

Valtiovarainvaliokunta

Lakialoite polttoaineveron kohtuullistamisesta ja kohtuullisen hintatason turvaamisesta

Dieselin käyttövoimavero poistettava ja luotava dieselille biopolttoaineiden jakeluelvoitetuki

Kipuraja ylitetty - autoilun elvytyspaketti!

JOHDANTO

Vireilletulo

Lakialoite polttoaineveron kohtuullistamisesta ja kohtuullisen hintatason turvaamisesta (KAA 1/2023 vp): Asia on saapunut valiokuntaan.

Dieselin käyttövoimavero poistettava ja luotava dieselille biopolttoaineiden jakeluelvoitetuki (KAA 2/2023 vp): Asia on saapunut valiokuntaan.

Kipuraja ylitetty - autoilun elvytyspaketti! (KAA 5/2023 vp): Asia on saapunut valiokuntaan.

Jaostovalmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan verojaostossa.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut kansalaisparlamentin tuloksista aloitteissa KAA 1 ja 2/2023 vp:

- professori Kimmo Grönlund
- professori Kaisa Herne

Verojaosto järjesti 23.2.2024 aloitteista julkisen asiantuntijakuulemisen, jossa kuultavina olivat:

- aloitteen tekijöiden edustaja Leevi Ruotsalainen
- aloitteen tekijöiden edustaja Hanna Jaala
- aloitteen tekijöiden edustaja Jaakko Leppänen
- lainsäädäntöneuvos Leo Parkkonen, valtiovarainministeriö
- lainsäädäntöneuvos Markus Teräväinen, valtiovarainministeriö

Verojaosto on lisäksi kuullut:

- johtava asiantuntija Juha Tervonen, liikenne- ja viestintäministeriö
- liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö

Valiokunnan mietintö VaVM 2/2024 vp

- erityisasiantuntija Harri Haavisto, työ- ja elinkeinoministeriö
- ympäristöneuvos Magnus Cederlöf, ympäristöministeriö
- toimitusjohtaja Tero Lausala, Autoalan Keskusliitto ry
- veroasiantuntija Laura Kurki, Suomen Yrittäjät ry
- pääekonomisti Mikael Kirkko-Jaakkola, Veronmaksajain Keskusliitto ry

Verojaosto on saanut kirjallisen lausunnon:

- Suomen ilmastopaneeli
- BIOS-tutkimusyksikkö

KANSALAISALOITTEET

Kansalaisaloitteessa KAA 1/2023 vp ehdotetaan ryhtymistä lainvalmisteluun, jolla turvataan polttoaineiden hinnan kohtuullisuus ja siten ihmisten liikkumisenvapaus jokaiselle itselleen parhaiten sopivalla liikkumismuodolla.

Kansalaisaloitteessa KAA 2/2023 vp ehdotetaan lainvalmisteluun ryhtymistä dieselin käyttövoimaveron poistamiseksi sekä aiemman dieselin verotuen muokkaamiseksi nykypäivän tilanteeseen paremmin soveltuvaksi biopolttoaineiden jakeluelvoitetueksi.

Kansalaisaloitteessa KAA 5/2023 vp ehdotetaan, että eduskunta ryhtyy kiireellisesti toimiin luodakseen "autoilun elvytyspaketin", jolla bensan ja dieselin verotusta alennetaan. Aloitteessa ehdotetaan lainvalmisteluun ryhtymistä nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamisesta siten, että se poistetaan yhden (1) vuoden määräajaksi. Lisäksi aloitteessa esitetään, että eduskunta pysyvästi laskee nykyistä polttoaineveroa 50 prosenttia mainitun määräajan jälkeen. Elvytyspaketti olisi luonteeltaan kertaluontoinen ja tarkkarajainen.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Kansalaisaloitteiden keskeinen sisältö

Kansalaisaloitteessa KAA 1/2023 vp ehdotetaan, että laki velvoittaisi tarkistamaan ja muokkaamaan polttoaineiden valmisteveroa jokaisen polttoaineen hintaan korottavasti vaikuttavan toimen voimaan tullessa tai vähintään vuosittain budjettiriihen yhteydessä. Lain voimaan tullessa tulisi polttoaineiden valmisteveroa alentaa biopolttoaineiden jakeluelvoitteen prosenttimäärän mukaisesti yhdellä sentillä jokaista voimassa olevaa jakeluelvoiteprosenttia kohden. Lisäksi kansalaisaloitteen mukaan tieliikenteen päästökaupan polttoaineiden hintoja korottava vaikutus tulisi kompensoida täysimääräisesti valmisteverossa.

