuttaessa kulkee majoitus mukana. Matkailuajoneuvojen osuus kaikista leirintäalueiden yöpymisistä oli noin 80 % vuonna 2023. Tilastokeskuksen mukaan Suomen leirintäalueilla oli yöpymisvuorokausia yhteensä 2 444 491, joista ulkomaisia noin 350 000. (Lähde: Tilastokeskuksen vuoden 2023 majoitustilasto). Lisäksi matkailuautoilla yövytään matkaparkeissa, sukulaisten ja tuttaviensa luona ja tienvarsipysäkeillä, jotka nostavat yöpymismäärää matkailumuodon yöpymismäärää huomattavasti. Suomen hostelleissa on vuodessa vuosittain noin 600 000 yöpymisvuorokautta. Leirintämatkailun yöpymismäärä on yli nelinkertainen hostelliöypymisiin verrattuna.

Haaga-Helia ammattikorkeakoulun SF-Caravan ry:n ja Suomen Leirintämatkailuyhdistys ry:n toimeksiannosta kesällä 2022 teettämän leirintämatkailun tulo- ja työllisyysvaikutuksia kartoittavan tutkimuksen mukaan leirintämatkailualan liikevaihto on 235 miljoonaa euroa. (tutkimus on tehty jo viisi kertaa toistuen joka toinen vuosi). Leirintämatkailun kokonaistyöllisyysvaikutus on 2 957 henkilötyövuotta. Leirintämatkailuala maksoi verotuloja 87,9 miljoonaa euroa. Matkailuajoneuvon käyttäjistä 81 % sanoo käyttötarkoituksen olevan kotimaanmatkailu. Tutkimuksen mukaan kolme merkittävintä asiaa, jotka lisäisivät leirintämatkailua ovat leirintäalueiden palvelujen kehittäminen, matkailun kustannusten alentaminen ja ajoneuvokustannusten alentaminen. Tutkimuksen mukaan leirintäalueiden käyttäjissä korostuu yhteisöllisyys eli halu viettää aikaa yhdessä toisten ihmisten kanssa.

Matkailuautoilu voidaan nähdä vastuullisena matkailumuotona. Vaikka matkailuautojen päästöt ovat hieman muita autoja suuremmat, ympäristön kannalta lomailumuotona se on yksi parhaista vaihtoehtoisista. Sen hiilijalanjälki on eri tekoöljyohjelmilla laskettuna huomattavasti pienempi, kuin lentomatkailu. Suomalaisten suosimaan mökkeilyyn verrattuna matkailuauto jättää selvästi



pienemään hiilijalanjäljen. Eri käyttövoimia vertaillen ei erot ole kokonaishiilijalanjäljessä kovin merkittävät tutkimustulosten perusteella.

SF-Caravan ry kahdeksankymmentä jäsenyhdistystä järjestävät vuosittain satoja tapahtumia, joissa osallistujamäärät vaihtelevat. Suurimmissa tapahtumissa on osallistujia toista tuhatta.

Alueellisen matkailijaveron valmistelu

Tavoitteet ja tuotokset

Alueellisen matkailijaveron käyttöönotto kunnissa edellyttää, että verosta säädetään kansallisessa laissa. Puitelainsäädännön pohjalta kunnat voivat tehdä kunnallislain mukaisissa menettelyissä päätökset siitä, ottavatko ne matkailijaveron käyttöön alueillaan. Kyseessä olisi uuden tyyppinen vero Suomen verojärjestelmässä.

Valmistelun ensimmäisessä työvaiheessa selvitetään ja arvioidaan, minkälaisilla edellytyksillä alueellinen matkailijavero olisi toteutettavissa, minkälaisia oikeudellisia reunaehtoja lainsäädännössä on otettava huomioon sekä minkälaisia alustavia vaikutuksia alueellisen matkailijaveron valmistelussa voidaan tunnistaa. Selvityksen valmistumisen jälkeen jatketaan kansallisen puitelainsäädännön valmisteluun, ellei selvityksessä ilmene muuta.

