6. Perjantaina 18 päivänä helmikuuta 1994

kello 13

Päiväjärjestys

Ilmoituksia

Vaaleja:

1) Suuren valiokunnan täydennysvaali 133

Ensimmäinen käsittely:

2) Ehdotus laiksi Talaskankaan luonnonsuojelualueesta ..... „

Hallituksen esitys n:o 298/1993 vp
Ympäristövaliokunnan mietintö n:o 16/1993 vp

Esitellään:

3) Hallituksen esitys n:o 315/1993 vp laiksi poliisin hallinnosta annetun lain muuttamisesta 137

4) Hallituksen esitys n:o 3 laiksi arvonlisäverolain muuttamisesta 139

5) Ed. Helteen ym. lakialoite n:o 1 laiksi arvonlisäverolain 79 §:n muuttamisesta ... „

6) Ed. Luukkaisen ym. lakialoite n:o 2 laiksi arvonlisäverolain muuttamisesta 147

7) Lisätalousarvioaloitteet n:ot 1—33 „

1 Jurva ym.: Määrärahan osoittamisesta sijoitusmenoihin työllisyyden turvaamiseksi

2 Jurva ym.: Määrärahan osoittamisesta asuntojen korjaustoimintaan

3 Kalliomäki ym.: Määrärahan osoittamisesta yleisten teiden perustienpitoon työllisyyden parantamiseksi

4 Kalliomäki ym.: Määrärahan osoittamisesta tieverkon kehittämiseen työllisyyden parantamiseksi

5 Kalliomäki ym.: Määrärahan osoittamisesta Valtionrautateiden radanpitoon työllisyyden parantamiseksi

6 Kalliomäki ym.: Energiahuollolle ehdotetun määrärahan vähentämisestä

7 Kalliomäki ym.: Määrärahan osoittamisesta valtionapuun työttömyyden lieventämiseksi

8 Kalliomäki ym.: Työllisyysperusteisen valtionavun myöntämisestä investointeihin koko maassa

9 Kalliomäki ym.: Sijoitusmenoihin työllisyyden turvaamiseksi ehdotetun määrärahan poistamisesta

10 Kautto ym.: Määrärahan osoittamisesta Kehä I:n ja Tuusulantien (mt 137) eritasoliittymän perusparantamiseen

11 Lahikainen ym.: Määrärahan osoittamisesta valtatie 5:n tieosuuden Heinolankylä — Lusi rakentamiseksi moottoritieksi

12 Lahikainen ym.: Määrärahan osoittamisesta työllisyysperusteiseen valtionapuun investointeihin

13 Lindqvist: Määrärahan osoittamisesta maantien 295 (Levanto — Putula) perusparantamiseen

14 Lindqvist: Määrärahan osoittamisesta Vesivehmaan — Kalkkisen maantien perusparantamiseen

15 Lindqvist: Määrärahan osoittamisesta Koskimyllyn paikallistien perusparantamiseen Hollolassa

16 Lindqvist ym.: Määrärahan osoittamisesta moottoritien rakentamiseen välillä Järvenpää — Lahti

17 Luukkainen: Hämeenlinnan — Tampereen moottoritiehankkeeseen ehdotetun määrärahan vähentämisestä

18 Luukkainen: Määrärahan osoittamisesta Valtionrautateiden radanpitoon

19 Luukkainen: Nuoriso- ja pitkäaikaistyöttömien määrän huomioon ottamisesta investointiavustuksia myönnettäessä

20 Mäkipää ym.: Määrärahan osoittamisesta Pioneerivarikon monitoimirakennuksen rakentamiseen Parkanossa

21 Mäkipää ym.: Määrärahan osoittamisesta nuorisokeskus Marttisen rahoituksen turvaamiseen

22 Mäkipää ym.: Määrärahan osoittamisesta kevytliikenneväylän rakentamiseksi Karvialle

23 Mäkipää ym.: Investointeihin tarkoitetun työllisyysperusteisen valtionavun korottamisesta

24 Nikula ym.: Määrärahan osoittamisesta Porlan kalanviljelylaitoksen peruskorjaukseen

25 Rajamäki: Määrärahan osoittamisesta kevyen liikenteen väylän rakentamiseksi (Kangaslammintie) Varkauteen

26 Rajamäki: Määrärahan osoittamisesta valtatie 5:n parantamiseen välillä Joroinen — Varkaus

27 Rajamäki: Määrärahan osoittamisesta Pieksämäen — Varkauden radan perusparannukseen

28 Törnqvist: Määrärahan osoittamisesta Nurmeksen — Kontiomäen rataosan perusparantamiseen

29 Varpasuo ym.: Määrärahan osoittamisesta valtatie 1:n perusparantamiseen välillä Lohjanharju — Suomusjärvi

30 Varpasuo ym.: Määrärahan osoittamisesta Nummelan eritasoliittymän rakentamiseen Vihdissä

31 Vehkaoja: Määrärahan osoittamisesta perustienpitoon alemmanasteisen soratieverkon parantamiseksi

32 Vihriälä ym.: Määrärahan osoittamisesta Suomen 4H-liitolle nuorten työllistämisestä aiheutuviin kustannuksiin

33 Vistbacka ym.: Määrärahan osoittamisesta Kontiomäen — Vuokatin — Nurmeksen rataosan perusparantamiseen

Pöydällepanoa varten esitellään:

8) Ulkoasiainvaliokunnan mietintö n:o 1 sen johdosta, että eduskunnan tietoon on saatettu asetus Yhdistyneiden Kansakuntien turvallisuusneuvoston Libyaa koskevaan päätökseen perustuvien velvoitusten täyttämisestä annetun asetuksen muuttamisesta (A 10/1993 vp) 147

9) Talousvaliokunnan mietintö n:o 1 sen johdosta, että eduskunnan tietoon on saatettu asetus Intian kanssa tehdyn tekstiilituotteiden kauppaa koskevan sopimuksen jatkamista koskevan sopimuksen voimaansaattamisesta (A 11/1993 vp) ..... „

10) Talousvaliokunnan mietintö n:o 2 sen johdosta, että eduskunnan tietoon on saatettu asetus Macaon kanssa tehdyn tekstiilituotteiden kauppaa koskevan sopimuksen jatkamista koskevan sopimuksen voimaansaattamisesta (A 12/1993 vp) ..... „

11) Talousvaliokunnan mietintö n:o 3 sen johdosta, että eduskunnan tietoon on saatettu asetus Pakistanin kanssa tehdyn tekstiilituotteiden kauppaa koskevan sopi-

muksen jatkamista koskevan sopimuksen voimaansaattamisesta (A 13/1993 vp) 147

12) Talousvaliokunnan mietintö n:o 4 sen johdosta, että eduskunnan tietoon on saatettu asetus Romanian kanssa tehdyn tekstiilituotteiden kauppaa koskevan sopimuksen jatkamista koskevan sopimuksen voimaansaattamisesta (A 14/1993 vp) ..... „

13) Talousvaliokunnan mietintö n:o 5 sen johdosta, että eduskunnan tietoon on saatettu asetus Hongkongin kanssa tehdyn tekstiilituotteiden kauppaa koskevan sopimuksen jatkamista koskevan sopimuksen voimaansaattamisesta (A 15/1993 vp) ..... „

14) Talousvaliokunnan mietintö n:o 6 sen johdosta, että eduskunnan tietoon on saatettu asetus Kiinan kansantasavallan kanssa tehdyn tekstiilituotteiden kauppaa koskevan sopimuksen jatkamista koskevan sopimuksen voimaansaattamisesta (A 16/1993 vp) ..... „

15) Talousvaliokunnan mietintö n:o 7 sen johdosta, että eduskunnan tietoon on saatettu valtioneuvoston päätös valuuttalain täytäntöönpanosta annetun päätöksen muuttamisesta (VNP 2/1993 vp) ..... „

Puhetta johtaa puhemies Uosukainen.

Nimenhuudossa merkitään poissa oleviksi toinen varapuhemies Pesälä sekä edustajat Alaranta, Björkenheim, Heikkinen, Huuhtanen, Isohookana-Asunmaa, Jokiniemi, Kemppainen, Kivelä, Laakso, Laitinen, Lipponen, Mäkelä, Näsi, Pelttari, Rajamäki, Rauramo, Rusanen, Röntynen, Saapunki, Suhonen, Ukkola, Urpilainen, Vihriälä, Viljanen, Vuorensola, Westerlund ja Zyskowicz.

Nimenhuudon jälkeen ilmoittautuvat edustajat Laitinen ja Zyskowicz.

Ilmoitusasiat:

Lomanpyynnöt

Vapautusta eduskuntatyöstä saavat tästä päivästä virkatehtävien vuoksi edustajat Kemppainen ja Laakso sekä yksityisasioiden vuoksi edustajat Alaranta, Björkenheim, Heikkinen, Huuhtanen, Jokiniemi, Kivelä, Lipponen, Näsi, Pelttari, Pesälä, Rauramo, Rusanen, Röntynen, Ukkola, Urpilainen, Westerlund, Vihriälä, Viljanen ja Zyskowicz sekä tämän kuun 22 päivään virkatehtävien vuoksi ed. Isohookana-Asunmaa ja yksityisasioiden vuoksi ed. Saapunki.

Uusia hallituksen esityksiä

Puhemies: Ilmoitetaan, että tasavallan presidentin kirjelmän ohella kuluvan helmikuun 11 päivältä ovat eduskunnalle saapuneet hallituksen esitykset n:ot 1, 2 ja 4, jotka nyt on edustajille jaettu.

Päiväjärjestyksessä olevat asiat:

1) Suuren valiokunnan täydennysvaali

Puhemies: Päiväjärjestyksen 1) asiana on suuren valiokunnan täydennysvaali.

Kun vaalia varten vaalisäännön 7 ja 19 §:n mukaisesti jätetyssä ehdokaslistassa, jonka puhemies on tänään tarkastanut ja hyväksynyt, on valiokunnan jäseneksi ehdotettu valittavaksi yhtä monta kuin vaalissa on valittavia, totean vaalisäännön 10 §:n nojalla, että vaali on yksimielinen ja että valituksi on tullut ehdokaslistan mukaisesti suuren valiokunnan jäseneksi ed. Mäkipää.

Asia on loppuun käsitelty.

2) Ehdotus laiksi Talaskankaan luonnonsuojelualueesta

Ensimmäinen käsittely
Hallituksen esitys n:o 298/1993 vp
Ympäristövaliokunnan mietintö n:o 16/1993 vp

Puhemies: Käsittelyn pohjana on ympäristövaliokunnan mietintö n:o 16/1993 vp.

Keskustelu:

Ed. Haavisto: Arvoisa puhemies! On erinomainen asia, että nyt on lailla muodostettu Talaskankaan luonnonsuojelualue, voisi sanoa, pitkän taistelun ja pitkän kiistelyn jälkeen. Mutta tässä yhteydessä, kun kyse on Metsähallituksen

hallinnassa olleesta alueesta, haluaisin muutamalla sanalla problematisoida Metsähallituksen roolia yleensä metsänsuojeluhankkeissa tänä päivänä.

