

85. Perjantaina 18 päivänä kesäkuuta 1993

kello 13

Päiväjärjestys

Ilmoituksia

Esitellään:

1) Hallituksen esitys n:o 88 arvonlisäverolaiksi 2042

Toinen käsittely:

2) Ehdotus laiksi maaseutuelinkeinolain muuttamisesta ”

Hallituksen esitys n:o 83
Maa- ja metsätalousvaliokunnan mietintö n:o 13

Ensimmäinen käsittely:

3) Ehdotukset laiksi rangaistusmääräysmenettelystä ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi 2045

Hallituksen esitys n:o 63
Lakivaliokunnan mietintö n:o 12

4) Ehdotus laiksi liikevaihtoverolain muuttamisesta ”

Hallituksen esitys n:o 320/1992 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö n:o 27

5) Ehdotukset laiksi auto- ja moottori-
pyöräverosta annetun lain muuttamisesta 2046

Hallituksen esitys n:o 42
Lakialoite n:o 18/1991 vp
Toivomusaloitteet n:ot 77, 115, 116, 125,
130, 148, 149 ja 158/1991 vp, 36/1992 vp
sekä 41
Valtiovarainvaliokunnan mietintö n:o 28

Ainoa käsittely:

S. 6) Muistutus valtioneuvoston jäsenen
virkatoimen lainvastaisuudesta 2054

Perustuslakivaliokunnan mietintö n:o 8

Kolmas käsittely:

7) Ehdotus laiksi leimaverolain muutta-
misesta ”

Hallituksen esitys n:o 30
Valtiovarainvaliokunnan mietintö n:o 24

8) Ehdotus laiksi kuntien kantokyy-
luokituksen toimittamisesta vuosiksi 1994
ja 1995 ”

Hallituksen esitys n:o 64
Hallintovaliokunnan mietintö n:o 13

9) Ehdotus laiksi julkisen hallinnon
asiakaspalvelujen järjestämisestä yhteisis-
sä palveluyksiköissä ”

Hallituksen esitys n:o 52
Hallintovaliokunnan mietintö n:o 14

10) Ehdotus laiksi vesilain muuttami-
sesta ”

Hallituksen esitys n:o 85
Ympäristövaliokunnan mietintö n:o 7

Puhetta johtaa ensimmäinen varapuhemies
Paakkinen.

S.

Nimenuudossa merkitään poissa oleviksi toinen varapuhemies Pesälä sekä edustajat Enestam, Haavisto, Hautala, Hurskainen, Jansson, Juhantalo, Kaarilahti, Kanerva, Karhunen, Kasurinen, Kautto, Korva, Laakkonen, Lehtinen, Luttinen, Moilanen, Mölsä, Näsi, Pokka, Pura, Rajamäki, Ranta, Rauramo, Savolainen, Suhola, Tiuri, Toivonen, Turunen, Vehkaoja ja Viljanen.

Nimenuudon jälkeen ilmoittautuvat edustajat Pokka, Viljanen ja Lehtinen.

Ilmoitusasia:

Lomanpyynnöt

Vapautusta eduskuntatyöstä saavat tästä päivästä sairauden vuoksi edustajat Savolainen ja Suhola, virkatehtävien vuoksi edustajat Kautto ja Turunen sekä yksityisasioiden vuoksi edustajat Enestam, Jansson, Juhantalo, Kanerva, Korva, Mölsä, Pesälä, Rauramo ja Toivonen sekä tämän kuun 22 päivään yksityisasioiden vuoksi ed. Vehkaoja.

Ed. Särkijärven edustajantoimi

Ensimmäinen varapuhemies: Luetaan ed. Särkijärven eduskunnalle osoittama kirjelmä.

Sihteeri lukee:

”Eduskunnalle

Pyydän vapautuksen edustajantoimesta 1.8.1993 alkaen siirtyäkseni hoitamaan ylijohdan virkaa ympäristöministeriössä.

Eduskunnassa 18 päivänä kesäkuuta 1993

Jouni J. Särkijärvi”

Ensimmäinen varapuhemies: Puhemiesneuvosto puoltaa anomusta.

Anomukseen suostutaan.

Päiväjärjestyksessä olevat asiat:

1) Hallituksen esitys n:o 88 arvonlisäverolaiksi Valiokuntaan lähettäminen

Ensimmäinen varapuhemies: Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetettäisiin valtiovarainvaliokuntaan. Keskustelu asiasta julistettiin päättyneeksi eilen pidetyssä toisessa täysistunnossa.

Keskustelussa on ed. Lahti-Nuuttila ed. Laikeen kannattamana ehdottanut puhemiesneuvoston ehdotuksesta poiketen, että asia lähetettäisiin valtiovarainvaliokuntaan, jolle hallintovaliokunnan, liikennevaliokunnan, sivistysvaliokunnan, sosiaali- ja terveysvaliokunnan sekä työasiainvaliokunnan on annettava asiasta lausunto.

Selonteko myönnetään oikeaksi.

Äänestys ja päätös:

Puhemiesneuvoston ehdotus ”jaa”, ed. Lahti-Nuuttilan ehdotus ”ei”.

Ensimmäinen varapuhemies: Äänestyksessä on annettu 92 jaa- ja 74 ei-ääntä; poissa 33. (Ään. 1)

Eduskunta on hyväksynyt puhemiesneuvoston ehdotuksen.

Asia lähetetään valtiovarainvaliokuntaan.

2) Ehdotus laiksi maaseutuelinkeinolain muuttamisesta

Toinen käsittely

Hallituksen esitys n:o 83

Maa- ja metsätalousvaliokunnan mietintö n:o 13

Ensimmäinen varapuhemies: Käsittelyn pohjana on maa- ja metsätalousvaliokunnan mietintö n:o 13. Ensimmäinen käsittely on asiasta yleiskeskustelu, sen jälkeen ryhdytään lakiehdotuksen yksityiskohtaiseen käsittelyyn.

Yleiskeskustelua ei synny.

Eduskunta ryhtyy lakiehdotuksen yksityiskohtaiseen käsittelyyn.

1—6, 8 ja 11—14 § hyväksytään keskustelutta.

18 a §

Keskustelu:

Ed. Zyskowitz: Arvoisa puhemies! Maa- ja metsätalousvaliokunta on lisännyt laki-esitykseen uuden 18 a §:n, jonka mukaan vapaaehtoisen velkajärjestelyn yhteydessä maatiloja varten voidaan myöntää lainaa maatilatalouteen ja asuntoon kohdistuvien liikeluottojen tai niiden erääntyneiden maksujen hoitoon jne. Puhutaasti maatalouden näkökulmasta ymmärrämme toki tämän lisäyksen, mutta kun ajatellaan kokonaisuutta ja tiettyä tasapainoisuutta, niin emme pidä tätä lisäystä perusteltuna.

Sen vuoksi ehdotan, arvoisa puhemies, että uusi 18 a § poistetaan.

Ed. Saario: Arvoisa puhemies! Kannatan ed. Zyskowitzin ehdotusta.

Ed. Rajamäki: Arvoisa puhemies! Eilen keskustelussa vedottiin kokoomukseen, että se tulisi järkiinsä tässä asiassa. Sen sijaan, että maatalouden ylituotantoon ei puututa, jälleen rahalla halutaan asioita hoitaa. Eli olen hyvin iloinen ehdotuksesta.

Ensimmäinen varapuhemies: Yleiskeskustelua asiasta ei enää sallita.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Ensimmäinen varapuhemies: Keskustelussa on ed. Zyskowitz ed. Saarion kannattamana ehdottanut, että pykälä poistetaisiin.

Selonteko myönnetään oikeaksi.

Äänestys ja päätös:

Mietintö ”jaa”, ed. Zyskowitzin ehdotus ”ei”.

Ensimmäinen varapuhemies: Äänestyksessä on annettu 43 jaa- ja 111 ei-ääntä, 7 tyhjää; poissa 38. (Ään. 2)

Eduskunta on hyväksynyt ed. Zyskowitzin ehdotuksen.

22 ja 26 § hyväksytään keskustelutta.

27 §

Keskustelu:

Ed. Iivari: Arvoisa puhemies! Tulen ehdottamaan jatkossa, että tämä koko esitys palautetaan siihen muotoon, joka on hallituksen esityksessä, koska muissa pykälissä on myös isoista taloudellisista asioista kysymys.

