84. PERJANTAINA 9. KESÄKUUTA 2000

kello 10

Päiväjärjestys

Ilmoituksia

Ensimmäinen käsittely

1) Hallituksen esitys laeiksi vuodelta 2000 suoritettavista sairausvakuutusmaksuista ja työnantajan kansaneläkemaksusta annetun lain 4 §:n sekä työnantajan sosiaaliturvamaksusta annetun lain 16 §:n muuttamisesta 2468

Hallituksen esitys HE 62/2000 vp
Sosiaali- ja terveysvaliokunnan mietintö StVM 14/2000 vp

Ulkopuolella päiväjärjestyksen

2) Polttonesteiden hintojen alentaminen 2468

Välikysymys VK 2/2000 vp
Keskustelu

Toinen käsittely

3) Hallituksen esitys laeiksi valtioneuvostosta annetun lain ja ulkoasiainhallintolain 3 §:n muuttamisesta 2533

Hallituksen esitys HE 26/2000 vp
Perustuslakivaliokunnan mietintö PeVM 9/2000 vp

4) Hallituksen esitys laiksi merilain 9 luvun muuttamisesta sekä merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehdyn vuoden 1976 yleissopimuksen muuttamisesta tehdyn vuoden 1996 pöytäkirjan eräiden määräysten hyväksymisestä 2533

Hallituksen esitys HE 190/1999 vp
Liikennevaliokunnan mietintö LiVM 3/2000 vp

5) Hallituksen esitys laeiksi yhteisaluelain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta 2534

Hallituksen esitys HE 198/1999 vp
Maa- ja metsätalousvaliokunnan mietintö MmVM 6/2000 vp
Lakialoite LA 6, 7/2000 vp

6) Hallituksen esitys laiksi urheilijoiden tapaturma- ja eläketurvasta ja siihen liittyviksi laeiksi 2534

Hallituksen esitys HE 51/2000 vp
Sosiaali- ja terveysvaliokunnan mietintö StVM 12/2000 vp

7) Hallituksen esitys laeiksi eräiden valtion eläkelainsäädäntöön liittyvien lakien muuttamisesta 2534

Hallituksen esitys HE 41/2000 vp
Sosiaali- ja terveysvaliokunnan mietintö StVM 13/2000 vp

8) Hallituksen esitys laiksi luottolaitostoiminnasta annetun lain muuttamisesta 2534

Hallituksen esitys HE 30/2000 vp
Talousvaliokunnan mietintö TaVM 13/2000 vp

9) Hallituksen esitys laeiksi ulkomaisista vakuutusyhtiöistä annetun lain, vakuutusyhdistyslain ja vakuutuksenvälittäjistä annetun lain muuttamisesta 2535

Hallituksen esitys HE 34/2000 vp
Talousvaliokunnan mietintö TaVM 14/2000 vp

Mietintöjen pöydällepano

10) Hallituksen esitys laiksi Suomen osallistumisesta Yhdistyneiden Kansakuntien ja Euroopan turvallisuus- ja yhteistyöjärjestön päätökseen perustuvaan rauhanturvaamistoimintaan annetun lain muuttamisesta sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi 2535

Hallituksen esitys HE 20/2000 vp
Ulkoasiainvaliokunnan mietintö UaVM 4/2000 vp

11) Hallituksen esitys laiksi potilasvahinkolain 10 a ja 11 §:n muuttamisesta 2535

Hallituksen esitys HE 54/2000 vp
Sosiaali- ja terveysvaliokunnan mietintö StVM 16/2000 vp

12) Hallituksen esitys laiksi maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta annetun lain muuttamisesta 2535

Hallituksen esitys HE 66/2000 vp
Ympäristövaliokunnan mietintö YmVM 8/2000 vp

13) Hallituksen esitys siemenkauppalaiksi 2535
Hallituksen esitys HE 45/2000 vp
Maa- ja metsätalousvaliokunnan mietintö MmVM 7/2000 vp

14) Hallituksen esitys laiksi taimiaineistolain muuttamisesta 2535
Hallituksen esitys HE 44/2000 vp
Maa- ja metsätalousvaliokunnan mietintö MmVM 8/2000 vp

15) Hallituksen esitys laiksi sosiaali- ja terveydenhuollon saumattoman palveluketjun ja sosiaaliturvakortin kokeilusta..... 2535
Hallituksen esitys HE 33/2000 vp
Sosiaali- ja terveysvaliokunnan mietintö StVM 17/2000 vp

Puhetta johtaa toinen varapuhemies Mikkola.