Metsähallituksesta muodostettiin tämän vuoden alusta valtion liikelaitos. Lain Metsähallituksesta yleisperusteluissa todetaan, että lakiesityksen yhtenä tavoitteena on toteuttaa valtion metsien osalta niitä metsien hoidon ja käytön sekä biologisen monimuotoisuuden yleisperiaatteita, jotka Suomi allekirjoitti kesäkuussa 1993 Helsingissä pidetyssä ministerikonferenssissa metsien suojelemiseksi Euroopassa.

Edelleen lain 2 §:n mukaan biologisen monimuotoisuuden suojelu ja tarkoituksenmukainen lisääminen tulee luonnonvarojen kestävän hoidon ja käytön olennaisena osana ottaa riittävästi huomioon yhdessä metsien hoidolle, käytölle ja suojelulle asetettujen muiden tavoitteiden kanssa. Tämän pykälän yksityiskohtaisten perustelujen mukaan biologisen monimuotoisuuden säilyttäminen ja tarkoituksenmukainen lisääminen olisi Metsähallituksen kaikkea toimintaa rajaava reunaehto. Edelleen asetus Metsähallituksesta määrittelee luonnonsuojelualueet Metsähallituksen hallinnassa olevaksi kansallisomaisuudeksi, kun ne on asianmukaisesti perustettu suojelualueiksi.

Metsähallituksen tulostavoitteet ja sen rooli Suomen kansallisomaisuuden vaalijana ovat kuitenkin tällä hetkellä ristiriidassa. Vaikein tilanne on niillä Metsähallituksen hoitoalueilla, joilla nykyinen hakkuusuunnite nojaa suurimmalta osin vanhojen metsien päätehakkuun kautta tapahtuvaan uudistamiseen. Näillä alueilla nykyisten hakkuusuunnitteiden ylläpitäminen on ristiriidassa vanhojen metsien luonnonarvojen eli kansallisomaisuuden säilyttämisen kanssa.

Alustavissa selvityksissä on ns. Pohjois-Suomen vanhojen metsien kartoituksessa todettu keskimäärin noin kolmanneksen vanhan kehitysluokan metsistä olevan luonnonsuojelullisesti arvokkaita vanhoja luonnonmetsiä. Arvokkaita vanhoja metsiä on erityisesti Kuhmon, Suomussalmen, Hyrynsalmen, Taivalkosken, Pudasjärven ja Ranuan hoitoalueilla. Myös Etelä-Suomen useilla hoitoalueilla, mm. Ilomantsissa, Nurmeksessa ja Lieksassa, vanhojen luonnonsuojelullisesti arvokkaiden metsien päätehakkuu jatkuu. Monet arvokkaat metsät ovat jääneet suojeluhankkeiden ulkopuolelle siksi, että hoitoalueilla asetetut taloudelliset tavoitteet ovat muodostaneet esteen luonnonsuojelun kannalta tärkeiden alueiden suojelulle.

Ylimitoitetut hakkuusuunnitteet mainituilla alueilla perustuvat lain kanssa ristiriidassa olevaan käsitykseen kaikkien nyt olemassa olevien luonnonsuojelualueiden ulkopuolisten metsien saattamisesta päätehakkuiden piiriin. Muun muassa soidensuojelualueiden talousmetsiksi aikoinaan katsotut alueet ovat mukana näissä laskelmissa. Juuri julkaistun Metsähallituksen ympäristöoppaan noudattamisen vaikutuksetkin ovat vielä vähentämättä hakkuumahdollisuuksien arvioista.

Arvoisa puhemies! Muutamien hoitoalueiden hakkuusuunnitteiden on ilman suojeluvähennyksiäkin todettu olevan puutuotannollisesti ylimitoitettuja. Ne johtavat tilanteeseen, jossa hakkuiden määrää on joka tapauksessa rajusti vähennettävä. Niin sanottu ikäkuilu kertoo näillä alueilla aivan nuorten ja vanhojen metsien väliin jäävien, tulevaisuuden hakkuumahdollisuudet turvaavien metsiköiden vähäisestä määrästä. Lupaavat kokonaiskuutiomäärät ja kasvuluvut eivät näillä päätehakkuualueilla kerro tämän päivän ja lähitulevaisuuden puunkäyttömahdollisuuksista.

Metsähallituksen budjetissa vuodelle 94 tuetaan Itä- ja Pohjois-Suomen työllisyyttä pitämällä puunkorjuun koneellistamisaste 30 prosenttia alhaisemmalla tasolla kuin olisi liiketaloudellisesti järkevää. Tästä todetaan Metsähallitukselle koituvan vuosittain 54 miljoonan markan vuosikustannukset. Tämä työllisyyssubventio kohdistuu tällä hetkellä moniin luonnonsuojelullisesti arvokkaisiin alueisiin. Sen vuoksi suojeluhankkeiden nähdään olevan pahassa ristiriidassa myös työllisyyden kanssa. Esimerkiksi Kuhmon hoitoalueella esitetty vanhojen metsien suojelun toteuttaminen vähentäisi metsurityöpaikkoja nykyisestä 100 metsurityövuodesta 75:een. Näitä työpaikkoja ei voida kokonaisuudessaan korvata luonnonsuojelutehtävissä, vaan valtion tulisi osoittaa muita korvaavia työtehtäviä näillä alueilla.

Arvoisa puhemies! Metsäluonnon monimuotoisuuden ja vanhojen metsien suojelussa Metsähallitus on avainasemassa. Kun Suomessa vanhojen metsien luonnonarvojen kartoitus ja suojelualueiden perustaminen on edelleen kesken, Metsähallituksen tulisi noudattaa erityistä huolellisuutta luonnonsuojelullisesti arvokkaiden vanhojen metsien säästämisessä täyttääkseen laissa edellytetyt luonnonsuojelutavoitteensa. Luonnonsuojelutehtävän täyttäminen edellyttää myös Metsähallituksen tuotto-odotusten laskemista vanhojen metsien osalta sekä korvaavien

työpaikkojen luomista työllistämisvelvoitteen täyttämiseksi.

Ed. A i t t o n i e m i (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Olen terveen luonnonsuojelun kannattaja. Mutta ed. Haavisto varmasti itsekin kuuli ulkoasiainvaliokunnassa todellisen asiantuntijan lausumana, miten vain terveet kasvavat metsät ovat esimerkiksi ympäristönsuojelullinen nielu, joka eliminoi osan hiilidioksidipäästöistä. Sen sijaan vanhat, honkiintuneet, pystyyn mätänevät metsät eivät sitä tee. Kirves on metsän paras lääke. Vain sen kautta syntyy uutta, tervettä ja hyvin kasvavaa metsää, jolla on myös ilmastonsuojelullista merkitystä. Minä en vastusta sitä, ettei jossakin määrin voitaisi ajatella, niin kuin on tehtykin, vanhojen metsien suojelua, mutta niiden hakkaamisen kautta ei menetetä mitään, koska metsä kasvaa aina, tulee uutta metsää, aikanaan siitä tulee myös vanhaa metsää.

Näin ollen katson, että luonnonsuojelu vanhojen metsien suojelemisen osalta alkaa olla siinä vaiheessa, että sitä ei pitäisi enää jatkaa, koska sillä on monenlaisia haittavaikutuksia, tosin pienessä määrin, kuten äsken mainitsin, mutta sellainen kettinkisysteemi, joka Talaskankaallakin on ollut, ei ole perusteltua. Vihreidenkin pitäisi ajatella kaikkia muitakin arvoja eikä pelkästään vanhojen honkien ja ötököiden säilyttämistä. Pitäisi katsoa näitä asioita koko laajuudessaan.

Ed. H a a v i s t o (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Todellakin asiantuntijat kertoivat tänään ulkoasiainvaliokunnassa, miten kasvava metsä on hiilidioksidinielu. Mutta on olemassa muitakin luonnonsuojeluarvoja kuin metsien kyky sitoa hiilidioksidia. Esimerkiksi lajiston monimuotoisuus, joka koskee juuri vanhoja metsiä, on yksi keskeisiä arvoja. Suomessa hyvin monet uhanalaiset lajit ovat riippuvaisia nimenomaan vanhojen metsien suojelusta ja siitä, että suojelualueet ovat riittävän suuria, yli 500 hehtaarin alueita.

Edelleen, kun Ruotsissa on asetettu tavoite siitä, että metsäluonnon suojeluprosentti olisi tulevaisuudessa 5 prosenttia kaikesta metsämaasta pois lukien tunturimetsät, Suomessa vastaavaan keskusteluun ei vielä ole päästy. Meillä edelleen suojellaan yksittäisiä, voisi sanoa, metsäplänttejä, tehdään kartoitusta niistä, keskustellaan yksittäisten suojelukohteiden arvokkuudesta, mutta kokonaissuunnitelmaa siitä, miten Suomessa suojelu toteutettaisiin ja kuinka suuri osa metsäluonnosta voisi olla suojeltua, ei ole vielä kyetty esittämään.

Ed. V a n h a n e n (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiinnittäisin huomiota siihen, että Talaskankaan kohdalla ei kyse tällä hetkellä ole varsinaisesti vielä vanhojen metsien suojelusta, vaan alueella metsien rinnalla soiden osuus on erittäin merkittävä. Alueen metsät on pääosin hakattu 20- ja 30-luvuilla. Mutta kun alue perustetaan valtion luonnonsuojelualueeksi, onhan se taattua, että aikanaan näistä metsistä muodostuu keskiboreaaliselle vyöhykkeelle tarpeellisia vanhoja metsiä.

Kiinnittäisin kuitenkin huomiota siihen, että tälle suojelualueelle on ehkä hieman keinotekoisestikin haettu perusteluja. Tältä alueelta on lain perustelujen mukaan löydetty ainoastaan yksi erittäin uhanalainen laji. Se on hitupihtisammal. Kun valiokunnassa tiedustelimme hitupihtisammalesta tarkemmin, onko sitä tutkittu laajemmin ja etsitty ylipäänsä muualta maasta, vastaukseksi saimme, että hitupihtisammalta ei ole muualta etsittykään kuin Talaskankaalta. Mutta hyvä peruste sinänsä luonnonsuojelualueen rakentamiseksi.

Ed. H a s s i (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Vastauspuheenvuorona ed. Aittoniemelle. Vaikuttaa vähän siltä, että ed. Aittoniemi ei näe metsää puilta, koska metsä on paljon muutakin kuin puuta.

Haluaisin muistuttaa arvoisia edustajia siitä, että nelisenkymmentä prosenttia Suomen uhanalaisista eliölajeista on metsälajeja. Mikään laji, joka kuolee sukupuuttoon, ei kasva uudestaan, niin kuin yleisimmät puulajimme saattavat hakatuissa metsissä kasvaa. Koko maapallon ympäristönsuojelun kannalta aivan oleellinen kysymys on maapallon eliöstön monimuotoisuuden säilyttäminen. Hyvin huomattava osa Suomen vastuusta maapallon biosfäärin eliölajien monimuotoisuudesta on nimenomaan metsissä.

