

Plenum

Tisdag 28.11.2017 kl. 13.59—17.43

5. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av bilskattelagen Regeringens proposition RP 178/2017 rd

Remissdebatt

Andre vice talman Arto Satonen: Ärende 5 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till finansutskottet, som kommunikationsutskottet ska lämna utlåtande till.

Vi inleder debatten om ärendet. Ledamot Kymäläinen.

Debatt

16.13 **Suna Kymäläinen sd:** Arvoisa herra puhemies! Ihan ensimmäiseksi täytyy vähän paheksua hallitusta siltä osin, että kysymyksessä on budjettilaki ja tämä tulee lähetekeskusteluun eduskunnalle vasta tässä vaiheessa.

Autoverolain muuttaminen on sikäli hankala esitys, että se hankaloittaa erityisesti taksiyrittäjien toimintamahdollisuuksia ja asettaa autoveroedun poistolla taksit esimerkiksi kahdeksanpaikkaisten linja-autojen rinnalla kilpailullisesti vaikeaan tilanteeseen. Tämän asian käänttöpuolena on ollut pelko tämän veroedun väärinkäytöstä, ja sitä on pidetty ikään kuin negatiivisena yritystukena. Tämä asia toki on perattava tarkoin liikenne- ja viestintävaliokunnassa, mutta on myös huomioitava taksien esille nostamat näkökulmat, eivätkä ne tätä väitettä tue, sillä kalliimmat vakuutukset sekä ajopäiväkirjavaatimukset pitävät huolen, ettei taksiluvalla kierretä autoveroa. Tätä autoveroetua voitaisiin toki niin tahdottaessa myös kehittää kokonaan sen poistamisen sijaan, mitä nyt takseille esitetään. Mutta kuten sanoin, valiokuntakuulemisilla on jatkoon kannalta ratkaiseva vaikutus.

Autoveroedulla kaiken kaikkiaan on ollut positiivinen vaikutus ohjaamaan henkilöautoja pysymään moderneina, millä on vaikutusta turvallisuuteen ja ympäristönäkökulmiin. Nyt liikennepalvelulain voimaantulon myötä taksikaluston kirjo luultavimmin laajenee, ja sen myötä on uhka, että vanhempaa kalustoa tulee käyttöön erityisesti maaseutukunnissa. Valvonta tulee olemaan ongelma, sillä tämä hallituksen esitys markkinoiden vapauttamisesta ei [Puhemies koputtaa] tätä valvontaongelmaa ratkaise.

16.16 **Katja Taimela sd:** Arvoisa herra puhemies! Tässä esityksessä siis ehdotetaan muutettavaksi autoverolakia, ja esityksen mukaan taksien nykyinen 4 800 euron autoveron alennus poistettaisiin. Mistä tämä kaikki on perua? Tämä kaikki on perua hallituksen liikennepalvelulain ykkösosasta. Heinäkuussa 2018 voimaan astuva liikennepalvelulaki muuttaa taksijärjestelmää hyvin olennaisesti. Lupakiintiö-, asemapaikka- ja enimmäishintäsääntelystä luovutaan. Samalla taksien ajovelvoite poistuu. Ammattimainen taksiliikenne jää luvanvaraiseksi, mutta autokohtainen taksilupa muutetaan toimijakohtaiseksi luvak-

Punkt i protokollet PR 125/2017 rd

si ja sen saamisedellytyksiä kevennetään muun muassa poistamalla koulutusvaateita. Tuo edellä mainittu kaikki, vaikka sosiaalidemokraatit vastustivat sitä tulisesti, mutta tässä tilanteessa ollaan tällä hetkellä.

Taksilupien määräsääntelystä luopuminen tarkoittaa sitä, että luvat myönnetään kaikille vaatimukset täyttävälle henkilölle ja taksilupia tullaan jatkossa hakemaan merkittävästi nykyistä enemmän. Osittain tuosta syystä nyt ollaan tilanteessa, että nykyistä autoveron alennusta ollaan taksien kohdalla muuttamassa hyvin radikaalisti. [Olavi Ala-Nissilä: As-teittain!] Ymmärtääkseni laki liikenteen palveluista tavoittelee tilannetta, jossa kaikki eri kuljetusmuodot ja kuljetusvälineet olisivat tasavertaisia markkinoilla. Silloin näiden kuljetusvälineiden verokohtelun tulee olla myös kohtuullisesti tasapuolinen kaikille toimijoille. Taksiliikenteen osalta merkittävin kilpailija on linja-autoliikenne, ja kaikkihan me tiedämme, että esimerkiksi linja-autot ovat täysin vapaita autoverosta kuten kuorma-autotkin.