Ehdotan, että 27 § saa sen muodon kuin oli hallituksen esityksessä.

Ed. Lahikainen: Arvoisa puhemies! Kannatan ed. Iivarin tekemää ehdotusta.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Ensimmäinen varapuhemies: Keskustelussa on ed. Iivari ed. Lahikaisen kannattamana ehdottanut, että pykälä hyväksyttäisiin hallituksen esityksen mukaisena.

Selonteko myönnetään oikeaksi.

Äänestys ja päätös:

Mietintö ”jaa”, ed. Iivarin ehdotus ”ei”.

Ensimmäinen varapuhemies: Äänestyksessä on annettu 108 jaa- ja 52 ei-ääntä; poissa 39. (Ään. 3)

Eduskunta on hyväksynyt mietinnön.

28 ja 29 § hyväksytään keskustelutta.

29 a §

Keskustelu:

Ed. Iivari: Arvoisa puhemies! Ehdotan, että 29 a § saa sen muodon, joka on hallituksen esityksessä.

Ed. Lahikainen: Arvoisa puhemies! Kannatan ed. Iivarin ehdotusta.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Ensimmäinen varapuhemies: Keskustelussa on ed. Iivari ed. Lahikaisen kannattamana ehdottanut, että pykälä hyväksyttäisiin hallituksen esityksen mukaisena.

Selonteko myönnetään oikeaksi.

Äänestys ja päätös:

Mietintö ”jaa”, ed. Iivarin ehdotus ”ei”.

Ensimmäinen varapuhemies: Äänestyksessä on annettu 104 jaa- ja 55 ei-ääntä; poissa 40. (Ään. 4)

Eduskunta on hyväksynyt mietinnön.

29 b §

Keskustelu:

Ed. **Iivari:** Arvoisa puhemies! Ehdotan, että 29 b § saa sen muodon, joka on hallituksen esityksessä.

Ed. **Lahikainen:** Arvoisa puhemies! Kannatan ed. Iivarin ehdotusta.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Ensimmäinen varapuhemies: Keskustelussa on ed. Iivari ed. Lahikaisen kannattamana ehdottanut, että pykälä hyväksyttäisiin hallituksen esityksen mukaisena.

Selonteko myönnetään oikeaksi.

Äänestys ja päätös:

Mietintö ”jaa”, ed. Iivarin ehdotus ”ei”.

Ensimmäinen varapuhemies: Äänestyksessä on annettu 112 jaa- ja 50 ei-ääntä; poissa 37. (Ään. 5)

Eduskunta on hyväksynyt mietinnön.

29 c §

Keskustelu:

Ed. **Iivari:** Arvoisa puhemies! Ehdotan, että 29 c §, joka on uusi pykälä, poistetaan.

Ed. **Lahikainen:** Arvoisa puhemies! Kannatan ed. Iivarin ehdotusta.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Ensimmäinen varapuhemies: Keskustelussa on ed. Iivari ed. Lahikaisen kannattamana ehdottanut, että pykälä poistettaisiin.

Selonteko myönnetään oikeaksi.

Äänestys ja päätös:

Mietintö ”jaa”, ed. Iivarin ehdotus ”ei”.

Ensimmäinen varapuhemies: Äänestyksessä on annettu 106 jaa- ja 55 ei-ääntä; poissa 38. (Ään. 6)

Eduskunta on hyväksynyt mietinnön.

31 ja 32 § hyväksytään keskustelutta.

33 §

Keskustelu:

Ed. **Iivari:** Arvoisa puhemies! Ehdotan, että 33 § palautetaan siihen muotoon, missä se on hallituksen esityksessä.

Ed. **Lahikainen:** Arvoisa puhemies! Kannatan ed. Iivarin ehdotusta.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Ensimmäinen varapuhemies: Keskustelussa on ed. Iivari ed. Lahikaisen kannattamana ehdottanut, että pykälä hyväksyttäisiin hallituksen esityksen mukaisena.

Selonteko myönnetään oikeaksi.

Äänestys ja päätös:

Mietintö ”jaa”, ed. Iivarin ehdotus ”ei”.

Ensimmäinen varapuhemies: Äänestyksessä on annettu 103 jaa- ja 61 ei-ääntä; poissa 35. (Ään. 7)

Eduskunta on hyväksynyt mietinnön.

35, 35 a, 35 b, 41, 43, 46 ja 50 § hyväksytään keskustelutta.

52 §

Keskustelu:

Ed. **Iivari:** Arvoisa puhemies! Ehdotan, että 52 § saa sen muodon, mikä oli hallituksen esityksessä.

Ed. Lahikainen: Arvoisa puhemies!
Kannatan ed. Iivarin ehdotusta.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Ed. Pokka merkitään läsnä olevaksi.

Ensimmäinen varapuhemies:
Keskustelussa on ed. Iivari ed. Lahikaisen kannattamana ehdottanut, että pykälä hyväksyttiin hallituksen esityksen mukaisena.

Selonteko myönnetään oikeaksi.

Äänestys ja päätös:

Mietintö ”jaa”, ed. Iivarin ehdotus ”ei”.

Ensimmäinen varapuhemies:
Äänestyksessä on annettu 106 jaa- ja 60 ei-ääntä; poissa 33. (Ään. 8)

Eduskunta on hyväksynyt mietinnön.

54 ja 59 § hyväksytään keskustelutta.

59 b §

Keskustelu:

Ed. Iivari: Arvoisa puhemies! Ehdotan, että 59 b § saa sen muodon, mikä oli hallituksen esityksessä.

Ed. Lahikainen: Arvoisa puhemies!
Kannatan ed. Iivarin ehdotusta.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Ensimmäinen varapuhemies:
Keskustelussa on ed. Iivari ed. Lahikaisen kannattamana ehdottanut, että pykälä hyväksyttiin hallituksen esityksen mukaisena.

Selonteko myönnetään oikeaksi.

Äänestys ja päätös:

Mietintö ”jaa”, ed. Iivarin ehdotus ”ei”.

Ensimmäinen varapuhemies:
Äänestyksessä on annettu 112 jaa- ja 55 ei-ääntä; poissa 32. (Ään. 9)

Eduskunta on hyväksynyt mietinnön.

Voimaantulosäännös, johtolause ja nimike hyväksytään keskustelutta.

Ensimmäinen varapuhemies:
Kun maa- ja metsätalousvaliokunnan ehdotusta ei ole muuttamattomana hyväksytty, asia lähetetään suureen valiokuntaan.

Puheenvuoron saatuaan lausuu

Ed. Mäki-Hakola: Rouva puhemies!
Ilmoitan, että suuri valiokunta kokoontuu välittömästi tämän täysistunnon päätyttyä.

Ed. Viljanen merkitään läsnä olevaksi.

3) Ehdotukset laiksi rangaistusmääräysmenettelystä ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Ensimmäinen käsittely
Hallituksen esitys n:o 63
Lakivaliokunnan mietintö n:o 12

Ensimmäinen varapuhemies:
Käsittelyn pohjana on lakivaliokunnan mietintö n:o 12.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotusten ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

4) Ehdotus laiksi liikevaihtoverolain muuttamisesta

Ensimmäinen käsittely
Hallituksen esitys n:o 320/1992 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö n:o 27

Ensimmäinen varapuhemies:
Käsittelyn pohjana on valtiovarainvaliokunnan mietintö n:o 27.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

5) Ehdotukset laiksi auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain muuttamisesta

Ensimmäinen käsittely
Hallituksen esitys n:o 42
Lakialoite n:o 18/1991 vp
Toivomusaloitteet n:ot 77, 115, 116, 125, 130, 148, 149 ja 158/1991 vp, 36/1992 vp sekä 41
Valtiovarainvaliokunnan mietintö n:o 28

Ensimmäinen varapuhemies:
Käsittelyn pohjana on valtiovarainvaliokunnan mietintö n:o 28.

Keskustelu:

Ed. A p u k k a: Arvoisa puhemies! Auto- ja moottoripyöräveroehdotuksen piti pitää sisälksä veron laskeminen, mutta kuinka ollakaan, siihen sisältyy myös melkoinen korotus. Tämä on juuri se suurin epäkohta, mihin oppositioryhmät ovat valtiovarainvaliokunnan verojaostossa ja itse valiokunnassa puuttaneet.