Ed. Vanhaselle haluaisin huomauttaa, kun hän totesi, että hitupihtisammalta ei ole muualta etsittykään kuin Talaskankaalta, että kyllä myös aivan viime kuukausinakin on paljastunut, että kun alueilta, joista Metsähallitus on ilmoittanut, että niillä ei ole mitään luonnonsuojelullista erityisarvoa, alan asiantuntijat on päästetty tekemään kartoitusta, on löytynyt paljon erittäin uhanalaisia lajeja.

Ed. Törnqvist (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Siitä olen ed. Haaviston kanssa samaa mieltä, että Suomessa olevat suojelumetsät tulisi kartoittaa ja päästä vihdoin sopimukseen siitä, mitä ne alueet ovat, jotka suojellaan, koska tämä on aivan kestämätön tilanne, kun vähän väliä pullahtaa uusia kiistoja suojelukohteista.

Sinällään on varsin mielenkiintoista, että Pohjois-Karjala Ilomantsia ja Lieksan saloja myöten lasketaan nykyisin Etelä-Suomeen, kun se on tarkoituksenmukaista.

Mutta kun puhutaan vanhojen metsien suojelusta, niin kyllä minulla on aivan henkilökohtaisia kokemuksia siitä, että kun Metsähallitus on pitkän hakkuusuunnittelun jälkeen saanut raivatuiksi tiet ja valmistellut leimikon siihen kuntoon, että aletaan hakata, niin sitten kun sinne on autolla päästy ja radiopuhelimet ovat mukana, on löydetty nämä ns. vanhat metsät ja suojelijat ovat tulleet, ja nyt metsät ovat siellä hakkaamatta, vaikka suunnitelmat oli tehty. Sen vuoksi kartoitus olisi tärkeää, että päästäisiin sopuun. Siitä tulee tietysti kiistaa, kenen ehdoilla se tehdään.

Mutta kun Pohjois-Karjalan alueella on esimerkiksi omassa kotikaupungissani työttömyys yli 28 prosenttia, niin siinä joutuu kyllä kysymään, kuka suojelee näitä ihmisiä, työttömiä ihmisiä.

Ed. Laitinen merkitään läsnä olevaksi.

Ed. Aittoniemi (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Kun ed. Hassi sanoi, että minä en erota metsää puilta, niin etteköhän tarkoita, että minä en näe ötökoita puilta. Kyllä minä ymmärrän, että ötökätkin täytyy säilyttää tässä maassa, ja kannatan kyllä luonnonsuojelua, ei siitä ole kysymys, mutta vähän toiselta pohjalta. Metsät, jotka lahoavat pystyyn, kaatuvat lahoiksi maahan, pitävät olemuksessaan hyvin paljon sellaisia tuhoötökoita, jotka saattavat levitä läheisiin terveisiinkin metsiin. Onpa aivan hiljattain varoitettu, että esimerkiksi vanhat latvukset pitäisi metsistä koota pois, koska tällaiset tuhoeläimet niissä elävät.

Minä katson, että tällaiset laajat alueet, joilla puu mätänee pystyyn, kaatuu maahan ja jatkaa mätänemistään siinä, pitävät näiden yhden tai kahden suojeltavan ötökän tai sammalen lisäksi mukanaan myös sellaisia ötökoita, jotka ovat vaaraksi lähialueiden ja pian koko valtakunnankin terveille nuorille metsille. Tämä on myös tässä asiassa otettava huomioon. Eivät ötökät kysy, mistä ne ovat lähteneet, ovatko lähteneet luonnonsuojelualueilta vai eivät, kun ne alkavat tuhota myös muuta metsää. Jos kovin suuria tuhoalueita tulee, niin tämä on huolestuttava asia.

Ed. Haavisto (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ed. Törnqvistille, joka kuvaili sitä, että luonnonsuojelijat lähtevät liikkeelle vasta, kun metsäautotiet ovat valmiina ja pääsee kätevästi perille, vastaan, että itselläni ei ole näin synkkää näkemystä luonnonsuojelijoista, vaan pikemmin on nähtävissä, että arvokkaan metsäluonnon kartoitus tehdään Suomessa viime hetkellä ja sitä tehdään hyvin paljon vapaaehtoisvoimin, vapaaehtoistyönä. Monet ihmiset ovat ottaneet pääasiakseen tällä hetkellä tehdä tätä kartoitusta, jota ei ole valtion puolelta tai Metsähallituksen puolelta pystytty tekemään tähän asti. Sitä tehdään nyt vapaaehtoisin luonnonsuojelun voimin. Mielestäni tällaisille ihmisille täytyy nostaa hattua, jotka tänä päivänä tällaista kartoitustyötä tekevät. Mutta tämän kartoituksen tekemisen pitäisi ehdottomasti olla Metsähallituksen ja koko yhteiskunnan asia.

Mitä tulee työpaikkakysymykseen, niin tällä hetkellä jo metsurityöpaikkoja nimenomaan Metsähallituksen mailla tavallaan subventoidaan, koska on sitouduttu siihen, että ollaan 30 prosenttia alhaisemmalla tuottotasolla, jotta työpaikat säilyisivät, ei koneellisteta niin pitkälle kuin voitaisiin. Kyllä metsätyön koneellistaminen on metsurin pahin vihollinen, sillä se on se, joka todella uhkaa työpaikkoja metsätöissä.

Ed. Törnqvist (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Niin kuin sanoin jo aikaisemmin ed. Haavistolle, tällainen kartoitus olisi tärkeä tehtävä, ja minusta tällainen kartoitus pitäisi tehdä yhteiskunnan toimesta.

Mutta sitä minä ihmettelen monta kertaa näiden luonnonsuojelijoiden puheissa, että kun paikkakunnalla käydään tällaista kädenvääntöä ja keskustelua, tuntuu siltä kuin luultaisiin, että ne ihmiset, jotka asuvat kylissä ja syrjäseutualueilla, eivät ymmärtäisi mitään luonnosta ja metsistä. Voin vakuuttaa, että ne ihmiset, jotka ovat ikänsä oppineet asumaan metsän keskellä, kunnioittavat luontoa, kunnioittavat metsää, eivät raiskaa sitä tarpeettomasti ja kaiken kaikkiaan elävät hyvin sovussa luonnon kanssa.

Ed. Pulliainen: Arvoisa puhemies! On ihan mukavaa ollut kuunnella tätä johdantoa sille, mitä aion näistä asioista sanoa. Ed. Aittoniemellä on sellainen pieni ongelma, että hän näkee metsän vain puuntuotantopaikkana eikä minään muuna. Lisäksi hänellä on pikkuisen biologian puolella vajaatuottoista tuo tieto ollut, kun hän ei tiedä, millä tavalla nämä tuhohyönteiset, joita hän ilmeisesti tässä on tarkoittanut, ovat spesifioituneet käyttämään tietynlaista ravintoa ja siten aiheuttamaan tietynlaisia ongelmia metsien terveydentilalle. Mutta niistä vähän tarkemmin.

Metsä on hyvin tärkeä monen eliölajin kannalta. Meillä on Suomessa 42 000 eliölajia, joista 43 prosenttia elää metsissä. Siis todella tässä suhteessa meidän geneettisen perimämme kannalta metsä on erittäin tärkeä ekosysteemi. Meillä on tällä hetkellä noin 1 700 uhanalaista lajia, joista 727 elää metsissä, ja nämä uhanalaiset lajit ovat nimenomaan ja pääosin sellaisia, jotka ovat vanhojen metsien lajeja. Tässä tarkoitetaan sitä, olkoot sitten kääpiä tai muita, että ne edustavat sen laatuista harvinaista geneettistä perimää, joka on kokonaisperimänä tuhon partaalla, jos niille ei sopivaa elinympäristöä säilytetä.

Kun ed. Aittoniemi ajattelee kaikkea välittömästi hyötytavoitteisesti, niin hän voisi ajatteluaan muuttaa siihen suuntaan, vaikka ei luopuisi perimmäisestä ajattelustaan yhtään, että juuri siinä perimässä, joka niissä vanhoissa metsissä on näissä yli 700 uhanalaisessa lajissa, saattaa olla hyötytavoitteisesti hyvinkin arvokasta perimää. Siinä katsannossa kannattaisi niitä säilyttää. Ne alueet, jotka nyt haluttaisiin tässä suhteessa säilyttää, ovat Suomen kokonaismetsäpinta-alasta todella olemattoman pieni alue. On erinomaisen hyvä, että kartoitusta nyt tehdään.

Tässä suhteessa, arvoisa puhemies, on hyvä palauttaa mieliin, miten tämä koko homma lähti käyntiin. Sehän lähti kansalaistottelemattomuuden kautta käyntiin. Talaskangasta ei oltaisi nyt suojelemassa, jollei sillä alueella olisi ollut kansalaistottelemattomuutta. Siis tämän laatuinen demonstraatio suomalaisessa yhteiskunnassa oli tarpeellinen. Vanhojen metsien kartoitusasia on niin ikään vaatinut eräällä tavalla kansalaismielenosoitusta, että siihen on käyty käsiksi. Toisin sanoen tässä koko meidän mekanismissamme on jotakin vialla, kun tämän laatuisten polkujen kautta täytyy näitä asioita hoitaa.

Olen hyvin paljon viime aikoina mietiskellyt, mikä olisi tässä asiassa todellinen rakenteellinen ratkaisu, joka hoitaisi tämän asian eräällä tavalla kollektiivisesti. Mielestäni se olisi metsäympäristölain säätäminen niin, että me yhdistäisimme kaiken olemassa olevan ja vielä puuttuvan metsälainsäädännön yhdeksi ainoaksi laiksi, metsäympäristölaiksi, jolla säänneltäisiin selvästi pelisäännöt Suomen metsissä, millä tavalla me niitä kohtelemme. Silloin me joudumme hivenen luopumaan puuntuotannollisista tavoitteista, mutta me saatamme säästää sellaista geneettistä materiaalia tulevaisuuteen, joka voi olla tuhansia ja miljoonia kertaa arvokkaampi kuin se puupalikka, jonka me sieltä metsästä otamme. Tätä suuntaa kohti meidän tulisi edetä erinomaisen nopeasti, ja se auttaisi myös siinä suhteessa, mitä ed. Törnqvist tänään ja monta kertaa aikaisemmin on todennut, että näiden asioiden pitäisi olla yhteispelillä hoidettuja. Juuri metsäympäristölain säätämisen kautta me pääsisimme säänneltyyn, hyvään yhteistyöpolitiikkaan Suomen metsien osalta.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

3) Hallituksen esitys n:o 315/1993 vp laiksi poliisin hallinnosta annetun lain muuttamisesta

Valiokuntaan lähettäminen

Puhemies: Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetettäisiin hallintovaliokuntaan.

