



26.1.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

Valtiovarainministeriö
PL 28 (Snellmaninkatu 1 A)
00023 VALTIONEUVOSTO

§ 56

Lausunto valtiovarainministeriölle alueellisen matkailijaveron to- teuttamisesta

HEL 2025-019519 T 03 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti antaa valtionvarainministeriölle seuraavan lau-
sunnan:

Yleisiä näkemyksiä matkailijaverosta

Helsingin kaupunki suhtautuu avoimesti matkailijaveron jatkovalmiste-
luun edellyttäen, että seuraavat reunaehdot täyttyvät:

- Kunnan tulee saada itse vapaasti päättää mahdollisen veron käyttöö-
notosta ja sen suuruudesta lainsäädännössä asetetun vaihteluvälin
puitteissa. Veron tulee olla aidosti matala.
- Kaikkien mahdollisesta verosta kerättävien tuottojen tulee jäädä mat-
kailijaveron keruukunnan käyttöön täysimääräisesti. Tämä on perustel-
tua, sillä kunnat vastaavat myös matkailusta aiheutuvista kuluista ja
matkailun kannalta tarvittavista investoinneista paikallisiin palveluihin ja
infrastruktuuriin.
- Veron piiriin tulee kuulua myös ne matkailijat, jotka majoittuvat lyhy-
taikaisesti vuokra-asunnoissa.
- Veron keräys toteutetaan hallinnollisesti yksinkertaisesti ja kevyesti
ilman yrityksille ja kunnille aiheutuvaa suurta hallinnollista taakkaa.

Jatkovalmistelussa on myös tärkeää arvioida laajasti veron ja sen käyt-
tönoton vaikutukset, erityisesti se, vaikuttaisiko vero matkailuun nega-
tiivisesti. Lisäksi tulisi selvittää matkailijaveron mahdollisena vaihtoeht-
tona ns. matkailijamaksua, ja arvioida hallinnollisessa muodossa onko
se veroa toteuttamiskelpoisempi.



26.1.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

Elinkeinopoliittisesti suunnitteilla oleva vero on kaupungin näkökulmas-
ta kuitenkin haasteellinen, sillä se voi vaikuttaa negatiivisesti niin Hel-
singin kuin koko Suomen kansainväliseen kilpailukykyyn ja vähentäisi
Suomen houkuttelevuutta. Suomessa matkailun kehittämisen lähtökoh-
tana on ollut kilpailukykyyn rakentaminen laadun, saavutettavuuden ja
pitkäjänteisten investointien kautta. Matkailuvero voisi viedä kehitystä
päävastaiseen suuntaan, mikäli se johtaisi matkailun kallistumiseen ja
hallinnollisen taakan kasvuun. Tässä taloustilanteessa on tarkoituk-
senmukaista edistää erityisesti toimenpiteitä, joilla koko maan kilpailu-
kykyä voidaan vahvistaa. Näitä voisivat olla panostukset matkakohtei-
den ja yritysten TKI-tukiin, kestäviin infrastruktuuri- ja palveluinvestoin-
teihin sekä sääntelyn yksinkertaistamiseen ja hallinnollisen taakan ke-
ventämiseen.

Kuntatalouden näkökulmasta matkailijavero voisi puolestaan luoda
mahdollisuuden uudelle kuntien tulopohjan laajentamiselle.