Arvoisa puhemies! Alkuvuodesta käytiin hyvin laaja autoverokeskustelu Live-hankkeen yhteydessä, ja silloin sekä pääministeri että valtiovarainministeri totesivat, ettei tämä hallitus tule muuttamaan autoverotusta. Samoin varsin moneen kertaan valtiovarainministeri on todennut, että kenenkään verotusta ei tulla kiristämään. Henkilöautotaksit eivät siis hallituksen mukaan ole nähtävästi autoja [Puhemies koputtaa] eivätkä taksiyrittäjät ketään.

16.18 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa herra puhemies! Tätä edustaja Taimelan puhetta on siltä osin hyvä jatkaa, että juuri näinhän hallituksessa todettiin, että kenenkään verotusta ei nosteta, ja näinhän tässä nyt on valitettavasti käymässä, että oma ammattikuntani on se, joka tässä joutuu maksumieheksi vaihteittain.

On kuitenkin syytä muistaa, että jo viime kaudella taksien autoveroetua puolitettiin 9 200 eurosta tähän 4 600:aan, ja tämä päätös on veropoliittisesti jatkumoa sille päätökselle — niinkään en usko, että tämä on laki liikennepalveluista ja -ehdoista, koska tähän on veropolitiikkaa eikä liikennepalvelupolitiikkaa. Ja siksi tämä on linjakas päätös, jatkumoa viime hallituksen teolle, mutta tunnistan kyllä, että yksi ammattiryhmä nyt Suomessa on joutumassa aika merkittävään verokohteluun. Jos kaikilta meiltä muilta vietäisiin vuositasolla tuollainen 1 600 euron veroetu, niin kuin tässä taksiautoilijoilta, niin uskon, että täällä olisivat lehterit täynnä ihmisiä vastustamassa tätä asiaa.

Tämä hallituksen esitys on myös johdanto-osaltaan hiukan ristiriitainen, kun täällä on maininta, että "vapaan kilpailun tilanteessa tietyn elinkeinon tukeminen ei ole lähtökohtaisesti perusteltua". Ja nythän tässä syntyy nimenomaan sellainen tilanne, että taksihenkilöautot tulevat verotuksen piiriin ja esimerkiksi linja-autot ja kuorma-autot eivät ole autoveron alaisia autoja. Tässä on selvä kilpailuetu. Siinä mielessä täytyy tätä esitystä kyllä tarkistella, tämä ei ole johdonmukainen ihan joka puolelta. Kun kevään keskustelussa täällä salissa ilmoitettiin, että tasapuoliset ja yhdenvertaiset kilpailuedellytykset ovat tämän lain liikenteen palveluista lähtökohta, niin siksi toivon, että tämä esitys menee myös perustuslakivaliokunnan tutkittavaksi, se, että toteutuuko tämä asia.

16.20 Mikko Alatalo kesk: Arvoisa puhemies! Tosiaankin tässä esityksessä muutetaan autoverolakia ja nykyinen 4 800 euron autoveron alennus poistettaisiin, ja se tapahtuisi vuoden 2022 heinäkuuhun mennessä. Todellakin osa kuitenkin noista autoista säädetään autoverottomiksi, kuten yhden tai useamman pyörätuolipaikan tilataksit sekä koulukuljetustaksit. Nythän näyttää siltä, että aika monet taksiyrittäjät siirtyvät tällaisiin isompiin autoihin. Matkailuautojen veroetuun tehtäisiin myös eräitä täsmennyksiä.

Punkt i protokollet PR 125/2017 rd

Kyllähän tämä verohyvitysasia oli odotettavissa, kun tätä liikennepalvelulakia tehtiin, ja kun tosiaankin taksikilpailu avautuu, niin huomattiin, että varmaan tulee niin paljon lisää yrittäjiä alalle, ettei kaikille voida tätä etua antaa, ja näin sitten se perutaan kaikilta. Taksilait ovat menneet jo eteenpäin, ja todellakin kilpailu avautuu, lupakiintiöt poistuvat. Ja tosiaan, kyllä meidän täytyy myös ammattitaksien näkökulmat tulevaisuudessa huomioida tässä, miten tämä kehitys menee.

Autovero kyllä muuten halpenee, ja autoverotuksessahan pitäisi pitkällä tähtäimellä veroittaa nimenomaan autojen käyttöä ja myös niin, että se raha menisi sitten väylien rahoittamiseen niin kuin tuolla Manner-Euroopassa. Siellä on huimat investointitasot tällä hetkellä ja käytöstä maksetaan, ja noitten liikenneprojektien tekeminen on yhtiömuotoista yleensä tuolla, jolloin myös saadaan esimerkiksi Euroopan investointipankilta rahaa.

Taksien osalta tosiaan verotus vaihteittain nyt sitten nousee. Viime hallituksen aikanaan tosin taksien veroetu puolitettiin jo, mutta tietysti täytyy nyt — myös kun liikennevaliokunnassa lausuntoa tehdään — tässä olla avoimin silmin, ja nimenomaan myös tuo perustuslakivaliokunnan näkemys olisi ehkä tarpeellinen tässä tämän ammattikunnan pelastamiseksi.