Keskustelu jatkuu:

Ed. Aittoniemi: Rouva puhemies! Valtion paikallishallintoa koskeva lakiuudistus tuo saman katon alle neljä ulottuvuutta, nimittäin poliisitoimen, syyttäjätoimen, ulosoton sekä yleishallinnon. Tätä varten maahan perustetaan vuoden 1995 alusta 95 kihlakuntaa, joissa nämä toiminnot jaetaan lähinnä kihlakuntien keskuspaikoista lähtien. Nyt on kysymys poliisihallintolain muutoksesta; se liittyy valtion paikallishallintolakiin, joka on kaiken pohjana ja on kulkenut täällä eduskunnassa varsin kivisen tien. Viime eduskunnan aikana hallitus toi eduskuntaan tätä koskevan esityksen, jota on kutsuttu kihlakuntauudistukseksi, mutta se silloin äänestettiin eduskunnassa lepäämään yli valtiopäivien. Muistaakseni ehdotuksen teki silloin keskustan edustaja S-L. Anttila, allekirjoittanut oli sitä kannattamassa. Silloin keskusta oli vielä oppositiossa.

Kun valtion paikallishallintolaki tuotiin tämän eduskunnan aikana tänne uudelleen käsittelyyn, se ei ollut aikaisemmasta muuttunut kuin oikeastaan yhden virkkeen osalta, muodollinen muutos oli tehty lain perusteluihin, tai saattoi olla sama maininta jossakin pykälässäkin, jossa korostettiin palveluiden tasapuolisuuden takaamista. Tätä asiaa käsiteltiin hallintovaliokunnassa, mutta olin itse lakivaliokunnassa, joka antoi tästä asiasta lausunnon, ja siinä esitin eriävän mielipiteen, jossa katsoin, että nämä lakiehdotukset pitää hylätä ja palauttaa uudelleenvalmisteluun, koska ne ovat käytännössä samanlaisia kuin ne, jotka oli täällä jo huonoiksi havaittu edellisen eduskunnan aikana.

Valtion paikallishallintolaki on kuitenkin eduskunnassa hyväksytty ja siltä osin asia on selvä. Poliisin hallintoa koskeva lainsäädäntö, joka on nyt täällä käsittelyssä, on eräs osatekijä siitä ja niveltää poliisitoimen kihlakuntauudistukseen omalta osaltaan vuodesta 1995 alkaen ja sen jälkeen.

Käytännössä poliisitoimen osalta tämä merkitsee sitä, että kun Suomessa on tällä hetkellä 242 poliisipiiriä, poliisipiirejä kihlakuntien luvun mukaisesti on kihlakuntauudistuksen toteudutua vain 95. Samalla se merkitsee sitä, että poliisipiirien alueet ovat huomattavasti nykyistä suurempia. Tästä on tehty jo alustava tai ehkä lopullinenkin jako kihlakuntiin vuoden 1995 alusta.

Tässä kihlakuntauudistuksessa poliisin osalta on sikäli hyviäkin puolia, että eräät alueet, jotka tähän saakka käytännössä ovat olleet vailla poliisipalveluja kokonaisuudessaan, ovat siirtyneet lähemmäksi uuden kihlakunnan keskuspaikkaa, eivät tietenkään sananmukaisesti, mutta koska kihlakunnan poliisitoimen keskuspaikka on tullut uuteen paikkaan ja lähemmäksi, tietyt alueet ovat ehkä paremmin poliisipalvelujen piirissä. Yksi esimerkki on omassa vaalipiirissäni Kurun kunta, joka aikanaan sai poliisipalvelut käytännössä Tampereelta, etäisimmiltä alueiltaan 100 kilometrin päästä; Kuru on siirretty Virtain kihlakuntapiiriin, ja tässä tapauksessa poliisipalvelut tulevat huomattavasti lähemmäksi. Siis positiivisiakin puolia on olemassa, mutta käytännössä tämä poliisitoimen uudelleenjärjestely merkitsee sitä, että kihlakunnan etäisten alueiden ihmiset jäävät näillä näkymin, jos asiaa ei tarkemmassa suunnittelussa erityisen hyvin hoideta, kokonaan vaille rikostutkintapalveluita, jäävät järjestykseen ja turvallisuuteen liittyviä palveluita vaille. Myös poliisihallinto ja lupapalvelut monissa tapauksissa siirtyvät keskuspaikkaan kihlakunnassa. Ihmiset jäävät 100 kilometrin päähän itse palvelupaikasta.

Ministeriön ja valtioneuvoston tarkoituksena on ollut se, että kun nimismiespiirit nyt tavallaan katoavat tai osa nimismiespiireistä katoaa niin, että useita nimismiespiirejä tulee yhteen ainoaan nimismiespiiriin eli kihlakuntaan, osa nykyisin olevien nimismiespiirien virastoista jätettäisiin jonkinlaisiksi palvelukeskuksiksi, joista tarjotaan tietyllä tavalla lähempää yleishallinto- ja lupapalveluja, jossain määrin myös mahdollisuutta keskustella poliisin kanssa poliisin toimintaan liittyvistä asioista kuten rikostutkinnasta, tehdä rikosilmoituksia jne. Kun kuitenkin tiedetään, millä tavalla yhteiskunta säästää menoissaan, olen sitä mieltä, että tulevaisuudessa käytännön toteutuksessa käy niin, että vanhojen nimismiespiirien kansliat jäävät käyttöä vaille. Ainoaksi palvelupaikaksi niin yleishallinnon, lupahallinnon kuin poliisin rikostutkinnan tai järjestyspoliisipalvelujen osalta tulee kihlakunnan keskuspiiri, joka useissa tapauksissa on yli 100 kilometrin, 150:nkin kilometrin, päässä kihlakunnan etäisimmistä alueista.

Sellaisenaan en ole ollutkaan kihlakuntauudistusta vastaan sikäli, että tämä varmasti palveluja haittaamatta jossain määrin vähentää valtion menoja, byrokratiaa. Poliisitoiminnassa on sellaisia hallinnon alueita, joissa samalla virkamäärällä yhtä hyvin hoidetaan laajemmankin alueen kuin yhden nimismiespiirin asiat, mutta huolena minulla on ollut aina se, että käy niin kuin äsken sanoin: Koko toiminta keskittyy laajan kihlakunnan keskuspaikkaan, joka useassa tapauksessa on myös kaupunki. Nämä alueet, kaupunki, keskuspaikka ja aivan lähellä olevat alueet, saavat poliisipalvelut, mutta kauempana olevat alueet jäävät yhä enemmän niiden ulkopuolelle, erityisesti jos vanhojen nimismiespiirien kanslioita ei jätetä jonkinlaisiksi palvelutoimistoiksi, joissa ihmiset voivat käydä lähempänä poliisille esittämässä niitä asioita, jotka liittyvät lupahallintoon tai muuhun poliisipalveluun.

Rouva puhemies! Tämän puheenvuoron tarkoituksena oli oikeastaan jo siitä syystä, että olen yksi harvoja poliisin edustajia tässä eduskunnassa, käyttää puheenvuoro tästä, mutta keskeisin ydin on se, että minä toivoisin, että valiokunta, joka käsittelee asiaa, ottaisi huomioon nämä kansanedustajien jo aikaisemminkin tietoon tuomat asiat ja pelot siitä, että palvelut kihlakunnissa, laajoissa poliisipiireissä, keskittyvät yhteen paikkaan ja kauempana olevat jäävät vallan niiden ulkopuolelle. Valiokunnan pitäisi mietinnös-

sään puuttua tähän asiaan ja kuulla laajasti poliisin edustajia näissä asioissa ja mietintönsä perusteluissa lausua ohjeita valtioneuvostolle ja sisäasiainministeriölle siitä, mitkä asiat pitää palvelujen tehostamisessa ottaa huomioon, jotta tällaista eriarvoisuutta poliisipiirin ja kihlakunnan eri alueilla asuvien ihmisten keskuudessa ei tulisi. Eduskunnassa on juuri menossa perusoikeusuudistus, joka sekin monessa kohdassa korostaa sitä, että kaikki ihmiset saavat tasa-arvoisen kohtelun yhteiskunnassa. Tässä on kysymys myös siitä. Etäisen äärialueen ihmisen täytyy olla samassa asemassa poliisin palvelujen suhteen kuin aivan keskuspaikan nurkalla asuvan. Tämä on tietysti utopistinen ajattelu, mutta tähän tulee käytännössä kohtuullisesti pyrkiä menemään.

Ed. Vistbacka: Arvoisa puhemies! Niin kuin ed. Aittoniemi totesi, verot peritään jokaiselta, asui sivukylässä taikka ei, mutta palvelujen osalta nykyinen hallitus on lähtenyt heikentämään nimenomaan syrjäseuduilla olevien ihmisten turvallisuuspalveluja. Muun muassa aluehälytyskeskukset siirretään suuriin taajamiin, vanhusten palvelupuhelimet ja muut vastaavat joudutaan purkamaan pois.

Poliisin osalta uusi kihlakuntajako on täysin epäonnistunut. Tätä osoittaa mielestäni myös se, että sitä ei ole pystytty laittamaan täytäntöön sillä tavoin kuin lakia säädettäessä oli aikomus. Arvovaltakiistat oikeusministeriön ja sisäasiainministeriön välillä ovat olleet syynä tähän, ja kompromissin malli, jota on esitetty, ei käytännössä tule toimimaan. Mielestäni olisi parasta, että asiat valmisteltaisiin ministeriössä kokonaan uudelleen.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Puhemiesneuvoston ehdotus hyväksytään ja asia lähetetään hallintovaliokuntaan.

4) Hallituksen esitys n:o 3 laiksi arvonlisäverolain muuttamisesta

Valiokuntaan lähettäminen

Puhemies: Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetettäisiin valtiovarainvaliokuntaan.

Keskustelu:

Ed. Luukkainen: Arvoisa puhemies! Hallituksen esitys laiksi arvonlisäverolain muuttamisesta on tietynlainen keräilyerä, johon on koottu kaikki arvonlisäverolaissa havaitut kömmähdykset nyt, ennen kuin se tulee voimaan. Tämä on tietyllä tavalla paikkausesitys, mutta sellaisenaan puutteellinen, koska samassa yhteydessä olisi yhtä hyvin voitu korjata joukkoliikenteen alijäämätuen verokohtelun lisäksi, josta tarkemmin seuraavassa asiakohdassa, myös autohajottamoiden verokohtelu.

Nythän esimerkiksi tilanne on se, että vähennysoikeuden ulkopuolelle jäävät kierrätykseen kelpaavan tavaran ostot silloin, kun tavara ostetaan kotimaisen teollisuuden raaka-aineeksi. Näin syrjitään kotimaisia autohajottamoja. Samalla tavalla käytettyjen autojen purkamisessa saadut kunnostetut varaosat katsotaan sellaiseksi muutostyöksi, että oikeutta niiden ostovähennykseen ei ole, ja nämä ovat huomattavia epäkohtia.

Mutta on ilmeisesti niin, että nämä asiat on hoidettava lakialoitteella ja pidettävä huoli, että pykälämuutokset sitten menevät läpi.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Puhemiesneuvoston ehdotus hyväksytään ja asia lähetetään valtiovarainvaliokuntaan.