Nimenhuuto

Nimenhuudossa merkitään täysistunnosta poissa oleviksi seuraavat edustajat:

Janina Andersson /vihr
Jukka Gustafsson /sd
Tuula Haatainen /sd
Satu Hassi /vihr
Esko Helle /vas
Jorma Huuhtanen /kesk
Timo Ihamäki /kok
Tytti Isohookana-Asunmaa /kesk
Ulla Juurola /sd
Matti Kangas /vas
Kari Kantalainen /kok
Jyrki Katainen /kok
Kimmo Kiljunen /sd
Mari Kiviniemi /kesk
Riitta Korhonen /kok
Johannes Koskinen /sd
Irina Krohn /vihr
Risto Kuisma /rem
Seppo Kääriäinen /kesk
Paula Lehtomäki /kesk
Paavo Lipponen /sd
Hannes Manninen /kesk
Markku Markkula /kok
Rauha-Maria Mertjärvi /vihr
Petri Neittaanmäki /kesk
Olli Nepponen /kok
Kalevi Olin /sd
Pirkko Peltomo /sd
Kirsi Piha /kok
Susanna Rahkonen /sd
Maija-Liisa Rask /sd
Leena Rauhala /skl
Juha Rehula /kesk
Mirja Ryynänen /kesk
Tero Rönni /sd
Sari Sarkomaa /kok
Osmo Soininvaara /vihr
Katja Syvärinen /vas
Martti Tiuri /kok
Jukka Vihriälä /kesk
Jaana Ylä-Mononen /kesk

Nimenhuudon jälkeen ilmoittautuvat seuraavat edustajat:

Seppo Kääriäinen /kesk
Riitta Korhonen /kok
Jukka Gustafsson /sd
Irina Krohn /vihr
Ulla Juurola /sd
Tytti Isohookana-Asunmaa /kesk

Poissaololuvat

Merkitään, että puhemiesneuvosto on myöntänyt seuraavat luvat poissaoloon täysistunnosta muun syyn vuoksi:

9.6. edustajat

Jyrki Katainen /kok
Hannes Manninen /kesk
Olli Nepponen /kok
Juha Rehula /kesk
Jukka Vihriälä /kesk

PÄIVÄJÄRJESTYKSEN ASIAT:

1) Hallituksen esitys laeiksi vuodelta 2000 suoritettavista sairausvakuutusmaksuista ja työnantajan kansaneläkemaksusta annetun lain 4 §:n sekä työnantajan sosiaaliturvamaksusta annetun lain 16 §:n muuttamisesta

Ensimmäinen käsittely
Hallituksen esitys HE 62/2000 vp
Sosiaali- ja terveysvaliokunnan mietintö StVM 14/2000 vp

Toinen varapuhemies: Käsittelyn pohjana on sosiaali- ja terveysvaliokunnan mietintö n:o 14. Yleiskeskustelu asiasta päättyi viime istunnossa.

Yksityiskohtainen käsittely:

Eduskunta ryhtyy 1. lakiehdotuksen yksityiskohtaiseen käsittelyyn.

4 §

Keskustelu:

Niilo Keränen /kesk: Arvoisa puhemies! Ehdotan, että pykälä hyväksyttäisiin vastalauseen mukaisena. Tämähän tarkoittaa sitä, että myös kunnalle ja kuntayhtymälle tulisi tämän kelamaksun alennus.

Inkeri Kerola /kesk: Arvoisa puhemies! Kannatan ed. Keräsen ehdotusta.

Keskustelu päättyy.

Toinen varapuhemies: Keskustelussa on ed. Keränen ed. Kerolan kannattamana ehdottanut, että pykälä hyväksytään vastalauseen mukaisena. Selonteko hyväksytään.

Äänestys ja päätös:

Mietintö "jaa", ed. Keräsen ehdotus "ei".

Toinen varapuhemies: Äänestyksessä on annettu 108 jaa- ja 47 ei-ääntä; poissa 44. (Ään. 1)

Eduskunta on hyväksynyt mietinnön.

