

169. Perjantaina 11 päivänä joulukuuta 1998

kello 17.40

Päiväjärjestys

Ilmoituksia

Ensimmäinen käsittely

1) Hallituksen esitys laeiksi tuloverolain, tuloverolain 77 §:n muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen, verotusmenettelystä annetun lain 16 §:n ja verontilityslain 12 §:n muuttamisesta 6489

Hallituksen esitys 129/1998 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 61/1998 vp
Lakialoite 75, 80, 84, 103—105, 114, 118, 122, 125, 131, 132, 136, 138/1998 vp

2) Hallituksen esitys laiksi moottoriajoneuvoverosta annetun lain muuttamisesta 6491

Hallituksen esitys 265/1998 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 62/1998 vp
Lakialoite 41, 86/1996 vp, 121/1997 vp

Puhetta johtaa ensimmäinen varapuhemies Pesälä.

Nimenhuudon sijasta merkitään läsnä oleviksi ne edustajat, jotka osallistuivat edelliseen täysistuntoon.

Päiväjärjestyksessä olevat asiat:

1) Hallituksen esitys laeiksi tuloverolain, tuloverolain 77 §:n muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen, verotusmenettelystä annetun lain 16 §:n ja verontilityslain 12 §:n muuttamisesta

Ensimmäinen käsittely
Hallituksen esitys 129/1998 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 61/1998 vp
Lakialoite 75, 80, 84, 103—105, 114, 118, 122, 125, 131, 132, 136, 138/1998 vp

Ensimmäinen varapuhemies:
Käsittelyn pohjana on valtiovarainvaliokunnan mietintö n:o 61.

Keskustelu:

Ed. Kaallis: Arvoisa herra puhemies! Hallituksen esitys koskee lähinnä niitä asioita, joista budjettiriihessä sovittiin. Merkittävin niistä on matkakustannusvähennysten korottaminen. Lisäksi tulee sellainen muutos, että matkakustannusvähennys ei ole vuosikohtainen vaan kuukausikohtainen, mikä tietenkin antaa työttömälle suuremman houkutuksen mennä työhön, kun matkakustannuksien omavastuu ei rajoita vähennyskelpoisuutta. Kun hallituksen esitystä on valiokunnassa käsitelty, on käynyt ilmi, että on hyvin paljon muitakin pykäläiä, joita samassa yhteydessä tulisi muuttaa. Muutama pykälä on auki, ja sen perusteella muuttaminen olisi mahdollista, ja sitten on tehty joukko hyviä aloitteita. Puutun ainoastaan kahteen kysymykseen.

Oppositioilla on viisi muutosesitystä. Yksi niistä koskee työmatkoja, yksi kotityön verovähen-

nysoikeutta, niin että samat säännökset laajennettaisiin koskemaan koko maata, sitten on takausvelallisen verotusta koskeva muutos, pienyrityksien ja viljelijöiden asema ja viidenneksi pienyrityksien, lähinnä henkilöyhtiöiden, verotusta koskeva muutos.

Aloitetaan yrityksen ja maanviljelijän asemasta. Yrittäjän ja maanviljelijän tulo on joko pääomatuloa tai ansiotuloa. Mikäli se todetaan pääomatuloksi tulon jäädessä alle 100 000 markkaan vuodessa, verotus on ankarampi, kuin jos tulo katsottaisiin ansiotuloksi. Tämä johtuu tietenkin siitä, että valtion tulovero on alle 100 000 markan tuloissa pienempi kuin 28 prosenttia, joka on pääomatulon vero.

Tämä ei olisi niin suuri kysymys, mikäli tällä kaudella ei olisi muutettu sairausvakuutuslakia, josta poistettiin sairauspäivärahan minimipäiväraha. Tämä koskee pienyrityksiä ja viljelijöitä, joilla on pienet tulot. Kun tällainen viljelijä tai pienyrityksien sairastuu, hän ei saa markkaakaan päivärahaa, vaikkakin hänellä on edelliseltä vuodelta tuloa, koska tulot ovat pääomatuloja ja sairausvakuutuslain mukaan päiväraha määräytyy ansiotulojen mukaan. Tämä on epäkohta. Tästä syystä oppositio esittää, että yrittäjä, jonka tulot ovat alle 100 000 markkaa, saisi valita, haluaako hän, että häntä verotetaan pääomatulosta vai ansiotulosta, eli olisi valinnan mahdollisuus.