Nimittäin hallituksen esitys lähtee siitä, että samalla kun yleisesti auto- ja moottoripyöräveroa pudotettaisiin, pakettiautojen verotusta kiristettäisiin tuntuvasti. Kun aikaisemmin pakettiautot eivät ole olleet verollisia, niin hallituksen alkuperäisen esityksen mukaan pakettiautot olisivat saaneet 50 prosentin veron verotusarvosta laskettuna.

Hallituksen esitys ei aivan semmoisenaan läpäissyt valiokuntaa, vaan hallitusryhmien edustajatkin tulivat siihen tulokseen, että 50 prosentin korotus on kohtuuton, ja olivat sen vuoksi valmiita pudottamaan 35 prosenttiin pakettiautojen verotuksen. Mutta oppositioryhmät olivat yksimielisiä ja pitivät sitäkin kohtuuttoman korkeana yhtäkkisenä veronkorotuksena, varsinkin kun piti kaiken kaikkiaan olla veron laskemisesta kysymys.

Sen vuoksi me olemme valtiovarainvaliokunnassa esittäneet, että 25 prosenttia ... (Hälinää)

Ensimmäinen varapuhemies (koputtaa): Kehotan edustajia rauhoittumaan!

P u h u j a: ... olisi tässä yhteydessä jonkinlainen siedettävä pakettiautojen verotus. Erityisesti meidän mielestämme hallituksen esitykseen ja myös valiokunnan mietintöön sisältyy erittäin suuri epäkohta sen vuoksi, että pakettiautojen veronkorotus koskee kaikkia pakettiautoja, siis

myös niitä, jotka on rekisteröity ammattimaiseen liikenteeseen.

Meidän mielestämme on kohtuutonta, että myös pakettiautoille, jotka ovat ammattiliikenteessä, toisin sanoen suorittavat kuljetuspalveluita ja tavarankuljetuksia, pistetään sama vero kuin kaikille muillekin pakettiautoille. Kun ajatellaan, että kuljetuksia voidaan suorittaa periaatteessa kolmella kalustolla, kuorma-autoilla, pakettiautoilla ja takseilla, niin käsittämätöntä on se, että ainoastaan pakettiautoilla kuljetettuina paketit ovat verollisen kaluston piirissä. Toisin sanoen pakettiautoilla suoritettava kuljetus halutaan saattaa kohtuuttomaan asemaan verrattuna esimerkiksi kuorma-autoilla tapahtuvaan kuljettamiseen. Se tuntuu aika lailla mielettömältä, kun periaatteessa pitäisi koko yhteiskunnan ja kuljetustarpeitten kannalta olla tavoitteena sen, että kaikki tavarat kuljetettaisiin kaikkein tarkoituksenmukaisimmalla kalustolla, pakettiautoilla ne tavarat, jotka niillä olisi edullisinta kuljettaa. Tässä tehdään mielestäni melko typerä ratkaisu, että houkutellessaan käyttämään pakettiautokuljetuksiinkin pienehköjä kuorma-autoja tai kuorma-autoja yleensä, koska silloin kuljetukset voivat tapahtua verottomalla kalustolla.

Etenkin kun ammattimaiseen liikenteeseen rekisteröityjen pakettiautojen osuus on ainoastaan 1,5 prosenttia pakettiautoista, meidän mielestämme on täysin kohtuutonta, että ne saataisiin veron piiriin. Sen vuoksi oppositioryhmät ovat yksimielisesti olleetkin sitä mieltä, kuten myös kaikki kuljettajat ja monet, monet muut merkittävät tahot tässä maassa, että ammattimaiseen liikenteeseen rekisteröidyt pakettiautot tulee jättää kokonaan tämän veron ulkopuolelle. Se siis koskee ainoastaan puoltatoista prosenttia pakettiautoista.

Edelleen voin puhua siitä, miten pakettiautojen veron kohdentuminen on aika epäoikeudenmukainen siitä syystä, että kaikki pakettiautojen tarvitsijat ja käyttäjät, monet ammatinharjoittajat, eivät tule kuulumaan arvonlisäverotuksen piiriin eivätkä saa sitä kautta arvonlisäjärjestelmän mukaisesti palautusta verostaan, vaan monet ammatinharjoittajat joutuvat maksamaan tämän autoveron korotuksen kokonaan. Sen vuoksi meidän mielestämme sen lisäksi, että ammattiliikenteeseen rekisteröidyt autot vapautetaan kokonaan verosta, pitää juuri autoveron korotuksen pakettiautojen osalta olla enintään 25 prosenttia tällä hetkellä.

Arvoisa puhemies! Tulen toisessa käsittelyssä esittämään asianomaiset pykälämuutokset.

Sen lisäksi me olemme oppositioryhmiensä kanssa yksituumaisesti halunneet tässä yhteydessä puuttua myös liikenteen verottamiseen kokonaisuutenaan, koska se on meillä varsin epäjohdonmukaista ja tällä hetkellä suunnitellaan joitakin autojen käyttömaksuja jne. Sen vuoksi olemme halunneet lausuttavaksi asiasta mietinnössä ja tulemme esittämään asiaa koskevan lausuman myös tämän lakiehdotuksen kolmannessa käsittelyssä. Edellytämme, että ryhdyttäisiin pikaisesti toimenpiteisiin liikenteen kokonaisverouudistuksen toteuttamiseksi.

Ed. M a t t i l a (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Ed. Apukan puheenvuoron johdosta pieni selvennys. Valtiovarainvaliokunnassa on ollut yksimielisyys siitä, että pakettiautojen verosuutta tullaan alentamaan. Valtiovarainvaliokunta ja sen hallitusryhmät ovat menetelleet siinä tavalla, joka on yleisesti hyväksytyjen pelisääntöjen mukainen, eli on haettu hallituksen esittämän 50 prosentin asemesta sellainen prosentti, joka on voitu yksimielisesti hyväksyä, ja tämä prosentti on 35, kuten mietinnöstä käy ilmi. Valiokunnan käsityksen mukaan tämän alemman prosentin mukainen vero tuottaa valtiolle sellaisen verotuoton, jota hallituskin on tavoitellut, ehkä vähän enemmänkin.

Kaiken kaikkiaan jotta ei jäisi väärää kuvaa siitä, että tässä ei olisi haluttu lakia korjata, halusin äsken mainitun tuoda esille. Sen lisäksi on huomattava, että kun arvonlisävero tulee aikanaan voimaan, niin arvonlisäveron alaiseen toimintaan hankittavat pakettiautot tulevat verovelvollisille vähennyskelpoisiksi.

Ed. S a s i (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ed. Apukalle haluan todeta, että kun hän suoritti vertailua pakettien taksikuljetuksen ja pakettiautokuljetuksen välillä, niin eivät taksi-autotkaan ole autoverosta vapaita. Ne saavat toki tietyn vähennyksen, joka on runsas 50 000 markkaa, mutta tuo vähennys ei riitä tekemään kaikista taksiautoista verovapaita, joten tältä osin voidaan sanoa, että epäneutraalia tilannetta ei välttämättä synny.

Mitä tulee tähän 35 prosentin veroon, mihin verojaostossa ja valtiovarainvaliokunnassa on päädytty, voidaan todeta, että se jonkin verran nostaa pakettiautojen hintaa, mutta ei niin radikaalisti kuin tuo 50 prosentin vero, joka totaalisesti on pysäyttännyt pakettiautokaupan. Kun vielä otetaan huomioon nimenomaan se, että uudessa arvonlisäverojärjestelmässä ja nyt val-

tioneuvoston päätöksen nojalla jo saadaan vähentää pakettiautot ja niistä maksettu arvonlisävero, niin tämä merkitsee todellakin sitä, että käytännössä maksettava veron määrä ei juurikaan tässä yhteydessä nouse, jonkin verran kylä.

Kun on keskusteltu siitä, voitaisiinko vapauttaa ne pakettiautot, joita varten on hankittu liikennelupa, on todettu, että siitä aiheutuisi erittäin suuria ongelmia. Nimittäin tavarankuljetukseen liikenneluvan voi tänä päivänä saada hyvin yksinkertaisesti suorittamalla vain muutamman viikon kurssin, ja tämä johtaisi kyllä helposti siihen, että jokainen pakettiauton omistaja pyrkisi tuon kurssin suorittamaan ja tällä tavalla välttymään pakettiautoverolta. Tällä tavalla voi syntyä porsaanreikä, joka ei olisi tarkoituksenmukainen.