Voimaantulosäännös, johtolause ja nimike hyväksytään keskustelutta.

Yksityiskohtaisessa käsittelyssä hyväksytään keskustelutta 2. lakiehdotuksen 16 §, voimaantulosäännös, johtolause ja nimike.

Lakiehdotusten ensimmäinen käsittely päättyy.

ULKOPUOLELLA PÄIVÄJÄRJESTYKSEN ESITELTÄVÄT ASIAT:

2) Polttonesteiden hintojen alentaminen

Keskustelu
Välikysymys VK 2/2000 vp

Toinen varapuhemies: Ulkopuolella päiväjärjestyksen annetaan vastaus ed. Pekkarisen ym. allekirjoittamaan välikysymykseen n:o 2 polttonesteiden hintojen alentamisesta.

Sitten kun välikysymyksen johdosta käyty keskustelu on päättynyt, esitän eduskunnan hyväksyttäväksi työjärjestyksen 22 §:n 3 momentin mukaisen päiväjärjestykseen siirtymisen sanamuodon. Niiden, jotka eivät hyväksy tällaista yksinkertaista päiväjärjestykseen siirtymistä, tulee työjärjestyksen 22 §:n 3 momentin mukaan jo keskustelun aikana tehdä ehdotus perustellun päiväjärjestykseen siirtymisen sanamuodoksi tai asian lähettämisestä valiokuntaan.

Keskustelu:

[1] **Valtiovarainministeri Sauli Niinistö:** Arvoisa puhemies! Edustaja Pekkarinen ym. ovat esittäneet valtioneuvoston asianomaisen jäsenen

vastattavaksi seuraavan välikysymyksen: "Mitä hallitus aikoo tehdä polttonesteiden hintojen pikaiseksi alentamiseksi?"

Arvoisa puhemies! Polttonesteiden hinnat ovat nyt nousseet noin puolentoista vuoden ajan. Hintojen nousun taustalla on raakaöljyn maailmanmarkkinahintojen voimakas kohoaminen. Hintaa nostavia veromuutoksia ei kyseisenä aikana ole tehty.

Raakaöljyn hinta on puolentoista vuoden aikana noussut vuoden 1999 alun tasolta 11 dollaria tynnyriltä tasolle 30 dollaria tynnyriltä. Viime talvena solmitun öljyntuottajamaiden sopimuksen perusteella öljyn hinnan voi kuitenkin olettaa vakiintuvan alle 28 dollariin tynnyriltä. Oecd odottaa tuoreimmassa katsauksessaan tämän vuoden tasoksi 25 dollaria tynnyriltä. Opec kokoontuu seuraavan kerran tarkastelemaan tilannetta tässä kuussa.

Öljytuotteiden maailmanmarkkinahinnat ovat seuranneet raakaöljyn kehitystä. Aivan viime aikoina öljytuotteiden hinnat ovat kuitenkin nousseet selvästi raakaöljyn hintaa nopeammin. Jalostamojen tuotanto ei ole noussut samaan tahtiin raakaöljyn tuotannon kanssa. Kysynnän ylittäessä tarjonnan on öljytuotevarastoja purettu ennätyksellisen alas ja öljytuotteiden hinnat ovat olleet voimakkaassa nousussa.

Bensiinin maailmanmarkkinahinta on noussut viime vuoden aikana tasolta 110 dollaria tonnilta touko-kesäkuun vaihteen yli 360 dollariin tonnilta. Ottaen huomioon dollarin vahvistumisen euroon nähden tämä merkitsee noin 1,30 markan nousua litraa kohden. Bensiinin vähittäismyyntihinnassa on tapahtunut tuona vastaavana aikana noin 1,70 markan korotus.

Suomen polttoaineverotus ei ole erityisen poikkeuksellinen. Polttoaineiden kuluttajahintahan muodostuu useista eri tekijöistä, joista tärkeimpiä ovat raakaöljyn maailmanmarkkinahinta, jalostus- ja jakeluketjun erilaiset kustannukset ja katteet tuotteesta, valuuttakurssien muutokset sekä erilaiset verot. Suomessa polttoaineiden valmisteveroja on viimeksi korotettu vuoden 1998 alussa, siis 2,5 vuotta sitten. Tämän jälkeen tapahtuneet polttoaineen hinnan voimakkaat muutokset ovat johtuneet muista tekijöistä kuin veroperusteiden muutoksista.