Toinen asia, johon haluan puuttua, on takaajan asema. Pieni muutos tulee takaajan asemaan. Se koskee korkojen vähennyskelpoisuutta, mutta siihen jää vielä yksi ilmeinen epäkohta. Valiokunnan mietinnössä todetaan, että on kohtuutonta, että takaaja joutuu maksamaan veroa pantista, joka on myyty toisen henkilön velasta. Kun esimerkiksi äiti antaa pantin yrittäjäpojan velan vakuudeksi ja velka jää maksamatta ja pantti muutetaan rahaksi, pantinantaja, tämä mummo, saattaa saada luovutusvoittoa, josta joutuu maksamaan veroa. Hän menettää omaisuutensa saamatta penniäkään rahaa ja joutuu sen lisäksi maksamaan veroa. Tätä kukaan ei voi pitää kohtuullisena, oikeudenmukaisena, vaan yksimielisesti tätä pidetään täysin kohtuuttomana. Niin kuin totesin, tämä tosiasia todetaan myöskin mietinnössä.

Miksi sitten hallituspuolueet eivät yhdy oppositioon, johtuu siitä, että väitetään, että velalliset saattaisivat keinotella tällaisten takauksittomien kanssa, jotta pääsisivät verovelvollisuudesta. Kun me olemme kysyneet, miten olisi mahdollista keinotella, vastaus on ollut: tekemällä vae-

kauppoja. Sen takia me olemme laatineet pykälän, joka varmasti estää tällaisen keinottelun.

Verovapaus olisi rajoitettu luovutusvoittoihin, joiden maksimisuuruus on 200 000 markkaa eli veroa 56 000 markkaa. Toiseksi verovapaus koskisi ainoastaan pakkohuutokaupassa syntyviä luovutusvoittoja. Olemme täysin vakuuttuneita siitä, että noin pienen veroedun takia ei ruveta keinottelemaan niin, että takaajan omaisuus jouduttaisiin myymään pakkohuutokaupassa, johon kuka hyvänsä voi saapua ja jossa kuka hyvänsä voi ostaa omaisuuden jopa tosi edullisesti. Tästä syystä emme ymmärrä, minkä takia hallituspuolueitten edustajat eivät voi tätä muutosesitystä hyväksyä. Jos he pitävät sitä kohtuuttomana, siis kohtuuttomana sitä, että takaa- ja joutuu maksamaan veroa saamatta penniäkään rahaa, silloin he itse ovat kohtuuttomia, jos he eivät tätä kohtuutonta sääntöä ole valmiita muuttamaan.

Yksityiskohtaisessa käsittelyssä toisen käsittelyn yhteydessä tulemme, herra puhemies, tekemään nämä viisi muutosehdotusta.

Ed. A i t t o n i e m i : Herra puhemies! Vaikka tämä hallituksen esitys matkavähennysten huomioimisesta verotuksessa sisältää joitakin positiivisia suuntauksia, niin yksi suuri ongelma on se, että pitkässä juoksussa näitten matkavähennysten reaalisuus todellisista kustannuksista ja todellisesta tulotasosta on vähentynyt. En muista tarkkaan, onko se enää peräti yksi kolmannes siitä, mitä se oli alun perin, koska sitä ei ole nostettu kuin hyvin pienissä erissä. Toisin sanoen tarvittaisiin melkoisen mittava tasokorotus, ennen kuin matkavähennysten osuus olisi realistisesti se, mikä se on ollut aikanaan silloin, kun niitä on lähdetty soveltamaan.

Mitä tulee sitten ed. Kalliksen tähän pantinhaltijan verotukseen myydyntäjäntä pantin hinnasta, niin olen samaa mieltä sosiaalisesti kuin hänkin. Mutta juridisesti, jos ajatellaan kylmästi sitä, asia on tietysti täysin oikein, koska takaaja on asettunut vastuuseen ja se muuttuu tavallaan hänen velakseen siinä vaiheessa. Jos velanottaja, jota pantin kautta on taattu, osoittautuu maksukyvyttömäksi ja tämä pantti realisoidaan, se realisoidaan niin kuin normaalisti ihmisen omaisuutena. Ei sitä realisoitaisi lainkaan, jos tällä pantinhaltijalla olisi varaa maksaa tämä asettamansa takuu, jonka pantiksi sitten esimerkiksi asunto-osake on mennyt.