5) Ed. Helteen ym. lakialoite n:o 1 laiksi arvonlisäverolain 79 §:n muuttamisesta

Valiokuntaan lähettäminen

Puhemies: Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetettäisiin valtiovarainvaliokuntaan.

Tämän asian yhteydessä sallitaan keskustelu myös päiväjärjestyksen 6) asiasta.

Keskustelu:

Ed. Helle: Arvoisa puhemies! Kun tänne saapui yksi ministerikin äsken, voisin antaa istuvalle hallitukselle 9 pisteen vihjeen, jolla se voisi paikata mainettaan ja kerätä kunniaa hieman seuraavia eduskuntavaaleja silmälläpitäen: Lykätkää arvonlisäveron voimaantulo ainakin 1,5 vuodella. Tehkää niin kuin useat edustajat, myös hallituspuolueiden edustajat, esittivät viime syksynä, kun asiaa käsiteltiin. Sillä olisi elvyttävää merkitystä, vaikka se elvytys-sana hallituksen ministerien mielestä on aivan väärä ja sellainen sana, jota täälläkään ei saisi käyttää. Mutta toisaalta hallituksenkin piirissä on puhuttu verohelpotuksista, ja arvonlisäveron siirtämisellä estet-

täisiin ainakin siltä osin verotuksen lisääntyminen. Onhan niin, että arvonlisävero voimaan tullessaan lisää verorasitusta ja tuo verorasitusta moniin sellaisiin palveluihin, nimenomaan palveluihin, jotka nyt ovat verottomia tai ainakin lähes verottomia.

Tässä aloitteessa samoin kuin seuraavassa kohdassa olevassa aloitteessa esitetään erään omituisuuden poistamista hyväksytystä arvonlisäverosta, toisin sanoen arvonlisäverolain muuttamista niin, että henkilökuljetusten saamia kuntien tukia tai liikennelaitosten alijäämiä ei verotettaisi.

Kun tätä syksyllä käsiteltiin, oli selvästi tiedossa sekin, että Euroopan yhteisö ei tämäntapaista hanketta kannata eikä edes hyväksy. Tässä salissa on nimenomaan hallituksen taholta jatkuvasti tuotu esiin perusteluna monille uudistuksille ja muutoksille, niin kuin myös koko tälle arvonlisäverosysteemille sitä, että yhdenmukaistetaan, eurooppalaistetaan suomalaista verojärjestelmää.

Siitä huolimatta mennään tekemään tällaisia omituisuuksia.

Tähän asiaanhan ovat sittemmin puuttuneet, niin kuin jo syksyllä käsittelyn aikana, Kuntaliitto, liikennejärjestöt jne., ja on todella omalaatuista, että tämäntapainen asia saatettiin läpi tässä salissa.

On sinänsä ihan mielenkiintoista ja myönteistä se, että ed. Luukkainen on onnistunut keräämään aloitteeseensa yli 100 kansanedustajan nimen. Se osoittaa, että ainakin osa niistä edustajista, jotka syksyllä hyväksyivät tämän ehdotuksen ja kömmähdyksen, ovat tulleet toisiin ajatuksiin. Jos heidän kantansa kestää, asia on hoidettavissa hyvin nopeaan tahtiin, jos alussa esittämääni koko arvonlisäveron voimaantulon siirtämistä ei tässä yhteydessä tehtäisikään.

Joukkoliikennettä tulee mielestäni ilman muuta pikemminkin suosia eikä missään tapauksessa rangaista, niin kuin kyseessä oleva kohta tulee tekemään.

On sanottava myös sellainen itsestäänselvyys, että mitä paremmin joukkoliikenne pelaa, toimii, sen vähemmän liikenteestä on myös ympäristöllisiä hankaluuksia, ongelmia, haittoja.

Todella oletan, että kun näiden aloitteiden taakse on koottu reilusti yli puolet tämän salin väestä, niin asia viedään myös valiokunnassa hyvin nopeaan tahtiin läpi, ja jos arvonlisäveron voimaantuloa ei siirretä, niin kykenisimme ainakin tämän pienen muutoksen tekemään ennen ensi kesää, jolloin laki astuu voimaan.

Ed. L u u k k a i n e n : Arvoisa puhemies! Itsenäisyyspäivän vastaisena yönä eduskunta päätti kahden äänen enemmistöllä, että joukkoliikenteen alijäämätuesta on maksettava arvonlisäveroa. Tuolloin oli 42 edustajaa poissa, osa aidosti jossain muualla, jotkut fyysisesti läsnä paikallaan istuen, mutta henkisesti poissa. Eli silloin heillä ei riittänyt rohkeus äänestää oman näkemyksensä mukaan. Jos rohkeus olisi silloin riittänyt, ei olisi tarvinnut nyt käsitellä tätä 103 kansanedustajan allekirjoittamaa aloitettani lainkaan tänään. No, parempi myöhään kuin ei milloinkaan. Vielähän tämäkin ehtii voimaan ennen arvonlisäverolain voimaantuloa, jos niin tahdomme.

Itsenäisyyspäivän vastaisena yönä tehty päätös oli EU-käytännön vastainen, kuten ed. Helle jo edellä totesi, minkä oppositio toi koko arvonlisäverolain käsittelyprosessin kuluessa selvästi esille. EU:ssahan yleistukia ei lueta veron perusteeseen. Päätös ei siis syntynyt tietämättömyydestä. Se oli liikenneministeriön tahto tai pikemminkin pakkomielle, jota VM sitten nöyrästi toisti kuin papukaija välittämättä lainkaan verotuksen linjakkuudesta ja unohtaen, että jo liikevaihtoveropohjan laajentamista tutkinut työryhmä esitti mietinnössään, että tukia ei jatkossakaan luettaisi veropohjaan.

Arvoisa puhemies! Liikenneministeriön valinta oli selvä liikennepoliittinen kannanotto, jolla joukkoliikenne haluttiin painaa lyttyyn. Tässä prosessissa liikenneministeriö on paljastanut skitson roolinsa. Toisaalta liikenneministeriö on kirjannut omiksi tulostavoitteikseen a) joukkoliikenteen peruspalveluiden varmistamisen koko maassa, b) joukkoliikenteen markkinaosuuksien nostamisen ja c) julkisen liikenteen hintojen kurissa pitämisen. Nyt siis arvonlisäverolain yhteydessä liikenneministeriö halusi nimenomaan liikennepoliittisten syiden takia asettaa paitsi itse joukkoliikenteen myös sen saamat tuet arvonlisäveron alaisiksi.

Kuten tunnettua, tuon näkemyksen toteutuminen heikentäisi ratkaisevasti joukkoliikenteen asemaa ja korottaisi lippujen hintoja pääkaupunkiseudulla jopa noin 20 prosenttia. Huonoa omaatuntoa paikatakseen liikenneministeriö on sittemmin asettanut kriisityöryhmän miettimään joukkoliikenteen selviytymismahdollisuuksia. Eli kun ensin hallituksen toimin joukkoliikenne ajetaan ahdinkoon, niin sitten asia yritetään paikata paperia tuottamalla.

Tehdyn päätöksen EU-käytännön vastaisuus oli myös Suomen neuvottelijoiden tiedossa kai-

ken aikaa. Muutoinhan hallitus ei olisi asettanut neuvottelutavoitteekseen anoa poikkeusta EU-käytännöstä tältä osin. Mutta kukaan ei ole vielä tähän mennessä pystynyt vastaamaan, mikä kansallinen etu siinä piilee, että Suomi haluaa asettaa ylimääräisen veron verovaroin tuetulle joukkoliikenteelle, varsinkin kun siitä tuotosta suuri osa valuisi EU-kassaan Suomen jäsenmaksuna. Arvoisa puhemies! Ei siis ollut yllätys, että EU vastasi, että "tsot, tsot, kundit, ei vetele, miettikääpä juttu uusiksi".

Joukkoliikenteen alijäämän arvonlisäverottamista perusteltaessa käytettiin taikasanaa kilpailuneutraliteetti. Kilpailuneutraliteettisyillä perusteltiin siis sitä, miksi joukkoliikenteen alijäämätukea muka pitää arvonlisäverottaa. Jos tämä argumentti olisi validi, olisi yksityisten liikenteenharjoittajien pitänyt olla hallituksen kanssa samassa kuorossa vaatimassa tämän verottamista. Mutta kaikki alan asiantuntijat, kuten Suomen paikallisliikenneliitto ja Linja-autoliitto, olivatkin samaa mieltä kuin oppositio koko prosessin ajan. Milläs sen sitten selitätte, ed. Sasi ja kumppanit, jotka olette tätä asiaa ajaneet? Vastaus on, että alijäämätuen jättämisellä arvonlisäveron ulkopuolelle ei olisi ollut mitään tekemistä kilpailuasetelman kanssa. Tuki ei vääristä kilpailua, koska sitä ei saa liikenteenharjoittaja. On ihan sama, kuka liikennöi, onko se liikennelaitos tai yksityinen yhtiö. Se on ihan sama.

Joukkoliikenteen tuen saa tilaaja eli kaupungin organisaatio, ja tuki kohdistuu matkustajalle liikenteen parempana palvelutasona ja kohtuullisina lippujen hintoina. Liikennöitsijöiden välisen kilpailuaseman kanssa sillä ei ole mitään tekemistä. Sitä paitsi EU-direktiivin sanamuoto tai yhteisön eri elinten lausunnot eivät korosta tuen vaikutusta toiminnanharjoittajien väliseen kilpailuneutraalisuuteen. Neutraalisuus korostuu enemmänkin jäsenvaltioiden välisissä suhteissa.

Itse asiassa julkisyhteisöjen ja yksityisten elinkeinonharjoittajien välisen kilpailutilanteen neutraalisuus toteutuu tai jää toteutumatta kilpailulainsäädännön sisällön ja toteuttamisen myötä, ei verolainsäädännön kautta. Sitä vastoin päätös verottaa alijäämätukea heikentää joukkoliikenteen kilpailuasemaa yksityisautoiluun nähden, ja tällä jo on tekemistä kilpailuneutraliteetin ja ympäristökysymysten kanssa.

Arvoisa puhemies! Tässä yhteydessä on syytä korjata myös usein julkisuudessa esiintynyt tieto, että Helsingin kaupunki maksaa alijäämätukea tappioita tuottavalle liikennelaitokselleen. Todellisuudessa Helsingin kaupunki maksaa tukea joukkoliikenteelle, koska lippujen hintataso halutaan pitää kohtuullisena ja tarjonta hyvänä. Liikennettä hoitavat siis paitsi HKL myös sopimusliikennöitsijät, joiden osuus muuten on peräti 45 prosenttia bussiliikenteestä.

Arvoisa puhemies! Toivon lämmöllä, että aloitteeni käsiteltäisiin ja hyväksyttäisiin mahdollisimman nopeasti. Pyydän anteeksi niiltä kollegoiltani, joilta en ehtinyt pyytää mahdollista allekirjoitusta siihen, mutta aikataulusyistä lopetin nimenkeruun, kun turvallinen 103:n enemmistö oli koossa. Äänestyksessä toki kaikilla on sitten tilaisuus olla mukana sitä kannattamassa.