Lähtökohdat

Pääministeri Petteri Orpon hallitus on kevään 2025 puoliväliriihessä päättänyt Itäisen ja Pohjoisen Suomen ohjelmien strategisten toimenpiteiden käynnistämisestä. Osana tätä hallitus on päättänyt, että alueellisena kokeiluna toteutetaan lakiin perustuva matkailuvero eli matkailijamaksu toteuttamisedellytysten selvittämisen jälkeen. Selvityksessä tulee huomioida oikeudelliset edellytykset ja muut lainsäädännölliset sekä kuntataloudelliset kysymykset.

Valtiovarainministeriö selvittää ensimmäisessä työvaiheessa alueellisen matkailijaveron toteuttamisedellytyksiä. Selvitystyön aikana kuullaan laajasti kuntia ja muita sidosryhmiä.

SF-Caravan ry lausuu lakialoitteesta alueellisen matkailijaveron valmistelu

Lausunto

Miten suhtaudut alueellisen matkailijaveron käyttöönottoon?

SF-Caravan ry ei kannatta lakialoitetta. Mikäli se kuitenkin päätettäisi ottaa käyttöön, niin SF-Caravan ry esittää, että leirintämatkailu jätetään lakialoitteen ulkopuolelle. Leirintäalueet Suomessa eivät ole ruuhkautuneet ja ne tarjoavat joustavan majoitusmuodon, jossa majoituskapasiteetti joustaa kysynnän mukaan. Leirintämatkailussa on tyypillistä, että majoitus tuodaan/kulkee matkailijan mukana.

Vero heikentää entisestään Suomen matkailun kilpailukykyä suhteessa ulkomaanmatkailuun. Majoituspalvelujen verotusta nostettiin 2025 alussa 10 prosentista 14 prosenttiin. Vuoden 2026 alussa arvonlisävero pudotettiin 13,5 prosenttiin. Matkailuajoneuvojen käyttövoimaveroa korotettiin vuoden 2026 alusta yli 500 %. Matkailijavero on lisävero, joka kohdistuisi samoihin palveluihin ja samoihin kuluttajiin. Majoituspalveluvero on vero, joka kohdistuu matkailijoihin. Sen korotuksen kautta kerättävät verot voisi hyvin ohjata niiden alueiden matkailuinfrastruktuurin kehittämiseen, joissa matkailu aiheuttaa ajoittain ruuhkautumista.



Mitä hyötyjä ja haittoja tällaisesta verosta olisi?

Hyötyjä

Matkailuverolla voidaan kerätä varoja kehittää aluetta ja alueen palveluja. Tässä on kuitenkin riskinä, että veron seurauksena matkailu vähenee siten, ettei se tuotakaan kehittämiseen tarvittavia varoja.

Kun matkailijat osallistuvat palveluiden rahoitukseen suoralla verotuksella ja mikäli vero tilitetään suoraan alueen kunnille, niin kunnat voivat käyttää varoja alueen kehittämiseen. Arvonlisävero menee valtiolle, eikä näin hyödytä suoraan aluetta, jolta se kerätään. Matkailun kautta kertyvistä alueen yhteisöveroista suurin osa menee myös valtiolle ja osa kunnalle, jossa on yrityksen pääkonttori. Näin voi olla, että alue, jossa palvelu tai tuote toteutetaan, ei saa lainkaan yhteisöveroa. Kunnan alueella asuvan työntekijän palkkatuloista vain noin neljännes tuloutetaan kuntaan. Kunnallisvero ja kiinteistövero ovat ne, jotka jäävät kunnan alueelle. Siten matkailuvero toimisi alueellisena verona, jolla voitaisi kehittää alueen palveluja.

