

172. Maanantaina 14 päivänä joulukuuta 1998

kello 18.10

Päiväjärjestys

Ilmoituksia

Ensimmäinen käsittely

1) Hallituksen esitys laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamisesta 6563

Hallituksen esitys 206/1998 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 63/1998 vp

2) Hallituksen esitys laiksi autoverolain muuttamisesta ,,

Hallituksen esitys 264/1998 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 64/1998 vp
Lakialoite 15/1998 vp
Toivomusaloite 19, 34/1998 vp

3) Hallituksen esitys laiksi alkoholilain muuttamisesta 6577

Hallituksen esitys 247/1998 vp
Sosiaali- ja terveystieteiden valiokunnan mietintö 35/1998 vp

Puhetta johtaa ensimmäinen varapuhemies Pesälä.

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

Päiväjärjestyksessä olevat asiat:

1) Hallituksen esitys laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamisesta

Ensimmäinen käsittely
Hallituksen esitys 206/1998 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 63/1998 vp

Ensimmäinen varapuhemies:
Käsittelyn pohjana on valtiovarainvaliokunnan mietintö n:o 63.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

2) Hallituksen esitys laiksi autoverolain muuttamisesta

Ensimmäinen käsittely
Hallituksen esitys 264/1998 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 64/1998 vp
Lakialoite 15/1998 vp
Toivomusaloite 19, 34/1998 vp

Ensimmäinen varapuhemies:
Käsittelyn pohjana on valtiovarainvaliokunnan mietintö n:o 64.

Keskustelu:

Ed. Bremer: Arvoisa puhemies! EU on antanut huomautuksensa Suomelle ja ankaran kehotuksen, että Suomi autoverotuksessa ryhtyisi noudattamaan niitä periaatteita, joita EU on vakiinnuttamassa ja haluaa vakiinnuttaa kaikkiin jäsenmaihinsa. EU:lla on kaksi perusperiaatetta käytetyn auton verotuksessa. Ensimmäinen peri-

aate on se, että mitä vanhempi auto on, sitä vähemmän veroa. Toinen periaate on: ulkoa käytettynä ostetun auton veron määrä ei saa olla suurempi kuin vastaavassa, tässä tapauksessa esimerkiksi suomalaisessa autossa oleva verojäämä. Jos vuoden 86 mallinen auto ostetaan Saksasta ja tuodaan Suomeen, sitä ei saa verottaa raskaammin kuin vastaavassa vuoden 86 mallin autossa, joka Suomessa on ollut alusta saakka, on verojäämää jäljellä.

Nämä kaksi ovat EU:n peruseriaatteita. Nämä periaatteet on manifestoitu kolmessa EU-tuomioistuimen antamassa päätöksessä. Ensimmäinen päätös oli niin sanotussa tanskalaisessa tapauksessa, jonka diaarionumeroa minulla ei ole tällä hetkellä tiedossa, mutta se oli ensimmäinen periaatteellinen linjanveto käytetyn auton verotuksessa EU:n piirissä. Toinen tapaus on ehkä kaikista tunnetuin, niin sanottu Nunes Tadeun tapaus, diaarionumero C-345/93, josta tuomiopäätös on annettu vuonna 95. Tuomion 14. kohdassa sanotaan: "Perittävä vero ei saa olla suurempi kuin mitä on jäljellä veroa vastaavassa kotimaisessa autossa." Annetaanpa tässä Nunes Tadeun tapauksessa, EU-tuomiossa, esimerkki. Jos auto uutena on maksanut 1 000 000 escudoa ja siinä on veroa 200 000 escudoa, niin silloin kun tällaisen auton arvo on pudonnut 600 000 escudoon, siinä on verojäämä vastaavasti 120 000 escudoa. Kolmas tapaus, joka vielä vahvistaa nämä periaatteet, on EU:n komissio vastaan Kreikka, päätöksessä C-375/95, jossa tuomio on luettu vuonna 97.

Hallituksen esitys, joka meillä on käsillä, on jyrkässä ristiriidassa edelleen EU:n periaatteiden kanssa, ei täytä millään muotoa EU:n periaatteita. Se arvonalennus, joka on luettu, joka sisältyy hallituksen esitykseen, on moninkertainen verrattuna siihen, mitä EU hyväksyy, siis moninkertainen. Ei ole suinkaan mikään ihme, että kun tämän päivän Ilta-Sanomien mukaan 0,6 prosentin arvonalennus rakentuu hallituksen esityksessä mainittuun laajaan tutkimukseen, tämä tutkimus on julistettu salaiseksi, koska se ei ole vähimmäisäkään määrin totuuden mukainen.

Jokainen autokauppias noudattaa peruslinjaa. Keskihintaluokan auto keskimääräisesti ajettuna, mikä on 17 000 kilometriä vuodessa, putoaa arvossa ensimmäisenä vuonna 30 prosenttia ja toisena vuonna jäännösarvostaan edelleen 20 prosenttia, niin että kahden vuoden umpeutuessa auton arvo on alentunut 44 prosenttia sen uushinnasta, siitä hinnasta, joka maksettiin uutena. Tässä noudatetaan keskiarvoajattelua

sillä tavalla, että tietyt arvoautot pysyvät tämän keskimittan yläpuolella. Samoin, jos ajettu kilometrimäärä on suurempi kuin 17 000 vuodessa, hinta putoaa alemmaksi. Jos auto on kolaroitu, hinta putoaa alemmaksi. Jos on kysymyksessä itäauto, hinta kulkee keskiviivan alapuolella, mutta tämä on keskinormisto.

Auton arvonalennus on saatava meilläkin totuutta vastaavaksi. Hallituksen esittämä 0,6 prosenttia kuukaudessa on todellakin törkeän virheellinen ja tahallisesti virheellinen ja on voitu saada aikaan vain valikoimalla tiettyjä, kaikkein arvokkaimpia autoja, joita on ajettu tavallista vähemmän. Sillä tavalla Autodata on saanut aikaan tutkimuksen. Te tiedätte, että gallup tutkimuksissakin on ihan selkeästi kysymys siitä, millä tavalla kysymykset esitetään, jotta saadaan haluttu tulos. Tässä on annettu sellaiset lähtökohdat Autodatalle, että on saatu haluttu tulos 0,6 prosenttia arvonalennusta kuukaudessa, mutta se ei missään tapauksessa vastaa todellisuutta. Kuka tahansa voi todeta tämän pyytämällä autokauppiailta tarjousta omasta autostaan.

Nyt, kun Autoalan Keskusliitto ja auton tuojat molemmat ovat käyneet verojaoksessa vaikkeuttamassa, että tämä 0,6 prosenttia kuukaudessa pitää paikkansa, niin ystävät hyvät, menkää tällä todistuksella ja sanokaa autokauppiaille, kun viette oman autonne, että minä lähdän siitä, että teidän arvionne ja lausumanne eduskunnalle on totta ja pitää paikkansa, minä hyväksyn nyt vain 7,2 prosenttia arvonalennusta ensimmäiseltä vuodelta ja 14,4 prosenttia arvonalennusta toiselta vuodelta. Kun minä sanon, että ensimmäisen vuoden todellinen arvonalennus on liki 30 prosenttia ja hallitus esittää 7,2 prosenttia, onhan siinä räikeä ristiriita, samoin kuin kaksi vuotta vanhalla autolla 44 prosenttia on totuus ja hallitus esittää nyt 14,4 prosenttia arvonalennusta. Tämä on aikaansaatu, jotta saada toivon mukaan, näin toivotaan tässä, tyydytettyä EU:n vaatimukset. Sillä ei ole mitään tekemistä totuuden kanssa. Mutta kysyn, tällaisilla perusteilla me olemme täällä säätämässä lakia.

Arvoisa puhemies! Jotta arvonalennus vastaisi todellisuutta markkinoilla, tulen ehdottamaan lain toisessa käsittelyssä, pykäläkohtaisessa käsittelyssä, arvonalennukseksi 1,8 prosenttia kuukaudessa ensimmäiset kaksi vuotta eli ensimmäisen vuoden umpeutuessa 21,6 prosenttia arvonalennusta, joka sekkin on vähemmän kuin todellisuudessa tapahtuu. Mutta kun tätä jatketaan 1,8

prosenttia kuukaudessa, kahden vuoden arvonalennus olisi 44 prosenttia eli aika tarkkaan se, mikä on käytäntö tien päällä ja kadulla, ja sen jälkeen 0,9 prosenttia kuukaudessa jäännösarvosta 25 vuotta täyteen. Tämä 25 vuottakin on surkea esitys sen takia, että kun Suomessa, jossa on Euroopan vanhimmat autot ja korkein romutusikä, 16 vuotta on keskimääräinen romutusikä, silloin autolla on romuarvo. Mutta tällä laskutavalla 0,6 ja 0,9 prosenttia, jota hallitus esittää, sillä voi olla jopa 40 prosenttia vielä jäljellä arvostaan, kun keskimääräinen romutusikä täytyy Suomessa.

Todettakoon, että keskimääräinen romutuskä Saksassa ja Keski-Euroopassa liikkuu 9 ja 11 vuoden paikkeilla. Nyt, jos me ostamme sen arvoisen auton, se on romuarvo Saksassa tai Keski-Euroopassa ja me joudumme maksamaan vielä aika huimaa autoveroa siitä.

Näin lähtöhinta, josta arvonalennusta aletaan laskea, on tällä hetkellä automaahantuojiin määrittelemä. Sitä ei missään hallituksen esityksessä eikä autoverolaissa sanota, mikä on se hinta, mistä autoveroa aletaan laskea, minkä perusteella se määritellään. Tähän onkin valtiovarainvaliokunnan verojaosto aivan oikein tarttunut ja ehdottaa ensimmäisessä lausumassaan, että kylähän se ensimmäisenä pitäisi määritellä selkeästi, mikä on se lähtöhinta, josta aletaan arvonalennusta laskea. Eihän se voi olla automaahantuojiin ja Autoalan Keskusliiton arviohinta, niiden ilmoittama tullaasarvohinta, johon voi sisältyä vaikkapa 40 prosentin voittomarginaali autokaupalle, että se olisi lähtöhinta ulkoa ostetun auton arvon määrittelykselle.