Aloitetta perustellaan sillä, että biopolttoaineiden jakeluelvoite korottaa polttoaineiden litrahintaa ja tätä korottavaa vaikutusta tulee kompensoida valmisteveroa säätelemällä. Aloitteen mukaan polttoaineiden korkeaa verotusta perustellaan muun muassa päästöillä, ja päästöjen vähentyessä myös veron tasoa tulee tarkistaa alaspäin, jotta polttoaineiden litrahinnat pysyvät kohtuullisina.

Valiokunnan mietintö VaVM 2/2024 vp

Kansalaisaloitteessa KAA 2/2023 vp ehdotetaan ryhtymistä lainvalmisteluun dieselin käyttövoimaveron poistamiseksi sekä aiemman dieselin verotuen muokkaamiseksi nykypäivän tilanteeseen paremmin soveltuvaksi biopolttoaineiden jakeluelvoitetueksi. Jakeluelvoitetuki ehdotetaan samansuuruiseksi kuin nykyinen dieselin verotuki. Aloitteen mukaan jakeluelvoitetukea tulisi korottaa jatkossa biopolttoaineiden jakeluelvoitteen kohoamisen hintavaikutuksen mukaisesti.

Aloitetta perustellaan sillä, että käyttövoimaveron perusajatus on murentunut. Tältä osin viitataan dieselin hinnan nousuun bensiinin tasolle ja yli. Aloitteessa tuodaan esille, että dieselin hinnan nousun taustalla on osaltaan öljyn maailmanmarkkinahintojen nousu, mutta kehitykseen on merkittävästi vaikuttanut myös dieselin valmisteverojen bensiiniin verrattuna suuremmat korotukset ja erityisesti dieselpolttoaineisiin kohdistuvan biojakeluelvoitteen hintoja nostava vaikutus. Lisäksi tuodaan esille se, että dieselin kilpailukykyinen hinta suhteessa bensiiniin ja dieselautojen energiatehokkuus ovat isolle osalle kansasta työssäkäynnin kannattavuuden ehto ja että dieselautot helpottavat myös monen vähävaraisen liikkumista. Aloitteessa viitataan myös dieselin merkitykseen tavarantoiminnan- ja henkilökuljetuksissa sekä dieselkäyttöisten ajoneuvojen merkitykseen liikenteen päästöjen vähentämisessä.

Kansalaisaloitteessa KAA 5/2023 vp ehdotetaan ryhtymistä lainvalmisteluun "autoilun elvytyspaketti" luomiseksi, jolla alennetaan bensiinin ja dieselin verotusta. Tarkoituksena on lähettää viesti eduskunnalle siitä, että autolla liikkumisen kustannukset ovat ylittäneet kipurajan. Aloitteessa ehdotetaan bensiinin ja dieselin valmisteveron poistamista vuoden määräajaksi ja tämän jälkeen polttoaineiden alentamista pysyvästi 50 prosenttia.

Aloitetta perustellaan Suomen kansainvälisellä mittapuulla korkealla polttoaineiden verotuksella ja tuodaan esille se, että polttoaineiden maltillinen verotus on hyvän talouspolitiikan kulmakivi. Lisäksi aloitteessa todetaan muun muassa, että polttoaineiden hinnankorotukset asettavat kansalaiset epätasa-arvoiseen asemaan iskiessään erityisesti työssäkäyviin ja syrjäseudulla asuviin ja että suurella osalla autoilijoista ei ole varaa vaihtaa uuteen ja vähäpäästöisempään ajoneuvoon. Ilmastositä ei pidetä kestäväenä perusteluna polttoaineiden verotukselle Suomessa.

Valiokunta on pitänyt perusteltuna käsitellä aloitteita yhdessä, koska ne liittyvät energiaverotukseen. Myös henkilöautojen käyttövoimaverotus on kiinteä osa energiaverotusta, ja sen taso määräytyy energiaverotuksen tasojen kautta.