16.22 Olavi Ala-Nissilä kesk: Arvoisa herra puhemies! Todellakin, pohjana oli tämä valtiovarainministeriön lausunnolla oleva esitys, luonnosversio, joka on tässä nyt muuttunut siten, että tämä vero poistuu vaihteittain neljän vuoden aikana ja että, niin kuin edustaja Alatalo mainitsi, muun muassa nämä esteettömät koululaispenkeillä varustetut taksit olisivat jatkossa myöskin autoverosta kokonaisuudessaan vapaita 36 kuukauden kuoleentumisrajalla.

Todellakin, meillä nyt autovero laskee tällä vaalikaudella asteittain 50 miljoonaa per vuosi. Itse olen joskus esittänyt myöskin autoveron uudistamista niin, että siirryttäisiin hankinnan verotuksesta kokonaan pois, ja minusta se olisi sellainen pitkän tähtäimen tilanne. Meidän autokanta on vanhaa, ja ympäristön kannalta se on huono asia.

Puhemies! Todellakin, tämä käsitellään valtiovarainvaliokunnassa, meidän verojaostossa, jossa olen puheenjohtajana, ja tämä vaatii, vaikka aikataulut ovat aika kireitä, hyvän käsittelyn. Toivon, että liikennevaliokunnassa nimenomaan katsotaan tämän kilpailun neutraliteettia pienten taksien osalta, joka tässä on kysymys, joka väistämättä nousee esille, koska, niin kuin tässä on todettu, linja-autoilla ei tuota veroa ole. Eli kunnon käsittely tälle laille.

16.24 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Tämä autoverolain muutos kiel-tämättä taksiyrittäjille hieman kiristää verotusta, mutta toisaalta sekin on meidän pakko tunnustaa, että Suomi on tällainen korkean autoverotuksen maa ja olemme kuitenkin Euroopan unionin jäsenmaana menossa kohti sellaista tilannetta, jossa myös autoverotusta on pakko yhtenäistää muun Euroopan kanssa, se on pitkässä juoksussa näin. Loputtomiin emme voi olla älyttömän korkean autoveron maa. Tämä varmaan olisi liikennepalvelulain hengessä pieni askel siihen suuntaan, että olemme menossa pienempään autoverotukseen.

Tässä kannattaa huomioida myös se, että kun autoverotusta pyritään pikkuhiljaa helpottamaan, keventämään, niin sehän johtaa myös siihen, että samalla näitä ilmastotavoitteita pystytään hoitamaan. Toki pitää ne kipukohdat aina hoitaa lakiin asetettavilla pienillä poikkeusehdoilla, niin kuin tässäkin laissa on, mutta kun uusia autoja tulee markkinoille, niin on muistettava se, että jos esimerkiksi 20 vuotta vanha auto poistuu käytöstä — tai ei

Punkt i protokollet PR 125/2017 rd

meillä niin vanhoja takseja ole, mutta kuitenkin — paljon ilmastoystävällisempää kalustoa tulee markkinoille, ja se on aina hyvä asia. Ja se on myös liikenneturvallisuuden kannalta hyvä asia, koska vanha auto ei koskaan ole liikenneturvallinen vaihtoehto.

16.25 Eero Lehti kok: Arvoisa herra puhemies! Helsinki ja joku maalaispaikkakunta ovat ihan eri asemassa tällä toimialalla. Helsingissä riittää, jos haluaa taksiliikennettä harrastaa, riittävästi kysyntää, jotta sitä voi tehdä täyspäiväisesti ja kannattavasti. Kun mennään maaseudulle, jossa tällä hetkellä toiminta on ollut luvanvaraista ja viranomainen on määritellyt, kuinka monta yrittäjää alalla on, niin siellä on tavallaan taattu jonkinlainen elintaso yrittävälle taksiautoilijalle.

Nyt markkinatilanne muuttuu maaseudulla. Varmasti autokanta ei ole enää sitä, mitä ennen. Ei se vähentynyt kysyntä, joka jakaantuu ehkä useamman yrittäjän kesken, joka ennen on mennyt yhdelle, kestä enää niin hyvää autokantaa, ja toisaalta voi sitten alkaa miettiä, mitä ne, jotka hoitavat koulukyytejä aamuin, iltapäivisin, voisivat tehdä muuta. Silloin tulee mieleen myös tämä Postin jakeluongelma, joka heijastuu sitten siihen, että postia ei enää jaeta säännönmukaisesti viitenä päivänä kuten aiemmin, ja silloin ilmeisesti tässä koko toimiala täytyy pohtia uudestaan maaseudulla, jossa postinjakelua, talonmiespalvelua ja ruokakaupassa asiointia tai muita yhdistetään tähän vanhaan taksimiehen hommaan entistä enemmän, jotta heidän elintasonsa ja asiakkaiden palvelutaso pysyisivät sillä tasolla, ettei maaseutu supistu väestöpohjaltaan entistä enemmän ja nopeammin, jolloin sitten loputkin palvelut viime kädessä sieltä katoavat ja viimeinen sammuttelee katuvaloja.