Mahdollisia matkailuveroon liittyviä hyötyjä ja haittoja

Helsingin kaupunki näkee, että valmisteilla olevaan matkailijaveroon liit-
tyy sekä hyötyjä että mahdollisia haittoja. Matkailijavero voi tarjota kun-
nille lisätuloja, joita voidaan käyttää erityisesti matkailuun kuten matkai-
luinfrastruktuurin (kuten tiet, julkinen liikenne), matkailumarkkinointiin,
ympäristönsuojeluun, julkisten palvelujen tai alueen kehittämiseen kun-
nan itsensä päättämällä tavalla. Matkailijavero voi parhaimmillaan toi-
mia välineenä säädellä tarvittaessa matkailijoiden määrää sekä ohjata
matkailijoita vähemmän kuormittaviin tai kestävämpiin matkailuvaihi-
toehtoihin ja -kohteisiin. Toisaalta esimerkiksi Venetsiassa otettiin käyt-
töön päiväkävijöiden pääsymaksu (5 €–10 €) tavoitteena hillitä ruuhkaa
ja päivävierailijoiden määrää, mutta tulokset osoittivat, että maksu ei
juurikaan vähentänyt kokonaisvierailijoiden määrää, vaan turistivirta
jatkui lähes ennallaan jopa maksupäivinä.

Mahdollisina haittoina kaupunki näkee muun muassa sen, että veron
kerääminen ja valvonta voi muodostua hankalaksi ja byrokraattiseksi.
Todennäköisesti käyttöönotto edellyttää myös järjestelmämuutoksia,
jotka aiheuttavat uusia kuluja ja hallinnollista taakkaa sekä yrityksille et-
tä kunnille.

Helsingin kaupunki näkee, että matkailijaveron vaikutukset eivät ole yk-
siselitteisiä, vaan riippuvat olennaisesti veron tasosta, rakenteesta ja
siitä, miten verotuotto kohdennetaan. Kansainvälisissä esimerkeissä
matkailijaveron on joissakin tapauksissa toiminut välineenä, jolla on ra-
hoitettu matkailun edellytyksiä, parannettu matkailuympäristön laatua ja
vahvistettu kestävyyttä ilman, että matkailukysyntä on heikentynyt. Jat-



26.1.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

kovalmistelussa on perusteltua arvioida, voisiko mahdollinen maksu tukea myös kestävien matkailukäytäntöjen edistämistä esimerkiksi kannustamalla pidempiin viipymiin tai ohjaamalla tuottoja matkailun aiheuttamien kustannusten hallintaan, kuntien itse päättämällä tavalla.

Matkailijaveron myötä korottuneet hinnat voivat vaikuttaa matkailijoiden päätökseen matkustaa tietylle alueelle, mikä puolestaan voi vähentää alueen matkailijoiden määrää, yritysten liikevaihtoa ja kannattavuutta, kunnan muita verotuloja sekä vaikuttaa työllisyyteen. Esimerkiksi Male-diivien tapauksessa tutkimus osoittaa, että 10 %:n kasvu matkailuverossa on yhteydessä noin 5,4 % laskuun matkailijamäärissä, mikä viittaa siihen, että veron korotus voi vähentää kansainvälisten turistien saapumisia. Islannissa risteilyalusten vierailujen arvioitu käyntimäärän odotettiin vähenevän 80 aluksella matkailumaksun myötä. Maksu menee Islannissa kokonaisuutena valtiolle.

Matkailu Suomeen ja Suomessa on lähtökohtaisesti kallista moniin muihin maihin verrattuna ja uusi matkailuvero antaisi signaalin kuluttajille, yrityksille jne. matkailun kallistumisesta. Se voi heikentää myös kotimaanmatkailun hintakilpailukykyä, kun suomalaiset valitsevat kotimaan ja ulkomaan matkan välillä. Jos keräystä verosta ei kohdenneta lainkaan matkailun haittojen ehkäisyyn ja matkailun kehittämiseen, voi sen kerääminen yritysten näkökulmasta tuntua epäoikeudenmukaiselta verrattuna muihin toimialoihin, joilla vastaavaa kohdennettua veroa ei ole.

Jos matkailijavero vaihtelee alueittain tai majoitusmuodoittain, se voi aiheuttaa epätasa-arvoa eri matkailijaryhmien ja yritysten välillä. Esimerkiksi korkeampien hotellihintojen alueilla matkailijat voivat joutua maksamaan enemmän kuin toisilla alueilla majoittuvat tai jos lyhytaikaisissa vuokra-asunnoissa majoittuvilta matkailijoilta ei kerätä veroa, on se hotelleille epätasa-arvoista kohtelua.