Kansalaisparlamenttikokeilu

Kansalaisaloitteet KAA 1/2023 vp ja KAA 2/2023 vp olivat mukana Åbo Akademin ja Tampereen yliopiston tutkijoiden, eduskunnan kanslian ja Sitran järjestämässä kansalaisparlamenttikokeilussa, joka järjestettiin marraskuussa 2023.

Polttoaineverotuksesta

Liikenteen verojärjestelmä perustuu ajoneuvojen kiinteisiin veroihin eli autoveroon ja ajoneuvoveroon sekä todellisen käytön verotukseen eli polttoaineveroon. Ajoneuvovero koostuu perusverosta ja käyttövoimaverosta. Henkilöautojen käyttövoimaverotus on muuta kuin bensiinikäyttöisiltä

Valiokunnan mietintö VaVM 2/2024 vp

henkilöautoilta kannettava vero, jonka tarkoituksena on tasata energiaverotuksen eroja henkilöautoliikenteen energiankäytössä. Polttoaineiden valmistevero koostuu puolestaan polttoaineen energiasisältöön eli lämpöarvoon perustuvasta energiasisältöverosta ja polttoaineen elinkaari-päästöön perustuvasta hiilidioksidiverosta. Lisäksi liikennepolttoaineista kannetaan valmisteverotuksen yhteydessä huoltovarmuusmaksua.

Kuorma-autoliikenteen ja sitä kautta vientiteollisuuden sekä linja-autoliikenteen polttoainekustannuksia on haluttu keventää alentamalla dieselöljyn ja sitä korvaavien polttoaineiden energiasisältöveroa. Koska dieselöljyn energiasisältövero on matalampi kuin ympäristöperusteinen veromalli edellyttäisi eikä dieselhenkilöautojen suosimiselle ole katsottu olevan ympäristö- eikä muitakaan perusteita, dieselkäyttöisistä henkilöautoista kannetaan ajoneuvoveron osana käyttövoimaveroa, jolla tasapainotetaan bensiinin ja dieselöljyn erilaisesta verokohtelusta aiheutuvia kustannuseroja autoilijoille keskimääräisellä vuotuisella ajosuoritteella sekä varmistetaan EU:n valtioneuvoston edellyttämä vaatimus neutraalista energiaverotuksesta. Paketti- ja kuorma-autojen käyttövoimaveron taso on selvästi henkilöautojen käyttövoimaveron tasoa matalampi, eikä käyttövoimaverolla tältä osin ole vastaavaa energiaverotusta tasaavaa tarkoitusta. Kuorma-autojen käyttövoimaveron lähinnä fiskaalisin perustein kannettava vero, jolla toteutetaan EU-lainsäädännön kuorma-autoilta edellyttämä ajoneuvoverotus.

Polttoaineiden tasot tai käyttövoimaverot eivät ole yhteydessä polttoaineiden kuluttajahintoihin, eikä verotuksella ole tavoitteena tasata polttoaineiden kuluttajahintojen eroja, vaan eroja eri käyttövoimien verotuksessa. Fiskaalisten tavoitteiden lisäksi liikenneverotuksella toteutetaan ohjausta liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi ja verojärjestelmällä pyritään vaikuttamaan erityisesti siihen, että hiilidioksidipäästöt tulisivat otetuiksi huomioon kuluttajien ja yritysten ajoneuvohankintoja, liikennekäytössäpitoa sekä käyttämistä koskevissa päätöksissä. Polttoaineiden verotasojen vähimmäismäärän asettaa EU:n energiaverodirektiivi.

Vuonna 2023 liikennepolttoaineista kerättiin valmisteverotuottoja yhteensä noin 2,68 miljardia euroa, josta bensiinin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden osuus oli noin 1,25 miljardia euroa ja dieselöljyn ja sitä korvaavien biopolttoaineiden osuus noin 1,42 miljardia euroa. Polttoaineverotukseen liittyvän käyttövoimaveron arvioitu tuotto vuonna 2023 on noin 0,4 miljardia euroa. Dieselöljyn alemman verokannan muodostaman verotuen määrä vuonna 2023 oli arviolta 680 miljoonaa euroa. Kun huomioon otetaan dieselkäyttöisiltä henkilö- ja pakettiautoilta käyttövoimaverona kannettava noin 340 miljoonaa euroa, kuorma- ja linja-autoliikenteen dieselin verotuen määräksi tulee noin 340 miljoonaa euroa. Saadun selvityksen mukaan liikennepolttoaineista ja sähköstä kannettavien nimellisten verotuottojen ja käyttövoimaverotuoton ennustetaan laskevan yhteensä noin 0,9 miljardia euroa vuodesta 2023 vuoteen 2030 mennessä. Liikennepolttoaineiden veropohjien ennustetun supistumisen lisäksi verotuottojen laskua selittää kevyemmin verotettujen uusiutuvien polttoaineiden osuuden oletettu kasvu 34 prosenttiin vuoteen 2030.