Luulen, että todellakin pakettiautokauppa käynnistyy osittain myöskin siitä syystä, että kaikki tiedämme, että paineita pakettiautoveron korottamiseen on olemassa, ja tietysti tärkeätä on muistaa se, että jos toisaalta syntyy neutraliteettiongelmia pakettiautojen ja kuorma-autojen välillä, niin toki niitä ongelmia on henkilöautojen ja pakettiautojenkin välillä. Siitä syystä vero, joka on suurin piirtein puolivälissä, ilmeisesti pitkällä tähtäimellä olisi tarkoituksenmukaisin.

Ed. M. L a u k k a n e n (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Puuttumatta nyt liikaa tähän verojaoston sisäiseen keskusteluun haluan vain todeta sen, että ed. Apukan linjauksessa on liikennepoliittisesti katsoen paljonkin järkeä. On aivan selvää, että jos meillä on mahdollisimman alhainen verokanta pakettiautoilla, se merkitsee sitä, että silloin maantiellä liikkuu myös mahdollisimman korkeatasoista, hyvää, uutta kalustoa. Mikä tärkeintä, rohkeimmat askeleet tässä verokannan alaspainamisessa olisivat merkinneet ilman muuta erittäin merkittävää piristysruisketta myös autokaupalle. Sen myötä ainakaan nyt näin verojaoston ulkopuolisena edustajana en ole saanut riittäviä selvityksiä siitä, kuinka paljon olisi todellakin tuonut lisää valtiolle verotuloja olennaisella tavalla piristyvää ja lisääntyvää autokauppa, mutta uskon, että aika merkittävällä tavalla.

Tämä periaatelinjaveto ja rakenteen löytäminen antaisi pitkän päälle mahdollisuuden saada olennainen alennus autoverokantaan ja sen myötä myös mahdollisuuden saattaa käyttööön käyttömaksuja tai vaihtoehtoisesti polttoaineveron korotuksia, jotka esimerkiksi dieselveron

osalta olisivat aivan tervetulleita ja sopisivat muutenkin siihen veropoliittiseen linjaan, jota liikennepoliittisesti tänä päivänä tarvitaan.

Ed. Korhonen (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Ed. Sasi totesi, että tämä ratkaisu nostaa pakettiautojen hintaa jonkin verran. Jonkin verran on 35 prosenttia. Se on suhteellisen korkea korotus kertaluontoisena maksuna. Ed. Mattila totesi, että tässä on päästy yksimieliseen ratkaisuun hallituspuolueiden edustajien puolelta. Varmaan näin onkin, mutta mielestäni yksimieliseen ratkaisuun pääsemisen ei tarvitse johtaa linjattomiin päätöksiin, mikä tässä on olennaista.

Eihän tässä taloustilanteessa ja suhdannetilanteessa eikä liikennepoliittisestikaan tällä ratkaisulla ole mitään perusteita. Nyt olisi pitänyt pystyä hakemaan pitkän aikavälin ratkaisu, mihin ed. M. Laukkanen viittasi, ja siinä olisi voitu katsoa kokonaisuutta. Jos tiettyjä elinkeinoja halutaan lopettaa veropoliittisillä päätöksillä, niin ilmoitetaan myös päätöstä tehdessä, että halutaan menetellä näin. Tämähän lopettaa pakettiautojen myynnin ja siihen liittyvän oheistoiminnot. Se lopettaa myynnin ja huollon lisäksi myös hyvin pitkälle muita elinkeinohaaroja, mitkä ovat liittyneet pakettiautoon, korin rakentamisen jne. Ei pitäisi lähteä harrastamaan veropoliittikkaa eikä liikennepoliittikkaa tällaisilla ratkaisulla, jotka aiheuttavat aivan puhdasta työttömyyttä, verotulojen menetyksiä. Sehän tämän loppuvaikutus kaiken kaikkiaan on.

Ed. Ala-Nissilä (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Autoveroon liittyy henkilöautojen verotuksen alennus ja pakettiautojen verotuksen korotus. Hallitushan esitti 50:tä prosenttia, ja se valtiovarainvaliokunnassa on, niin kuin täällä on valiokunnan verojaoston puheenjohtaja selvittänyt, laskettu 35 prosenttiin. Perusteltua olisi ehkä ollut tulla vieläkin alemmaksi, mutta tässä vaiheessa on päädytty 35 prosenttiin.

Mitä tulee tuottokertymään, niin se on hyvin vaikea laskea, koska erilaista kalustoa voi hankkia verotuksesta riippuen. Luulen, että ainakaan tuottokertymä ei laske tämän prosentin laskun johdosta, vaan ehkä jonkun verran lisääntyy. Jos ajattemme esimerkkinä vaikka Toyotan, niin 50 prosentilla sen kustannusvaikutus olisi ollut 30 000 markkaa, kun on kysymyksessä ei-arvonlisäverovelvollinen, ja arvonlisäverovelvolliselle 7 000 markkaa.

Nyt nämä luvut ehkä putoavat noin 20 000:een ja 4 000 markkaan. Lähinnä kustannusvaikutus kohdistuu viljelijöihin, maa- ja metsätalouteen, joka on arvonlisäverotuksen ulkopuolella, edelleen rahoitussektorille, pankkisektorille, vakuutussektorille, jotka tulevaisuudsakin jäävät arvonlisäverouudistuksen ulkopuolelle.

On toki niin, että autovero ei saisi liikennepoliittisesti vääristää tilannetta. On välttämätöntä, jos veropoliittikalla tehdään järjestelmiä, että ne toimivat luotettavasti eivätkä ne voi vääristää tilannetta. Ammattimaisen kuljetustoimen eriyttäminen ilman toimivaa ja luotettavaa järjestelmää ei ole mahdollista.

Pidän siis hyvänä sitä, että valtiovarainvaliokunnassa on haettu tässä vaiheessa pakettiautoille järkevämpi prosentti eli 35 prosenttia.

Ed. A p u k k a (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Oli aika mielenkiintoista kuulla ed. Ala-Nissilän tunnustus, kun hän totesi, että perusteita olisi ollut tulla alemmas. Onkin aika merkittävää, että hyvin monet hallituspuolueiden edustajat, suurin osa periaatteessa, olivat juuri sitä mieltä, että olisi järkevää ja loogista tulla alemmas tämän prosentin kanssa, mutta oli yksi kova kanto ja hänen nimensä oli ministeri Viinanen, joka kielsi alemmas tulemisen.

En ymmärrä edelleenkään hallituspuolueiden edustajien logiikkaa, en sen jälkeen, mitä valiokunnan puheenjohtaja Mattila tai verojaoston puheenjohtaja Sasi täällä puhuivat. Kumpikaan ei kertonut, minkä vuoksi ammattiliikenteessä olevaa pakettiautoa pitää verottaa, mutta samassa liikenteessä olevaa kuorma-autoa ei pidä verottaa. Kun tällaisena lama-aikana olisi erittäin tarkoituksenmukaista ja oikeaa, että kuorma-autoista siirryttäisiin käyttämään kevyemmissä kuljetuksissa pakettiautoja, niin tällä yksinkertaisesti estetään se. Ei ole mitään mieltä siirtyä verottomasta kalustosta käyttämään verollista. Tähän toivoisin, että kaikkien selitysten taitaja ed. Sasi voisi sanoa jonkun järkevän selityksen.

Mitä tulee siihen, kun hän väitti, että jos ammattiliikenteessä olevat pakettiautot vapautetaan verosta, se johtaa tietynlaiseen veron kiertämiseen tai yritysten perustamiseen, kun voi muuttaman viikon kurssilla perustaa yrityksen jne. Muistettakoon, että se kurssi on neljän viikon pituinen, ei aivan ilmainen eikä aikaaviemätön. Toisaalta nämä yrittäjät joutuvat maksamaan 20 000 markan takuun. Ei sitä sentään ihan

yhden pakettiauton hinnan vuoksi pelkästään tällaista tehdä.

Ed. S a s i (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Haluan todeta veron määrästä, että kun autovero on 35 prosenttia, niin kuitenkin auton hintaan sisältyvän 22 prosentin arvonlisäveron saa vähentää, mikä merkitsee sitä, että kovinkaan paljon kaiken kaikkiaan tämän jälkeen veron nousua auton hintaan ei tule. Täytyy sanoa, että ehkä hinnan nousu yleisempien autojen osalta on noin 10 000 markan luokkaa.