Veron kokeiluluonteisuus

Helsingin kaupunki pitää tärkeänä, että matkailijaveron käyttöönotossa edetään kokeilujen kautta, ensimmäisessä osiossa kirjatun edellytyksin. Kokeilulla tulisi saada käsitys erityisesti veron hallinnollisesta keräämis- ja järjestämistavasta, yrityksille ja kunnille kohdistuvasta hallinnollisesta lisätaakasta sekä veron vaikutuksista, myös mahdollisista negatiivisista, matkailijamääriin, matkailutuloon ja yritysten kannattavuuteen.

Veron tavoite ja suuruus



26.1.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

Helsingin kaupungin näkemyksen mukaan veron käyttöönottovaiheessa kertyvän tuoton tulee olla sijaintikunnilleen euromääräistä tulojen lisäystä, ja sitä ei saa vähentää voimaantulohetkellä kunnan muista tuloista eikä esimerkiksi koko kuntakentän valtionosuusrahoituksesta.

Sellainen kunta, jossa matkailu aiheuttaa merkittävästi enemmän haittaa (esim. kulumista ympäristölle, palvelupaineen kasvua pääasiassa kuntalaisille tarkoitetuissa palveluissa tai tarvetta rakentaa infraa kuten kulttuuriympäristökohteet, yleisöwc:t tms.) ja jossa ei ole sosiaalista hyväksyntää matkailulle, voitaisiin kerätyillä verolla tehdä ennakoitavia ja myös korjaavia toimenpiteitä. Esimerkiksi Norjassa kunnat, jotka saavat luvan ottaa käyttöön turistiveron, joutuvat laatimaan suunnitelman siitä, miten varat käytetään – ja mitä niillä on tarkoitus ratkaista.

Helsingin kaupunki katsoo, että kestävän matkailun edistäminen, joka mainitaan valmistelun keskeisenä tavoitteena, ei pääsääntöisesti ole yksin riittävä edellytys uuden veron käyttöönotolle. Kestävyys saavutetaan ensisijaisesti suunnittelun, yhteistyön, infrastruktuuri-investointien, osaamisen kehittämisen ja selkeiden pelisääntöjen kautta sekä kestävyiden periaatteita tukevalla toimintatavalla, ei niinkään lisäämällä kustannuksia vierailijoille ja paikallisille toimijoille. Esimerkiksi Helsingissä on laadittu ja käytössä kestävän matkailun sekä tarkempi sosiaalisen matkailijapaineen toimintamalli, joilla mahdollisia matkailun aiheuttamia haasteita pyritään ennakoimaan ja hallitsemaan. Matkailijaveron kerääminen voidaan kokea myös kestävyysperiaatteiden vastaiseksi. Kun veroa ei kerätä ovat matkailijat ja paikalliset tasavertaisia.

Veron soveltamisala

Helsingin kaupunki katsoo, että mahdollisen matkailijaveromallin osalta keskeistä on ratkaista, keneltä vero kerätään arvioiden sekä yritysten että matkailijoiden tasapuolinen kohtelu ja eri matkailijaryhmien mahdollisesti aiheuttama haittavaikutus. Matkailijaveron tulee koskea sekä ulkomaisia että kotimaisia matkustajia yhdenvertaisesti.