Verrattaessa toukokuun puolivälissä bensiinin hintoja Euroopan unionissa ja Norjassa ylittää Suomen bensiinin hintataso, 6,80 markkaa litralta, keskitason 6,11 markkaa litralta, mutta jää kuitenkin alle kalleimpien maiden, Norjan ja Iso-Britannian, noin 7,80 markan litratason. Suomessa bensiinin hinta onkin osapuilleen samaa tasoa kuin Ruotsin, Tanskan ja Hollanninkin bensiinin hinta. Tämä tilanne ei ole olennaisesti muuttunut viimeksi kuluneen vuoden aikana. Tärkeätä on myös huomata, että dieselöljyn ja kevyen polttoöljyn hintavertailussa Suomen hinnat sijoittuvat hivenen keskiarvon alapuolelle.

Kokonaisuutena tarkastellen eri liikennepolttoaineiden veronkorotukset ovat noudatelleet toisten EU-jäsenvaltioiden valitsemaa linjaa. Suomessa tällä hetkellä verojen osuus bensiinin hinnasta on noin 66,9 prosenttia. Verojen osuutta bensiinin kokonaishinnasta kahdeksassa muussa EU-maassa on yli 65 prosenttia. Suomen polttonesteiden verotusta ei voida siis pitää mitenkään poikkeuksellisena. Liikennepolttonesteitä verotetaan kaikkialla Euroopassa selvästi ankarammin kuin muita energiatuotteita.

Meillä kannettiin viime vuonna liikennepolttoaineista valmisteveroja vajaat 12 miljardia markkaa, joista moottoribensiinistä kertyi noin 8,2 miljardia ja dieselöljystä 3,7 miljardia markkaa. Polttoaineiden hintojen nousun vuoksi niiden myynti on vähentynyt alkuvuonna. Nestemäisten polttoaineiden valmisteverotuotto on alentunut kuluvan vuoden neljän ensimmäisen kuukauden aikana 2,3 prosenttia verrattuna viime vuoden vastaavaan tasoon.

Polttonesteiden valmistevero määräytyy saman suuruisena jokaiselta myydyltä litralta, eikä niiden hintataso siis vaikuta valmisteverojen määrään. Toisaalta, kun maailmanmarkkinahinta ja samalla vähittäismyyntihinta kohoavat, myyty polttoainemäärä pienenee ja polttoaineverokertymä sitä kautta vähenee.

Hintavaihtelujen sääntely on vaikeaa. Polttoaineiden hintojen kohoamisen estämiseksi on esitetty jonkinlaista hintavaihtelujen sääntelyä, esimerkiksi hintojen nousujen ja laskujen mukaan muuntuvaa valmisteveroa. Yleisesti on todettava, että mahdollisuudet öljyn hinnasta aiheutuvien hintavaihtelujen sääntelyyn ovat markkinataloudessa rajalliset. Maan sisällä kuluttajahinnat vaihtelevat kilpailutilanteen mukaan paikkakunnittain ja huoltoasemittain. Esimerkiksi viime vuoden tammikuussa hinnat olivat Pääkaupunkiseudulla maan halvimpia, kun taas tällä hetkellä hinnat vastaavasti ovat Helsingissä maan korkeimpia.

Valtio ei voi yhtenäistää polttoaineiden hintoja maan eri osissa lainsäädännöllisillä tai muillakaan keinoilla. Tämä tarkoittaisi paluuta sen kaltaiseen polttoaineiden yhtenäishintajärjestelmään, josta luovuttiin jo 1980-luvun loppupuolella, silloin kun polttoainemarkkinat vapautuivat ja kilpailulainsäädäntö kehittyi.