Edelleen suomalaisen lainsäätäjän on autoverossa tunnustettava sekin tosiasia, että auton arvonalennus alkaa sillä hetkellä, kun auto ensimmäisen kerran rekisteröidään ja ajetaan autoliik-keestä ulos, eikä kuten nyt, muka vasta kuusi kuukautta vanhana ja kilometrimääristä välittämättä. Suomalaisen kannalta edullisin autohankinta jostain Saksasta on tietysti kaupparatsun auto, joka on puoli vuotta vanha ja ajettu 60 000 kilometriä. Sen saa kaikista halvimmalla siellä, edullisimmin. Se on vielä uusi auto, ja kilometrit eivät kuluta autoa sillä tavalla kuin aika ja kylmälähdöt. Nyt hallituksen esityksen mielestä kuusi kuukautta vanha auto tai sanotaan viisi kuukautta vanha auto ja 60 000 ajettu on vielä uutta vastaava, uuden arvoinen, jolle lähdetään laskemaan veroa, ikään kuin se olisi uusi auto. Eihän tämä ole totta. Auto on käytetty sillä hetkellä, kun se on rekisteröity ja se ajetaan autoliik-

keestä ulos, ja tämä pitäisi hyväksyä myöskin sillä tavalla, että se näkyisi lain 10 §:ssä, jossa todetaan, mikä on käytetty auto: "Ajoneuvoa pidetään maahan tuotaessa käytettynä, jos ajoneuvo on ollut ulkomailla rekisteröitynä ja käytössä - -." Siihen sen pitäisi loppua ja neljä viimeistä sanaa pois: "kauemmin kuin kuusi kuukautta".

Edelleen 25 vuotta vanhempien autojen autoverosta tulisi luopua kokonaan. Myöskin tähän on valtiovarainvaliokunnan verojaos kiinnittänyt huomiota toisessa lausumassaan. Onhan täysin järjetöntä ja on myöskin täysin EU-periaatteiden vastaista, kun hallituksen esityksessä on esitetty, että auton arvo vähenee tietyllä tavalla 0,6 prosenttia kuukaudessa sata kuukautta, sitten sata kuukautta 0,9 prosenttia ja edelleen sata kuukautta 0,4 prosenttia. Tämä tarkoittaa käytännössä, ystävät hyvät, jos näin todella menetellään, että 70 000 markkaa maksaneesta autosta, joka on 24 vuotta 11 kuukautta vanha, maksettaisiin 2 500 markkaa veroa. Mutta 25 vuotta vanhasta autosta, jonka hankintahinta oli 70 000 markkaa, maksettaisiinkin kahdeksan kertaa enemmän autoveroa. Siis, kun se tulisi kuukautta vanhemmaksi, niin siitä jouduttaisiin maksamaan kahdeksan kertaa enemmän autoveroa, eli 30 prosenttia tästä hankintahinnasta, siis 21 000 markkaa.

Tämähän on täysin EU-periaatetta vastaan jälleen kerran. Tämä on unohdettu kokonaan, mutta niin kuin sanottu, valtiovarainvaliokunnan verojaosto on tähän kiinnittänyt huomiota. Mielestäni verosta pitäisi vapauttaa 25 vuotta vanhat veteraaniautot ja sitä vanhemmat autot kokonaan. Sillä tuonnilla ei ole mitään merkitystä valtiontaloudelle. Mutta periaatteessa tuomalla vanha auto, panemalla siihen harrastustyötä, panemalla siihen työtä, osia ja pääomaa, se lisää meidän kansallisomaisuuttamme. Samalla se pitää ihmiset puuhastelussa terveellisen harrastuksen parissa. Se tarjoaa myös harrastustyötä opettavalla tavalla ja lisää kansallisomaisuutta, eikä suinkaan niin, että siitä vielä pitäisi veroa kiskoa.

Uusien autojen autoveroa olisi alennettava käytettyjen autoveroa vastaavasti, ettei synny suhteetonta hintaeroa Suomessa. Tämä on erittäin tärkeää. Nyt on monta kertaa ja pitkin matkaa puolusteltu sitä, miksi ei voida alentaa ulkomailta käytettynä ostettujen autojen autoveroa. On sanottu, että kun Ruotsi luopui kokonaan käytetyn auton autoverosta, kaikki Ruotsissa ryntäsivät Saksaan ostamaan sieltä käytettyjä

autoja ja uusien autojen kauppa pysähtyi kokonaan. Tämä ei ole totta.

Jos katsomme Ruotsin tilastoja, toteamme, että Ruotsissa myydään noin miljoona käytettyä autoa vuodessa. Kun autovero jätettiin pois käytetyistä autoista, Ruotsissa lisääntyi kyllä Saksaan meno ja osto sieltä, mutta se lisääntyi 15 000 autosta vuodessa 30 000 auton tasolle. 30 000 käytettyä autoa Saksasta tai Keski-Euroopasta vuodessa kauppaan, jonka kokonaisvolyyymi on miljoona käytettyä autoa, on aika pieni muutos.

Sanottiin myös, että uusien autojen kauppa tämän takia loppui Ruotsista kokonaan, autokauppoja meni konkurssiin, syntyi työttömyyttä, uusien autojen varaosahuolto huononi, huoltokorjaamopalvelut huononivat. Ei pidä paikkaansa. Niiden kolmen vuoden aikana, kun nyt autoveroa ei ole Ruotsissa kannettu käytetyistä autoista, jokaisena vuonna Ruotsissa uusien autojen kauppa on lisääntynyt 8:n ja peräti 22 prosentin kasvuvauhtia vuodessa.

Mutta on tärkeää, että uusien autojen autoveroa myös pudotetaan, kun pudotetaan käytettyjen autojen autoveroa, jotta säilyy eräänlainen kohtuus ja jotta voidaan edelleen myydä, ettei synny sitä tilannetta, jota nyt on väärin väitetty, että Ruotsissa olisi muka syntynyt. Autoveroa pitää alentaa sen takia, että saamme kohtuuhintaisia autoja, että saamme Euroopan vanhimman autokannan uudistumaan, että saamme paremmin kolarinkestäviä autoja, että saamme vähemmän loukkaantuneita, että 18—22-vuotiaat, joita tällä hetkellä on 33 prosenttia loukkaantuneista ja joiden invalideettia yhteiskunta maksaa jopa 50 vuotta, että se ryhmä saa uudempia, kolarinkestävämpiä autoja. Samalla me saamme tänne ympäristöystävällisempiä autoja. Me tarvitsemme uudistunutta autokantaa.

Autovero alas, ja jos valtion pitää saada entiset rahansa, jos valtio ei näe, että tällä on tervehdyttävä vaikutus alkaen maaseudun ongelmista ja kulkuongelmista, jos ei tällä tavalla nähdä, että tietyllä tavalla kansantaloudellisesti jo voitetaan, jos halutaan markkamääräisesti sama, laitettakoon se käyttömaksuna. Laitettakoon sitten lisää käyttömaksua. Mutta siinäkin olisi tärkeää, että käyttömaksu olisi jaettuna kahteen eri lajiin. Olisi puolen vuoden käyttömaksu niille, jotka käyttävät osavuotisesti autoa, kuten opiskelijat, eläkeläiset ja duunarit, jotka ovat kaikkein suurin osavuotinen autonkäyttäjryhmä.

Nyt sitten, mikäli valtio ei tydy autoveron

tuntuvaan alentamiseen, ja tästä itse asiassa, anteeksi, puhuin jo juuri; olen niin nopea, että paperitkin jäävät jälkeen.

Autoveron määrittämisestä, kun tietyt mielivaltaiset prosenttirajat ylitetään auton korjauksen ja kunnostuksen yhteydessä, olisi luovuttava kokonaan. Koko tämä pelleily, että jos uusiin 25 prosenttia tai 33 prosenttia tai 50 prosenttia autosta, niin joudutaan uuden autoveron piiriin — nehän ovat mielivaltaisia määreitä, mikä on lokasuojan osuus autossa, onko se 10 prosenttia vai 5 prosenttia, mikä on puskurin osuus. Ongelma syntyy siitä, että joku ostaa auton, rakentaa siitä, jos 50 prosenttia on raja, 40 prosenttia uusiksi. Myy auton uudelle omistajalle, joka ei tiedä, mitä siihen on rakennettu. Uusi omistaja panee esimerkiksi uuden moottorin autoon, jolloin se pamahtaa yli sallitun rajan ja tulee autoverolappu perään. Kuka sen maksaa, ensimmäinen omistaja vai toinen omistaja, joka on ollut tietämätön siitä, mitä autolle on tehty ennestään?

Tästä prosenttilaskelmasta seuraa niin suuria epäoikeudenmukaisuuksia, että Suomi ainoastaan todistaa olevansa täydellinen kehitysmaa autoalalla, kun se laskee tällaisia prosentteja. Tietämäni mukaan missään muussa EU-maassa ei ole tällaisia keinotekoisia prosenttimääriä, että jos autoa rakennetaan tiettyyn prosenttirajaan, voi tulla uusi autovero. Kaikki tämä on kateutta sitä kohtaan, mielivaltaa, että ei vain kukaan saisi helpommalla autoa ja että jokainen joutuisi maksamaan täyden autoveron.

Edelleen, ehkä paras ja, arvoisa puhemies, viimeinen esimerkkini. 7 §:n loppuosassa todetaan: ”Jos ajoneuvoa on ilmeisesti käytetty liikenteessä poikkeuksellisen vähän, - - voidaan todennäköiseen käyttömäärään perustuvalla arviolla vahvistaa alemmaksi kuin mitä ensimmäisen käyttöönottoajankohdan - - .” Siis, jos ajoneuvoa on käytetty poikkeuksellisen vähän, voidaan veroa alentavien käyttökuukausien määrää alentaa todennäköiseen käyttömäärään perustuvalla arviolla. Siis kaksi täydelliseen mielivaltaan perustuvaa sanaa, jos on käytetty ”poikkeuksellisen vähän”. Mikä on poikkeuksellisen vähän? Ja ”voidaan alentaa todennäköiseen käyttömäärään perustuvalla arviolla”. Mikä on todennäköinen käyttömäärä? Minusta laissa ei saisi olla tällaisia löysiä sanontoja, jotka antavat tilaa täydelliselle mielivallalle.

Arvoisa puhemies! Asian toisessa käsittelyssä tulen tekemään pykäläkohtaisia muutosehdotuksia.

Ed. V i s t b a c k a : Arvoisa puhemies! Ed. Bremer kävi hyvin yksityiskohtaisesti läpi kyseistä lakiesitystä ja valtiovarainvaliokunnan mietintöä, joten en samoihin kohtiin kovinkaan paljon puutu.

Haluaisin todeta siitä, mihin ed. Bremer lopetti, että tämä hallituksen esitys ja myös valiokunnan mietintö tarkoittavat käytännön elämässä sitä, että henkilö, joka aikoo tuoda ulkomailta käytetyn auton Suomeen, voi varautua siihen, että palkkaa juristin jo siinä vaiheessa hoitamaan asioita — niin tulkinnanvarainen käsiteltävänä oleva hallituksen esitys ja myös valtiovarainvaliokunnan mietintö ovat nimenomaan 7 §:n 1 momentin viimeisen lauseen osalta. Onneksi sinne nyt on kuitenkin tehty määrätynlaista selvitystä lähinnä siltä osin, että tämä rajoittuisi vain — mietinnön tekstissä nimenomaan todetaan — poikkeustapauksiin ja lähinnä tapauksiin, joissa auto on ollut koko ajan lähes käyttämättä. Tämä hieman selventää asiaa, mutta antaa edelleen pykälän kautta sangen laajan tulkintamahdollisuuden.