Ehdotusten vaikutukset julkiseen talouteen

Kansalaisaloitteessa KAA 1/2023 vp ehdotetaan valmisteveroa alennettavaksi biopolttoaineiden jakeluvoliteprosentin mukaisella senttimäärällä. Saadun selvityksen mukaan yhden sentin suuruinen alennus bensiinin valmisteverossa tarkoittaisi noin 14 miljoonan euron ja dieselin valmisteverossa noin 26 miljoonan euron menetystä valtion verotuloissa vuoden 2025 tasossa. Polttoai-

Valiokunnan mietintö VaVM 2/2024 vp

neverotuksen alentaminen jakeluelvoiteprosentin mukaisesti tarkoittaisi hallitusohjelmaan kirjatulla jakeluelvoitetasolla 16,5 sentin veronalennusta vuonna 2025. Tämän jälkeen alennus kasvaisi vuosittain ja olisi voimassa olevan jakeluelvoitelain mukaan 34 senttiä vuonna 2030. Valtion valmisteverotulot laskisivat tämän takia vuonna 2025 0,7 miljardia euroa ja vuonna 2030 noin miljardi euroa.

Bensiinin ja dieselin valmisteveron poistaminen kansalaisaloitteessa KAA 5/2023 vp ehdotetulla tavalla vähentäisi valtion valmisteverotuloja vuonna 2025 arviolta noin 2,4 miljardia euroa ja verojen alentaminen 50 prosentilla vuonna 2026 noin 1,1 miljardia euroa. Kansalaisaloitteiden toteutettavuutta kuitenkin rajoittaa jo EU:n energiaverodirektiivin vaatimus bensiinin 35,9 sentin ja dieselin 33 sentin vähimmäisverotasosta. Liikennepolttoaineiden valmisteveron alentaminen EU:n vähimmäisverotasolle tarkoittaisi arviolta noin 0,9 miljardin euron vähennystä vuoden 2025 verotuloissa.

Jos käyttövoimavero poistettaisiin kansalaisaloitteen KAA 2/2023 vp mukaisesti, johtaisi tämä saadun selvityksen mukaan todennäköisesti dieselin polttoaineveroedun poistamiseen ja tason nostamiseen energiaveromallin mukaiselle tasolle. Kuulemisissa dieselin alennetusta verokannasta luopumisen on nähty nostavan kuljetusintensiivisen teollisuuden kustannuksia ja heikentävän kotimaisen vientiteollisuuden kansainvälistä kilpailukykyä. Lisäksi on esitetty, että käyttövoimaveron poistaminen dieselhenkilöautoilta ilman vastaavaa korotusta dieselin verotasoon suosisi perusteetta dieselhenkilöautoja bensiiniautoihin verrattuna ja tarkoittaisi samalla sitä, että nykyisestä elinkaaripäästöt huomioivasta ja biopolttoaineille edullisesta energiaveromallista tulisi luopua.

Edellä mainittujen verotuottovaikutusten lisäksi myös arvonlisäverotuotot laskisivat.

Ehdotusten arviointia

Valiokunnan asiantuntijakuulemisissa ei ole kannatettu lainvalmistelun aloittamista kansalaisaloitteiden pohjalta, vaikka sinällään on ymmärretty aloitteissa esitettyjä huolia. Aloitteissa ehdotetut toimet on nähty vastakkaisena nykyiseen sääntelyyn sisältyvään päästöohjaukseen nähden ja niiden on nähty hidastavan liikenteen sähköistymiskehitystä sekä on tuotu esille jo olemassa olevat haasteet koskien Suomen päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Ehdotettuja toimia on pidetty myös kalliina valtiontaloudelle. Jakeluelvoitteeseen sidotun kompensointijärjestelmän osalta on kuulemisessa tuotu esille se, että se ei olisi kovin tehokas ja toimiva keino vaikuttaa polttoaineiden hintoihin.