Kysymys tasausjärjestelmän kehittämisestä, jolla siis voitaisiin pehmentää maailmanmarkkinahintojen suuria muutoksia, on sinänsä mielenkiintoinen. Tällaisia järjestelmiä on siis aikaisemmin käytetty, mutta niistä on jouduttu luopumaan, kun on siirrytty hintasääntelystä aidosti toimiviin markkinoihin. Teoriassa hinnantasaus toki voisi toimia joko muuttuvalla veroprosentilla tai suurten varmuusvarastojen avulla. Olisi kuitenkin kovin vaikea määrittää yksiselitteistä polttoaineen hintarajaa, johon verotaso automaattisesti reagoisi. Myös varmuusvarastojen kasvattaminen niin suuriksi, että niiden avulla voitaisiin tasata markkinahintoja, olisi liian kallista. Lisäksi on huomattava, että varmuusvarastointijärjestelmä on luotu energiahuollon turvaamiseksi poikkeusolosuhteissa, ei siis hintasääntelyä varten.

Verotuksellisia keinoja voi kyllä käyttää helpottamaan polttoaineen hinnannoususta aiheutuvia kustannusrasitteita. Näin on myöskin tehty erityisesti niiden osalta, jotka työmatkoillaan käyttävät joko omaa autoa tai julkisia kulkuneuvoja. Eduskuntahan nosti hallituksen esityksestä työmatkakuluvähennyksen enimmäismäärää 5 000 markalla, siis 28 000 markkaan, ja tämä veromuutos koskee jo kuluvaa verovuotta. Vähennyksen ylärajan korottaminen helpottaa erityisesti haja-asutusalueilla asuvien ja sieltä työssä käyvien henkilöiden tilannetta. Käytännössähän enimmäismääräiseen 28 000 markan suuruiseen matkakuluvähennykseen on oikeutettu vain henkilö, jonka halvimmaksi työmatkakulkuneuvoksi hyväksytään oma auto. Tuloverotuksen työmatkakuluvähennys tasoittaa tehokkaasti työmatkoista aiheutuvia polttoainekustannuksia.

Kuljetusalalla polttoaineiden hintojen nousu on eittämättä aiheuttanut ongelmia. Yrittäjien on ollut vaikea viedä polttoaineiden hintojen nousua omiin hintoihinsa. Kuljetusalan kustannukset muodostuvat useista eri osatekijöistä, joista erilaiset verot ovat luonnollisesti vain yksi osa. Työnantajien veronluonteisia maksuja on viime aikoina alennettu. Viime syksynä kevennettiin työnantajien työttömyysvakuutusmaksua ja äskettäin annettiin myös pienten yritysten kansaneläkemaksun alentamista koskeva esitys. Tuon alennuksen vaikutus on noin 500 miljoonaa markkaa vuositasolla.

Itäliikenteen kuljetusten siirtymistä suomalaisyrityksiltä venäläisyrityksille on ollut havaittavissa jonkin verran. Tätä siirtymää venäläisyrityksille on tapahtunut kahdella eri tavalla. Kuljetuksista osa on siirtynyt venäläisessä omistuksessa oleville kuljetusliikkeille mutta myös suomalaisten kuljetusliikkeiden omistuksessa oleville Venäjältä toimintaa harjoittaville kuljetusliikkeille. Syynä kuljetustoiminnan siirtymiseen Venäjällä toimiviin yrityksiin on se, että kuljetusliikkeiden työvoima-, kalusto- ja muut käyttökustannukset ovat kokonaisuudessaan Venäjällä edullisemmat kuin Suomessa.

Kuorma-autoliikenteen tuottavuutta on luonnollisesti pyrittävä kehittämään kaikin käytettävissä olevin keinoin, joiden vaikutus voi olla suurempaa kuin dieselveron alentamisen konsanaan.

Kilpailukyky ei horju. Suomen erinomaisen kansainvälisen kilpailukyvyn ei voida olettaa polttoaineiden hinnanmuutosten johdosta merkittävästi muuttuvan, koska Suomen pääasialliset kilpakumppanit ovat täysin samassa asemassa.

Inflaation nopeutuminen on aiheutunut pääosin öljytuotteiden maailmanmarkkinahintojen sekä dollarin kurssin kohoamisesta. Huhtikuusta 1999 huhtikuuhun 2000 kuluttajahintaindeksi nousi 2,7 prosenttia, mistä polttoainekustannusten nousun vaikutus oli noin prosenttiyksikön. Kansallisessa kuluttajahintaindeksissä näkyy suoraan myös asuntojen hintojen nousu, koska omistusasumisen poistokustannuksia seurataan asuntojen hintojen kehityksen perusteella. Asuntojen hintojen nousun vaikutus huhtikuun inflaatiolukemaan oli 0,4 prosenttiyksikköä.