Yksinkertaisinta se on kerätä rekisteröidyissä majoitusliikkeissä majoittuvilta. Helsingissä oli vuonna 2024 noin 4,55 miljoonaa rekisteröityä yöpymistä. Tämä ei kuitenkaan ole tasa-arvoista, sillä selvitysten mukaan, suurimmat matkailun haittavaikutukset eivät aiheudu tästä matkailijaryhmästä. Koska Suomessa ei ole matkailijoiden lyhytaikaiseen vuokraustoimintaan liittyvää rekisteröintijärjestelmää, on tässä majoitusvaihtoehdossa majoittuvilta lähes mahdotonta kerätä veroa. Helsingissä oli vuonna 2024 noin 0,85 miljoona lyhytaikaista yöpymisistä vuokra-asunnoissa. Helsingin kaupunki näkee, että myös lyhytaikaisesti vuokra-asunnoissa majoittuvilta matkailijoita tulisi vero kerätä.



26.1.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

Matkakohteissa yövytään paljon myös sukulaisten ja ystävien luona ja näiden yöpyjien verottaminen ei ole mahdollista. Helsingissä oli vuonna 2024 arviolta 6,9 miljoonaa vierailijoiden yöpymistä sukulaisten ja ystävien luona. Joissakin kohteissa päiväkävijät ml. tapahtumissa kävijät ovat merkittävä ryhmä. Helsingissä päivävierailijoita on vuodessa noin 3 miljoonaa. Tältä ryhmältä matkailijaveroa ei voida periä.

Helsingin kaupunki ei näe tarpeellisena lisätä uutta veroa laivaliikenteen matkustajille. Helsingin Satama kerää jo nykyisellään sekä matkustajamaksuja että alusmaksuja varustamoilta. Helsingissä vieraili 138 675 kansainvälistä risteilymatkailijaa vuonna 2024. Heistä pääosa on päiväkäynnillä, osa yöpyy laivalla ja osa myös lähtösatamissa ennen ja/tai jälkeen risteilyn. Lisäksi linjaliikenteen matkustajia oli 9,37 miljoonaa. Malleilla, missä veroa ei kerätä, mutta rajoitetaan alusten käyntimääriä, on saavutettu parempia tuloksia. Helsingin kaupunki ei näe tarvetta kohdentaa veroa myöskään vierasvenesatamien vierailijoille.

Veron alueellinen soveltaminen

Mikäli tällainen vero lainsäädännöllä mahdollistettaisiin, tulisi Helsingin kaupungin mukaan päättäntävalta sen käyttöönotosta olla kunnilla. Valtakunnallisesti kerättävänä tämän tyyppinen vero ei vaikuta kannatettavalle, koska silloin verohyödyt eivät mitä todennäköisimmin kohdentuisi oikeudenmukaisesti.

Mahdollinen vero tulisi kohdistaa koko kunnan alueelle, sillä hallinta ja valvonta ei ole mahdollista alueellisesti.

Veron keräämisen sesonkiaikaisuus ei ole kannatettavaa, sillä se lisää sekä kuntien että yritysten hallinnollista taakkaa. Maailmalla on malleja, missä veroa on kerätty sesonkiluonteisesti ja suurtapahtumien aikaan, esimerkkinä Toronto.

Veron keräämisen peruslähtökohtien tulisi olla kaikille kunnille samat. Näitä ovat mm. alueellinen soveltaminen, erityyppiset majoitukset, ajallisuus ja eri verotasot. Kunnan tulisi voida itse päättää veron käyttöönotosta.

Verovelvolliset, verotusmenettely ja veronkanto

Maissa, joissa matkailijaveroa tai matkailijamaksua kerätään, on käytössä muun muassa seuraavia tapoja:

- Matkailijat maksavat veron suoraan majoituspaikalle, kuten hotellille tai majatalolle. Paikan omistaja tai ylläpitäjä maksaa kerätyt verotulot viranomaisille.



26.1.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

- Matkailijavero lisätään suoraan majoituksen hintaan, ja se näkyy asiakkaalle loppulaskussa. Matkailijat maksavat veron yhdessä majoituksen hinnan kanssa.
- Joissain tapauksissa matkailijavero voidaan maksaa erikseen matkailupaikan ulkopuolella, esimerkiksi verkkosivujen tai matkanjärjestäjien kautta.
- Jos matkailijat varaavat majoituksen verkon kautta (esimerkiksi Booking.com, Airbnb), alustan tarjoaja voi kerätä veron osana varausta ja siirtää sen viranomaisille.