16.26 Heli Järvinen vihr: Arvoisa puhemies! Hallitus on poistamassa takseilta autoveron 4 800 euron alennuksen vaiheittain. Sinänsä tämä päätös on hyvin looginen jatko sille taksiuudistukselle, joka tässä salissa on hyväksytty opposition vastustuksesta huolimatta. Liikennepalvelulaki uudistetaan, ja sen myötä on oleellista tehdä myöskin tämä ratkaisu. Kun viikoittain saan käyttää tai joudun käyttämään taksia kotiseudulla työmatkoillani, kyllä huoli siellä on ilmeinen — huoli tulevaisuudesta, siitä, mitä tulee tapahtumaan ensi vuoden alusta lukien, kun uudistukset astuvat voimaan. Moni yrittäjä on hyvin epävarma omasta jatkostaan ja vielä epävarmempi siitä, saadaanko lisää jatkajia ja alalle tulijoita. Tälläkin hetkellä monella paikkakunnalla on lukuisia taksilupia täyttämättä.

Selvää lienee se, että tämän päätöksen myötä taksiautomme kansainvälistyvät, eli autokanta tulee vanhenemaan, koska takseja ei vaihdeta enää niin tiheästi kuin tähän asti.

Me vihreät tuemme vahvasti sinänsä yritystukien uudistamista mutta toivoisimme, että ensin koottaisiin ne yhteen ja sen jälkeen analysoitaisiin, missä järjestyksessä toimia kannattaa tehdä. Meillä on myös yritystukityöryhmä pohtimassa asiaa, ja se on erittäin tarpeellinen, kun muistetaan yritystukien valtava määrä, noin 4 miljardia, josta suoria tukia on reilu miljardi ja verotukia lähes 3 miljardia, ja lisäksi vielä EU-osarahoitteisia ja EU-maatalouspolitiikan tukia ja alennettuja alvikantoja. Toivoisimme kuitenkin, että tämä yritystukityöryhmä saisi tehdä työnsä rauhassa ja saataisiin parlamentaarinen päätös siitä, miten kaikkia erilaisia yritystukia kehitetään, ja nimenomaan pitkällä tähtäimellä. Yrityksille on hyvin oleellista tietää, miltä tulevaisuus näyttää hallituskausien jälkeenkin.

16.29 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa herra puhemies! Laki liikenteen palveluista lähtee nimenomaan siitä ajatuksesta, että on tasapuoliset kilpailuedellytykset kaikille. Nyt kun tässä tilanteessa taksien veroa nostetaan, mikä minun mielestäni tämän keskustelun uutis-

Punkt i protokollet PR 125/2017 rd

arvon tai ainakin otsikon pitäisi olla, tässähän nimenomaan käy niin, että tämä asia ja kilpailutilanne ei tule tasapuoliseksi. Toivonkin tosiaan, että tämä asia tutkittaisiin perustuslakivaliokunnassa myös tältä näkökannalta.

Tätä veron poistoa voi toki perustella sillä, että taksien velvoitteita vähennetään, päivystysvelvoite poistuu, ajovelvoitteet poistuvat, hintasäätely vapautuu. Siinä mielessä veron poisto on oikein. Mutta kun henkilöautot menevät autoverolle ja linja-autot, kuorma-autot, mitkä siellä esityksessä lain mukaan ovat tulevia taksiautoja, ovat verottomia, silloin tässä tulee tämä kilpailuneutraliteettikysymys, mitä edustaja Ala-Nissilä tuossa peräänkuulutti. Toivonkin, että verojaosto myös kiinnittää huomiota tähän asiaan.

Jos kaikilta autoilta poistettaisiin autovero Suomessa — mikä toivottavasti on joskus tulevaisuutta, ja tässä vaiheessa katseet kääntyvät nyt parlamentaariseen työryhmään, että löytyykö sieltä tällaista näkemystä tällaisen ajatuksen tueksi — silloin tämä ajatus on oikeasuuntainen ja tulevaisuuteen katsova.

Muutenkin haluaisin korostaa tuota edustaja Lehden hyvin asiantuntevaa kantaa taksin tulevaisuudesta pääkaupunkiseudulla ja maaseudulla. Siinä oli hyvää, perusteltua näkemystä siitä, mikä huoli maaseudulla tästä tilanteesta tällä hetkellä on.

16.31 Mikko Alatalo kesk: Arvoisa puhemies! On hyvä, että valtiovarainvaliokunnan edustaja Ala-Nissilä puhui jo ylipäänsä autoverotuksen muuttamisesta sellaiseksi kuin se on muuallakin Euroopassa.