Valiokunta on hyväksynyt hallituksen esityksen jotakuinkin samanlaisena. Ainoastaan 3 §:n 1 momenttiin näyttää tehdyn pieni muutos eli, että nimenomaan vaihtoproblematiikassa, josta ed. Bremer esitti faktoja, raja on nostettu nykyisestä 25 prosentista 33 prosenttiin. Eniten itseäni myös hämmästyttää niin sanottujen veteraaniautojen kohtelu. Siltäkin osin valiokunta on tehnyt toisen lausumaehdotuksensa.

Mutta, arvoisa puhemies, minusta tuntuu siltä, että tässäkin on lähdetty jälleen kerran siitä, että kun hallituksen esitys annetaan riittävän myöhäisessä vaiheessa ja se sidotaan ikään kuin budjettiin budjettilaiksi, niin se käsitellään niin nopeasti, että asianomainen valiokunta ei pysty perusteellisesti asiaa selvittämään ja tekemään edes järkeviä muutosesityksiä siltä osin, vaikka ongelmat huomataan. Minusta tällainen lainsäädäntötyö ei ole kovinkaan positiivista sillä tavoin, kun etukäteen jo tiedetään, että tulee ongelmia, niin siitä huolimatta asiat ajetaan väkisin lävitse.

Arvoisa puhemies! Ihan uutena asiana, tai erään esimerkin, ottaisin nimenomaan käytettyjen autojen maahantuonnista siltä osin, että tässä on otettu erästä Suomessakin myytävänä olevasta Daz-lehdestä eräs esimerkki, joka koskettaa Ford Mondeo -farmaria vuosimallia 96. Saksassa, asianomaisessa maassa, auton hinnan on ilmoitettu olevan noin 65 000 Suomen markkaa eli 21 500 D-markkaa ja autolla on ajettu

58 000 kilometriä ja sille annetaan vuoden takuu. Näin luvataan asianomaisessa lehdessä. Sen jälkeen on verrattu, mikä hintainen vastava yksilö olisi Suomessa. Pohjanmaalla olevan suuren autoliikkeen myyjien arvio oli, että kyseinen auto maksaisi Suomessa noin 120 000 markkaa. Sen jälkeen Vaasan piiritullikamari teki epävirallisen laskelman hallituksen esityksen pohjalta kyseisestä farmari-Mondeosta. Sillä pääsisi ajelemaan Pohjanmaalla sen jälkeen, kun se tuodaan Saksasta, kun siitä maksettaisiin noin 86 000 markkaa veroja. Sen kokonaishinnaksi tämän esimerkin mukaan tulisi noin 150 000 markkaa. Sen lisäksi ostaja joutuisi vielä maksamaan katsastusmaksun ennen auton käyttöönottoa. Tällaisessa tilanteessa hallituksen muutosesitys kyseiseen lakiin ei muuttaisi tilannetta lainkaan.

Asia, jonka ed. Bremer myös otti esille, koski nimenomaan sitä, mikä on sen auton todellinen hinta, kun sitä lähdetään laskemaan. Kun pykälät ja myös perustelut ovat näin epämääräisiä, niin virkamiehet, jotka soveltavat pykälää, ovat lähteneet siitä, että esimerkiksi tällainen Ford Mondeen edeltäjä eli Sierra, joka Saksassa olisi lähes ilmainen — mutta sekään ei auta, vaikka se olisi ilmainen — tai jopa Sierran edeltäjä eli Taunus hinnoitellaan sillä tavoin, mikä vastaa auton nykyversion eli uuden Mondeen hintaa. Tältä osin lakiesitys on täysin susi.

Arvoisa puhemies! Kuten on todettu, tämä laki joiltakin osin saattaa hieman parantaa tilannetta, mikä tällä hetkellä on. Mutta uskoisin, että mikäli hallitus ei välittömästi ryhdy parantaviin toimenpiteisiin, Euroopan komissio kehottaa virallisella huomautuksellaan Suomen viranomaisia eli hallitusta ryhtymään uusiin toimenpiteisiin saattaakseen tämän asian siihen kuntoon kuin se muuallakin Euroopassa on.

Ed. B r y g g a r e : Arvoisa puhemies! Suomi kerää ensi vuonna veroja — katsoin budjettiesityksestä — niin että polttoaineveroa on arvioitu kerättävän 16,3 miljardia, autoveroa 5,3 miljardia, moottoriajoneuvoveroa noin miljardi. Nämä ovat kylmiä lukuja. Kysymys on siis suurista arvoista, kun puhutaan ajoneuvoista. Kaikki me tiedämme sen entisen iskulauseen siitä, että kun pohdittiin, millä tavalla piti veroja lisätä, siirryttiin aakkosiin ja se lähti a:sta ja sitten mentiin b:hen.

Ed. Bremer piti täällä kyllä mielestäni hyvin ansiokkaan puheen siitä, mikä tilanne Suomessa on. Se on hyvin hankala. Mutta on tietysti myös

hyvin hankalaa vertailla Ruotsin ja Suomen tilannetta jo silläkin perusteella, että nimenomaan uusien autojen verotus on kovin erilainen näissä kahdessa maassa. Mutta varmasti siinä hän on oikeassa, etten usko, että Suomestakaan valtavaa ryntäystä Saksaan tai vaikkapa Ruotsiin syntyisi. Kuitenkin se olisi eri luokkaa kuin Ruotsista, jossa tilanne on parempi.

Olen usein miettinyt, millä tavalla tämä tilanne on tähän pisteeseen mennyt, ja se on varmasti lähtenyt siitä, että auto on ollut aikoinaan luksusväline. Nykyään se on muistaakseni lapsiperheissä 95 prosentilla, 90 prosentilla ainakin, pakollinen väline, mutta se on ollut valtiolle loistava tapa kerryttää tuloja. Faktat kuitenkin tällä hetkellä ovat sellaiset, että se tulomäärä ei tule ehtymään, vaikka veroa kohtuullistettaisiin, eikä ennen kaikkea, jos pohdittaisiin uudenlaista tapaa nostaa ja kerätä veroja. Suomi on erittäin harvaanasuttu alue, ja pidän sitä myös yhtenä suurena perusteena sille, että koko autojen verotuslainsäädäntöä tulee uudistaa.

Tässä valtiovarainvaliokunnan mietinnössä juuri pohditaan siihen suuntaan, että tulevilla hallituksella on tässä suuri tehtävä edessään. Näin onkin. Olen täältä korokkeelta puhunut, arvoisa puhemies, pariinkin otteeseen muistaakseni neljän vuoden aikana siitä, kuinka Euroopassa on hyviä malleja siitä, miten ja mihin suuntaan verotusta tulee kehittää, kuitenkin muistaen faktat veron keräämisen suhteen.

Käytettyjen autojen kohdalla meillä on pienoinen ongelma, ja se on tietysti se, että kun tekniikka ennen kaikkea autojen osalta kehittyy varmasti jatkossakin nopeasti, ympäristöystävällisyys tulisi paremmin huomioida. Se tarkoittaisi sitä, että Suomessakin autokanta kohtuullisen nopeasti saataisiin uudistettua. Kymmenen vuotta sitten valmistetut autot ovat todellakin eri tasoa kuin tällä hetkellä uusimmat autot, ja vaikka Suomi muuten on Euroopan kärkimaita kehityksessä ja teknologiassa ja monessa muussa, autokannan suhteen me emme voi olla ylpeitä itsestämme.

Olemme kuitenkin tilanteessa, jossa kukkaro on kapea ja sinne pitäisi niitä ropoja kerätä muutenkin kuin tuloveron kautta, ja tämä on ollut se fakta, jolla on pitänyt toimia. Pidänkin tätä hallituksen esitystä lähinnä pienenä paikkauksena, valitettavan vähäisenä paikkauksena, siihen epäkohtaan, joka tällä hetkellä käytettyjen autojen verotuksessa on.

Minun on vaikea ottaa kantaa prosenttimäärään. Olettaisin, että ed. Bremerin esitys on lä-

hempänä totuutta, mutta kun en ole kuunnellut asiantuntijoita valiokunnassa, en voi siihen nyt ottaa tässä kantaa, valitettavasti. Voisin kuvitella, että tästä salista löytyy enemmänkin intressiä tämän asian pohtimiseen. Vaikea on katsoa, mikä se prosenttiosuus oikeasti olisi, onko se se 0,6 per kuukausi vai oliko se 1,8. Varmaan ainakin jotain siltä väliltä. Enemmän sen kuitenkin pitäisi olla kuin se 0,6.

Totuus kuitenkin on se todellakin, että hallituksen suuria tehtäviä on uudistaa verotusta niin, että autojen turvallisuudesta tai ekologisuudesta ei makseta, vaan nimenomaan päinvastoin. Toivon mukaan seuraava hallitus pohtii tätä asiaa. Minunkin mielestäni käyttömaksu oikealla tavalla pohdittuna voisi olla yksi ratkaisu. Itävallan malli muistaakseni oli vähän siihen suuntaan. Autosta maksetaan sen mukaan, mikä on kulutus. Tämä olisi varmaan monelle perheeliselle hyvä malli. Meidän pitää saada tähän maahan korkealaatuisia ja kohtuullisen tilavia perheautoja, jotka ovat turvallisia tiellä. Tämä on paljon muutakin kuin pelkästään liikennepolitiikkaa. Tähän liittyy turvallisuus- ym. tekijöitä, ennen kaikkea se fakta, että tässä maassa todellakin tarvitaan autoja.

Valiokunta ottaa kuitenkin mielestäni kohtuullisen hyvin muutaman asian huomioon. Olin toivonut kuitenkin hieman ähräkkäämpää kantaa vähän ed. Bremerin malliin veroasiassa. Toivon, että nämä viestit nyt lähtevät tavallaan ennen tulevan hallituksen toimia ja kantavat. Toisaalta myös se on fakta, että Euroopan unionin pinna alkaa varmasti jossain vaiheessa loppua tämän uudistamisen suhteen. Meidän tulee todellakin uudistaa autoverotus niin, että se on lähempänä eurooppalaista tasoa. Toisaalta on myös sanottava, että uskonpa, että Euroopassa on myös paineita toiseen suuntaan eli suuntaan, jossa polttoaineverotuksen suhteen siirrytään ylöspäin, ja sehän on luonnollistakin, koska nykymootoreilla päästään jo kohta aivan eri lukemiin kuin kymmenen vuotta sitten.

Käytettyjen niin sanottujen ikäautojen tai veteraaniautojen suhteen olen sitä mieltä, että nimenomaan käyttömaksun kauttahan voisimme sitä asiaa myös säännellä. Tulee toki myös ottaa huomioon se, että vanhat autot ovat todella massiivisia kulutuksen suhteen ja tästä tavallaan jatkossa tulee rangaista, mutta ei siitä, että harrastetaan tällaista toimintaa. Se on itse asiassa aika kehittävääkin, joten ne maksut, joita kerätään näiltä harvoilta harrastajilta, voitaisiin hoitaa käyttömaksuina. Nimenomaan, niin kuin sa-

nottiin, ne usein ovat niin sanottuja kesäautoja, ja puolen vuoden maksu olisi ehkä luonnollisempi. Sekin voi nousta kuitenkin tuhansiin markkoihin ja varmasti nostaisi kynnystä turhaan ajaa.