Jos matkailijavero otetaan käyttöön, tulisi Helsingin kaupungin näkemyksen mukaan veroa kerätä niin rekisteröidyissä majoitusliikkeissä majoittujilta kuin lyhytaikaisesti vuokra-asunnoissa majoittuvilta, jolloin tulisi myös ottaa käyttöön valtakunnallinen lyhytaikaista majoitusta tarjoavien vuokra-asuntokohteiden rekisteröintijärjestelmä.

Matkailun alueellinen merkitys ja alueellisen matkailijaveron taloudelliset vaikutukset

Matkailulla on kasvavana palvelu- ja vientialan jo nykyisellään paljon taloudellisia vaikutuksia kunnille. Se tuottaa kerrannaisvaikutuksia muillekin aloille, kuten palvelu- ja tapahtumatarjontaan (kaupat, ravintolat, museot, ym.), katukuvaan ja keskustojen elinvoimaan. Vuonna 2024 Helsingin matkailun kokonaiskysyntä (matkailutulo) oli 1,5 mrd. euroa ja matkailun kokonaisvaikutukset 2,45 mrd. euroa. Vuonna 2018 kunnallisverotuloja matkailun ansiosta työllistyneistä kertyi noin 37 miljoonaa euroa. Lisäksi Helsingin kautta kulkeneiden laivamatkailijoiden kulutuksen arvioidaan olevan yhteensä 940 miljoonaa euroa. Kansainvälisten risteilymatkustajien kokonaisvaikutuksen arvioitiin vuonna 2024 olevan 19,2 miljoonaa euroa. Matkailutoimialat työllistävät merkittävästi. Helsingissä lähes 30 000 henkilöä työllistyy matkailutoimialoilla yli 8000 toimipaikassa.

Matkailun merkitys monipuolisten liikenneyhteyksien ylläpitäjänä on esimerkiksi vientiyritysten näkökulmasta keskeinen, ja matkailu kasvat-
taa myös kaupungin kansainvälistä tunnettuutta investointien, uusien yritysten ja osaavan työvoiman näkökulmasta

Helsingin kaupungin näkemyksen mukaan matkailuveron vaikutus kunnan talouteen, matkailijamääriin ja vetovoimaan ei aina ole yksiselitteinen tai pelkästään negatiivinen tai positiivinen. Sen vaikutus riippuu veron suuruudesta ja rakenteesta, kohteen kilpailutilanteesta, matkailijoiden hintajoustosta ja siitä, miten verotuotto käytetään.



26.1.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

Helsingiläisistä matkailualojen yrityksistä (Matkailun neuvoa-antava työryhmä, Helsingin tekijät -verkoston ja MaRa ry) pääosa ei kannata matkailijaveron käyttöönottoa, sillä vaikutukset yritysten toimintaan nähdään negatiivisina muun muassa hallinnollisen taakan, lisäkustannusten ja eriarvoisena kohteluna verrattuna lyhytaikaista majoitusta vuokra-asunnoissa tarjoavien kanssa. Kun matkailuvero lisätään majoituspalveluiden hintaan, yritykset joutuvat korottamaan hintojaan, mikä voi heikentää niiden kilpailukykyä kansainvälisessä vertailussa.