Mutta todellakin huoli maaseudun taksiautoliikenteen tulevaisuudesta on vakava. Meidän tulemme sen näkemään ensi vuonna, kuinka siinä tulee käymään. Haluan kiittää tässä, että edustaja Lehti käytti hyvin tuollaisen keskustalaisen puheenvuoron, että hän puhui nimenomaan siitä, mikä se huoli maaseudulla on. Kyllähän taksialalla varmasti kysyntää on Helsingissä ja täällä tulee olemaan sitä tarjontaa, mutta maaseudulla, uskon näin, kalustoa täytyy varmaankin vaihtaa sitten juuri näihin koulukuljetustakseihin ja pyörätuolitilatakseihin, jotka ovat sitten kokonaan autoverottomia.

Edustaja Pakkanen puhui juuri tästä kilpailuneutraliteetista ja tasapuolisista kilpailu-edellytyksistä, ja kyllähän se on todella suuri hankaluus, että bussit ovat verottomia. Se on vaikea asia taksiyrittäjille kilpailla.

Edustaja Hoskonen puhui myös viisaasti autoveron alentamisesta ylipäänsä liikenneturvallisuuden ja myös todellakin päästöjen kannalta. Tämä on yksi asia, jossa meidän täytyy edetä eteenpäin. Voi sanoa, että vuodesta 2003, kun olen liikennevaliokunnassa ollut, tästä asiasta on puhuttu mutta eivät ole asiat edenneet ehkä siinä vauhdissa kuin olisi pitänyt.

Mutta joka tapauksessa mekin tulemme liikennevaliokunnassa käsittelemään hyvin tarkkaan tätä autoverolennuksen poistoa taksien osalta, ja todellakin meidän täytyy myös miettiä niitä keinoja, millä me voimme luoda luotettavien suomalaisten hyvien taksiyrittäjien elämän ja elinkeinon jatkamista.

16.33 Leena Meri ps: Arvoisa puhemies! Oikeastaan tämä sopii osittain myös tuohon edelliseen kohtaan mutta myös tietysti tähän kohtaan, kun oli tuo ajokorttiuudistus ja nyt on tästä verotuksesta kyse ja puhuttiin taksiautoilun haluttavuudesta, luotettavuudesta ja osaamisesta. Meillä on kaikilla sukulaisia ja perheenjäseniä, itse kuljemme takseilla, on koulukuljetuksia, ja me totta kai toivomme, että siellä on luotettavat ja osaavat kuljettajat. Siksi on ensiarvoisen tärkeää, että näissä asioissa ei mentäisi pelkästään raha edellä, koska siellä ollaan sitten matkataipaleella kuitenkin pitkästi sen kuljettajan kanssa liikkeellä ja on

Punkt i protokollet PR 125/2017 rd

tietysti tärkeää, että hän on sillä lailla ammattitaitoinen, että hän osaa sujuvimmat reitit ja osaa toimia hätätilanteessa.

Itselleni tulee mieleen esimerkiksi tässä joskus öisin, kun joudun menemään taksilla pienen matkaa tuonne autolleni, joka on Hyvinkään asemalla sellaisessa paikassa, että siellä ei ole valaistusta eikä mitään, että nämä taksikuskit ovat vieneet minut sinne hiekkakentän perälle eikä ole ollut ristin sielua siellä ja ovat odottaneet, että pääsen autolleni ja pääsen sieltä pois. Sitten mietin, että se on ensisijaisen tärkeää, että hän ei vain jätä minua siihen, ja mietin joitakin pieniä lapsia, heidän kuljetuksiaan, nuoria, ikäihmisiä. Tämä ei ole pelkäämistään rahakysymys vaan turvallisuuskysymys.

Siitä haluaisin vielä sanoa, että olen sitä mieltä, että tuohon käytön verotukseen pitäisi enemmän panostaa kuin pelkän omistamisen. Jos me ajattelemme käyttövoimaveroa, niin jos et aja paljon ja sinulla on dieselauto, niin kyllä se aika kalliiksi tulee. Kaikilla ei ole varaa vaihtaa sitä autoa, vaikka haluja olisikin, on tiukalla rahat, ja se käyttövoimavero on kyllä hyvin mittava. Monet haluavat olla ympäristöystävällisiä tai haluavat turvallisemman auton, mutta jos ei sitä rahaa ole, niin sitä vain ei ole.