Arvoisa puhemies! Toivon, että me saamme tänään myös keskustelua aikaan ja viestejä lähinnä siitä, millä tavoin verotusta tulee kehittää. Ed. Bremer käytti todellakin ansiokkaan puheenpuoron siitä, missä mennään. Kuitenkin on muistettava tämä keltaisen kirjan fakta siitä, että veroja on jatkossakin kerättävä muutenkin kuin tuloveroina, koska olen kuullut täälläkin usean sanovan, että ne ovat liian korkeat tässä maassa ja verotusta pitäisi suunnata tännepäin.

Ed. V i r t a n e n : Arvoisa puhemies! Pakkollegat, yleisö, virkamiehet! Kuten on jo monta kertaa mainittu, ed. Bremer luetteli ansiokkaasti lähes kaikki luvut ja muut perusasiat näistä asioista. Mutta olen myös luvannut veteraaniautoilijoita ja -pyöräilijöitä kunnioittaa puheellani. Olen ollut pari kertaa puhumassakin vanhan koneen hyvyydestä ja harrastuksen syvyydestä, mikä liittyy näihin asioihin, ja estetiikasta. Lähtökohta on minullakin se, että 25 vuotta voisi olla se raja, josta lähtien ei veroteta ollenkaan, ja tosiaan on idioottimainen laskentatapa siinä, kuinka paljon niitä osia saa vaihtaa. Tietysti jos selkeätä keinottelua esiintyy näillä asioilla, siihen jotenkin voisi puuttua uudempien autojen suhteen.

Mutta näissä vanhoissa, varsinkin kun mennään vanhempiin autoihin ja moottoripyöriin, ne ihmiset näitä asioita yleensä harrastavat. Taas voisi lähteä jostain luovuudesta: harrastaa. Ehkä täällä muutkin kuin kristityt ymmärtävät sen, että hartaus tulee samasta sanasta kuin harrastaa. Useasti sen takia työtä ei voi harrastaa, koska harva meistä tekee työtä hartaasti ja hartaudella. Mutta harrastajat paneutuvat tammöiseen vanhaan koneeseen tai vanhaan estetiikkaan, vanhaan muotoon, oli se sitten kumia, peltiä, muovia. Se on erittäin kehittävää ja luovaa toimintaa, aikaavievää ja tosiaan kaikki vapaa-ajat täyttävää, mitä olen nähnyt.

Nuorille — useasti vielä näitä hurjapäitä, jotka ovat usein sosiaaliongelmaisia ja muuten vaikeuksissa — eivät tietokoneet ole ainoa ratkaisu, vaan juuri tällainen liikkumiseen liittyvä harrastaminen ja koneeseen, ja voisiko sanoa: itsensä peliin paneminen. Siihen menopeliin mukaan pääseminen on erittäin hyvää terapiaa tammöisille ihmisille, joilla on, voisiko sanoa, kaasujal-

kavammaisuus tai muutenkin joitakin ongelmia liikenteessä, että täytyy sinne mennä näyttämään sitten, kuinka mennään.

Juuri vanhoissa autoissa ja vanhoissa pyörissä tämä mahdollisuus on siinäkin mielessä helpompi, että ne ratkaisut ovat niin paljon yksinkertaisempia ja jotenkin viehättävämpiä, että sieltä saavat voimaa aivot ja äly. Monta kertaa olen sanonut, että suomessa käsityskyky, käsittäminen, tulee käsi-sanasta. Kun omalla kädellään tekee niitä asioita ja kätensä työntää sinne ja likaa ja saa sen liukkaaksi ja rasvaiseksi ja pestä hinkkaa ja pesee oikein kunnolla, niin sitten tämä ikään kuin aivoihinkin ja koko olemukseen siirtyy.

Sen jälkeen kun lähdetään liikenteeseen, niin nämä ihmiset eivät todellakaan ole niitä saastuttajia tai koheltajia, koska se väline on arvokas. Sen arvo on tullut oman löytämisen, niitten ihmeellisten sattumien kautta, että on saanut ne osat. Sillä ajetaan ihan eri tavalla. Pelisilmä on kehittynyt tässä prosessissa ja muuta vastaavaa. Kaikissa pötypuheissa ja typerissä väitteissä siitä, että jos näiltä autoilta poistettaisiin vero, se lisäisi saastutusta, kokonaan jää huomioimatta tämä puoli, puhumattakaan kaiken näköisistä alihankkimisista ja arvonlisäveroista ja vastavista työllistävästä piirteistä ja muista verokertymistä, mitä sitä kautta sitten tulisi.

Mennään yleensäkin verotukseen ja ajatellaan mitä tahansa muita koneita. Jos ostaa tietokoneen tai television, tietokone on hyvä lähtökohta — heti kun olet ostanut sen, niin jos yrität myydä sen takaisin, onpahan jo 35—40 prosenttia mennyt hinnasta — tai televisio tai mitä niitä vempaimia ikinä onkaan. Siinäkin ed. Bremer oli täysin oikeassa luetellessaan prosenttilukuja; nämä ovat kyllä aika tuulesta temmattuja asioita.

Mutta tietysti, ettei asian peruslähtökohta unohtuisi, on mainittava tämä suomalainen autokompleksi tai autoskitsofrenia, mikä tässä, voisiko sanoa, haittaa keskustelua. Suomi on pieni maa, auto on välttämättömyyskapine. Minä edustan entistä ekologista puoluetta, keväästä asti kirjavaa puoluetta, joka ottaa huomioon kaikki luonnon biodiversiteetin moniarvoisuudet ja muut vastaavat, ja inhoan yli kaiken saastuttamista. Mutta ne ratkaisuthan ilman muuta olisivat joukkoliikenteen puolella, että Suomessa kehitettäisiin joukkoliikennettä, monimuotoistettaisiin sitä ja sitten tehtäisiin hyviä teitä sinne, missä ne todella vähentävät saastuttamista.

Esimerkiksi oman puolueeni edustajista löytyy tyyppejä, jotka ovat sitä mieltä, että ei moottoriteille ja niin kova autovero, ettei autoja ollenkaan. Minä koen tämän siinä mielessä mahdolltomaksi, että ihminen ei niin nopeasti muutu. Itse tulin sattumalta Imatralta kerran tänne sivistyksen pariin ja olen sitä mieltä, että moottoritie pitäisi itärajalta saada ja äkkiä. Se säästäisi ihmishenkiä, hermoja ja luontoa yli kaiken, sen kaltainen moottoritie, joka tulisi tänne Luumäeltä ja mitä niitä paikkoja on siellä, Kouvolasta, kun tullaan Imatra — Puumala-akselilta. Mutta turhien moottoritien rakentamista ja aina vain tieverkoston laajentamista ja väärin paikkoihin rakentamista minä kyllä näissä asioissa vastustan.

Mutta tosiaan palataan takaisin, että se pysyisi veroasiana ja saastutusasiana, miten verotus vaikuttaa. Ed. Bryggare sanoi, että kun uusitaan autokanta, niin sitten saastutus vähenee. Miten on käynyt Helsingin? Kun Helsingin herrat ajavat katalysaattoreilla ja todella vähän kuluttavilla autoilla, niin silti Helsinki ja Tampere ovat vielä saasteisempia kuin ennen. Mihin tässä siis oikeastaan mennään?

Jos me olisimme Amerikassa, USA:ssa, jos joku on nähnyt elokuvan Paholaisen asianajaja tai yleensäkin on seurannut vaikka Clinton-jutua, tai mitä tahansa, niin siellä ihmiset saavat lakimiehet hommiin asiasta kuin asiasta. Jos me olisimme Amerikassa ja jos minun äitini tai isoäitini tai lapseni saisi jonkin kunnan astman tai kuolisi hengityssairauteen, niin minä haastaisin Helsingin liikennesuunnittelupäällikön ja pari muuta ihmistä oikeuteen ja miljoonakorvauksiin. Mitä järkeä on uusia autokantaa, opettaa autonkoulunopettajia opettamaan paremmin, jos liikennesuunnittelijat elävät kivikautta?

Tässä kysymyksessä siis, arvoisa puhemies, veroprosentti ei ratkaise mitään. Jos tietokonesuunnittelija tai tietokoneihminen, joka on myynyt laitteita, sattuu istumaan meikäläisen kanssa paikassa ja kertoo, että sekunnilleen pystytään pistämään Helsinki semmoiseen kuntoon, että se toimii, saasteet vähenevät niin paljon, ettei kukaan uskokaan, niin minkä takia liikennesuunnittelu koko ajan elää kivikaudessa? Kun yksityisautoilu tehdään vaikeaksi Helsingissä ja Tampereella, niin lopulta kaikista tyhimmätkin maalaistollot ja kaupunkilaissiisat ymmärtävät, että ei kannata tulla keskustaan autolla. Kuitenkaan samaan aikaan ei verotuksellisesti kevennetä joukkoliikenteen mahdollisuuksia tai tehdä selkeitä joukkoliikennematkaisuja. Tietysti

Helsingissä on parempi joukkoliikennematkaisu siinä, että linja-autotori on vähän syrjemässä. Tampereellakin sen voisi laittaa jonnekin Pyynikille kokonaan ja toispuol jokkee vaikka Tullikamarin kulmille, mutta ei tästä viitsi ruveta kinaamaan ed. Aittoniemen kanssa, ettei siitä tule vaalivalttia vielä seuraavissa vaaleissa.

Mutta tosiaan puhutaan terveydestä ja turvallisuudesta ja kehdataankin sanoa, että nämä veroratkaisut pikku hiljaa suuntaavat ihmisten käyttäytymismalleja liikenteessä siihen suuntaan, että kaikki tajuavat hankkia uudemman auton, etteivät ne sitten turmele muiden keuhkoja. Samaan aikaan tällaiset jästipäät pilaavat tahallaan huonolla, vanhanaikaisella rationalisointikyvyllään ihmisten ilmaa. Kun pienet lapset kävelevät kaikista alimpana ja vanhemmat kumarassa, he saavat kaiken naamalleen. Nykyinenkään autojen uusiutuminen tai verosuunnittelu ei näy missään, vaan saasteet ovat meidän pahimmissa kaupungeissamme entisestään pahentuneet. Siihen tarvitaan muunkinlaisia ratkaisuja.