Minä totesin sen, ettei ed. Kalliksen tarvitse sanoa, että katsokaa tuota hirviöistä miestä,

hän katsoo, että tämä on oikein. Se ei ole oikein. Se on sosiaalisesti väärin. Mutta juridisesti se on ymmärrettävissä, kun paneutuu tähän asiaan aivan tarkasti. Mutta minun puolestani laki voidaan totta kai muuttaa, ei sen puolesta. Minä vain ajattelin näin niin kuin realistina tätä asiaa sen juridiselta puolelta.

Ed. K a r j u l a : Arvoisa puhemies! Tässä keskustan ja kristillisten vastalauseessa on aikaisemmin tekemäni lakiesityksen pohjalta tartuttu pienyrittäjien ja viljelijöiden oikeuteen vaatia elinkeinotuloa verotettavaksi ansiotulona. Tämä on hyvin merkittävä epäkohta nimenomaan sen vuoksi, että ensi vuoden tuloveroperusteiden pohjalta pääomatuloveroprosentti nousee ansiotuloveroprosenttia merkittävämmäksi vasta noin 100 000 markan tuloista ja tällöin pienemmissä, alle 100 000 markan, tuloissa pienyrittäjät ja viljelijät ovat varsin epäedullisessa verotusasemassa ja ennen kaikkea sen vuoksi, mihin ed. Kallis jo viittasi, että tämän hallituksen aikana on yrittäjän sosiaaliturvaa heikennetty. Elikkä ellei yrittäjällä ole ansiotuloa, hänellä ei ole oikeutta myöskään sairauspäivärahaan.

Tämän lisäksi tässä vastalauseessa on hyvin merkittävä asia, kun puututaan takausvelallisen verotuksellisen aseman kohtuullistamiseen.

Tulen tekemään tästä pienyrittäjää ja viljelijää koskevasta asiasta esityksen asian yksityiskohteisessa käsittelyssä.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Lakiehdotusten ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

2) Hallituksen esitys laiksi moottoriajoneuvoverosta annetun lain muuttamisesta

Ensimmäinen käsittely
Hallituksen esitys 265/1998 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 62/1998 vp
Lakialoite 41, 86/1996 vp, 121/1997 vp

Ensimmäinen varapuhemies:
Käsittelyn pohjana on valtiovarainvaliokunnan mietintö n:o 62.

Keskustelu:

Ed. B r e m e r : Arvoisa herra puhemies! Kiireellä ennätin onneksi tähänkin keskusteluun. Tässä käsitellään dieselveroa ja sen ehdotettua

muutosta. Hyvää tässä on yksi ainut asia, se että käytetyn dieselmoottoriajoneuvon ostajaa ei panna vastuulliseksi edellisten omistajien laiminlyömistä dieselperomaksuista. Tämä on ollut sellainen kiusallinen yksityiskohta, joka on monta kertaa hyvin epäoikeudenmukaisesti iskenyt pahaa aavistamattomaan uuteen omistajaan. Samoin valitettavasti erittäin moni autoliike on joutunut kärsimään siitä, että sen lunastama käytetty auto jälkeensä on osoittautunut, päinvastoin kuin omistaja on vakuuttanut, dieselveron osalta maksamattomaksi ja usein hyvin pitkältikin ajalta.

Tässä ensimmäinen heikkous tulee vastaan, kun kaksikäyttöauto rinnastetaan henkilöautoon. Se on valitettavasti todistus siitä maanisen traumaattisesta suhtautumisesta, joka liikenneverotuksesta vastaavalla virkamiehellä Heikki Kuitusella on liikenteen verottamiseen kattaaltansa, valitettavasti. Sanon näin, koska kaksikäyttöauto on periaatteessa pakettiauto, jolla tietyissä erityistarkoituksissa on mahdollisuus kuljettaa useampia kuin kahta matkustajaa, ja tämä nyt sitten rinnastetaan henkilöautoon. Se poistaa meiltä täydellisesti yhden maailmalla hyvin suosituksi tulleen autotyypin, nimittäin sellaisen, joka yhtä aikaa voi palvella pakettiautona tavarankuljetuksissa, jakelukuljetuksissa, ja toisaalta henkilökuljettimena. Tämä taas on isku ennen kaikkea maaseudun elinoloihin. Nimittäin maaseudulla ja maataloudessa eniten tarvittaisiin näitä kaksikäyttöautoja, joilla voidaan suorittaa sekä tavarankuljetuksia että myös henkilökuljetuksia tarvittaessa.