Täällä on keskusteltu myös siitä, mistä syystä ammattiliikenteen harjoittajille ei voitaisi myöntää täyttä verovapautta. Täällä jo aikaisemmin mainitsin, että todellakin noin neljän viikon kurssilla voi saada liikenneluvan, ja kurssin hinta on eräiden arvioiden mukaan 8 000 markan paikkeilla. Ministeriön käsitys on se, että mikäli ammattiliikenteen harjoittaja saisi pakettiauton verovapaasti, tästä tulisi uusi suksiboksi-ilmiö eli näitä kurseja hyvin nopeasti käytäisiin ja se jälkeen verovapaa auto hankittaisiin. Tosin täytyy muistaa, että ammattiliikenteessä olevan auton liikennevakuutus on jonkin verran korkeampi kuin toisen auton. Mutta silti voidaan sanoa, että on pelättävissä, että tällainen ilmiö syntyisi, ja sitä tietysti kukaan ei pidä tarkoituksenmukaisena.

Ottaen huomioon kuitenkin sen, että ammatin- ja liikenteenharjoittaja voi vähentää auton hinnan tuloverotuksessaan, niin loppujen lopuksi hinnan nousu ei sittenkään joidenkin vuosien kuluttua mainittavasti enää liikenteenharjoittajaa pureise.

Ed. B a c k m a n : Arvoisa puhemies! Kun hallituksen veropolitiikka on yleensäkin hyvin linjatonta ja sekavaa, niin erityisesti liikenteen osalta tämä pitää paikkansa. Tämän asian käsittelyn yhteydessä on selvinnyt erittäin hyvin se ristiriita, joka on näkemyksissä sen suhteen, mitä jatkossa aiotaan liikenteen verotuksen osalta tehdä. Nämä näkemyserot erityisesti valtiovarainministeriön ja liikenneministeriön välillä ovat hyvin selvät. Mutta myös liikenneministeriön sisällä on hyvin erisuuntaisia näkemyksiä siitä, miten liikenteen kokonaisverotus tullaan tässä maassa järjestämään. Tämä liittyy osittain arvonlisäverouudistukseen, joka oli eilen lähetekeskustelussa. Siinä yhteydessä kuulemma nimenomaan liikenneministeriön vaatimuksesta vastoin valtiovarainministeriön kantaa on kun-

tien tukema joukkoliikenne aivan käsittämättömän verokohtelun kohteena.

Nyt tässä esityksessä, kun kuulimme liikenneministeriön asiantuntijoita, saimme hyvin ristiriitaista tulevaisuudenkuvaa liikenteen kokonaisverotuksen osalta. Eräät asiantuntijat ovat olleet sitä mieltä, että tulemme siirtymään vuositaisiin kiinteisiin käyttömaksuihin. Eräät asiantuntijat ovat olleet sitä mieltä, että tulemme painottamaan haittavertusta siten, että vero on polttoaineiden hinnoissa. Eräät liikenneministeriössä puuhaavat tietulleja, ja tässä mielessä kirjo näissä esityksissä on erittäin laaja.

Tämän vuoksi on erittäin tärkeää, että liikenteen verotuksen osalta laadittaisiin selkeä kokonaissuunnitelma ja se tuotaisiin eduskunnan käsittelyyn eikä yksitellen tehtäisi toimenpiteitä, milloin pudotetaan vähän autoveroa, milloin lisätään erilaisia käyttömaksuja. Kuitenkaan ei missään vaiheessa kerrota sitä kokonaislinjaa, mihin pyritään. Tämä kokonaislinja on erittäin tärkeä senkin takia, että Euroopan yhdentymisen seurauksena joka tapauksessa meidän täytyisi lähestyä eurooppalaista verotuskäytäntöä myös liikenteen osalta. Tässä suhteessa Suomen linjan pitäisi myös neuvotteluvaiheessa olla jota-kuinkin selvä.

Kun tässä esityksessä pudotetaan autoveroa 20 prosentilla, se ei välttämättä kaikkien automerkkien osalta tarkoita sitä, että autojen hinnat tulisivat putoamaan. Päinvastoin joittenkin automerkkien hintapaineet ovat edelleenkin tämän veronpudotuksen jälkeen niin kovat johtuen markan kurssin heikkenemisestä, että autojen hinnat tulevat päinvastoin nousemaan. Joittenkin automerkkien hinnanpudotus on voitu tehdä kuitenkin tässä yhteydessä jo täysimääräisenä. Tässä mielessä autojen merkkikohtaiset erot ovat erittäin suuret. Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa saimme hyvin ristiriitaisia tietoja myös siitä, mitkä tekijät vaikuttavat ylipäätään Suomessa autojen vähittäishintoihin, vaikuttavatko siihen erilaiset sopimukset maahantuojan ja tehtaan välillä ja missä määrin veroratkaisut ovat syynä esimerkiksi hintojen nousuun.

Tässä mielessä koko autoverokäytäntö kaipa-isi myös jatkossa perusteellisemmän selvityksen. Mikä vaikutus sillä käytännössä on autojen hintoihin? Mikä vaikutus tämän veron muuttamisella on autokauppaan? Tämä nyt tehtävä 20 prosentin pudotus ei mitenkään olennaisesti tule lisäämään autojen myyntiä. Se ehkä jonkin verran tulee edelleen jatkuvaa pudotusta hiljentämään sen seurauksena, että hintojen korotuspai-

neet tämän seurauksena eivät ole aivan niin suuret kuin ilman tätä uudistusta.

Lyhyesti vielä tästä pakettiautoproblematiikasta. Kuten jo useassa puheenvuorossa on todettu, on järkevän verotus- ja liikennepoliittisen linjan vastaista, että pakettiautoja ryhdytään nyt rankaisemaan ja tämä tehdään tavalla, joka tarkoittaa epätarkoituksenmukaisen kuljetuskaluston käyttöä tavaraliikenteessä, kun kuorma-autot säilyvät verottomina ja pakettiautoille tässä yhteydessä tulee veronkorotus 35 prosenttia.

On vielä todettava eräs seikka, josta emme varmasti pääse missään uudistusvaiheessa eroon, ja se on, että aina löytyy joku ryhmä, joka pystyy käyttämään lainsäädäntöä autoveron osalta hyväkseen siten, että pystyy omalta osaltaan kiertämään jonkin verran tätä veroa. Kaikkein hurjimmat tapaukset tässä yhteydessä, mitä asiantuntijakuulemisessa tuli esille, koskivat ruumisautoja. Meillä rekisteröidään ruumisautoiksi autoja, joilla ei ole edes tarkoitus kyseistä toimintaa ikinä harjoittaa, vaan ne ovat autotalleissa kolme vuotta ja sen jälkeen ovat myytävissä. Tässä mielessä valiokunta joutui käsittelemään myös tällaista terminologiaa kuten ruumisautojen käyttö. Tämä ehkä on omiaan kuvaamaan sitä laajaa kirjoa, mitä Suomessa veronkiertomahdollisuuksissa esiintyy.

Ed. H ä m ä l ä i n e n : Arvoisa puhemies! Hyviltä verolaeilta tulisi edellyttää, että ne kohtelevat kansalaisia, verotettavia, yleensä yhdenvertaisesti. Hyviltä verolaeilta tulisi edellyttää, että ne ovat muutenkin linjakkaita. Tämä nyt esillä oleva autoverolain muutos on epäjohdonmukainen, ja se myös kohtelee verovelvollisia eriarvoisesti.

Pakettiautojen verotuksen kiristäminen lyö korville kaikkia muita hallituksessakin virallisesti julistettuja pyrkimyksiä yritysten aseman helpottamiseksi. Pakettiautojen verotuksen korottaminen nimenomaan vaikeuttaa mm. pienyritysten asemaa ja edesauttaa edelleenkin kotimarkkinoiden riutumista. Se lisää myös viljelijöiden kustannuksia. Kun olemme jaostossa ihmetelleet, mitenkä keskusta tämän omille kannattajilleen selvittää, olemme saaneet vastaukseksi EY, EY. Kyllä näyttää siltä, että tämän epäoikeudenmukaisen verotuksen takana kaiken kaikkiaan on enemmän EA kuin EY.