16.35 Eero Lehti kok: Arvoisa herra puhemies! En malta olla puuttumatta tähän yritystukikysymykseen, joka varmasti tulee vielä moneen kertaan käsiteltäväksi. Siinä helposti verrataan yhteisöveron tuottoja ja yritystukea saavien yhteisöjen veroetua tai muuta etua, joka jaetaan nyt. Suomessa kuitenkin, voisi sanoa, yhteiskunta saa parhaiten ei yhteisöverona vaan palkkasumman verona moneen kertaan. Jokainen yritystuki aikanaan on Suomessa kyllä aika tarkan seulan läpi mennyt. [Leena Meri: Paitsi tuulivoima!] Olosuhteet ovat saattaneet muuttua, mutta joskus neljä vuotta sitten Vapaavuoren kanssa käytiin ne läpi ja todettiin, että melkein jokainen yhteisö on sellaisessa, sanoisinko, ravintoketjussa mukana, että jos sieltä sitten otetaan pois, niin vaarana on, että koko se liiketoiminta, jossa on sitä palvelua, teollista tuotantoa ja julkista hallintoa ja vaikka mitä, vaarantuu. Suomi on saarivaltio, jossa muun muassa kuljetustuki on melkein välttämätön, jos muut tuotannon tekijät ovat samalla tasolla kuin kilpailijamaissa, niin että varokaa yritystukien kanssa leikkimistä, ellette halua lisätä työttömyyttä.

16.36 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Edustaja Pakkanen mainitsi hyvässä puheenvuorossaan tästä eri yrittäjien ja eri kansalaisten tasavertaisesta kohtelusta, ja on aivan varmaa, että perustuslakivaliokunta kiinnittää huomiota nimenomaan tähän, voiko tällä keinoin toimia, että tavallaan eri verokantojen piiriin asetetaan erilaisia toimijoita samalla kertaa. Edustaja Meren kanssa istumme perustuslakivaliokunnassa, ja uskon, että tämä asia käsitellään tarkasti siellä. Onhan näitä erilaisia verokantoja ollut ennenkin, eihän tämä ensimmäinen tapaus tässä maailmassa ole, mutta kun kuitenkin olemme menossa sellaista maailmaa kohti, jossa pyritään yhä enemmän kiinnittämään huomiota siihen, että tämä yhdenvertaisuus toteutuu, niin uskon, että edustaja Pakkanen ei tässä asiassa tarvitse ollenkaan olla huolissaan.

16.37 Peter Östman kd: Arvoisa puhemies! Tässä on käytetty hyviä puheenvuoroja. Tämä yritystukiasia on tietysti helppo, kun heitetään tämä iso summa — kuulostaa isolta, 4,2 miljardia, jos lasketaan sekä suorat tuet että verovähennykset — mutta ei se näin yksinkertaista ole. Kun ruvetaan tutustumaan niihin eri tukimuotoihin, aivan niin kuin edustaja Lehti ansiokkaasti sanoi, kyllä on tarkkaan harkittu jo silloin, kun niitä on aikoinaan

Punkt i protokollet PR 125/2017 rd

perustettu, minkä takia on syytä antaa joko verovähennyksenä, verohelpotuksena tai sitten suorana tukena. Se johtuu siitä, että Suomi on riippuvainen globaaleista markkinoista, ja jotta meidän yrityksillämme olisi kilpailukykyä, tarvitaan jonkunlaista tukimuotoa, ja se tuo sitten taas dynaamisia vaikutuksia ja tuottaa verotuottoja valtiolle. Jos joku täällä luulee, että olisi helppo tehtävä, että nyt sitten karsitaan yritystukia, puhutaan haitallisista ja turhista yritystuista, niin se ei tule olemaan helppoa. Viime hallituskaudella me teimme useita harjoituksia siinä yhteydessä, kun me yritimme löytää säästökohteita ja sopeutustoimia. Tiedän vain, että se excel-lista on pitkä, mutta sitten kun lähdetään analysoimaan rivi riviltä, niin se ei olekaan sitten niin helppoa enää.

16.38 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa herra puhemies! Haluaisin vielä omalta kohdaltani tähän autoveroasiaan sen verran kommentoida, että tämä on toki ollut tuki taksipuolelle, autoverohelpotusta on saatu, mutta tämä on ollut vastikkeellinen tuki. Se on edellyttänyt taksiautoilijalta päivystysvelvoitetta. Hänellä on säännelty hinta ollut siinä. Hänen on pitänyt pitää autostaan määrätyllä tavalla huolta. Osalle taksiautoilijoista on määritelty, minkälaisella autolla hän saa ajaa, sen on täytynyt täyttää määrätyt palveluvarusteet liityen invataksihin taikka vaihtoehtoisin varusteisiin. Siinä on paljon tämmöisiä velvoitteita, jotka ovat sitoneet sen taksiautoilijan kädet aika pitkälle. Myös on sitten tämä, että jos siitä autosta luopuu, niin siitä on sitten joutunut maksamaan sen veron takaisin. Ja sehän on päiväkohtainen hinta, minkä siitä maksaa. Jos ei kolmea vuotta pidä sitä autoa ja vaihtaa sen aikaisemmin, niin kuin tuossa hallituksen esityksessä on asia hyvin kaavailtu, niin siitä on sitten verot joutunut maksamaan takaisinpäin eli ei siitä ole saanut sitä 4 600:aa, mikä siitä on myönnetty. Siinä mielessä tämä on ollut tämmöinen vastikkeellinen yritystuki, jos näin voisi sanoa. Mutta taksiautoilijoille tämä on tosiaan ollut tarveharkintainen lupa ja on tietenkin antanut mahdollisuuden, mutta toisaalta se on velvoittanut päivystämään ja suorittamaan ajovuorot ja suoritteet. Kun maaseudulla erityisesti 24/7-päivystys on ollut edellytys, niin kyllä minä sanon, että aika monessa ammattikunnassa, kuka siihen sitten lähtee, ei varmaan pidetä kohtuuttomana tuommoista pientä tukea.