Valitettavaa on se, että valtiovarainvaliokunnan verojaostolla ei ole osaamista tarpeeksi tajumaan, osaamaan ja hallitsemaan tehtäväkenttäänsä, mikä tulee kyllä kiusallisen selväksi myös autoveron muutoksen käsittelyssä, joka aika pian tulee, ilmeisesti maanantaina, ensimmäiseen käsittelyyn.

Nyt dieselveroesityksessä on kaksi oikein norjun mentävää reikää, aukkoa, puutetta.

Ensimmäinen on se, että kyllä on mahdollisimman epäoikeudenmukaista se, että dieselajoneuvon omistaja joutuu maksamaan koko vuoden dieselveron, vaikka, ihan niin kuin kaikkiaikin henkilöautoja, hyvin paljon dieselautojakin on osavuotisessa käytössä: kakkosautona, opiskelijoiden käytössä, eläkeläisten käytössä edullisen polttoaineensa vuoksi ja ennen kaikkea vasemmiston hoivaaman duunariväestön käytössä.

Jälleen kerran joudun sanomaan, että menkääpä edes joskus, vaivautukaa Masa-Yardsin

pysäköintikenttiä katsomaan. Siellä on kesällä niin paljon autoja, että niitä joudutaan Kaivo-
puiston ja Munkkisaaren rannassa panemaan
jopa puiston nurmikoille. Kun menette nyt kat-
somaan niitä kenttiä, kaikkia pysäköintikenttiä
ei ole edes ollut tarvis aurata puhtaaksi lumesta,
koska niin vähän on työntekijöillä autoja käytös-
sä. Kun kesällä katsotte niitä autoja, hämmästyttävän suuri osta niistä on vanhoja dieselkuljetti-
mia. Näin dieselauton omistaja joutuu maksamaan koko vuoden veron, vaikka auto on vain osavuotisessa käytössä. Tässä ehdottomasti pitäisi kohtuuden nimissä saada aikaan esimerkiksi vaihtoehtona kuuden kuukauden dieselverolippu kaikille näille, jotka käyttävät autoa osavuotisesti.

Vielä suurempi virhe esityksessä on se, että lisäverosta ehdotetaan nyt vapautettavaksi kaasubussit ja kuorma-autot. Ensinnäkin on sanottava, että itse olen kansainvälisen järjestön, joka valitsee vuoden linja-auton, ja toisen järjestön, joka valitsee kansainvälisen vuoden kuorma-auton, Suomen edustaja. Molemmista näissä raadeissa on tullut sängen selvästi esille, että kaasuhyötyajoneuvojen, ennen kaikkea kaasukuorma-autojen ja kaasulinja-autojen, kehittäminen on pysähtynyt.

Man, joka perinteisesti on aina hoivannut ajatusta kaasuautoista ja joka on maailmassa päätuottaja, joka on kaikkina aikoina esimerkiksi tuottanut Wienin kaupungin käyttämät kaasubussit, on lopettanut koko kehitystyönsä. Samoin Mersulla on lopetettu tai hidastettu tätä kehitystyötä. Tämä siitä johtuen, että jo nyt nykyaikaiset dieselmoottorit täyttävät Euro 3:n vaatimukset, jotka tulevat voimaan vasta vuonna 2005. Katsotaan, että hyötysuhteeltaan sen tehokkaampaa moottoria ei ole vielä keksitty kuin dieselmoottori.

Tietysti molemmat valmistajat yhä edelleen toimittavat kaasuautoja kaikille niille kaupungeille, joissa sellaisia on. Helsinki on viime aikoina ryhtynyt tähän kaasuseikkailuun huolimatta siitä, että meillä todennäköisesti on Euroopan pääkaupungeista kaikkein puhtain ilmanlaatu kaupungissa, joka on niemenkärjessä ja jossa on ristikkäin etelä — pohjois-suuntaan ja itä — länsi-suuntaan kulkeva katuverkosto, joka merituulissa hyvin hyvin tehokkaasti puhdistuu. Mutta tätä tämä vihreä hysteria teettää. Miljoonalasku lankeaa helsinkiläisten maksettavaksi kaasuautoseikkailusta. Toivon, että vaikka tässä nyt kaasubussit lisäverosta vapautetaan, sitä asiaa käsitellään kohtuullisesti.