Tietysti me tulemme lopulliseen skitsofreniaan, minkä takia, vaikka jo aikoinaan rypsi- ja pellavansiemenestä olemme saaneet aika hyvät öljyt dielselvehkeisiin ja nyt sinapinsiemenöljy on jopa halpaa, siihen ei satsata. Yhtäkkiä me olemmekin markkinavoimallamme uudestaan. Taas me tulemme tähän kysymykseen, että liian isot kansainväliset firmat hallitsevat ja öljy on niin uskomattoman tärkeä asia ja auto siinä pyhänä lehmänä ja minä tahansa autonomisena oikeutena niille, joilla on, millä mällätä ja käyttää. (Ed. Aittoniemi: Ed. Virtanenkin vain käyttää autoa!) — Näin on, mutta käytetään hyvin. Kun vanhaa autoa huolletaan, ed. Aittoniemi, kunnolla, se tosiaan kuluttaakin vähemmän ja rullaa pehmeämmin ja hyvällä pelisilmällä saattaa selvittää jopa oikein kauheissakin kaupungeissa, ettei tarvitse joka valoissa seistä.

Me saamme näyttämään täällä siltä, että tämä verojuttu nyt ratkaisisi jotain ongelmaa, mutta loppujen lopuksi ainoa, minkä me pystymme verojutulla selkeästi ratkaisemaan, on minun mielestäni se, että saataisiin kuitenkin harrastajajäsenet pois kokonaan verotuksen piiristä. Kauheutta lisää, estetiikkaa lisää, parempaa pelisilmää lisää, nuoria, kiihkeitä tyyppejä, koska nyt tämä sama ansa lisää vain sitä, että kun nuoret ajavat kaupungeissa, joissa liikennesuunnittelu on täysi nolla, ja pääsevät liikennevaloista pois, niin he kaahaavat itsensä kuoliaaksi.

Vielä yksi saastutusjuttu. Tekniikan Maail-

massa on kaksi kertaa ollut kolmen neljän vuoden sisällä se, että yksi rekka vastaa 3 000:ta henkilöautoa. Ruvetkaa itse laskemaan siitä, että kymmenen rekkaa, sata rekkaa, 300 000 henkilöautoa, tuhat rekkaa, tuossa on koska tahansa 3 miljoonaa henkilöautoa, pelkästään tien kulu- tuksen suhteen, se kaikki, miten tie kuluu, puhu- mattakaan dieselistä, mitä ne käyttävät. (Ed. Aittoniemi: Herrojen laskuja!) — Ed. Aittoniemi on herrojen puolueessa, mutta haukkuu herroja siinä heti, kun joku puhuu vähän järkeä, mutta taas toisaalta on kohta narrien puolella, kun men- nään toiseen suuntaan.

Mutta vaikka me saamme vielä kerran, arvoi- sa puhemies, näyttämään siltä, että nämä ratkai- sut ovat asenteellisia ja syväasenteellisempia ja loppujen lopuksi selkeitä, meidän täytyisi täällä näissäkin asioissa pystyä panemaan demokraat- tisesti kamppoihin markkinavoimille ja tehdä sel- keitä energiaratkaisuja Suomen luonnon säilyt- tämisen kannalta ja suomalaisten ihmisten yh- teydenpidon kannalta. Niihin liittyvät kaikki joukkoliikenneratkaisut ja muut. Siinä mielessä tämä on yksi, voisi sanoa, minkäköhän hailee se on tällä kertaa, sanotaan vaikka oikein huonosti lämmitetyn saunan hailee juttu, loppujen lopuksi koko juttu. Toivoisin silti, että harrastaja-autoi- lijat ja moottoripyöräilijät pääsisivät tekemään verottomasti hommia. Ei tarvitsisi tehdä niin sa- nottua kirjavaa taloutta.

Ed. A l a - N i s s i l ä : Arvoisa puhemies! Au- toverotus on uudistamisen tarpeessa vähän niin kuin alkoholiverotus. Ensi vaalikaudella meidän on uudistettava autoverotusta kokonaisuudes- saan. Tässä esityksessä on kysymys paljolti siitä, mitä EU-komissio on edellyttänyt meillä tehtä- vän käytettyjen autojen verotuksen osalta.

Valiokunnassa on tehty yksi järkevä muutos- esitys, joka koskee osien vaihtamisen rajaa. Har- rastaja-auton osalta se nostettiin nyt 33 prosent- tiin. Ehkä korkeampikin luku olisi voinut olla perusteltu. Toisaalta ongelmana ovat olleet vete- raniautot. Niiden verotus on kohtuuton. Kun tämä pykälä ei ollut auki, valiokunta tyytyi vain ponnella edellyttämään, että hallitus ryhtyy toi- menpiteisiin veteraniautojen autoveron tason alentamiseksi.

Arvoisa puhemies! Ongelma on se, että halli- tus tuo tällaisen esityksen itsenäisyyspäivän jäl- keen eduskunnan ruuhkaan hyvin kiireellä val- misteltavaksi muiden verolakien kanssa. Tämä on ehkä myös verovalmistelun ongelma valtiova- rainministeriön vero-osastolla, mutta hallitus

totta kai vastaa siitä, että lakien valmistelu ta- pahtuu siten, että eduskunta ehtii niitä riittävästi ja riittävän ajoissa käsittellä. Tässä suhteessa jää paljon toivomisen varaa. Ensi vaalikaudella, kun- ten monet ovat todenneet, on autoverotusta uu- distettava suunnitelmallisesti.

Ed. K a r j a l a i n e n : Arvoisa puhemies! Suomen kansalaiset odottavat suurta autovero- uudistusta. Siihen on moni viittänyt keskuste- lussa. Kun tämän keskustelun, kaiken asiallisen- kin kritiikin, mutta monen suuntaisen kritiikin- kin kuultuaan veikkailee, voi sanoa, että suuri autoverouudistus on niin vaikea asia, että aidosti enemmistöä tyydyttävää kyllä saa odottaa vielä kauan.

Omalta osaltani haluan kiinnittää tässä huo- miota lyhyesti toivomusaloitteeseen, joka on tul- lut hylättyä tämän mietinnön myötä, toivomus- aloitteeseen n:o 34, jonka tekijöistä ja motiiveista minulla ei ole yhtään sen enempää tietoa kuin mietintöön on kirjoitettu. Sen sijaan asiasisällön, moottorikelkkojen verotuksen porrastamisen, hyväksyn. Totean sen, että ne työkelkat, mitä tässä maassa on, sietävät hyvin alhaisen verotuk- sen. Sen sijaan vapaa-ajan kelkat muodostavat sekä liikenteellisen että ympäristöpoliittisen on- gelman. Niillä sietäisi olla ohjaavaa veroa vähän enemmänkin. Siinä mielessä, kun en tiedä, mikä tämän toivomusaloitteen hylkäämisen peruste tässä yhteydessä on, onko se ollut käsittelyjärjes- tykseen liittyvä vai mikä, toivoisin kuitenkin, että asia etenisi.

Ed. B r e m e r : Arvoisa puhemies! Halua vie- lä tuoda esimerkinomaisesti vertailun nyt voi- massa olevan verolain ja hallituksen esityksessä ehdotetun lain vaikutuksista ja vertailla niitä kes- kenään.

Ensimmäiseksi palautan kuitenkin mieliin EU:n ulkoa käytettynä ostetun auton verotuksen pääperiaatteen, joka on julistettu Nunes Tadeun oikeustapauksessa C-345/93 ja annettu vuonna 95 samoin kuin oikeusjutussa komissio vastaan Kreikka vuonna 97, diaarionumero C-375/95. Periaatteena pidetään näissä tuomioissa, että pe- rittävä vero ei saa olla suurempi kuin mitä on jäljellä veroa saman merkkisessä ja mallisessa kotimaisessa autossa.

Koko tämän hässäkän aiheutti Saksasta ostet- tu vuoden 86 mallinen niin sanottu taksi-Mersu, Mersu 190D 201, 180 000 kilometriä ajettu. Se tuotiin täysin laillisesti Suomeen ja siitä joudut- tiin maksamaan veroa. Se maksoi Saksassa Suo-

men rahaksi muutettuna 22 362 markkaa. Siitä jouduttiin maksamaan Suomessa veroa voimassa olevan autoveromääräyksen mukaan yhteensä 56 471 markkaa. Nyt esitetyn veroehdotuksen mukaan samasta autosta jouduttaisiin maksamaan yhteensä veroja 45 145,50 markkaa, eli esitys pudottaa tämän auton veroa 11 000 markalla. Auton arvo hallituksen esityksen mukaan olisi se 22 300 markkaa, millä se ostettiin, ja verot 45 145 markkaa eli yhteensä 67 500 markkaa, kun vastaava saman ikäinen, saman verran ajettu taksi-Mersu maksaa Suomessa on noin 60 000—65 000 markkaa, eli käytetty auto olisi tuotuna edelleen selkeästi kalliimpi kuin vastaava Suomesta ostettu.

EU-periaatteen mukaan tälle autolle, joka ulkomailta, Saksasta, ostettiin, ei saisi määrätä enemmän veroa, kuin mitä vastaavassa suomalaisessa autossa on verojäämää. Autoveron määrä on 50 prosenttia. Voidaan laskea, että suomalaisessa autossa on verojäämää 30 000. Vielä hallituksen esityksenkin mukaan pitäisi maksaa veroja 45 145, eli 50 prosenttia vielä vero ylittää EU:n peruseriaatteen autoverotuksen osalta.

Nyt sitten ed. Bryggare kysyi retorisesti, paljonko Suomeen tuotaisiin käytettyjä autoja, jos ulkomailta käytettynä ostetun auton veroa alennettaisiin tuntuvasti, esimerkiksi EU:n vaatimalle tasolle. Suomessa tällä hetkellä myydään käytettyjä autoja noin puoli miljoonaa kappaletta vuodessa, Ruotsissa noin miljoona kappaletta. Kun autovero pudotettiin käytetyistä kokonaan pois, Ruotsissa käytettyjen tuonti nousi 15 000:sta 30 000:een. Kun Suomessa käytettyjen kaupan volyymi on puolet Ruotsin volyymista, arvio olisi silloin, että Suomeen vastaavasti tuotaisiin ulkomailta 15 000 käytettyä autoa. Kuitenkin uskon, että suomalaisten on jonkin verran vaikeampi asioida Saksassa kuin ruotsalaisten ja ainakin matka on pitempi, joten uskon, että ulkomailta, Saksasta, joka nyt on halvin käytettyjen maa, saatettaisiin tuoda ehkä 10 000 käytettyä autoa, jos autovero putoaisi tuntuvasti, esimerkiksi EU:n vaatimalle tasolle. 10 000 ulkoa tuotettua autoa 500 000 käytetyn kaupan on kuin tippa meressä. En usko, että se vaikuttaisi sinne eikä tänne mihinkään kaupan tasapainoon.