Matkailuyritysten ja palveluiden verotus on Suomessa jo nykyisellään suhteellisen korkea, ja matkailuvero heikentäisi kilpailukykyä verrattuna alueisiin, joissa vero on kevyempi tai sitä ei ole lainkaan. Matkailutoimialan yritykset maksavat eri alv-verokantoja (25,5 %, 13,5 %, 10 %), jotka monilta osin ovat jo korkeampia kuin esim. kilpailijamaissa ja -kaupungeissa. Muun muassa Suomessa majoituksen arvonlisävero on EU:n toiseksi korkein. Lisäksi osa matkatoimistoista maksaa palveluitaan marginaaliveroa. Matkailutoimialan yritykset maksavat myös muun muassa alkoholiveroa, sähköveroa, kiinteistöveroa, polttoaineveroa, auto- ja ajoneuvoveroa sekä jätehuolto- ja vesimaksuja.

Vuonna 2025 toteutetun asukaskyselyn mukaan helsinkiläiset suhtautuvat yleisesti myönteisesti matkailuun ja sen kehittämiseen. Tietoa asukkaiden suhtautumisesta valmisteilla olevaan veroon ei ole tiedossa.

Käsittely

Vastaehdotus 1:

Tuuli Kousa: Lisätään kohdan (11) jälkeen uusi kappale:

Helsingin kaupunki näkee, että matkailijaveron vaikutukset eivät ole yksiselitteisiä, vaan riippuvat olennaisesti veron tasosta, rakenteesta ja siitä, miten verotuotto kohdennetaan. Kansainvälisissä esimerkeissä matkailijaveron on joissakin tapauksissa toiminut välineenä, jolla on rahoitettu matkailun edellytyksiä, parannettu matkailuympäristön laatua ja vahvistettu kestävyyttä ilman, että matkailukysyntä on heikentynyt. Jatkovalmistelussa on perusteltua arvioida, voisiko mahdollinen maksu tukea myös kestävien matkailukäytäntöjen edistämistä esimerkiksi kantamalla pidempiin viipymiin tai ohjaamalla tuottoja matkailun aiheuttamien kustannusten hallintaan, kuntien itse päättämällä tavalla.

Kannattaja: Silvia Modig

Vastaehdotus 2:

Tuuli Kousa: 1. Poistetaan kohdan (8) alusta virke:



26.1.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

Elinkeinopoliittisesti suunnitteilla oleva vero on kaupungin näkökulmas-
ta kuitenkin haasteellinen, sillä se voi vaikuttaa negatiivisesti niin Hel-
singin kuin koko Suomen kansainväliseen kilpailukykyyn ja vähentäisi
Suomen houkuttelevuutta.

2. Poistetaan kohdat (12), (13) ja (14):

Matkailijaveron myötä korottuneet hinnat voivat vaikuttaa matkailijoiden
päätökseen matkustaa tietylle alueelle, mikä puolestaan voi vähentää
alueen matkailijoiden määrää, yritysten liikevaihtoa ja kannattavuutta,
kunnan muita verotuloja sekä vaikuttaa työllisyyteen. Esimerkiksi Male-
diivien tapauksessa tutkimus osoittaa, että 10 %:n kasvu matkailuve-
rossa on yhteydessä noin 5,4 % laskuun matkailijamäärissä, mikä viit-
taa siihen, että veron korotus voi vähentää kansainvälisten turistien
saapumisia. Islannissa risteilyalusten vierailujen arvioitu käyntimäärän
odotettiin vähenevän 80 aluksella matkailumaksun myötä. Maksu me-
nee Islannissa kokonaisuutena valtiolle.

Matkailu Suomeen ja Suomessa on lähtökohtaisesti kallista moniin
muihin maihin verrattuna ja uusi matkailuvero antaisi signaalin kulutta-
jille, yrityksille jne. matkailun kallistumisesta. Se voi heikentää myös ko-
timaanmatkailun hintakilpailukykyä, kun suomalaiset valitsevat koti-
maan ja ulkomaan matkan välillä. Jos kerätystä verosta ei kohdenneta
lainkaan matkailun haittojen ehkäisyyn ja matkailun kehittämiseen, voi
sen kerääminen yritysten näkökulmasta tuntua epäoikeudenmukaiselta
verattuna muihin toimialoihin, joilla vastaavaa kohdennettua veroa ei
ole.