Mutta se suuri puute on, että tässä ei myönnettä lisäverosta vapautta kaasuhenkilöautoille, joissa taas kehitys nyt kulkee eteenpäin, nimenomaan nestekaasu-, ei maakaasuhenkilöautoissa, vaan nestekaasuhenkilöautoissa. Tässä käytetään sanontoja, lng nestekaasusta, cng maakaasusta. Lng on nimenomaan kehittymässä, ja varmaan tiedätte, että Brysselissä, Amsterdamissa, Hollannissa on erityisen paljon kaasutakseja jo käytössä. Samoin ympäri maailmaa itse asiassa kaasulla kulkevat taksi-autot ennen kaikkea lisääntyvät.

Meillä on joukossamme ed. Mähönen, joka on itse omistanut kaasuauton eikä koskaan unohda kehua sen ominaisuuksia liikennevaliokunnassa. Se on erittäin käyttökelpoinen myös ihan siviilikäytössä. Pidän sitä mokauksena kerta kaikkiaan, että kaasuhenkilöautot on unohdettu hallituksen esityksestä. Mutta tämä nyt kuvastaa erittäin hyvin liikenneverottaja Heikki Kuitusen tietotasoa näissä asioissa, joissa hän maanisesti vain katselee sitä, millä hänen markkansa tulevat sisään, ilman että minkäänlaista perustietoa alan kehityksestä on hänen päässään ja tajunnassaan.

Valtiovarainvaliokunnan verojaostoa en osaa moittia, mutta kyllä kovin vähän tietoa on heille kantautunut maailman yleiskehityksestä autoalalla. En tiedä, mitä tälle asialle voi tehdä. Täytyy kysyä viisaammilta neuvoa, voidaanko tähän liittää jonkinlainen ponsilausuma siitä, että ainakin kaasuhenkilöautot olisi lisättävä kaasukuorma- ja kaasulinja-autojen vapautukseen lisäverosta myöhemmissä käsittelyissä.

E n s i m m ä i n e n v a r a p u h e m i e s
(koputtaa): Huomautan ed. Bremerille, että myöskään virkamiehistä ei saa käyttää loukkaavia sanontoja!

E d. U o t i l a : Arvoisa herra puhemies! Mitä tulee virkamies Heikki Kuituseen, niin valtiovarainvaliokunnan verojaostossa tietysti joskus mietimme, että kovin kapea on se virkamieskunta, joka liikenne- ja ajoneuvoveroasioita tässä maassa valmistele. Ne ovat kyllä yhden virkamiehen käsissä aika keskeisesti, ottamatta millään tavalla kantaa hänen pätevyytensä tai asiantuntemuksensa tässä asiassa.

Ed. Bremer varmasti on aivan oikeassa, että ympäristöstävällisempiä polttoaineita pitäisi suosia verotuksellisin keinoin myös henkilöautojen osalta. Mutta kun tätä verojaostossa käsiteltiin, niin informaatio ja viesti siitä, että tätä pyri-

tään laajentamaan ja annetaan viestiä, että edelleen polttoaine- ja liikenneverokysymyksissä pitäisi tähän suuntaan liikkua, on ehkä vaatimaton tässä yhteydessä, mutta kuitenkin eteenpäin menoa eikä estä, vaan päinvastoin kehottaa hallitusta etenemään jatkossa tähän suuntaan. On tietenkin valitettavaa, jos kaikki se informaatio, joka mahdollisesti tämän laajentamiseksi olisi ollut tarpeen, ei ole välittynyt jo siinä vaiheessa, kun hallitus on esityksen antanut ja siitä on lähetekeskustelu käyty. Pientä tarkkaavaisuutta tietysti näistä asioista kiinnostuneille edustajatovereille, jotta viestiä saataisiin niihin valmisteleviin elimiin ja valiokuntiin, missä asiaa käsitellään.