Ed. Virtanen mielenkiintoisella tavalla ilmoitti vastustavansa vallitsevaa autoskitsofreniaa, niin kuin hän sanoi. Toteaisin, että nimenomaan autoverolla pitäisi saada aikaan ohjausta sellaisiin autoihin, jotka kuluttavat huomattavasti vähemmän kuin ne vanhat autot, jotka poistuisivat

uusien tieltä. Usein puhutaan saasteista prosenteissa, niin ja niin monta prosenttia hiilidioksidia, niin ja niin monta prosenttia typen oksidia, niin ja niin monta prosenttia rikkiä. Se antaa väärän käsityksen. Kaikkein tehokkaimmin pudotetaan päästöjen määrää pudottamalla kulu-tusta. Jokaiseen litraan, joka palaa autossa, sisältyy tietty määrä päästöjä. Jos me pääsemme keskimäärin 10 litraa sadalla kuluttavista autoista keskimäärin 5 litraa kuluttaviin, niin me olemme taatusti pudottaneet päästöjen määrää kaikkein tehokkaimmin. Tähän minusta vero-ohjauksella pitäisi päästä samalla, kun sitten ohjataan uusiin autoihin, jotka on paljon kolariturvallisempia kuin nämä 20 vuotta vanhat autot, joilla voittopuolisesti 18—22-vuotiaat ajavat, jotka aiheuttavat 25 prosenttia kuolonuhreista Suomen teillä ja noin 30—33 prosenttia loukkaantumisista.

Ed. Virtanen totesi myöskin, miksi Tampere ja Helsinki ovat vielä saasteisempia kuin ennen. Helsingin kohdalla kirjoitettiin vielä kesällä neljän viiden palstan otsikolla Helsingin Sanomissa ”Liikenne pahin ilmanalan saastuttaja”. Tällaisia käsityksiä on. Se on täysin väärin. Helsingin kaupunki on julkaissut oman ilmanalan tutkimuksensa noin pari kuukautta sitten, jossa todetaan, että Helsingin hiilidioksidituotannosta henkilöautojen osuus on ainoastaan 10 prosenttia ja autoliikenteen kokonaisuudessaan 14 prosenttia koko hiilidioksidituotannosta Helsingissä. Jos vero-ohjauksella päästäisiin nykyistä huomattavasti vähemmän kuluttaviin autoihin, niin tieliikenteen osuus hiilidioksidituotannosta putoaisi helposti 10 prosenttiin, henkilöautojen osalta 6 prosenttiin. Typen oksideista autoliikenteen osuus Helsingissä on 45 prosenttia, koska vasta 22 prosentissa henkilöautoista on katalyysaattorit. Jos katalyysaattoreita olisi bensäkäyttöisissä helsinkiläisissä autoissa enemmän, niin autoliikenteen osuus typen oksideista putoaisi helposti 30 prosenttiin. Se on kaikkein pahin. Autoliikenne tuotti 0,8 prosenttia Helsingin ilman rikkisaasteista ja lyijystä prosenttimäärä on 0.

Ed. Aittomäki: Herra puhemies! Ed. Bremer tapansa mukaan heittää ilmaan olet-taman, sitten hän uskoo sen itse ja yrittää saada toisetkin uskomaan. Se on tietysti hänen tapansa esittää näitä asioita. Mutta ensinnäkin näen asian niin, että jos Suomeen aletaan tuoda sellaisia Mersuja, joiden hinta on täällä 60 000—70 000, esimerkiksi 25 000—30 000 markan hintaan ulkomailta, niin meillä autokanta on täysią

sohloja hetken päästä ja myöskin ilman saastumisen kannalta erittäin ongelmallinen tilanne. Ei tällä tavalla voida ajatella. Ed. Bremer yrittää selittää, että ei niitä ostettaisi eikä tuotaisi yhtään enempää, vaikka 60 000—70 000:n Mersun saisi tuoda tänne 25 000:een. Sitä ei usko kukaan.

Toisekseen autoverokannasta yleensä, niin kyllähän meillä tietysti vaaditaan erilaisten verokantojen laskemista. Leimavero, makeisvero, alkoholivero, autovero, kaikkien pitäisi laskea, mutta samanaikaisesti pitäisi nostaa lapsilisä, opintotukea, eläkkeitä, toimeentulotukea ja kaikkea pitäisi nostaa, mutta mistä ne rahat otetaan? Kyllä minäkin haluan, että autoveroa lasketaan, mutta en minä sitä lähde niin yksiselitteisesti kyllä tätä asiaa ajattelemaan. Sellainen autoveron laskeminen, mitä tässä ed. Bremer tosiaan ehdotti, merkitsee sitä, että Suomessa on vanhoja autonrotteloita kaikki nurkat täynnä sen jälkeen, kun niitä tuodaan ulkomailta.

Yksi asia autoveron alentamisessa, nopeassa alentamisessa on sitten myöskin autokaupassa se, että jos autoveroa lasketaan yhtäkkiä nopeasti ja merkittävästi, se tuo vaikeuksia autokaupaan nimenomaan käytettyjen autojen osalta. Tämä vaihtoautokanta, sen täytyy vastaavasti hinnat alentaa, se merkitsee suuria tappioita silloin autoliikelle. Sekin on ongelmallinen. Mutta se on tietysti hoidettavissa asteittain, mutta ei yhtäkkiäisenä rysäyksenä.

Ed. S a s i : Arvoisa puhemies! Olemme verojaostossa yrittäneet tehdä sen, minkä tässä asiassa ylipäättensä voi tehdä, ja olemme tehneet pykälämuutoksen siltä osin, mikä koskee osien vaihtoa. Nimittäin Ajoneuvohallintokeskus antoi uudet ohjeet viime syksynä vuosi sitten, jolloin osanvaihdon periaatteita muutettiin ja käytäntö muuttui olennaisesti. Siitä syystä nyt on tuota prosenttiosuutta, minkä osia voi vaihtaa, nostettu 25:sta 33 prosenttiin Suomeen tuotujen autojen osalta. Uskomme, että tämä korjaa sen epäkohdan, joka tuon hallinnollisen muutoksen johdosta on syntynyt.

Mitä tulee vertailuhintoihin, niin on tietysti kauhean suuri ongelma, kun käytetään keskimääräisiä hinnanalennusprosentteja. Luulen, että Mersun hinta alenee hieman eri tavalla kuin Ladan hinta. Siitä syystä voidaan esittää kovasti erilaisia laskelmia riippuen siitä, mikä on automerkki. Tietysti voitaisiin ajatella, että jokaista automerkkiä varten on oma prosentti, mutta kyllä se on kovin hankala järjestelmä sellainenkin.

Ongelmaksi on koettu se, että kun lasketaan uuden auton hankintahinta, josta ikäalennukset tehdään, niin tällä hetkellä autoliikkeet määrittävät itse aika vapaasti tuon tax-free-hinnan. Tässä suhteessa on nähty tiettyjä ongelmia. Kun esitys kuitenkin annettiin eduskunnalle aivan marraskuun lopussa, niin uuden järjestelmän kehittäminen tätä varten on äärimmäisen vaikeata, eikä sitä paitsi myöskään pykälä ole ollut auki eduskunnan käsittelyä varten. Siitä syystä valiokunnan mietinnössä on ponsi, että tulisi arvioida se, mikä olisi oikea peruste, jolla hankintahinta lasketaan. Tältä osin olemme saaneet kuitenkin selvitystä, että ei olla pelkästään Suomen automaahanuotujen tietojen varassa, vaan tältä osin voidaan myös käyttää niitä tax-free-hintoja, joita Euroopassa on käytössä ja erityisesti siinä maassa, mistä auto alunperin on hankittu.

Loppujen lopuksi täytyy todeta, että paljon olisi varmasti muutostarpeita tältä osin. Olisi taroituksenmukaista ja hyvä, että seuraava eduskunta saisi autoverolain kokonaisuutena käsiteltäväkseen ja katsottaisiin, millä tavalla koko järjestelmää voitaisiin kehittää paremmaksi ja oikeudenmukaisemmaksi.

Ed. V i r t a n e n : Arvoisa puhemies! Kun ed. Bremer luki taas komeita lukuja, niin miksi sitten edelleen syyllistetään autoilijoita Helsingissä ja Tampereella, jos prosentit ovat todella noin alhaisia? Kysyn vain retorisesti, ketä se palvelee, mitä se palvelee. Eikö se juuri palvele sitä, että autoilijat tulevat välinpitämättömämmiksi, piittaamattommiksi ja muuta, ajelevat punaisia päin, kun koko ajan kuitenkin sanotaan, että kaikki on autojen syytä? Siis on jokin skitsofrenia edelleen olemassa, joka ei ratkea näillä keinoilla.

Sitä paitsi turvallisuuden harha, se, että sitten, kun ostetaan uusia autoja ja niillä mennään. On paljon todistettu, että niillä ajellaan ihan liian kovaa tien päällä ja aiheutetaan kaikille muille liikkujille paljon enemmän haittaa, enkä puhu nyt ainoastaan eläimistä, vaikka niitäkin ymmärän. Minkkejä saisi minun puolestani ajaakin kuoliaaksi.

Arvokkaaksi koettu autoharrastus, moottori- pyöräharrastus, se hartaus, kunnioitettavuus, mikä tahansa siihen liittyvä, niillä autoilla tai pyörillä tuskin ajellaan. Muistan veljeni shopparin aikoinaan. Kun Tampereen poliisi vahti niitä, ettei saa olla liian pitkä etuhaarukka, niin pojat ajoivat niillä vain öisin, kuitenkin sen verran, että valoissa näkyi, kuinka kromi kiiltää. On ihan täysin harhainen käsitys, että vanhemmat autot,

ainakaan niin sanotut harrastelijoitten käyttämät autot, saastuttaisivat.

Sitten vielä ed. Aittoniemelle. Viitatessaan minkälaisia mersuja sieltä sitten alettaisiin ilmeisesti tuomaan, hän vanhana poliisimiehenä varmaan muisteli erästä suomalaista vähemmistöä ja yhdisti sitten vielä siihen kepuilmiön, eli tarkoitan keppanan vapautumista, että siitä alkaa hirveä rällästys tietynlaisilla mersuilla ympäri Suomea. Että se siitä. En usko kyllä oikein siihen visioon.

Ed. T i u s a n e n : Arvoisa herra puhemies! Kyllä autoverotus kuuluu Suomessa hieman alkoholiverosarjaan, että se on aina ongelmallinen. Auto sellaisenaan on jonkinlaisena toteemina tai ainakin toteemin päällä ja yliarvostettu kaiken kaikkiaan. Etenkin, kun aletaan puhua niin kuin täällä Mersuista, niin silloin melkein hattu päästä lähtee suomalaiselta.

Arvoisa puhemies! Viime perjantaina jäi keskustelu hieman kesken ed. Bremerin kanssa. Hän nytkin puhui autoliikenteen päästöistä. Kun olemme puhuneet esimerkiksi kesällä 1997 ja 1998 Itämeren saastumisesta, niin sen yhteydessä on puhuttu myös liikenteen, nimenomaan autoliikenteen, kumipyöräliikenteen, osuudesta typioksidipäästöihin. Kun olemme puhuneet ja puhumme ilmastomuutoksista ja hiilidioksidipäästöistä, niin emme voi myöskään unohtaa hiilidioksidipäästöjä autoliikenteestä. Ed. Bremerkään ei näin tehnyt. Viime perjantaina ed. Bremer viittasi myös päästöihin.