Kaikkien selityksien taitajia tarvitaan kyllä kaikkien muidenkin verovelvollisia eriarvoisesti kohtelevien kohtien selvittämiseen. Yrittäjät ovat eriarvoisessa asemassa tämän verotuksen

jälkeen, liikennevälineet eriarvoisessa asemassa riippuen siitä, onko kysymys kuorma-autoista vai pakettiautoista. Mutta ongelmia jää edelleenkin myös invalidien osalle. Osa invalideista, nimenomaan pyörätuoli-invalideista, on käyttänyt pakettiautoja omassa käytössään tai perheenjäsentensä kuljetuksessa. Tämän muutoksen jälkeen hekin tulevat kovemmin verotetuiksi. Pakettiautoveron korotus tulee koskemaan myöskin invalideja, jotka omassa käytössään tarvitsevat pakettiautoa pyörätuolin kuljettamisessa.

Kaiken tämän jälkeen voi kysyä, mikä johdonmukaisuus ... (Eduskunnasta: Autoveron palautus!) — Autoveron palautus ei tule koskemaan kaikkia eikä koko veroa. Heille tulee joka tapauksessa lisäkustannuksia tästä. Autoveron palautus tietysti koskee näitäkin autoja, mutta ei täysimääräisesti. Tosiasia on se, että pyörätuoliinvalidit joutuvat tämän jälkeen maksamaan pakettiautoistaan korkeampaa veroa kuin ovat tähän asti maksaneet. — Johdonmukaisuutta ja yhdenvertaisuutta tavoiteltaessa voi sitten kysyä, mikä johdonmukaisuus ja mikä yhdenvertaisuus on siinä, kun keskustavetoinen hallitus sallii herrojen bemareiden ja mersujen veron alentamisen mutta rokottaa invalideja heidän käytössään olevien autojen verotusta kiristämällä. (Ed. Rinne: Eikö se ole ihan johdonmukaista!) Mikä johdonmukaisuus, mikä yhdenvertaisuus, mikä oikeudenmukaisuus tässä on? Siinä eivät valitettavasti auta myöskään jaoston hurskaat toivomukset, joissa on aivan oikein kiinnitetty huomiota invalidien verotuksen eriarvoisuuteen, epäoikeudenmukaisuuteen ja epäselvyyteen.

Yksi asia on toistaiseksi tässä käsittelyssä vielä jäänyt huomiotta. Se koskee veronmuutoksen voimaantuloa ja sen seurauksia nyt, kun eduskunta puolestaan tulee muuttamaan hallituksen esitystä. Nämä autoverolain muutoksethan aina tulevat voimaan tietysti silloin, kun lait hyväksytään ja vahvistetaan, ihan niin kuin kaikki muutkin lait. Mutta veron määrän muutokset eli tässä tapauksessa pakettiautojen veron korottaminen ja muiden alentaminen on saatettu voimaan valtioneuvoston päätöksellä jo toukuun 3 päivästä alkaen eli siitä alkaen, kun esitys annettiin. Näin tietysti tehdään aina silloin, kun autoveroa on muutettu, jotta voidaan välttää spekuloinimen näillä veronmuutoksilla ja jotta se ei tyrehdyttäisi ja keskeyttäisi autokauppaa.

Tämän säännöksen kaikinpuolista oikeellisuutta ja täydellisyyttä ei ole kuitenkaan koskaan aikaisemmin tarvinnut kokeilla. Niin

kauan kuin tämääntapaisilla säännöksillä on autoveroa muutettu, eduskunta on hyväksynyt esitykset muuttamattomina. Nyt eduskunta aikoo hallituksen esityksen mukaista 50 prosentin pakettiautojen veroa muuttaa 35 prosenttiin suuriseksi. Mitä nyt tapahtuu niille veroille, joita on sisällytynyt jo tänä aikana myytyihin pakettiautoihin? Siitä huolimatta että pakettiautojen kauppa on ollut hiljaista niin kuin autokauppa kaiken kaikkiaan, on syytä olettaa, että yksi ja toinen auto on kuitenkin tullut myytyä.

Ongelma syntyy nimittäin siitä, että verovelvollinen on auton maahantuoja. On ymmärrettävää, että auton maahantuoja saa palautuksen niistä autoista, jotka tänä aikana on jo ehditty sillä korkeammalla verokannalla, 50 prosentin verokannalla, myydä. Mutta mitä tapahtuu niille ihmisille, niille yrityksille tai yksityisille ihmisille, jotka ovat tällä korkeammalla verokannalla ostaneet auton tällä välillä? Missään ei ole kerrottu, miten heille tämä vero mahdollisesti palautetaan ja mikä on heidän oikeudellinen asemansa, ellei maahantuoja pysty tätä veroa tai suostu sitä palauttamaan. Jos syntyy peräti oikeudenkäyntejä auton ostajan ja maahantuojan välillä ostajan oikeudesta saada tämä veronpalautus, mikä on heidän oikeutensa, jotka tulevat sanomaan, että he ovat väärin perustein hinnoitellun auton aikanaan ostaneet?

Tämä tulee olemaan niin mielenkiintoinen oikeustapaus, että olisi kohtuullista, että verojaoston herra puheenjohtaja, joka on lainoppinut toisin kuin minä esimerkiksi olen, pystyisi meitä valaisemaan, mitä tässä tapauksessa tulee tapahtumaan. Verojaosto nimittäin ei tältä osin ole lainkaan kuullut asiantuntijoita. Asiantuntijoiden kuuleminen oli aikaa sitten päätetty, yhteisesti sovittu päätettäväksi, ennen kuin hallituspuolueet viimeinkin ymmärsivät, että tämä pakettiautojen veronkorotus oli kohutun, ja päättivät tulla alas siinä veronkorotuksessaan. Mutta tämän jälkeen ei enää kuunneltu asiantuntijoita siitä, mikä on sen seuraus, miten se tulee kohtaantumaan. Tämä on eräänlainen ennakkotapaus siitä, miten tämän tyyppisessä lainsäädännössä voi käydä ja miten se tulee aikanaan kuluttajaa, todellista ostajaa, todellista viime käden veronmaksajaa, kohtelemaan.

Ed. Lehtinen merkitään läsnä olevaksi.

Ed. S a s i (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ed. Hämäläiselle haluan todeta, että invalidien osalta tässä lainsäädännössä näin kukaan muutoksineen ei ole mainittavaa ongelmaa. Tähän asiaan perehdyttiin hyvin huolellisesti, ja tilannehan on se, että Suomessa invalidi saa autoverolain 17 §:n nojalla invalidipalautuksen, jos hänen liikunta- tai näkövammansa on haittaasteeltaan 80 prosenttia tai pysyvä haittaaste muutoin 60 prosenttia ja autoa tarvitaan työhön tai muihin välttämättömiin kulkemisiin.

Kun mietittiin, onko sellaisia invalideja, jotka käyttävät pakettiautoa, mutta eivät mahdu näiden käsitteiden piiriin, silloin olisi pitänyt kokonaan uusi invalidi-käsite pyrkiä löytämään. Luulen, että se ei ole tarkoituksenmukaista, vaan tarkoituksenmukaisempaa on pyrkiä siihen, mihin valiokunnan mietinnössäkään viitataan, että uudistetaan koko tämä järjestelmä ja annetaan suorana tukena tuki auton hankintaan.

Sen ehkä nyt joka tapauksessa voi todeta, että jos henkilö on rullatuoliin sidottu, hän taatusti täyttää ne edellytykset, joita lain 17 §:ssä asetetaan, ja varmasti saa tuon invalidipalautuksen.

Mitä muuten tulee ed. Hämäläisen puheenvuoroon, niin tietysti voidaan kyllä hyvin kysyä, onko tarkoituksenmukaista ylipäättänsä autoveroa alentaa tilanteessa, jossa yleensä joudutaan keskustelemaan verojen korotuksista, onko tämä juuri se oikea vero. Itse olisin toivonut, että mieluummin olisi mietitty sosiaaliturvamaksuja tai tuloveroa tai muita, joissa kuitenkin on kyse ihmisten välttämättömästä toimeentulemisestä eikä kuluttamisesta. Mutta on tietysti totta se, että välttämättä valtion verotulot eivät tämän veronalennuksen johdosta eivät alene, vaan saattaa olla, että lisääntyneen kaupan myötä loppujen lopuksi valtion verotuotot kasvavatkin.