Ed. Tiusanen: Arvoisa herra puhemies! Valtiovarainvaliokunnan mietinnön n:o 62/1998 vp tekstissä todetaan muun muassa lakialoite n:o 121/1997 vp, jossa parikymmentä kansanedustajaa esitti moottoriajoneuvoveron uudistamista nimenomaan niin, että nestekaasua käyttäviltä autoilta poistettaisiin 20-kertainen lisävero moottoriajoneuvotuksesta.

Nyt käsillä oleva mietintö, niin kuin ed. Bremerin suulla on todettu, on oikean suuntainen, ja hallitus ehdottaa, että nestekaasua tai maakaasua polttoaineena käyttävien kuorma- ja linja-autojen lisäverosta luovutaan. Mutta kuten ed. Bremerin totesi, puute on se, että henkilöautoihin tällaista uudistusta ei ole ulotettu. On aivan selvää, että nestekaasua tai yleensä kaasua, maakaasua samalla tavalla käyttävät raskaat ja kevyetkin kulkuneuvot ovat ympäristön kannalta huomattavasti toivottavampia kuin ovat esimerkiksi dieseliä tai vaikkapa bensiiniäkin käyttävät ajoneuvot. Muun muassa täälläkin usein todetut pienhiukkaset ovat yksi syy tähän. Niitä syntyy paljon vähemmän kaasua käyttävien autojen aikaansaamina kuin dieselajoneuvon jäljiltä. Siis joka tapauksessa oikean suuntainen, arvoisa puhemies, tämä hallituksen esitys on.

Ed. Aittoniemi: Herra puhemies! Jotta pääsisin sivistyneesti joukkoon minäkin, niin totean, että olen ollut Wienin kaupungissa vuonna 79 erään Mersun kyydissä, joka oli nestekaasukäyttöinen. Merkillistä oli se, että tämän auton kuljettaja oli umpikännissä, ja kun tulkin välityksellä kysyin, miten se on mahdollista, niin hän sanoi, että heillä ei ole väliä, kunhan vain ajalee tietä pitkin, mutta jos poikkeaa tieltä, tulee kovat rapsut.

Mitä tulee nestekaasukäyttöisiin autoihin yleensä, niillä ei tule olemaan mitään merkitystä

käytössä. Ne ovat samanlaisia historiikkiharvinaisuuksia kuin puukaasutkin. Ed. Bremer voisi lisätä vielä puukaasupöntön näihin mainitsemisen arvoisiin asioihin, sitten oltaisiin oikealla uralla.

Ed. Bremer: Arvoisa herra puhemies! Ensinnäkin, kun näkömuistillani selaan taaksepäin, mitä sanoin virkamiehistä, niin ei kai ole loukkaavaa, jos sanoo, että virkamies on osaamaton. Minä voin monella tavalla todistaa, että Heikki Kuitunen on suorastaan osaamaton sillä alalla, mitä hän hoitaa. Se on myös monella suulla tullut vahvistetuksi jopa ministeritasolla, jolla kuitenkin ei löydetä muuta ratkaisua tällä hetkellä.

Ed. Tiusaselle toteaisin, että nimenomaan sanoin, että uudet dieselit täyttävät jo nyt Euro 3 -vaatimuksen myös hiukkaspäästöjen osalta. Siellä hiukkasloukut ovat kehittyneet sillä tavalla, että ei pidä paikkaansa väite, että ne olisivat paljon tuhoisampia tai saastuttavampia kuin kaasuauto. Kaasuautoihin tulee ongelmina lisäksi hyötysuhde, paino-ongelmat ja toimintasaideongelmat, jotka kerta kaikkiaan ovat niin suuria ongelmia, että ne sopivat ainoastaan suurkaupunkien keskustaam samalla perusteella kuin raitiovaunut. Ne eivät siihen kohtaan, missä kulkevat, tuo saasteita, mutta muualla ne saasteet sitten ovat.

Ensimmäinen varapuhemies (koputtaa): Huomautan ed. Bremerille, että puhemiehen kanssa ei väitellä.