Liikenneministeri N o r r b a c k: Arvoisa puhemies! Aivan lyhyesti kommentoisin, että verolakien valmistelu on kokonaan valtiovarainministeriön asia, mutta totta kai käymme neuvotteluja. Käsitykseni mukaan alempi veroprosentti joukkoliikenteen osalta on paras keino edesauttaa joukkoliikenteen mahdollisuuksia pärjätä kilpailussa. Jos veroprosentti olisi 6 eikä 9 kuten nyt, silloin sen vaikutus hintoihin olisi lähellä nollaa. Siihen pitää mielestäni pyrkiä. Jos poistetaan tukien verottamista, siitä koko joukkoliikennesektori ei hyödy, vaan niillä paikkakunnilla, missä on voimakasta kunnallista tukea, joukkoliikenne hyötyy. Jos ollaan aidosti huolissaan koko joukkoliikenteestä, silloin pitää yrittää alentaa veroprosenttia.

Se on sitten verotekninen asia, ovatko tuet veronalaisia vai eivät. Jos halutaan jättää ne verotuksen ulkopuolelle, niin silloin pitää myös poistaa vähennysoikeutta. Se on johdonmukaista, koska muutoin tuetaan ainakin eräitä joukkoliikenneyrityksiä. Jos veroprosentti on 6, silloin on oikeastaan yhdentekevää, verotetaanko vai ei. Minulle sopii, että se poistetaan siinä tapauksessa ja ehkäpä muutoinkin.

Korostaan vielä, että jos ollaan koko joukkoliikenteestä huolissaan, niin silloin veroprosentti on tärkein keino, koska silloin se koskee rautatieliikennettä kaikkialla Suomessa, linja-autoliikennettä kaikkialla Suomessa eikä pelkästään tietyillä paikkakunnilla.

Ed. L u u k k a i n e n (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä on nyt kyllä asia, jossa liikenneministeriö ei voi mennä VM:n selän taakse. Olen perannut tätä asiaa kyllin paljon ja todella saanut selville, että tämä näkemys ja aloite, mikä tähän sisältyy, on nimenomaan liikenneministeriöstä lähtöisin. Valtiovarainvaliokunnassa

kun kuulimme asiantuntijoita, niin kyllä liikenneministeriön edustajat nimenomaan korostivat, että on heidän näkemyksensä ja heiltä lähtöisin, että tämän näin pitää olla.

Mitä tulee veroprosenttiin, niin EU:ssahan yleisesti joukkoliikenteen veroprosentti on nollan ja 6:n välillä, ja Suomi on siitäkin huomattavasti yli. Suomen prosenttihan on oikeasti 12. Tässä on vain puolentoista vuoden siirtymäaika tällä alemmalla 9 prosentilla, joka eduskuntakäsittelyn aikana tähän saatiin. Liikenneministeriön ja hallituksen esitys oli 12 prosenttia koko kaudelle.

Mitä tulee vähennysoikeuksiin, niin EU:ssa missään maassa ei ole rajoitettu joukkoliikenteen vähennysoikeuksia. Siinäkin mielessä Suomi tekisi poikkeuksen, jos se nyt lähtisi rajoittamaan vähennysoikeuksia korvikkeeksi sille, että alijäämätukea ei verotettaisi.

Ed. H a a v i s t o (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olisi kiinnostavaa kuulla ministeri Norrbackilta, miksi on lähdetty tässä kysymyksessä EU:n linjasta täysin poikkeavalle linjalle, kun kaikessa muussa Suomen lainsäädännössä ja verokäytännössäkin on kovat harmonisointipaineet ja on lähdetty siitä, että käytäntö olisi yhdenmukainen. On herättänyt kyllä huomiota, että Suomi joutuu EU-neuvotteluissa tällaisen kysymyksen nostamaan esille ja tällaisessa asiassa haluaa poiketa muista EU-maista. Kun ajattelee tämän kysymyksen kokonaisvaikutuksia esimerkiksi ympäristönsuojelun kannalta, koko joukkoliikenteen roolia, tämä on täysin nurinkurista kehitystä. Kyllä tällaisesta kehityksestä liikenneministerin ja -ministeriön täytyy ottaa vastuu. Kysymys on Suomen joukkoliikenteen tulevaisuudesta.

Liikenneministeri N o r r b a c k: Arvoisa puhemies! Hallituksen jäsenenä kannan tietenkin vastuun siitä, mitä hallitus esittää. En minä halua lähteä pakoon sitä. Hallituksen sisällä on sitten tietenkin myös erimielisyyksiä ja keskustellaan painopisteistä, ennen kuin esityksiä annetaan.

Minä korostan, että minun tavoitteenani oli se, että veroprosentti olisi ollut 6 tai 7 ja pysyvästi, koska se on tehokkain tapa tukea joukkoliikennettä kaikkialla. Jos veroprosentti on 6 tai 7, silloin sen vaikutus lippujen hintoihin on nolla. Jos käy niin, että kunnallisia tukia ei veroteta mutta vähennyskelpoisuus on voimassa, silloin tuetaan tukia antavien kuntien joukkoliikennettä valtion verorahoilla, ja jos halutaan näin tehdä, siitä pitää olla tietoisia. Mutta sitten voidaan kysyä, täyttääkö se oikeudenmukaisuusvaatimuksia koko maan kannalta, että tiettyjen paikkakuntien joukkoliikennettä tuetaan vielä epäsuorasti sellaisella vähennysoikeudella. Olen lukenut tämän aloitteen, ja tämä ei kiinnitä kokonaisuuteen minusta tällä tavalla huomiota kuin pitäisi. Eli edelleen veroprosentti on tärkein ja muu on osittain verotekniikkaa.

Mitä liikenneministeriöön tulee, en minä lähde tukkimaan suita. Jokaisella on oikeus, kunnes päätöksiä on tehty, esittää omia kantojaan. Mutta ministeriö on ministerijohtoinen laitos eli ministerin kanta ja ministeriön kanta näin menevät yhteen, ja tämä on ainakin minun kantani.

Ed. H e l l e (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ministeri Norrbackille huomautan, että vasemmistoliiton edustajat ajoivat linjaa, että joukkoliikenne olisi ollut nollaverokannassa, ja perustelumme liittyivät sekä liikennepolitiikkaan että yleiseen yhteiskuntapolitiikkaan ja ympäristöpolitiikkaan. Nämä kaikki perusteet vievät tulosta samaan suuntaan. On tietysti hyvä, jos ministeriö on edes pyrkinyt alhaisempaan prosenttiin, kuin mikä se nyt on, mutta nyt odottaisin kyllä, että ministeriö tarttuisi tähän kädenojennukseen, mikä eduskunnasta päin on tullut, ja pyrittäisiin hoitamaan edes tämä asia kuntoon. Olen samalla tavalla huolestunut tästä linjattomuudesta, mikä nyt vallitsee, että toisia asioita perustellaan Euroopan yleisellä käytännöllä ja toisia ei millään haluta. Ministeri Haavisto vähän aikaa sitten lausui, että Suomi on oleva erittäin uskollinen ja noudattaa pilkulleen kaikkia määräyksiä, mitä meille tullaan antamaan, mutta en minä tiedä, onko tähän lausuntoon luottamista. Asia erikseen on, onko se ollut viisas lausunto lainkaan.

Huomautan vielä liikennepolitiikkaan liittyen sen, että muutama vuosi sitten Eurooppaan vedoten meillä esimerkiksi rekkojen mittoja nostettiin huomattavasti, ja sen jälkeen on käynyt ilmi, että ne ovat täysin vastoin eurooppalaista käytäntöä.

Ed. L u u k k a i n e n (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ministeri Norrbackin on aivan turha tässä yhteydessä jossitella, mikä olisi ollut hänen oma suosikkiprosenttinsa, kun kerran edessä on hallituksen esitys, joka on eduskunnassa hyväksytty, ja laki astuu voimaan kesäkuun alusta, että joukkoliikenteen arvonlisäpro-

sentti on 12. Vain puolentoista vuoden siirtymäaika on tälle 9 prosentille, ja sekin on eduskunnan aikaansaama eikä hallituksen eikä liikenneministeriön. Sen lisäksi vielä alijäämätuki on verollista. Eli kahdessa kohdassa poiketaan EU-käytännössä. Kuten sanoin, EU-käytäntö on se, että joukkoliikenteen veroprosentti on 0—6 ja alijäämätuki on verovapaata ja sen lisäksi vielä vähennysoikeudet ovat olemassa. Suomi on nyt valinnut linjan, että sekä vero on korkeampi kuin EU:ssa että myös alijäämätukea verotetaan vastoin EU-käytäntöä. Toivon, että EU panee Suomen tässä järjestykseen.

Liikenneministeri N o r r b a c k : Rouva puhemies! Oliko tämä EU-myönteinen kanta muutenkin vai ei, se olisi mielenkiintoista tietää. Mutta korostan vielä, että ellei veroteta kunnallista tukea ja edelleen on vähennysoikeus olemassa, niin joukkoliikenne Janakkalassa, mistä ed. Helle lienee kotoisin, ei hyödy siitä ollenkaan, mutta joukkoliikenne niissä kaupungeissa, lähinnä suurkaupungeissa, missä on paljon kunnallista tukea, saa valtion tukea, joka nousee muutamaan kymmeneen miljoonaan. Näin käy, jos tämä aloite hyväksytään. Minusta olisi hyvä tietenkin, että aloitteen tekijät ovat tietoisia siitä, mitä he kannattavat. Minä nimittäin uskallan väittää, että kaikki eivät ole ymmärtäneet tätä. Näin ollen olisi syytä ehkä vähän perusteellisemmin käydä keskustelua tästä, ennen kuin liian suurilla eleillä vaaditaan tätä.

Ed. A l a - N i s s i l ä (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Mielestäni ministeri Norrback kiinnitti aivan oikeaan asiaan tässä huomiota. Meillähän joukkoliikennettä on koko maassa, mutta tässä on nyt kysymys vain muutamien suurten kaupunkien joukkoliikenteestä, jossa on, se on myönnettävä, paljon tehottomuutta ja paljon myös korjattavaa. Se, että eduskunnassa voitiin edes joukkoliikenteen osalta tulla 9 prosenttiin, oli koko maata ajatellen hyvä ratkaisu. Kun mennään maakuntiin ja maaseudulle, siellä on erittäin pitkät matkat. Linja-autoliikenne ei juurikaan merkittävästi tukea saa. Sen sijaan tässä alijäämähyvityksen osalta on kysymys todellakin suurkaupunkien osin tehottoman joukkoliikenteen tuesta, ja tämä täytyy muistaa, kun niukkoja rahojamme kohdistamme.