Ed. A l a r a n t a (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ed. Hämäläinen kertoi hyvässä puheenvuorossaan monista niistä kansalaisryhmistä, joille tämä auto- ja moottoripyöräverolain muutos tuo ongelmia. Olen hyvin paljon hänen kanssaan samaa mieltä.

Sikäli olisin vielä täydentänyt ed. Hämäläisen puheenvuoroa, että on eräs kansalaisryhmä, jolle tässä taas tulee uusia ongelmia. Se on monilapsiset perheet, se kansalaisryhmä, josta me olemme ed. Sasin kanssa täällä aikaisemminkin keskustelleet ja jonka suhteen hän on osoittautunut perheettömänä paremmaksi asiantuntijaksi kuin itse tässä asiassa olen. Minusta hallituksen perustelut tältäkin osin ovat kyllä huonot. Maasto-

henkilöautot ja pakettiautot ovat sellaisia autoja, joita suuret perheet joutuvat paljon käyttämään sen takia, että voisivat täyttää muita lakeja, tieliikennelakia tai tieliikenneasetusta, joka määrää, kuinka monta henkeä autossa saa kuljettaa, ja vielä sen, että kaikilla täytyy olla turvavyö.

Muistelen, että ministeri Pekkarinen totesi jossakin lehtihaastattelussa taannoin, että ministeri Viinanen ei ole kovin sosiaalinen henkilö. Pelkään, että tässä on nyt eräs esimerkki siitä, että ministeri Pekkarinen taitaa olla oikeassa.

Ed. M. L a u k k a n e n (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Koska erittäin harvoin on ollut tilaisuus sanoa olevansa samaa mieltä ed. Hämäläisen kanssa, niin tällä kertaa sanon, koska asiallisestihan asia on juuri näin, että koko tätä kysymystä täytyy tarkastella käyttäjien näkökulmasta, ei valtiovarainministeri Viinanen näkökulmasta.

Minulle on sanottu hallituspuolueiden taholta, että Viinanen ei hyväksynyt alle 35 prosentin verokantaa. Eihän tämä voi olla uudistuksen este, vaan täytyy olla asialliset, käyttäjien kannalta ja näkökulmasta katsottavat syyt sekä valtiontalouden syyt. Tämä on sikäli mielenkiintoinen uudistumahdollisuus myös valtiontalouden alijäämän kannalta, että meillä olisi mahdollisuus alemmalla verokannalla saada kenties enemmän verotuloja valtiolle lisääntyvän autokaupan ja sitä kautta verotuksen kasvun myötä.

Mitä tulee käyttäjäkysymykseen, on niin ikään olennaista, että tämä verokantahan rokotaa nimenomaan pientä ja keskisuurta yrittäjäkuntaa, viljelijöitä, eräitä pienempiä käyttäjäryhmiä, joiden osalta tässä suhdannetilanteessa tämä on ilman muuta virheellinen uudistus. Minä toivoisinkin, että verojaostolta löytyisi vielä rohkeutta palata kerran tähän kysymykseen ja katsoa asia uudelleen ainakin siltä osalta, että elinkeinotoimintaa harjoittavat käyttäjäryhmät saisivat alemman verokannan ja palautuksen hyväkseen.

Ed. A i t t o n i e m i (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Ilmeisesti ministeri Viinanen järkähtämätön kanta aiheuttaa sen, että teemme mielettömän päätöksen koskien ammattiliikenteessä olevia pakettiautoja. En puutu siihen sen enempää, koska se on selkeä asia.

Mutta kun ed. Sasi mainitsi hieman toiseen asiaan liittyen, että invalidit saavat invalidipalautusta autoistaan, se on ihan sama kuin sellai-

silla, joilla ei ole päätä ollenkaan tai jalkoja: Pitäisi päästä työkyvyttömyyseläkkeelle sen mukaan, mitä laki sanoo, mutta eivät kuitenkaan pääse, koska vakuutusyhtiön lääkäri sanoo, että kyllä sillä täytyy pää olla, koska vielä elossa on. Ei se saa eläkettä. Aivan samalla tavalla, ed. Sasi, ei sitä invalidipalautusta saa. Me kansanedustajat tiedämme tämän varsin hyvin, joihin otetaan asiassa yhteyttä, ja valitusten ja kanteluiden määrystä, joka on esimerkiksi tällä hetkellä oikeusasiamiehellä. Eivät he saa sitä invalidipalautusta, vaikka heillä ei olisi jalkoja ollenkaan. Se on kyllä laissa, mutta se tyrmätään jatkuvasti samoilla perusteilla, kun työkyvyttömyyseläkkeellekin pääseminen. Tässäkin asiassa on kiristetty tilannetta viimeisten vuosien ja tämän hallituksen aikana niin, että invalidipalautuksen saaminen on varmasti alentunut kolmanteen osaan aikaisemmasta. Se on täysin epäoikeudenmukainen tilanne.

Ed. A p u k k a (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täytyy jälleen kerran ihmetellä ed. Sasin loogisuutta, kun hän totesi heti alkuun, että tässä ei ole invalidien osalta minkäänlaista ongelmaa. Silti valiokunta yksimielisesti kirjasi mietintöönsä, että "valiokunta edellyttää hallituksen pikaisesti selvittävän, miten invalidien omaan käyttöön tulevien pakettiautojen vero voidaan kompensoida invalideille niissä tapauksissa, joissa autoveron yleistä invalidipalautusta ei voida soveltaa".

Elikkä tämä on ihan ilmeinen ja selvä ongelma, koska nykyisen pakettiautojen verotuksen voimassa ollessa kaikki invalidit, minkäasteiset invalidit tahansa, ovat saaneet verottoman auton, koska pakettiauto on veroton. Tämän jälkeen ongelmia tulee, jos se menee haettavan veronpalautuksen piiriin. Me tiedämme, että tällä hetkelläkään kaikki eivät saa hakemuksensa perusteella, ja nyt kun hakijoitten määrä varmasti lisääntyy huomattavasti, koska tämä veroton pakettiautomahdollisuus poistuu, niin onhan tässä ilmeinen ongelma olemassa. Sen luulisi kyllä ed. Sasinkin ymmärtävän. Turha tätä on muuksi väittää. Monet invalidit tulevat menettämään.

Viittaisin vielä siihen, mitä ed. Hämäläinen äsken asian yhteydessä totesi: Invalidipalautuksenakaan ei saada kaikkea veroa takaisin. Siinä on raja, mikä määrä saadaan. Joka tapauksessa niillekin, jotka saavat hakemuksesta palautuksen, tulee vähemmän kuin tällä hetkellä. Kaikkea veroa ei palauteta. Luulisi nyt useimpien

ymmärtävän, että kyllä tässä invalidien osalta melkoinen epäkohta syntyy.

Ed. H ä m ä l ä i n e n (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kaikki muutokset ja kaikki ne ongelmat, joita tässä oikeastaan on tullut esille, myös äsken kuulluissa vastauspuheenvuoroissa, ovat seurausta yleisen autoveron alentamisesta, jota sitten valtiontalouden syistä on ryhdytty paikkaamaan muilla veronkorotuksilla, ja perässä tulevat erilaiset käyttäjämaksut, joiden muodosta emme edes vielä tiedä. Sen vuoksi tietysti pitää kysyä juuri niin kuin ed. Sasikin ilmeisesti yritti kysyä, miksi ihmeessä kaikkina aikoina valtiovarainministerit pyrkivät hyvittämään ahdistuksessa olevia kansalaisia nimenomaan autoveron alennuksilla. Eikö muunlainen hyvitys olisi ollut oikeudenmukaisempi ja enemmän paikallaan?

Invalidien kohdalla tapahtuu joka tapauksessa veron korottaminen. Olisi järkevää, niin kuin verojaoston puheenjohtaja Sasi sanoi, jos me voisimme päästä yleiseen invalidipalautusjärjestelmän uudistamiseen, mutta pahaa pelkään, että kun siihen ei kyetty taloudellisesti hyvinä aikoinakaan, miten nyt sitten taloudellisesti huonoina aikoina, jolloin näyttää siltä, että varat kaikkeen uudistustyöhön ovat tyystin ehtyneet.