Ed. Tiusanen: Arvoisa puhemies! Totean ed. Bremerille, kuten lakialoitteessa n:o 121/1997 vp todetaan, että on kysymys nimenomaan haitallisista pienhiukkasista, PM 2,5 -hiukkasista, joiden synty tapahtuu myöhemmin ilmakehässä, eikä ole kysymys hiukkasten puhdistamisesta paloprosessin päätteeksi ajoneuvossa tai sen pakoputkistossa. On kysymys toisen tyyppisistä hiukkasista, joiden syntyä ei voi etukäteen estää, koska ne tulevat kaasumaisina pakoputkistosta, ja varsinaiset hiukkaset syntyvät vasta ilmakehässä muun muassa auringonvalon vaikutuksesta, se on siinä mukana, samoin muun muassa ilmassa olevat vesimolekyylit. Kaiken kaikkiaan on kysymys siitä samasta asiasta, mistä täällä on usein keskusteltu. Mutta kumminkin itse pidän, huolimatta ed. Bremerin tietämyksestä, jonka uskon olevan oikean dieselbussien suhteen, kaabususseja varsin toivottavina.

Ed. M ä h ö n e n : Arvoisa puhemies! Mielenkiinnolla kuuntelin puheenvuoroja omassa työhuoneessani. Ed. Bremer mainitsi nimeni, että olen liikennevaliokunnassa puolustanut kaasukäyttöistä autoa. Voin kaikille arvoisille paikalla oleville kansanedustajille todistaa, että ed. Bremer puhui aivan totta. Olen puhunut useaankin otteeseen kaasuauton puolesta. Perusteena on se, että olen itse ajanut 187 000 kilometriä kaasuautolla. Kun täällä ei ole tiedotusvälineitä kovin paljon, kerrottakoon, että se oli Peugeot 505, johon vaihdoin uutena 1 400 markan osan plus kaksi pulloa, ja totesin kaasun äärettömän mielenkiintoiseksi ja miellyttäväksi polttoaineeksi.

Kun etäisyyksillä aina pelotellaan, että kaasuauto kuluttaa niin paljon, ettei sillä voi oikein pitemmälle matkalle lähteä, niin tein lukuisia Lapin matkoja sillä ja aina sain kaasua joka paikasta, missä halusin. Yli 400 kilometriä kahdella pullolla tuli ajettua, joten se ei kyllä ole ongelma tänä päivänä.

On puhuttu myös, että tehot putoavat. Aina-kaan siinä laitteessa eivät pudonneet tehot. Itse tosin virittelin jonkin verran sitä kaasusysteemiä, joka tehtiin oikein sitä varten Kuopiossa. Pidän tätä erittäin miellyttävänä ja erittäin moottoria säästävänä. Siinä varmasti saataisiin säästettyä aika paljon Suomessa, jos tulpilla ajetaan 50 000 kilometriä, ja kun 100 000—110 000 kilometrin kohdalla avataan moottorin kansi, niin aivan kuin uudet männänkannet ja männänpäät ja kannen yläosat. Erinomaisen hyvä laite.

Mutta jos olisin siirtänyt tuon 1 400—1 500 markan laitteen uuteen autoon, niin olisin joutunut siinä vaiheessa maksamaan, kun verokäytäntö muuttui, lähes 30 000 markkaa siitä muutoksesta, jolloin se kyllä tekisi vuorenvarmasti valtiollaan toimenpiteitten avulla kannattamatto-

maksi kaasun käytön. Toivottavasti tähän asiaan vielä paneudutaan jatkossa oikein todella, aivan niin kuin ed. Bremer esitti aiemmassa puheenvuorossa.

Ed. B r e m e r : Arvoisa puhemies! Ed. Tiusanen toi kyllä esille aika käsittämättömän ajatuksen. Dieselautoista aiheutuvien, vielä PM2,5-hiukkasia pienempien hiukkasten ongelmana on se, että ne menevät suorastaan keuhkorakkuloiden läpi verenkiertoon. Kuinka niistä voidaan syyllistää dieselautoja, kun hän sanoi, että ne kehittyvät auringonvalossa ja ilmastossa, eivät niinkään dieselajoneuvossa? Tätä yhtälöä en oikein ymmärtänyt, kun nykyaikainen hiukkasloukku kuitenkin vangitsee kaikkein pienimmätkin. Sehän se kehityksen suuri edistysaskel tällä alalla on ollut.

Ed. Mähöselle toteaisin, että toimintasäde on edelleen ongelma linja-autoissa ja kuorma-autoissa, ei niinkään henkilöautoissa.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Lakiehdotusten ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

Ensimmäinen varapuhemies: Eduskunnan seuraava täysistunto on tänään kello 18.20.

Täysistunto lopetetaan kello 18.12.

Pöytäkirjan vakuudeksi:

Jouni Vainio