Muutoinkin haluan kiinnittää huomiota siihen veropoliittiseen linjaan, jonka aina pitäisi olla voimassa: Jos joku meno on vähennyskelpoinen, vastaavasti kaikkien tulojen tulee olla veronalaisia. Eli jos me otamme tuloista pois joitakin eriä ei-veronalaisiksi ja kuitenkin kaikki menot säilyvät vähennyskelpoisina, se ei ole veropoliittisesti linjakas ratkaisu. Totta kai meidän täytyy ottaa huomioon eurooppalainen käytäntö, mutta kai tässä kuitenkin järki saa mukana olla. Nämä pitää aika rauhassa miettiä.

Ed. L u u k k a i n e n (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täsmennyksenä ed. Ala-Nissilän puheenvuoroon: Valtiohan maksaa joukkoliikennetukea kaikille joukkoliikennemuodoille. Esimerkiksi kilometrikorvaukset on juuri tämän hallituskauden aikana muutettu niin, että niistä eivät enää hyödy isojen kaupunkien bussilinjat, vaan ne on nimenomaan suunnattu maaseudulle. Ei tässä aloitteessa, joka nyt on käsittelyssä, ole kyse siitä, että asetettaisiin vastakkain kaupunkien liikenne ja maaseudun liikenne.

Ed. L a i n e : Rouva puhemies! Ensiksi olen samaa mieltä ed. Helteen kanssa siitä, että hallituksen olisi syytä menetellä niin, että arvonlisäverolain voimaantuloa vielä siirrettäisiin. Sitäkin parempi olisi kumota laki kokonaan.

Kun olen näiden molempien lakialoitteiden allekirjoittaja, niin haluan vielä yhteen näkökohtaan kiinnittää huomiota.

Ministeri Norrback on nyt sitä mieltä, että tässä on joidenkin kuntien edusta kysymys, siis pelkästään joidenkin kuntien. Ed. Ala-Nissilä näytti olevan samaa mieltä. Kun lukee ed. Helteen lakialoitteen 79 §:n, niin eihän se rakennu sille ajatukselle, josta ministeri Norrback ja ed. Ala-Nissilä puhuivat. Mutta vaikka siihen sisältyisi ja vaikka ed. Luukkaisen aloitteeseenkin sisältyisi, niin kuin tässä puhutaan, pääkaupunkiseutu ja tietyt kunnat, joissa olisi tällainen poikkeus, niin, ministeri Norrback, eikö koko Suomi hyödy siitä, että meidän arvonlisäveropohjamme olisi pienempi silloin, kun te haluatte ryhtyä maksamaan jäsenmaksua Euroopan unionille? Euroopan unionin jäsenmaksuhan määräytyy arvonlisäveropohjan perusteella. Jos tuo pohja on pienempi, niin jäsenmaksukin on pienempi. Miksi te, ministeri Norrback, ette tätä näkökohtaa lainkaan ota huomioon, kun otatte kantaa esillä olevaan asiaan?

Liikenneministeri N o r r b a c k : Arvoisa puhemies! Korostan vielä, että paras tapa tukea joukkoliikennettä kokonaisuudessaan on se, että veroprosentti alennetaan. (Ed. Luukkainen:

Odotamme hallituksen ehdotusta!) — Se on kysymys, joka on riippuvainen maan taloudesta tällä hetkellä. Eli se on osa sitä talouspolitiikkaa, mitä nyt harjoitetaan, mutta tavoitteena se on edelleen ainoa järkevä, kun halutaan puolustaa joukkoliikennettä. Se ei nyt onnistu, ja minä olen tehtyjen päätösten takana tältä osin.

Minä puhun nyt niistä aloitteista, jotka ovat täällä. Korostan vielä, että ellei veroteta kunnallista tukea ja vähennysoikeus on edelleen olemassa, niin ainostaan ne kunnat hyötyvät, jotka tukevat tätä, ja vielä niin, että valtio epäsuorasti antaa niille kunnille joukkoliikennetukea. Jos halutaan näin tehdä, niin kuin aloitteen tekijät ovat kirjoittaneet, se on toki mahdollista, mutta silloin pitää muiden kuntien asukkaiden olla tietoisia siitä, että heitä tämä ei koske. Näin ollen kannattaa syventyä tähän problematiikkaan vähän tarkemmin kuin minusta on tehty, kun tämä aloite on tehty.

Ihmettelen myös ed. Luukkaisen aggressiivisuutta. Ei maailmaa paranneta sillä, että haukutaan toisiamme, vaan että etsitään rakentavia ratkaisuja. Toivon, että näin voidaan tehdä, jotta joukkoliikenne pärjää tulevaisuudessa, myös laman aikana, kun rahat eivät riitä kaikkeen hyvään, mitä kaikki kansanedustajat tietenkin haluavat tukea.

Ed. Luukkainen: Arvoisa puhemies! Joukkoliikenteen alijäämätuen verottaminenhan tarkoittaa sitä, että veroa verotetaan. Eli kun joukkoliikenne on alijäämäistä, niin sitä tuetaan kunnallisverolla kerätyillä verovaroilla, ja sitten valtio kerää siitä vielä veron päältä. Näin, kun valtio kerää siitä veron päältä ja se on arvonlisäveropohjassa, valtio joutuu maksamaan siitä vielä enemmän EU-jäsenmaksua. Tämä on niin päätön ketju, että tässä jutussa ei ole päätä eikä häntää eikä sille löydy järkeviä perusteita. Odotan edelleen niitä perusteita, millä voidaan perustella, että näin on ajateltu toimia.

Se, mikä kunta siitä hyötyy, eihän siitä mikään kunta hyödy, vaan siitä hyötyvät joukkoliikenteen käyttäjät. Mutta jos liikenneministeriön tahto on se, että ajetaan joukkoliikenne alas ja kaikki joutuvat käyttämään omia autojaan, se on sitten toinen todellisuus. Se on jo selvä liikennepoliittinen kannanotto, kumpaa halutaan tukea ja kumpaa mallia ajetaan.

Ed. Ala-Nissilä: Arvoisa puhemies! Ministeri Norrback oikeastaan sanoi sen, mitä minunkin piti sanoa. Silloin, kun valtiovarainvaliokunnan verojaostossa käsiteltiin näitä asioita, pyysimme myös selvityksen siitä, millä tavalla tässä maassa joukkoliikennettä yhteiskunnan varoilla tuetaan. Siihen selvitykseen kannattaa tutustua, mihin nämä todella suuret tuet tällä hetkellä Suomenmaassa menevät. Nyt, kun voitiin laskea verokanta 9 prosenttiin — olisi tietysti ollut hyvä, jos se olisi voitu laskea enemmänkin — niin se kohdistui tasapuolisesti maan eri osiin. Jos me pidämme yllä korkeata yleistä veroprosenttia ja sitten tuemme voimakkaasti suurten kaupunkien joukkoliikennettä, sehän johtaa siihen, että maaseudulla, missä käytetään esimerkiksi linja-autoa, joka ei käytännössä juuri mitään tukea saa, he vielä verovaroillaankin ovat tukemassa sinällään aika tehotonta joukkoliikennettä. Minusta suurissa kaupungeissa pitäisi selvittää, mihin ne kaikki rahat joukkoliikenteessä menevät. Siellä on paljon tehottomuutta ja siellä voitaisiin saada paljon säästöjä aikaan.

Rauhassa voidaan sitten tutkia, miten eurooppalainen verojärjestelmä ja mahdollinen Euroopan unionin kuvio todella vaikuttaisi arvonlisäverojärjestelmäämme. Mielestäni nämä molemmat aloitteet ovat turhaa hätiköintiä tässä asiassa.

Ed. Zyskowicz merkitään läsnä olevaksi.

Ed. Renko: Arvoisa puhemies! Tämä tulinen keskustelu käytiin verojaostossa silloin, kun arvonlisäveroa valmisteltiin, ja näyttää, että vaalit lähestyvät ja oppositio lämmittelee tällaisia suurten kaupunkien aluepoliittisien piilotuen keskusteluja. Sitähän tämä on. Maassa koko liikennepoliittinen tilanne on se, että meillä on suuria seutukuntia, satoja kilometrejä alueita, jonne ei pääse kuin variksen selässä. Yhteiskunta on vetänyt tukiansa pois, ja rautatiet lakkauttaa vuoroja, ja linja-autoliikenne ei kannata. Kunnallisesti yritetään kunnan verovaroin jotenkuten ylläpitää ja yhteensovittaa kaiken maailman kuljetuksia, kirjasto-, terveys-, koulu- ym. palvelukuljetuksia, jotta edes yksi päivässä kulkisi ja ihmiset saisivat leipänsä, lihansa ja maitonsa. Tämä on jollakin tavalla hyväosaisten kapina, johon on pakko sanoa, että ei ole tämän päivän aihe ottaa esille tätä asiaa. Se asia on nyt tehty niin, kuin ministeri Norrback totesi, ja asia on kokonaisuutena katsottava näissä olosuhteissa, mitä Suomessa eletään.

Ed. Luukkainen: Arvoisa puhemies! Vielä vastauksena ed. Ala-Nissilälle, että se on harhakäsitys, ettei maaseudun joukkoliikennettä tuettaisi. Tutustukaapa tilastoihin. Tosiasiahan on se, että valtion antamat kilometrikorvaukset suuntautuvat nimenomaan maaseudulle. Suurilta kaupungeiltahan ne on tämän hallituksen aikana leikattu pois.

Vastauksena ed. Rengolle, kun valititte, että yhteiskunta on vetänyt tuet pois joukkoliikenteeltä varsinkin maaseudulta: Siitä nyt ei ainakaan oppositiota voi syyttää. Se on nimenomaan tapahtunut tämän hallituskauden aikana, ja silloin teidän kannattaisi katsoa siinä asiassa peiliin.

Kysymykseen siitä, onko tämä tämän päivän aihe vai ei, niin tämä nimenomaan on tämän päivän aihe, koska se kuuluu EU-neuvotteluihin. Siinä Suomi on asettanut oleelliseksi neuvottelutavoitteeksen anoa poikkeusta EU-käytännöstä, ja siinä mielessä se on juuri tätä päivää. Arvonlisävero astuu voimaan kesäkuun 1 päivänä, ja ennen sitä tämä olisi syytä muuttaa.

Ed. Louekoski: Rouva puhemies! Maaseudun joukkoliikennettä, toisin kuin ed. Renko sanoi, tuetaan varsin mittavasti ja pitääkin tukea. Ed. Rengon puheenvuorossa oli sellainen sävy, että ihmisten haja-asutusalueilla on päästävä asioilleen. Olen aivan samaa mieltä. Mutta ed. Luukkaisen aloitteessa ei ole siitä kysymys, vaan tässä on kysymys siitä, että kuntien subventio pannaan verolle. Se on operaatio, jossa ei ole mitään järkeä.

Kun eduskunta oli hyväksynyt arvonlisäverolain säätämisen yhteydessä tämän verotuskohteen, keskustelin asiasta valtiovarainministeriön valtiosihteerin Keinäsen kanssa ja hän sanoi, että tämä on sellainen sammakko, joka ilman muuta pitää korjata tuosta laista ennen kuin arvonlisäverolaki tulee voimaan. Nyt on odotettava, että joko ed. Luukkaisen aloitteen pohjalta tai sitten hallituksen oman esityksen pohjalta korjaus tulee, ja sen korjauksen sisältönä pitää olla sellainen järjestelmä, joka on muitten EU-maitten järjestelmän kaltainen.