Lopuksi, arvoisa puhemies, haluaisin todeta tässä tilanteessa ja viitaten viime perjantain keskusteluun sen, että todellakin dieselsäätöisten autojen päästöt ovat ongelmallisempia muun muassa PM_{2,5}-hiukkasten vuoksi, koska typioksidikaasuista myöhemmin syntyy ilmakehässä näitä mainittuja ongelmallisia pienhiukkasia, jotka, kuten ed. Bremer viime perjantaina totesi, kulkeutuvat aivan keuhkorakkuloiden läpi myös ilmeisesti verenkiertoon.

Ed. N u r m i : Arvoisa puhemies! En käy toistamaan asioita, mutta olen pitkälti samaa mieltä kuin ed. Bremer ensimmäisessä puheenvuorossaan.

Ed. B r e m e r : Arvoisa herra puhemies! Ed. Aittoniemi pahoitteli, että autoveroa ei voi laskea, koska valtio tarvitsee rahaa. Toteaisin, että autoverokertymä on 5 miljardia siinä, missä liikenteen kokonaisverokertymä on 29 miljardia,

ettei autovero sinänsä ole kamalan suuri potti siitä.

Muilta osin totean, että ed. Aittoniemelle ei kelpaa mikään, että turha tässä on soittaa suuta hänen kanssaan.

Arvoisa puhemies! Ed. Sasi totesi, että verojaosto on tehnyt pykälämuutoksia prosenttiosuudessa. Ongelmahan ei ole se, vaan ongelma on ylipäätään se, millä tavalla prosenttiosuudet lasketaan, millä mielivallalla ne määritellään. Se on täydellinen suomalainen ilmiö.

Edelleen ed. Sasi totesi, että Mersun hinta alenee erittäin tavalla kuin Ladan hinta. Tätä varten on olemassa vakuutusyhtiöiden yhteinen, Suomessa käytetään nimitystä, autodata. Vastaava on kaikilla maailmassa, jossa pyritään nimenomaan autokohtaista arvonalennusta seuraamaan ja määrittelemään, ja tätähän EU:kin ajaa takaa.

Arvoisa herra puhemies! Ed. Sasi myös ihan oikealla tavalla peräänkuulutti sitä, että toivottavasti koko autoverolaki voidaan ottaa uudelleen käsittelyyn ja panna uusiksi. Ed. Sasi, minä kysyn teiltä: Missä on liikenneverotuksen kerrannaisvaikutusten selvitys, jonka kolme vuotta sitten eduskunta hyväksyi valtavalla äänen enemmistöllä, ja muistini mukaan myös verojaosto oli se, joka pani tähän vauhtia? Ei ole tähän päivään mennessä hallitus noudattanut eduskunnan tahtoa tässä erittäin tärkeässä asiassa, että lopultaikin saisimme todella tietää, mitkä ovat autoverotuksen kerrannaisvaikutukset.

Minä väitän, että kun perheellä on vain yksi kukkaro ja siellä tietty rahamäärä ja kun nyt maaseutua esimerkiksi tehdään autiommaksi ja autiommaksi, leikataan joukkokuljetusvälineiden vuoroja, junavuoroja, bussivuoroja, niin maaseudulla ei tule enää toimeen yhdellä autolla. Siellä pitää perheessä olla jo kaksi autoa, että ylipäätänsä tullaan toimeen, kun pienistä kylistä postit ovat kadonneet, sieltä ovat kadonneet kyläkaupat, sieltä ovat kadonneet huoltoasemat. Ensin huoltoasemat kylmenivät ja sitten ne lakasivat kokonaan.

Väitän, että kun kukkarossa on tietty määrä rahaa ja auto on pakollinen ja maksut on maksettava, niin perheen on säästettävä kenties paitakierroksesta, paitakerta jää pois perheeltä, kenkäsarja jää pois perheeltä, huoneistoremppa jää tekemättä, kenties lomamatka kotimaiseen lomakohteeseen jää tekemättä. Jossain kaatuu kenkätehdas, jossain kaatuu paitatehdas, siitä syntyy työttömyyttä, mutta se, joka määrittelee liikenneverotuksen tason, ei ota ollenkaan huomioon kulutusketjun toisessa päässä tapahtuvia

vahinkoja. Vaitän, että olemme jo menneet yli sen rajan, missä liikenneverotusta korottamalla kyllä rahaa näennäisesti tulee enemmän valtion kassaan, mutta haitat ovat vielä paljon suuremmat kerrannaisvaikutuksissa.

Ed. Sasi, mitä te olette tehneet verojaoksen osalta ja ylipäättänsä, että eduskunnan päättämä liikenneverotuksen kerrannaisvaikutusselvitys olisi tullut tänne? En ole nähnyt mitään elettä siitä, että olisitte lyönyt nyrkkiä pöytään ja sanonut, kuka tässä maassa päättää, onko se eduskunta vai hallitus.

Arvoisa herra puhemies! Ed. Virtanen ihmetteli sitä, miksi syyllistetään autoilijoita; hän käytti jälleen sanaa skitsofrenia. Minä voin kertoa, mikä se on. Se on periaate, että joukkoliikenteen ajoaikojen pitää olla nopeampia kuin yksityisautoilulla. Sen takia tehdään ainakin Helsingissä kaikki mahdollinen, millä jarrutetaan yksityisautoilun etenemistä, jotta joukkoliikenne todistaisi olevansa nopeampi, että ihmiset päätyisivät valitsemaan joukkoliikenteen eivätkä tulisi omalla autolla. Tällä politiikalla tehdään suunnattomasti ympäristötuhoja, mutta tämä on tausta.

Ed. Tiusanen totesi, että auto on yliarvostettu. Ed. Tiusanen, jos auto on yliarvostettu, ehdotan, että myytte Mazdanne ja ryhdytte kulkemaan Kotkaan joukkoliikennevälineillä.

Ed. K a n k a n n i e m i : Arvoisa puhemies! Nyt kun Suomi on hyvän matkaa ollut Euroopan unionin jäsen, tulevat eteen nämä tietyt verotuksen muutokset, jotka on pakko niin sanotusti tehdä, muutoin haittavaikutukset alkavat olla kohtuuttoman suuret. Vaikka eivät ehkä selvät säädökset EU:sta määräisikään muutoksiin, niin välilliset vaikutukset ovat sellaiset, että näin pitää tehdä. Autoverolaissa on kysymys tästä.

Olisi todella tärkeää, että autoverotuksen ja auton käyttöön liittyvän verotuksen osalta tällainen kokonaisvaikutusselvitys saataisiin eduskunnalle. Ihmettelen kyllä, että verojaosto ei tätä ole vaatinut sisukkaammin, kuin mitä on kuultu. Varmasti aikataulu on yksi syy, mutta hallituksen olisi pitänyt tässä suhteessa toimia, ja toimia avoimesti ja rehellisesti. Uutisissa on näkynyt, että selvityksiä on tehty, mutta niitä ei ole haluttu edes julkisuuteen saattaa.

Olemme nyt kuitenkin tämän lain osalta pakon edessä, ja näyttää, että valiokunnan mietintö on yksimielinen, eli tässä asiassa edetään nyt tällainen hyvin pieni ja vaatimaton askel.

Kuitenkin toteaisin, että paljon tärkeämpää Suomen kansantalouden ja Suomen kansan osal-

ta olisi se, että niin alkoholiverotuksen, autoverotuksen kuin vaikka tax-freenkin osalta menettäisiin niin, että näistä veroista pidettäisiin kiinni, kokonaisvaikutukset huomioon ottaen kuitenkin, ja kaikki verokevennykset ohjattaisiin tuloverotukseen ja siellä nimenomaan pieni- ja ehkä jossain määrin keskituloisten verotuksen keventämiseen ja näin työllisyyden parantamiseen, jolloin ihmisillä olisi varaa ostaa autoja, jotka olisivat verotuksen suhteen vähän korkeammalla hinnalla, mutta kuitenkin työllisyyden kannalta tämä olisi viisaampi linja.

Ed. V i r t a n e n : Arvoisa puhemies! En malttanut olla vielä toteamatta, että ed. Bremerin äskeinen loistava hehkutus herätti minussa ihan aidon tunteen siitä, että lopultakin selvisi yksi aito skitsofreeninen juttu suomalaiselta maaseudulta.

Kun maataloustuet eri nimisinä on aina maatalousvälineissä, näissä vehkeissä, ovat ne sitten mitä tahansa, traktoreita tai leikkuupuimureita tai auroja, suunnattu aina uusiin välineisiin, niin tietysti niillä uusilla välineillä vedetään aina vesirajana asti kaikki vaot ja mitä tahansa ja niillä tehdään niin paljon kuin ikinä voi, koska ne ovat uusia. Periaatteessa niillä saastutetaan sen takia, että kun ne ovat niin uusia ja hyviä, niillä täytyy vetää joka paikka niin tasaiseksi kuin ikinä pystyy.

Mutta koska auto ei kuulu maatalousvälineisiin, silloin nämä pojat ja äidit, isoäidit, isoveljet ja mitä niitä kaikkia on joutuvat aina ostamaan mahdollisimman huonot autot. Eli tässä on eräänlainen tuplasaastutus. Nyt en käytä enää sanaa skitsofreeninen saastutus. Koska autot on ostettava huonot, sitten kun mennään kylille, ne tosiaan käyttävät kaikkia dieselmersuja, aivan kuten ed. Aittoniemi tietää vanhana poliisina, minkälaisia dieselmersuja. Tässä tosiaan on jotain järjetöntä. Se on kaikki niistä pois, mitä ed. Bremer sanoi. Se on lääkkeitä pois, kaikkea pois, koska ihmiset tarvitsevat sielläkin jotain muuta kuin Suomen loistavaa Yleisradiota ja MTV 3:ta — ja Nelostahan sinne ei näykään.

Tuli mieleen, että yksi verouudistus voisi olla se, että myös auto maaseudulla katsottaisiin maatalousvälineeksi, jolloin siihen voisi saada verohelpotuksen. Ainakin yksi saastumisen muoto vähenisi.

Ed. S a s i : Arvoisa puhemies! Täytyy sanoa, että kyllä näissä autoveroasioissa mielet kiihtyvät kovasti. Nämäkään muutokset, joita hallitus

esittää ja joita eduskunta tekee, eivät ole vallankumouksellisia, mutta luulen, että tämän vuoden aikana tämä on asia, josta olen saanut eniten sähköpostiviestejä ja muitakin viestejä, joten täytyy sanoa, että tunteet käyvät ehkä tarpeettomankin kuumina ottaen huomioon ne taloudelliset vaikutukset, joita tässä esiintyy.