Haittoja

Veronkorotukset vähentävät matkailua, koska ne nostavat kustannuksia. Matkailun kokonaisverotus Suomessa on jo kansainvälisesti tarkasteltuna erittäin korkea. On huomioitava, että matkailuala maksaa jo nyt merkittäviä veroja arvonlisäveron, yhteisöveron, kiinteistöveron, yritysverojen sekä työntekijöiden ja omistajien ansio- ja pääomaverojen kautta. Itä-Suomi on kärsinyt taloudellisesti venäläisten matkailijoiden puuttuessa markkinoilta. Suomen hallitus on luvannut itärajalle tukitoimenpiteitä – veronkorotus on lisäruoska eikä tukitoimi. Vero nostaa majoituskustannuksia ja vähentää matkailijoita.

Koronarajoitukset ja Venäjän sota aiheuttivat alan toimijoille suuria vaikeuksia, mihin ne itse eivät voineet vaikuttaa eivätkä pessimistisimmiskään suunnitelmissaan varautua. Veronkorotukset ovat vahingollisia muutenkin toimialalle, jota eri kriisit ovat koitelleet. Matkailuala on toipunut Suomessa koronasta hitaammin kuin muu Eurooppa. Tämä johtuu siitä, että Suomessa menetettiin lähes kaikki venäläiset matkailijat ja suuri osa aasialaisista matkailijoista Venäjän hyökkäyssodan vuoksi. Koronapandemian jälkeen etätyöskentely on koetellut matkailu- ja ravintola-alaa, kun syödään kotona ja liikematkailua on siirtynyt etäkokouksiksi.

Verotulojen keräämisestä aiheutuu myös kustannuksia - valvonnasta ja hallinnoinnista. Olisi tärkeä arvioida tuottaako vero takaisin sen kustannukset, vai aiheuttaako sen kerääminen lisäkustannuksia, jotka täytyy kattaa muilla veroilla.

Miten suhtaudut veron kokeiluluonteiseen?

Kokeilu tulisi toteuttaa rajatulla alueella ja ajanjaksolla (esim. sesonkiaikoina), jotta vaikutuksia voidaan arvioida hallitusti. Kokeilun avulla saadaan selville, ettei veronkorotus ole kannattava.

Tärkeä olisi seurata Norjan matkailijaverokokeilua ja hyödynnetään sen tuloksia.

Minkälaisia tavoitteita matkailijaverolla olisi?

Matkailuvero voitaisi kohdistaa niille alueille, jossa on matkailu aiheuttaa ruuhkautumista. Samalla voitaisi saman veronkorotus antaa veronalennuksena alueen ympärillä tarjoaville matkailupalveluille. Verotuksen avulla pyrittäisi ohjaamaan kysyntää laajemmalle alueella, joka ehkäisi yhden paikan ruuhkautumista ja kannustaisi matkailijoita etsimään majoituspalveluja laajemmalta alueelta.

Veron mahdolliset tuotot tulisi ohjata täysimääräisesti matkailun kehittämiseen.



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

Matkailijaveron ajatus kestävän matkailun edistämisestä on kannatettava. Kestävän matkailun kehittäminen onnistuu ilman verotustakin kysynnän ja tarjonnan kautta, sekä erilaisten kannustimien avulla. Mikäli kestävän palvelun tuotteista ollaan valmiita maksamaan enemmän, niin myös niitä tuotetaan enemmän.

Minkä suuruinen matkailijavero olisi perusteltu?

Mahdollisimman pieni, joka kohdistuisi ulkomailta Suomeen tuleviin matkailijoihin.

Mihin majoitusmuotoihin veron tulisi kohdistua?

Ei ainekaan leirintämatkailuun, eikä matkailuajoneuvomatkailuun.

Airbnb tarjoaa myös matkailuun kysynnän ja tarjonnan joustoa, jolloin kysynnän ollessa korkealla saadaan majoituskapasiteettia lisättyä jo olemassa olevalla infrastruktuurilla. Airbnb jää kuitenkin monen majoituspalveluja tarjoavan lain ja säädösten ulkopuolelle, jonka johdosta verotusta voitaisi kohdistaa siihen.

Tulisiko vero olla mahdollista ottaa käyttöön alueellisesti yksittäisissä kunnissa?