Polttoaineiden maailmanmarkkinahinta on viime vuosien aikana heilunut normaalia huomattavasti enemmän covid-19-pandemian ja Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyssodan vuoksi. Kuulemisissa on kiinnitetty huomiota siihen, että aloitteet on tehty erilaisessa markkinatilanteessa ja että polttoaineiden hinnat ovat palanneet hintahuipun jälkeen jo kohtuullisemmille tasoille, joskin on todettu myös, että dieselin hinta on jäänyt korkeammalle. Tässä on nähty osansa sillä, että Venäjä on ollut suurin dieselin tuoja Euroopan markkinoilla. Kuulemisissa on myös pidetty perustellumpana tarkastella autoilun verotusta ja uudistamistarpeita kokonaisvaltaisemmin. Lisäksi on tuotu esille, että energian hinnan kustannusvaikutuksia olisi yleisesti ottaen tarkoituksenmukaista kompensoida niille ryhmille, jotka ovat kompensoinnin tarpeessa, eikä kaikille.

Valiokunnan mietintö VaVM 2/2024 vp

Valiokunta ymmärtää kansalaisaloitteissa esitettyjä huolia autoilun kustannuksista ja niiden vaikutuksia henkilöiden työssäkäyntiin ja muihin liikkumisen tarpeisiin sekä yritysten kilpailukykyyn. Nämä korostuvat erityisesti alueilla, joissa välimatkat ovat pitkiä.

Valiokunta toteaa, että kuluvalle vaalikaudella on jo toteutettu autoilun verotusta keventäviä toimia. Pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelmakirjauksen mukaan kotitalouksien ostovoimaa vahvistetaan keventämällä työn ja liikkumisen verotusta. Hallitusohjelman mukaan liikennepolttoaineiden hinta ei nouse hallituksen toimenpiteiden takia. Vuoden 2024 alusta polttoaineiden valmisteveroja on kevennetty noin 170 miljoonalla eurolla tarkoituksena kompensoida hallitusohjelman mukaisesta jakeluelvoitteen velvoitetasojen vuosien 2024—2027 nousu-urasta aiheutuva keskimääräinen pumppuhintojen nousu vuosina 2024—2027. Lisäksi ajoneuvoveron perusveroa on kevennetty 50 miljoonalla eurolla keski- ja suuripäästöisten autojen verorasituksen alentamiseksi maltillisesti. Lisäksi hallitusohjelman veropolitiikan linjaa koskevan liitteen mukaan polttoaineverotuksen hiilidioksidiverokomponenttia kevennetään edelleen 100 miljoonalla eurolla.

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan uusiutuvien polttoaineiden mukainen jakeluelvoite pysyy 13,5 prosentissa vuonna 2024. Vuosina 2025–2027 jakeluelvoitetta nostetaan maltillisesti asteittain siten, että vuonna 2025 taso on 16,5 prosenttia, vuonna 2026 19,5 prosenttia ja vuonna 2027 22,5 prosenttia. Kehittyneimpien jakeiden lisävelvoitetta nostetaan nykyisestä kahdesta prosentista vuonna 2025 kolmeen prosenttiin ja vuonna 2026 neljään prosenttiin. Ensimmäinen osa muutoksista tehtiin 1.1.2024 voimaan tulleella lailla.

Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että kansalaisaloitteet on tehty erilaisessa markkinatilanteessa ja polttoaineiden hinnat ovat palanneet hintahuipun jälkeen jo kohtuullisemmille tasolle ollen varsin maltillisia vuoden 2024 alkupuolella verrattuna vuosien 2022 ja 2023 tilanteeseen. Kuten myös kuulemisissa on tuotu esille, polttoaineiden hinnat ovat vaihdelleet etenkin kansainvälisistä raaka-ainemarkkinoista johtuvista tekijöistä. Polttoaineiden kuluttajahintoihin ovat viime vuosina vaikuttaneet lisäksi muutokset uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitteessa sekä uusiutuvien polttoaineiden hintakehitys fossiilisiin polttoaineisiin nähden.