Meidän täytyisi vain toivoa, että joskus nämä asiat tulisivat käsittelyyn riittävän suurina kokonaisuuksina sellaisella aikavälillä, että niitä voidaan rauhassa tarkastella liikennepoliitiikan, sosiaalipoliitiikan ja kokonaisuuksien kannalta, etteivät ne tule sellaisina paniikkipäätöksinä, joissa kaikki vaikutukset jäävät huomioon ottamatta.

Ed. M ä k i - H a k o l a (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Ed. Alaranta käytti ankaraa, etten sanoisi kovaa sanontaa: Ministeri Viinanen ei omaa sosiaalista mielenlaatua.

Rouva puhemies! Rohkenen väittää, että on älyllistä epärehellisyyttä yrittää estää valtiontalouden rationalisointia ja saneerausta. Se on älyllistä epärehellisyyttä nimenomaan tulevien sukupolvien ja myös vähempiosaisten kustannuksella. Ne, jotka tänä päivänä yrittävät saada taloutta kuntoon, hoitavat taatusti myös pitkällä tähtäimellä juuri sosiaalisella tavalla asioita ja sosiaalista mielenlaatua osoittaen.

Minulla on, rouva puhemies, tässä juuri käsiini tullut valtion nettovelan kehityspaperi toukuun loppuun mennessä, jonka mukaan valtio

on ottanut nyt jo 63 miljardia lisää velkaa, kun budjetti-arvio oli vain 45 miljardia. Me olemme aikamoisella liukuvalla pinnalla, ja jos näin jatkuu, niin meidän sosiaalisen mielenlaatumme osoittaminen tulee olemaan erittäin vaikeaa. Minä sanon, että tämä oli yllättävä puheenvuoro ed. Alarannalta.

Ed. S a s i (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tunnen erittäin suurta sympatiaa invalideja kohtaan, mutta kyse onkin siitä, kuka on invalidi. Tällä hetkellä jo auto- ja moottoripyöräverolaissa on määritelty invalidi. Täällä käytetään invalidikäsitettä jossakin muussa merkityksessä, mutta toivoisin, että ed. Apukka juridisin termein määritteli, kuka hänen mielestään on invalidi. Jos hän tämän tekee, niin tietysti aina voidaan keskustella sitten tällaisesta määritelmän laajenuksesta ja arvioida sitten, onko tämä se oikea ryhmä, joille tukea täytyy tässä yhteydessä myöntää.

Mitä ed. Aittoniemi täällä sanoi, niin on aivan totta, että tulkinat tämän palautuksen osalta ovat jonkin verran muuttuneet, mutta ne ovat muuttuneet 1980-luvun puolivälin jälkeen. Siihen asti käytettiin ns. Pontevan taulukkoa arviotaessa invaliditeettia. Pontevan taulukko taas puolestaan perustui sotavammoihin ja niiden arviointeihin, ja voitiin todeta, että se nykyisissä olosuhteissa ole oikea perusta. Mutta on totta, että kun on siirrytty uusiin arviointiperusteisiin, niin se on jonkin verran kiristänyt sitä kynnystä, jonka perusteella on päässyt tämän palautuksen piiriin kaiken kaikkiaan.

Ed. Hämäläisen kanssa olen täsmälleen samaa mieltä siitä, että nykyinen järjestelmä ei ole toimiva. Se ei ole hyvä. On tehty aikoinaan toimikunnan esityksen pohjalta luonnokset uudeksi järjestelmäksi. Se olisi paljon parempi. Se on huomattavasti kalliimpi valitettavasti, useita satoja miljoonia markkoja. Mutta sanon, että miksei sitäkin järjestelmää voitaisi pyrkiä muokkaamaan sillä tavalla, että sen menovaikutukset eivät olisi niin suuria, koska rakenteeltaan se, että tuki annetaan suorana tukena sosiaaliturvajärjestelmän kautta, on ehdottomasti mielestäni oikeampi.

Haluan myös korostaa, että kun invalidipalautus on kuitenkin lähes 30 000 markkaa, niin mitä tulee pakettiautoihin, lähestulkoon kaikissa tapauksissa tuo vähennys tulee kyllä ilman muuta riittämään niillekin, jotka hankkivat pakettiauton tulevaisuudessa, niin että auton käytännössä tulee saamaan verovapaasti.

Ed. H ä m ä l ä i n e n (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Valtiontalouden ongelmat ovat tosiasia, ja niistä me olemme paljon täällä keskustelleet. Mutta ei kukaan ole väittänyt-kään, että tällä verouudistuksella nimenomaan valtiontalouden ongelmia paikattaisiin, ed. Mäki-Hakola. Sen vuoksi minusta on kohtuutonta kuitata se kritiikki, joka tässä yhteydessä on aivan yksimielisesti niin opposition kuin hallituspuolueidenkin ryhmissä todettu, vetoamalla valtiontalouden ongelmiin. (Ed. Mäki-Hakola: Viittasin ainoastaan ed. Alarannan puheenvuoroon!) — Kyllä, ja minä olen myös kuullut tämän ed. Alarannan puheenvuoron, samoin kuin monet muutkin hänen puheenvuoronsa, joissa hän on hyvin syvältä asiat kokien ja nähden kyennyt ymmärtämään erilaisia vähemmistöryhmiä, vammaisryhmiä, erilaisia perhetyyppisiä. Tuen hänen näkökulmaansa tässä. Meidän pitäisi hyvin paljon selkeämmin kyetä näkemään ihmisten ja perhetyyppien erilaiset elämäntilanteet ja myös pienten vammaisryhmien erilaiset tilanteet.

Ed. L u u k k a i n e n : Arvoisa puhemies! Olen tämän lain sisällöstä samaa mieltä kuin edustajat Apukka, Backman ja Hämäläinen ovat tässä jo edellä sanoneet. Liikenne- ja ympäristöpoliittisista syistä on todella nurinkurista nostaa pakettiautojen verotusta ja näin edesauttaa siirtymistä raskaamman kaluston eli verottomien kuorma-autojen käyttöön. Tämä on myös pk-politiikan vastaista, tosin johdonmukaista Ahon hallituksen harjoittamalle linjalle, jossa nyt on jo parin vuoden ajan kuristettu pk-yrittäjiä. Sekä liikenne- että ympäristöpoliittisista syistä liikennettä pitäisi verottaa sen käytön mukaan eikä kaluston mukaan. Liikenneministeriön ajama käyttömaksu, joka viime aikoina on paljolti ollut esillä, ei ole käytön verottamista. Se on puhtaasti kiinteää veroa, kaluston verottamista. Käytön verottaminen voidaan tehdä vain polttoaineveron kautta, ja suosittelen sitä mallia jatkossa.

Ed. A l a r a n t a : Arvoisa puhemies! Ajattelin jo hetken, etten enää puuttuisi tähän keskusteluun, koska arvostan suuresti pitkäaikaista kansanedustajaa Mäki-Hakolaa ja hänen monia mielipiteitään ja olin yllättänyt siitä, että hän niin voimakkaalla kädellä puuttui omaan puheenvuorooni. Minä lainasin erästä lehtihaastattelua, jossa ministeri Pekkarinen antoi tällaisen lausunnon, ja kun olen oman ryhmäni keskuudessa yrittänyt saada muutoksia näihin pykäliin, mitä tässä nyt käsitellään, niin minulle on kerrottu, että ministeri Viinanen on se henkilö, joka estää nämä muutokset. Halusin sanoa sen rehellisesti.

Olen kyllä ed. Mäki-Hakolan kanssa siitä eri mieltä, ettei kai tällä lailla nyt valtiontaloutta varmaan panna kuntoon. Toki arvostan sitä periaatetta, mitä hän esitti, että tulevien sukupolvien asioiden hoitamista on se, että me yhdessä saisimme valtiontalouden vaikean tilanteen muuttumaan. Siinä me varmasti olemme ed. Mäki-Hakolan kanssa samaa mieltä.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Lakiehdotusten ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

Poistoja päiväjärjestyksestä

E n s i m m ä i n e n v a r a p u h e m i e s :
Päiväjärjestyksestä poistetaan 6)—10) asia.

E n s i m m ä i n e n v a r a p u h e m i e s :
Eduskunnan seuraava täysistunto on tänään kello 14.40.

Täysistunto lopetetaan kello 14.09.

Pöytäkirjan vakuudeksi:

Seppo Tiitinen