Mikäli vero otetaan käyttöön, niin sen käyttöön ottamisesta olisi hyvä saada päättää kuntakohtaisesti.

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

Mikäli vero otetaan käyttöön, niin sen käyttöön ottaminen olisi hyvä olla kuntakohtaisesti ja lisäksi myös mahdollista ajoittaa sen kerääminen esim. sesongin ajaksi.

Voit esittää tässä näkemyksiä verotulojen käytöstä ja kohdistamisesta kunnille.

Veron mahdolliset tuotot tulisi ohjata täysimääräisesti matkailun kehittämiseen.

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

Veron keräämisestä ei saisi koitua kustannuksia eikä vaivaa veroa kerääville yhteisöille.

Minkälainen merkitys matkailulla on kunnille?

Matkailu on merkittävä elinkeino, joka tukee työllisyyttä, palvelutarjontaa ja alueiden elinvoimaa. Matkailija ostaa majoituksen lisäksi ruokaa ruokakaupasta, polttoainetta huoltamolta ja palveluita paikallisilta yrittäjiltä. Matkailulla on kunnille huomattava vaikutus, joka ulottuu suorista verotuloista asukkaiden palvelutason paranemiseen. Erityisesti harvaan asutuilla alueilla matkailu on usein kunnan taloudelle merkittävä piriste, jossa matkailuajoneuvo- ja leirintämatkailu ovat tärkeitä tekijöitä. Suositussa matkailukunnassa on usein enemmän ravintoloita, erikoisliikkeitä ja harrastusmahdollisuuksia, joita myös paikalliset pääsevät hyödyntämään.

Miten matkailijavero vaikuttaisi kunnan matkailumääriin ja vetovoimaan?

Ihmiset ovat nykyään hyvin hintatietoisia ja hinta vaikuttaa matkailukohteen valintaan merkittävästi. Suomi ja sen kunnat nähdään jo ennestään kalliina, uusi vero voi vahvistaa tätä mielikuvaa. Matkailuyrittäjät pelkäävät, että vero nostaa kynnyksen tulla alueelle, mikä voi heikentää paikallisten yritysten kannattavuutta.

Miten arvioit matkailijaveron vaikuttavan alueen yrityksiin ja asukkaisiin?



Verot nostavat hintoja ja vähentävät yritysten palvelujen ja tuotteiden kysyntää. Pienikin korotus voi ohjata hintatietoisia matkailijoita kilpaileviin kohteisiin tai lyhentämään viipymää.

Jos verotulot kohdistetaan alueen matkailun kehittämiseen, yritykset hyötyvät paremmasta toimintaympäristöstä. Tämä voi lisätä alueen vetovoimaa ja mahdollistaa uusien palveluiden kehittämisen.

Yritykset työllistävät alueen asukkaita, jolloin on verokorotus voi aiheuttaa työpaikkoja vähenemisen. Tällä on vaikutusta alueen asukkaiden hyvinvointiin sekä kykyyn maksaa veroja.

Suosituimmissa kohteissa vero voi hillitään ruuhkautumista ja suojella luontoa tai asuinalueiden rauhaa, mutta olisi toivottavaa, että matkailu saataisiin ohjattua laajemmalle alueelle, jolloin paikallinen kuormitus vähenisi.

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

-

Miten arvioit matkailijaveron suhdetta muihin matkailuun tai majoitustoimintaan kohdistuviin veroihin?

Matkailuun kohdistuu jo nyt paljon veroja, kuten aikaisemmin olemme huomioineet. Matkailu on iso toimiala, joka työllistää ja tuottaa verotuloa. Liika verotus ei lisää verotuotto, sillä se supistaa kulutusta.

Mitä muita näkökohtia alueellisen matkailijaveron valmistelussa tulisi huomioida? Miten muuten haluat kommentoida matkailijaveron valmistelua?

-

Hämeenlinnassa 25.1.2026

Mikko Kivekäs
toiminnanjohtaja
SF-Caravan ry

Olli Rusi
hallituksen puheenjohtaja
SF-Caravan ry