Valiokunta toteaa myös, että vaikka liikennepolttoaineiden nimellisiä valmisteverotasoja on korotettu vuoden 2011 energiaverouudistuksen jälkeen eri vuosina, polttoaineiden keskimääräiset valmisteverotasot ovat nousseet kuitenkin tätä vähemmän kevyemmin verotettujen biopolttoaineiden osuuden kasvaessa polttoaineiden veropohjassa. Liikennepolttoaineiden valmisteverotasot eivät ole indeksiin sidottuja. Saadun selvityksen mukaan liikennepolttoaineiden nimellisten valmisteverotasojen noususta huolimatta bensiinin reaalin valmisteverotaso ei ole noussut 2010-luvulla, sillä kuluttajahinnat ja kotitalouksien tulot ovat nousseet keskimääräistä valmisteverotasoja enemmän. Myös dieselkäyttöisten henkilö- ja kuorma-autojen verotus on kokonaisuutena tällä hetkellä reaalisesti kevyempää kuin vuonna 2012, kun otetaan huomioon yleinen hintatai ansiotasokehitys sekä se, ettei käyttövoimaveron tasoon ole tehty tarkistuksia vuoden 2012 jälkeen.

Kansalaisaloitteiden mukaisia ehdotuksia arvioitaessa on myös otettava huomioon Suomen päästövähennystavoitteet. Polttoaineveroa on pidetty kustannustehokkaana päästöohjauksena, ja verotuksen keventäminen ehdotetulla tavalla ei tukisi siirtymää vähäpäästöiseen liikenteeseen.

Valiokunnan mietintö VaVM 2/2024 vp

Taakanjakoasetuksen mukaan Suomen tulee vähentää taakanjakosektorin, johon liikenne kuuluu, päästöjä vähintään 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Tieliikenne on myös tulossa osaksi EU:n päästökauppajärjestelmää. Valiokunta yhtyy asiantuntijakuulemisessa esitettyyn näkemukseen siitä, että fossiilisten polttoaineiden korvaaminen on myös energiaomavaraisuuskysymys, koska se vähentää riippuvuutta fossiilisten polttoaineiden tuottajamaista. Kotimaisella sähkötuotannolla ja liikenteen sähköistymisellä on nähty merkitystä myös vaihtotaseen kannalta.

Polttoaineverotuksen fiskaalinen rooli on merkittävä valtiontalouden kannalta. Kansalaisaloitteiden mukaiset ehdotukset heikentäisivät julkista taloutta merkittävästi tilanteessa, jossa julkinen talous on selvästi alijäämäinen. Valtiovarainministeriön 29.2.2024 julkaisemassa ehdotuksessa valtiontalouden kehyspäätökseksi vuosille 2025—2028 valtion budjettitalouden alijäämän arvioidaan olevan 12,9 miljardia euroa vuonna 2025. Kansalaisaloitteiden mukaiset ehdotukset olisivat osittain myös EU:n energiaverodirektiivin vastaisia ja sopisivat ylipäättään huonosti nykyiseen energiaveromalliin. Käynnissä on liikenteen käyttövoimamurros. Valiokunta yhtyy asiantuntijakuulemisissa esitettyyn näkemukseen siitä, että liikenteen verotusta tulisi tarkastella kokonaisuutena. Tältä osin valiokunta viittaa hallitusohjelmaan, jonka mukaan hallitus käynnistää liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistuksen.

Edellä esitetyt seikat huomion ottaen valiokunta esittää kansalaisaloitteita hylättäviksi.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSEHDOTUS

Valtiovarainvaliokunnan päätösehdotus:

Eduskunta hylkää kansalaisaloitteeseen KAA 1/2023 vp sisältyvän ehdotuksen.

Eduskunta hylkää kansalaisaloitteeseen KAA 2/2023 vp sisältyvän ehdotuksen.

Eduskunta hylkää kansalaisaloitteeseen KAA 5/2023 vp sisältyvän ehdotuksen.

Valiokunnan mietintö VaVM 2/2024 vp

Helsingissä 19.3.2024

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Markus Lohi kesk

jäsen Markku Eestilä kok

jäsen Janne Heikkinen kok

jäsen Jari Koskela ps

jäsen Mika Lintilä kesk

jäsen Joonas Räsänen sd

jäsen Hanna Sarkkinen vas

jäsen Sari Sarkomaa kok

jäsen Sami Savio ps

jäsen Ville Valkonen kok

jäsen Pia Viitanen sd

jäsen Ville Vähämäki ps

varajäsen Sanna Antikainen ps

varajäsen Eeva Kalli kesk

varajäsen Jaana Strandman ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Tarja Järvinen