16.40 Heli Järvinen vihr: Arvoisa herra puhemies! Puheenvuoroni yritysveroista ja yritystuista ja niiden läpikäynnistä ei todellakaan perustu siihen väittämään, että ne olisivat helppo rasti vaan pikemminkin päinvastoin. Jokainen tässä salissa tietää, kuinka suuresta, vaikeasta kokonaisuudesta on kyse, kun muistetaan vielä Suomen mittakaava ja logistiikka ja maantiede, ja juuri sen vaikeuden takia ja tulevaisuuden jatkon luotettavuuden takia olisi tärkeää, että kaikista näistä tuista päätettäisiin yhdessä parlamentaarisesti. Se olisi ollut myöskin tälle taksien autoverovähennykselle juuri se oikea paikka, jotta olisi saatu kaikkien syyt ja seuraukset ja vaikutukset samaan pöytään.

Pitää muistaa, että meillä Suomessa on noin 300 000 yritystä ja noin 30 000 niistä saa jonkinlaista yritystukea, joko suoraa tukea tai jonkinlaista verotukea. On iso possakka käydä se asia läpi, mutta siitä huolimatta se työ pitää tehdä, sillä ainoina tehokkaina tukina pidetään taloutta uudistavia tukia, jotka saavat yritykset kehittämään omaa osaamistaan ja otamaan käyttöön entistä parempia tuotantotapoja ja välineitä, ja ihan takuuvarmaa on, että siitä 4 miljardista kaikki raha ei suuntaudu tällä hetkellä tämäntyyppiseen toimintaan.

16.42 Ari Jalonen sin: Arvoisa puhemies! Tämä on tosiaan jonkinasteinen jatkumo viime kauden tämän verohuojennuksen puolitukselle, eli, ikävä kyllä, edellinen hallitus teki

Punkt i protokollet PR 125/2017 rd

samaa, ja nyt tämä hallitus jatkaa tuota linjaa. Valtiovarainministeriön virkamiehet siellä tosiaan tätä ovat näköjään pitkäjänteisesti suunnitelleet.

Tämä taksilupavaatimus, mikä laissa liikenteen palveluista on, on asia, mikä ei sinänsä tähän pakota, koska siellä on myös se, että ajoneuvo, millä tätä taksiliikennettä suoritetaan, on rekisteröitävä ammattiliikennerekisteriin, joten tämä ei sinänsä lähde niin sanotusti lapasesta, kun tällaisia väitteitä on nostettu esille. En usko, että taksiyrittäjiä tulee niin paljon, koska tämä lupavaatimus ja ammattiliikennerekisterivaatimus tekevät sen, että sieltä tulee esimerkiksi kovemmat vakuutukset, enkä usko, että niitä vakuutuksia kukaan vapaaehtoisesti ottaa, eikä tällä autoverohuojennuksella pystytä kikkailemaan.

Taksiauto on taksinkuljettajalle, taksiyrittäjälle työväline, ja jos tästä työvälineestä nyt halutaan sitten se verovähennysoikeus poistaa, niin onko nyt sitten niin, että pitäisi erilaiset työvaatevähennykset ynnä muut kuviot sitten myös ottaa pois? Kuulostaa hassulta. En usko, että tähän pitäisi mennä.