Jos matkailijavero vaihtelee alueittain tai majoitusmuodoittain, se voi
aiheuttaa epätasa-arvoa eri matkailijaryhmien ja yritysten välillä. Esi-
merkiksi korkeampien hotellihintojen alueilla matkailijat voivat joutua
maksamaan enemmän kuin toisilla alueilla majoittuvat tai jos lyhytaikai-
sissa vuokra-asunnoissa majoittuvilta matkailijoilta ei kerätä veroa, on
se hotelleille epätasa-arvoista kohtelua.

3. Poistetaan kohdat (17) ja (18):

Sellainen kunta, jossa matkailu aiheuttaa merkittävästi enemmän hait-
taa (esim. kulumista ympäristölle, palvelupaineen kasvua pääasiassa
kuntalaisille tarkoitetuissa palveluissa tai tarvetta rakentaa infraa kuten
kulttuuriympäristökohteet, yleisöwc:t tms.) ja jossa ei ole sosiaalista hy-
väksyntää matkailulle, voitaisiin kerätyillä verolla tehdä ennakoitavia ja
myös korjaavia toimenpiteitä. Esimerkiksi Norjassa kunnat, jotka saavat
luvan ottaa käyttöön turistiveron, joutuvat laatimaan suunnitelman siitä,
miten varat käytetään – ja mitä niillä on tarkoitus ratkaista.



26.1.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

Helsingin kaupunki katsoo, että kestävän matkailun edistäminen, joka mainitaan valmistelun keskeisenä tavoitteena, ei pääsääntöisesti ole yksin riittävä edellytys uuden veron käyttöönotolle. Kestävyys saavutetaan ensisijaisesti suunnittelun, yhteistyön, infrastruktuuri-investointien, osaamisen kehittämisen ja selkeiden pelisääntöjen kautta sekä kestävyyden periaatteita tukevalla toimintatavalla, ei niinkään lisäämällä kustannuksia vierailijoille ja paikallisille toimijoille. Esimerkiksi Helsingissä on laadittu ja käytössä kestävän matkailun sekä tarkempi sosiaalisen matkailijapaineen toimintamalli, joilla mahdollisia matkailun aiheuttamia haasteita pyritään ennakoimaan ja hallitsemaan. Matkailijaveron kerääminen voidaan kokea myös kestävyysperiaatteiden vastaiseksi. Kun veroa ei kerätä ovat matkailijat ja paikalliset tasavertaisia.

Kannattaja: Silvia Modig

1. äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Tuuli Kousan ensimmäisen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äänet: 6

Ville Jalovaara, Otto Meri, Marcus Rantala, Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov, Maarit Vierunen

Ei-äänet: 9

Paavo Arhinmäki, Elisa Gebhard, Shawn Huff, Maija Karhunen, Tuuli Kousa, Johanna Laisaari, Silvia Modig, Suvi Pulkkinen, Niilo Toivonen

Kaupunginhallitus hyväksyi Tuuli Kousan ensimmäisen vastaehdotuksen äänin 6 - 9.

2. äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Tuuli Kousan toisen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äänet: 9

Elisa Gebhard, Ville Jalovaara, Johanna Laisaari, Otto Meri, Marcus Rantala, Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov, Niilo Toivonen, Maarit Vierunen

Ei-äänet: 6

Paavo Arhinmäki, Shawn Huff, Maija Karhunen, Tuuli Kousa, Silvia Modig, Suvi Pulkkinen



26.1.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

Kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 9 - 6.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Nina Vesterinen, matkailupäällikkö, puhelin: 09 310 37919
nina.vesterinen(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Valtiovarainministeriö

Otteen liitteet
Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täy-
täntöönpano

Pöytäkirjanote on lähetetty asianosaiselle 28.1.2026.

Kaupunginhallitus

Pilvi Ainola
pöytäkirjanpitäjä