Mutta sellaista ajatusta en ollut tullut kuvitelleeksikaan, että tämä on tapa, jolla pääkaupunkiseudun kunnilta esimerkiksi joukkoliikennetukea verotuksen kautta siirretään haja-asutusalueitten tuen lisäksi. Sellaista en hyväksy missään tapauksessa. Mutta sellainen käsitys hyvin helposti syntyy niistä puheenvuoroista, joita hallitusryhmien edustajat ovat käyttäneet.

Ed. Helle: Arvoisa puhemies! Ministeri Norrback oli vähällä onnistua panemaan vastakkain maaseudun ja suuret kaupungit. Tähän täkyynhän keskustan edustajat heti tarttuivat. Onneksi on nyt useampi puheenvuoro pyrkinyt puhumaan enemmän tästä asiasta, siitä sammakosta, joka laissa on, jonka kaikki kait ovat asiallisesti todenneet, kaikki eivät ole sitä myöntäneet. Minusta on hyvin oleellista, että näissä aloitteissa nyt pyritään asialliseen muutokseen tässä suhteessa.

On aika mielenkiintoista panna merkille se, että ministeri Norrback esimerkiksi ei ole tässä keskustelussa vastannut muun muassa ed. Laineen ja ed. Luukkaisen siihen ihmettelyyn, miksi tällä tavalla halutaan EU-jäsenmaksua kasvattaa mm. tämän tuen verottamisella. Siinä ilmeisesti ei suurista summista ole kysymys, mutta periaatteessa tämä on aikamoinen. Ja miksi halutaan juuri tässä asiassa poikkeusta ns. eurooppalaiseen linjaan? En ole saanut minkäänlaista kuvaa tässä keskustelussa siitä.

Toivon, että ministeri Norrback nyt ottaa ajaakseen uudelleen tätä joukkoliikenteen veroprosenttiasiaa. Jos se kerran on tällä hoidettavissa, niin odotamme hallituksen esityksiä asiasta ja nimenomaan, että muutokset saadaan ennen kuin arvonlisäverolaki astuu voimaan. Sehän on hyvin mahdollista. Nyt on tahdosta kysymys. Me olemme ojentaneet kätemme. Haluamme auttaa, että tässä tehdään järkevä muutos.

Liikenneministeri Norrback: Arvoisa puhemies! Ensin on kai syytä todeta, että EY-direktiivit eivät näiltä osin ole yksiselitteisiä myöskään. Mutta totta kai elämme niitten neuvottelutulosten mukaan tältäkin osin, jotka siellä saadaan aikaan.

Minä olen vain halunnut tässä kiinnittää siihen tosiseikkaan huomiota, että ellei veroteta kunnallista tukea, mutta vähennysoikeus edelleen on olemassa, niin se tietää muutamien kymmenien miljoonien tukea niiden kuntien joukkoliikenteelle, missä tuetaan kunnallisilla rahoilla. Tämä on uusi tukimuoto niitten paikkakuntien joukkoliikenteelle. Jos näin halutaan, niin se on toki mahdollista. Mutta minä en ole ihan varma siitä, että Janakkalassa ovat kaikki samaa mieltä, koska siellä ei ole tätä hyötyä sitten. Näin ollen minusta olisi parempi se, että olisi alhaisempi veroprosentti, ja sitten oikeastaan on yhdentekevää, verotetaanko vai ei, kunhan vähennysoikeus sopeutetaan siihen

päätökseen. Mutta tämä aloite lähtee siitä, että vähennysoikeus on olemassa ja veroprosentti on nolla, mikä tietää lisätukea niitten kuntien joukkoliikenteelle, jotka tukevat kuntien varoilla. Tähän minä olen halunnut kiinnittää huomiota ja korostaa kansanedustajille, että jos tätä halutaan, niin se on toki mahdollista. Saattaa olla niin, että me joudumme tällaiseen muutokseen EY-direktiivien kautta. Saattaa olla, enkä minä vastusta sitä. Mutta tähän kohtaan haluan kiinnittää huomiota, jotta kaikki kansanedustajat tietävät, että silloin on kysymys uudesta tukimuodosta, josta hyöty menee ainoastaan eräille kunnille eikä kaikille.

Ed. Laine: Rouva puhemies! Olen ollut siinä käsityksessä, että ed. Rengon kanssa voidaan käydä asiallinen keskustelu. Tämä on nyt vastaus hänen äskeiseen puheenvuoroonsa. Te sanoitte tästä asiasta paljon keskustellun verojaostossa. Mutta minusta nyt tuntuu, että te ette kuitenkaan ymmärrä, mikä ero on sillä lainsäädännöllä, joka on jotain muuta kuin arvonlisäverolaki ja jossa päätetään, kenelle joukkoliikenteen tukea maksetaan tai ei. Nythän on kysymys arvonlisäverolaista, jossa säädetään siitä, mikä on arvonlisäverotuksen kohteena. Te päätitte täällä eduskunnan enemmistönä, että kuntien antama joukkoliikennetuki on arvonlisäverotuksen kohteena. Aloitteen tekijät ehdottavat, että ei näin olisi. Nyt on siis siitä osasta kysymys eikä siitä, jatkuuko Suomessa joukkoliikenteelle annettava tuki sinne tai tänne. Olen havainnut, että on nimenomaan rajoitettu sitäkin, mutta se ei kuulu esillä olevan lain ja lakialoitteen yhteyteen.

Minun mielestäni tässä on siis kysymys siitä, että kuka tahansa järjestää joukkoliikennettä ja saa kunnalta tukea, niin siihen kohdistuu nyt arvonlisävero, ja lakialoitteet tähtäävät siihen, että arvonlisäveroa ei enää kohdistettaisi tähän tukeen.

Ed. Renko: Arvoisa puhemies! Juuri noin sitä keskustelua käytiin verojaostossa kuin ed. Laine toi tämän ytimen esille. Mutta me emme saaneet vastausta Helsingin seudun liikennelaitosten edustajilta siitä, miksi ne eivät avoimesti kilpailuta ja sitä kautta pääse siihen, mitä ed. Luukkainen tässä Helsingin valtuutettuna ajaa, että pitäisi saada lippujen hinnat alas kuluttajan näkökannalta katsoen. Ei se ole mikään verokysymys yksinomaan, vaan ne kaupungit, joilla on omat järjestelyt, ovat tavallaan sulkeneet pois avoimen kilpailun, jolla kilpailutettaisiin hinnat alas. Itse tiedän oman kaupunkini valtuutettuna, että olemme tarkkaan laskeneet tämän ja emme ole tähän lähteneet, kun tiedämme, mikä tämä riski on, koska kuitenkin arvonlisäverotuksen henki on se, että palveluista maksetaan. Tämä on se toinen puoli, jota vasten tätä täytyy myöskin peilata.

Ed. Luukkainen: Arvoisa puhemies! Nyt ed. Rengolle korjaus: Kyllä YTV kilpailuttaa joukkoliikenteen.

Mitä tulee sitten tähän, miten hinnat voisi saada alas, niin en usko, että ikinä löytyy sellaisia yrittäjiä, jotka voisivat tuottaa voittoa hoitamalla pääkaupunkiseudun liikenteen. Se on selvää, että kun on iso kaupunki ja paljon kulkijoita ja on ajettava sellaisia linjoja, joilla ei ole aina bussit ja ratikat täynnä, niin ne eivät tuota voittoa, vaan syntyy alijäämää. Tämä alijäämä on katettava verovaroin, jos halutaan pitää joukkoliikennepalvelua yllä ja estää ihmisiä kulkemasta kaikkia matkoja omilla autoillaan jo pelkästään ympäristösyistä. Näin tulee olemaan jatkossakin. Toivon, että tässä suhteessa tilanne muuttuisi ja että alijäämätuelta saataisiin verotus pois.

Ed. Ala-Nissilä: Arvoisa puhemies! Vielä palaan tämän arvonlisäverolain käsittelyn historiaan sikäli, että kun keskusteltiin tästä alijäämähyvityksen osalta, niin silloin päävalmistelija Hannu Taipalehan totesi, että hän ei pysty tekemään käytettävissä olevassa ajassa järkevää oikeudenmukaista mallia tähän järjestelmään. Se oli myöskin yksi syy. Se jäi pois. Silloin eduskunnan tahdon ja valiokunnan tahdon mukaisesti verokanta laskettiin 12 prosentista 9 prosenttiyksikköön, ja silloinhan meni tietysti koko maahan joukkoliikenteelle tämä verohelpotus.

On todellakin niin, että kyllähän valtion ja yhteiskunnan tukea monissa tapauksissa verotetaan. Nyt jos tehdään sillä tavalla, että vain osa tuloista, jotka on sidottu jotenkin siihen toimintaan, on veronalaisia, mutta kaikki menot ovat vähennyskelpoisia, niin silloin siinä on aina tukea mukana. Tämä ei ole veropoliittisesti ollenkaan linjakas ratkaisu, mitä Euroopan unionissa tässä suhteessa mielestäni käytetään.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Puhemiesneuvoston ehdotus hyväksytään ja asia lähetetään valtiovarainvaliokuntaan.

6) Ed. Luukkaisen ym. lakialoite n:o 2 laiksi arvonlisäverolain muuttamisesta

lähetetään puhemiesneuvoston ehdotuksen mukaisesti valtiovarainvaliokuntaan.

P u h e m i e s : Ilmoitetaan, että edustajien tekemät lisätalousarvioaloitteet ovat tänään nähtävinä eduskunnan kansliassa pääsihteerin huoneessa.

---

7) Lisätalousarvioaloitteet n:ot 1—33

lähetetään puhemiesneuvoston ehdotuksen mukaisesti valtiovarainvaliokuntaan.

Pannaan pöydälle puhemiesneuvoston ehdotuksen mukaisesti seuraavaan täysistuntoon:

8) Ulkoasiainvaliokunnan mietintö n:o 1 (A 10/1993 vp)

9) Talousvaliokunnan mietintö n:o 1 (A 11/1993 vp)

10) Talousvaliokunnan mietintö n:o 2 (A 12/1993 vp)

11) Talousvaliokunnan mietintö n:o 3 (A 13/1993 vp)

12) Talousvaliokunnan mietintö n:o 4 (A 14/1993 vp)

13) Talousvaliokunnan mietintö n:o 5 (A 15/1993 vp)

14) Talousvaliokunnan mietintö n:o 6 (A 16/1993 vp)

15) Talousvaliokunnan mietintö n:o 7 (VNP 2/1993 vp)

P u h e m i e s : Eduskunnan seuraava täysistunto on ensi tiistaina kello 14.

Täysistunto lopetetaan kello 14.23.

Pöytäkirjan vakuudeksi:

Seppo Tiitinen