16.44 Sari Essayah kd: Arvoisa puhemies! Täytyy kyllä nyt edustaja Jaloselle todeta, että ei tämä nyt ihan tästä edellisen hallituksen politiikasta johdu, että ollaan poistamassa tätä verovähennysoikeutta, vaan kyllähän tämä johtuu siitä tämän hallituksen tekemästä esityksestä, joka täällä kovin kiistellysti ja muun muassa KD:n vastustaessa hyväksyttiin, elikkä lupakiintiöt ja näihin lupiin liittyvät ajo- ja asemapaikkavelvoitteet ja hintasääntely poistuvat, elikkä huono taksilain uudistus, joka tässä talossa hyväksyttiin, ja siitä seuraamuksena on sitten vielä se, että tämä verohuojennusmahdollisuus poistuu kuljettajilta. Ymmärrän tietysti siinä mielessä, että kun lupakiintiöt poistuvat ja ei tavallaan pystytä katsomaan enää, mihin autoon liittyy se huojennus, niin sitten se on ikään kuin looginen seuraamus siitä, mutta se alkuperäinen huono lainsäädäntö johtuu siitä taksilain muuttamisesta, ja sitä vastaanhan KD täällä salissa äänesti, ja nyt seuraamus on sitten tämä, joka johtuu siitä. On tietysti hyvä asia, että siellä on asiaa esimerkiksi tähän esteettömyyteen ja liikkumiseen, tilataksit ja nämä tamäntyyppiset, koulukuljetustaksit ynnä muut sitten tulevat autoverottomiksi, ja siinä mielessä on hyvä, että näitten kohdalla sitten tämä asiantila on oikea. Mutta todellakin, ei tässä kysymys ole siitä, että tässä jatkettaisiin edellisen hallituksen politiikkaa, vaan paikataan nyt sitten sitä huonosti tehtyä taksilain uudistusta.

16.45 Ari Jalonen sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Siis tosiaan, kuten sainoin, laissa liikenteen palveluista on aivan selvästi, että ajoneuvon, jolla suoritetaan taksiliikennettä, pitää olla rekisteröity ammattiliikennerekisteriin. Joten tämä väite, ettei tätä pystytä seuraamaan, on väärä. Tosin haasteita se tuo enemmän kuin aikaisemmin, mutta väite, ettei sitä pystytä kontrolloimaan, ei pidä paikkaansa.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Vielä vastauspuheenvuoro, edustaja Essayah, ja sitten puhujalistaan.

16.46 Sari Essayah kd (vastauspuheenvuoro): Niin, tämä väite on siellä hallituksen perustelutekstissä, jossa perustellaan tätä lainsäädäntöä, elikkä sieltä se on lähtenyt. Elikkä kun katsotaan, että se lupa ei ole enää autokohtainen, niin silloin ajatellaan, että sitä ei myöskään seurata enää autokohtaisesti, ja siinä mielessä hallitus on sitten itse perustellut näitä omia esityksiään virheellisesti, jos edustaja Jalosen väite pitää paikkansa.

Punkt i protokollet PR 125/2017 rd

16.46 **Leena Meri ps:** Arvoisa puhemies! Halusin osallistua hieman tähän yritystuki- ja huojennuskeskusteluun siitä, miten tuetaan milläkin tavalla, verohelpotuksin, veronkiristyksin ja muuten. Tuossa pidettiin puheenvuoro siitä, että yritystuet ovat monisyisiä ja ne työllistävät ja siinä on monta verkkoa, mutta on muun muassa yksi ala, tuulivoiman miljarditukeminen, joka ei kyllä juurikaan työllistä ihmisiä. Siellä ei työskentele säännönmukaisesti ihmisiä, siellä se tuulimylly pyörii, kyllä siellä varmaan huoltaja käy, en sitä väheksy. Mutta jos esimerkiksi katson Valtiontalouden tarkastusviraston tänä vuonna julkaisemaa raporttia, niin tuulivoimatuotannon tukeminen on osoittautumassa ennakoitua kalliimmaksi ja nämä tukimenot nousevat 2—3 miljardia euroa tästä vuodesta vuoteen 2030. Tämä on erittäin kallista tukemista ja ei varmasti kyllä ketään hirveästi työllistä.

Miettin sitä, kun tämän parlamentaarisen työryhmän pitäisi saada ensi vuoden alussa tämä työnsä valmiiksi ja näistä yritystuista on nyt vuosia puhuttu ja nyt tuntuu, että niitä aina siirretään sitten erilaisiin ryhmiin — ymmärrän, että se on vaikea asia, ja jotta sieltä tulisi jotain tuottoa ja siellä saadaan joitakin tuloksiakin aikaiseksi, niin pitäisi heti alkuvuodesta nyt tuoda sitten joitain esityksiä, kun se työryhmän työ valmistuu, eikä vain aina laittaa näitä toivotaan toivotaan -listoja ja päivitellä asioita ja kertoa sitten veronmaksajille, kuinka paljon taas rahaa on laitettu. Meidän pitää myös konkreettisesti pystyä niitä sitten oikeasti leikkaamaan eikä aina siirtää tulevalle hallituskaudelle.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Tässä vaiheessa huomautan edustajille, että yritystuet ovat ehdottomasti tärkeä asia, mutta nyt kyllä keskustelu tässä kohdassa liittyy vain tähän taksien asiaan.

16.48 **Eero Lehti kok:** Arvoisa herra puhemies! Olen samaa mieltä, mutta Meri käytti esimerkkinä tuulivoimatariffin syöttötariffia, joka oli hölmösti suunniteltu. En toista hölmömpää tiedä, jossa ei oteta markkinahinnan kehitystä millään lailla huomioon.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till finansutskottet, som kommunikationsutskottet ska lämna utlåtande till.