Mitä tulee liikenteen vaikutusten arviointiin, tältä osin olemme pyytäneet selvitystä. Mutta se täytyy sanoa kyllä, että mitä tulee autoverolakien valmisteluun valtiovarainministeriössä, niin tämä valmistelu ei ole kaikkein yhteistyökykyisimmästä ja helpoimmasta päästä, kuten ehkä ed. Bremerkin tietää ja monet autoharrastajat tietävät. Tietysti eduskunta on pyrkinyt saamaan erilaisia selvityksiä. Välillä niitä saadaan, ja joskus ne ovat äärimmäisen perusteellisia ja huolellisiakin, mutta täytyy sanoa, että yhteistyö ei aina ole toiminut kaikkein parhaimmalla mahdollisella tavalla. Siitä syystä katsonkin, että olisi hyvä, että jossakin vaiheessa koko autoverolaki olisi kerralla pöydällä ja voitaisiin katsoa, mitä muutoksia siihen halutaan.

Jos vielä mennään historiaa lävitse, niin tämä esitys annettiin eduskunnalle aivan marraskuun lopussa, jolloin meille jäi aikaa käsitellä sitä runsas viikko. Kun 94 syksyllä annettiin autoverolakisitys, joka piti saattaa voimaan ennen vuodenvaihdetta, niin se annettiin muistaakseni 8.12., jolloin eduskunnalla oli kaksi päivää aikaa käsitellä sitä. Tietysti tässä tulee hieman ajatukseksi se, onko virkamiehellä jostakin syystä sellainen tarkoitus, että asiat annetaan eduskunnalle niin myöhäisessä vaiheessa, että täällä ei kovin syvästi voida pureutua niihin.

Mutta mitä tulee tähän hallituksen esitykseen, haluan korostaa sitä, että tässä ongelmana on se, että vain tietyt pykälät ovat auki ja kaikkiin asioihin, joihin täälläkin on toivottu puututtavan, ei ole voitu teknisistä syistä ja lainsäädännöllisistä syistä ja hallitusmuutosyistä puuttua.

Ed. N u r m i : Arvoisa puhemies! Autoverotukseen liittyviä kerrannaisvaikutusselvityksiä olisi hyvä tehdä. EU:n maaseutupolitiikka edellyttää, että maaseutu tulee pitää elävänä. Samoin suomalainen maaseutupolitiikka ajaa yli puolue-tai hallitus- ja oppositiorajojen sitä, että maaseutu pysyy asuttuna. Mielestäni ainakin niille ihmisille, jotka joutuvat tai saavat asua maaseudulla, tulisi saada esimerkiksi verohelpotusta, koska joukkoliikennettä maaseudulla ei enää ole. Eihän joukkoliikenne toimi ihan ihanteellisesti edes Lahden kokoisessa kaupungissa.

Ed. T i u s a n e n : Herra puhemies! Haluan ihan lyhyesti todeta, ettei jää väärinkäsitystä, ed. Bremerille, jota arvostan toki nimenomaan asiantuntijana myös näissä asioissa: Todella pitäisi käyttää enemmän julkisia liikennevälineitä Helsingistä Kotkaan. Ne ovat kuitenkin myös autoja. Meillä ei ole valitettavasti junamahdollisuutta, kiskoja, joka onkin ainut ilmansuunta pääkaupunkiseudulta, jonneka eivät vie kiskot eivätkä junat. Tässä asiassa olen sitä mieltä kuten toimittaja Hannu Taanila, että juna on ainut sivistynyt kulkuväline.

Ed. P e k k a r i n e n : Arvoisa puhemies! Haluan tämän asian käsittelyn yhteydessä lausua ääneen sen, sanoisiko, valittelun, mikä on kiistat-ta ulos kerrottavissa, valittelun siitä, että hallitus antoi esityksen niin myöhällä eduskunnalle. Tullessaan eduskuntaan asianomaiseen valiokuntaan, valtiovarainvaliokuntaan, ja sen asianomaiseen jaostoon se tuli sinne tilanteessa, jossa jaosto ja valiokunta olivat tavattoman työllistettyjä monilla muilla asioilla, sellaisilla, joilla oli kiire, jotka olivat kiinteästi hallituksen budjetti-esitykseen liittyviä. Tässä kävi niin, että ei ollut riittävästi aikaa tähän asiaan kunnolla ja perusteellisesti perehtyä. Valiokunta teki parhaansa nimenomaan niiltä osin tarkistaakseen hallituksen esityksiä, myös lausumin, jotka tarkistukset oli mahdollista tässä yhteydessä tehdä.

Ed. Sasi sanoi, että näissä eivät olleet kaikki pykälät auki; se on tietysti totta, kaikki sellaiset pykälät, joihin kohdistui monien niistä intressita-hoista huomio, jotka lähestyivät eduskuntaa tämän lain käsittelyn yhteydessä. Tästäkin syystä olisi ollut paikallaan ja perusteltua, että tämän asian käsittely olisi voinut siirtyä ensi vuoden puolelle. Silloin olisi ollut enemmän aikaa. Silloin eduskunta olisi voinut antaa oman palautteensa hallitukselle, seikkaperäisemmän, niistä monista toiveista ja tarpeista, mitä eduskunnan mielestä autoverolain isommaksi remontiksi ja korjaamiseksi eduskunnalla mielessä on. Nyt tämä esitys tulee menneeksi hyvin nopean, hyvin pintapuolisen käsittelyn kautta ja on toki parempi tässä mietinnön muodossa kuin alkuperäinen, mutta ei sittenkään vielä riittävän hyvä.

Ed. J a r i K o s k i n e n : Arvoisa herra puhemies! Ensin aluksi vastauksena ed. Virtaselle, mikä liittyi maatalouteen ja maatalouskoneisiin. Suomessa ei maataloustukea edelleenkaan makseta maatalouskoneitten perusteella, vaan on olemassa monenlaisia muita konsteja, joilla maa-

taloutta Suomessa tuetaan, mutta tämä ei ehkä ole oikea paikka puhua siitä.

Toiseen asiaan, mikä liittyy maatalouden saastuttavuuteen, minkä ed. Virtanen sanoi, toteaisin vain, että riippumatta siitä, kynnetäänkö vanhanaikaisella kaksisiipisellä auralla vai uusilla nelisiipisillä auroilla, niin edelleen kynnetään suunnilleen samaan syvyyteen.

Sitten varsinaisesti autoveroasiasta. Tässä otetaan pieni askel vähän alemmaksi, mutta edelleenkin meillä on pitkä matka, että pääsisimme eurooppalaiselle keskitasolle autoverotuksessa. Voi olla, että menee monta vuotta ja monta täysistuntoa, ennen kuin siihen päästään, mutta joka tapauksessa joskus siihen meidänkin on päästävä.

Lisäksi auton käyttömaksusta. Olisi ehkä hyvä syy muuttaa käyttömaksua myös siten, että harrastaja-autot maksaisivat sen verran, mitä niillä ajetaan, ja esimerkiksi, jos auto on seisontavakuutuksessa, siltä ajalta ei tarvitsisi maksaa ollenkaan käyttömaksua.

Ed. Aittomies: Herra puhemies! Tämä ei nyt kyllä palvele enää ketään, mutta täytyy todeta: kun ed. Virtanen käyttää puheenvuoron kuin puheenvuoron, aina on kepu syyllinen kaikkiin, joka asiassa niin kuin tässä traktorihommasakin, että hankitaan uusia traktoreita. Sitä äestetään kolmeen kertaan, vaikka pitäisi vain yhteen kertaan äestää, sen takia että se on edullista äestää. Mitä enemmän äestää, sitä edullisemmaksi se tulee sillä uudella traktorilla. Kyllä kun kepu lausuu tällaiset liešovot, niin kyllä pitäisi sen verran asioista ottaa selvää, että olisi joitakin perustietoja, koska eihän kaikki ihan tällaisia usko. Seuraavan kerran, ed. Virtanen, katsokaa pikkasen. Voitte vaikka minulta kysyä. Minä auliisti neuvon, millä pääsette iskemään kepun kimppeun, mutta alkää tällaisilla iskuilla yrittäkö. Ei se onnistu.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Lakiehdotusten ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

3) Hallituksen esitys laiksi alkoholilain muuttamisesta

Ensimmäinen käsittely

Hallituksen esitys 247/1998 vp

Sosiaali- ja terveysvaliokunnan mietintö 35/1998 vp

Ensimmäinen varapuhemies:
Käsittelyn pohjana on sosiaali- ja terveysvaliokunnan mietintö n:o 35.

Keskustelu:

Ed. Ihamäki: Arvoisa puhemies! Alkoholilain muutosesitystä vastaan minulla ei ole yhtään mitään sanottavaa, mutta haluan kiinnittää valiokunnan kannanottoihin siinä mielessä huomiota, että valiokunta kiinnittää huomiota lääninhallitusten voimavaroihin. Meillä on ollut vallalla täällä tendenssi, että lääninhallitusten toimintaa olisi ajettava alas, ja pari vuotta sitten eduskunta teki niin sanotun suuren lääninuudistuksen, jossa Suomeen tuli viisi lääninhallitusta. Lääninuudistus ei välttämättä onnistunut kovin hyvin, koska lääninhallituksen tehtävien järjestelyä ei juurikaan harkittu. Lääninhallituksille jäi paljon tehtäviä, ja niitä on jopa pyritty viime aikoina lisäämään.

On esimerkiksi sosiaali- ja terveysministeriössä todettu, että tarvitaan sosiaali- ja terveydenhuollon alueella alueorganisaatio. Jos lääninhallituksen sosiaali- ja terveysosastot eivät selviä tehtävistään, on sosiaali- ja terveysministeriön perustettava oma alueorganisaationsa. Tähän problematiikkaan liittyy lääninhallituksen resurssikysymys, johon valiokunta on kiinnittänyt huomiota, eli ongelmia on siinä, että lääninhallituksen voimavaroista päättää sisäasiainministeriö, kun taas tehtävät ja toiminnot ovat jonkin muun ministeriön alaisia, esimerkiksi tässä alkoholilaisissa sosiaali- ja terveysministeriön alaisia. Sosiaali- ja terveysministeriö lisää tehtäviä lakisääteisesti, mutta sisäasiainministeriö ei vastavasti anna resursseja tai tiedä tai osaa niitä antaa. Tämä on ongelma, johon jatkossa on puututtava.

Ed. Virtanen: Arvoisa puhemies! Tämä on ihan kannatettava juttu, mutta kuitenkin jatkaisin edelliseen ihan sen verran, että halusin provosoida tämän sen takia, että tiesin, että yli-investoinneilla kierrettiin veroja, kun hankittiin uusia. Miksei autoille tehdä samalla tavalla kuin tavallisille ihmisille? Silloinhan me saisimme uudet autot tänne, kun tehtäisiin samalla lailla kuin maalaiset tekivät aina traktoreilleen ja näille.

Ensimmäinen varapuhemies (koputtaa): Nyt on alkoholilain muuttamisesta kysymys.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Täysistunto lopetetaan kello 19.41.

Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

Pöytäkirjan vakuudeksi:

Seppo Tiitinen

Ensimmäinen varapuhemies:
Eduskunnan seuraava täysistunto on tänään kello 19.55.