Keskimäärin kuluttajahintaindeksin arvioidaan tänä vuonna kohoavan 2,9 prosenttia, kun oletetaan, että maailmanmarkkinahinnat ja valuuttakurssit pysyvät likimäärin nykytasollaan. Ensi vuonna kuluttajahintojen nousuvauhti voisi hidastua alle 2 prosenttiin, jos työmarkkinoilla päästään kilpailukykyä tukeviin palkkaratkaisuihin.

Inflaatiovauhti ylittää Suomessa lievästi euroalueen keskitason. Yhdenmukaistetun kuluttajahintaindeksin vuosinousu oli huhtikuussa meillä 2,5 prosenttia, kun se euroalueella keskimäärin

oli 1,9 prosenttia. Öljyn ja polttoaineiden hinnat kehittyvät muissa maissa samaan tapaan kuin meillä. Toki lämmityskustannusten osuus meillä on muuta euroaluetta suurempi. Työkustannukset kohoavat tänä vuonna selvästi viimevuotista enemmän ja nopeammin kuin muulla euroalueella.

Arvoisa puhemies! Suomi on kiistatta kireän verotuksen maa. Erityisen kovaa meillä on työn verottaminen. Tämän vuoksi hallitus on asettanut painopisteekseen juuri työn verotuksen keventämisen. Työn verotuksen keventäminen on myös työllisyyden kannalta parasta mahdollista veropolitiikkaa. Kun veronkevennysvara on rajallinen, on syytä tarkkaan harkita, kuinka moneen erilaiseen kohteeseen sen käyttää. Tehokkainta ja tuloksellisinta verotuksen keventämistä on keskittää kevennykset harvoihin kohteisiin, jolloin saadaan myös jotain näkyvää aikaiseksi. Tässäkin mielessä hallituksen linjaus työnteon verotuksen keventämiseksi on perusteltu.

Arvoisa puhemies! Puheeni ruotsinnos on jaettu edustajien pöydälle.

Valtiovarainministeri Niinistön vastaus on ruotsinkielisenä näin kuuluva:

Riksdagsledamot Pekkarinen m.fl. har förelagt följande interpellation att besvaras av behörig medlem av statsrådet:

Vad har regeringen för avsikt att göra för att snabbt få ner bränslepriserna?

Priserna på flytande bränslen har nu stigit i ungefär ett och ett halvt år. I bakgrunden finns det faktum att världsmarknadspriserna på råolja har gått upp kraftigt. Under denna tid har skattehöjningar som inverkar på priserna inte företagits.

Priset på råolja har sedan början av 1999 stigit från 11 dollar per fat till cirka 30 dollar per fat. Utgående från den överenskommelse som de oljeproducerande länderna ingick i vintras kan man ändå förmoda att oljepriset stabiliserar sig kring en nivå under 28 dollar per fat. I sin nyaste översikt förväntar sig Oecd att nivån för i år blir 25 dollar per fat. Opec sammanträder nästa gång i juni för en lägesöversyn.

Världsmarknadspriset på oljeprodukter har utvecklats på samma sätt som råoljepriserna. På den allra senaste tiden har priserna på oljeprodukter emellertid stigit betydligt snabbare än priset på råolja. Raffinaderiernas produktion har inte stigit i samma takt som produktionen av råolja. Eftersom efterfrågan överstiger utbudet är lagren av oljeprodukter nu rekordsmå, och priset på oljeprodukter har stigit snabbt.

Världsmarknadspriset på bensin har stigit från cirka 110 dollar per ton i början av 1999 till över 360 dollar per ton i månadsskiftet maj-juni. Med hänsyn till att dollarn har stärkts i förhållande till euron innebär detta att priset stigit med cirka 1,30 mark per liter. Under motsvarande tid har minutförsäljningspriset på bensin stigit med cirka 1,70 mark per liter.

Bränslebeskattningen i Finland är inte exceptionell. Konsumentpriset på bränslen består av flera olika faktorer. De viktigaste av dem är världsmarknadspriset på råolja, de olika kostnaderna i raffinerings- och distributionskedjan, marginalerna, valutakursförändringarna samt olika skatter. I Finland har bränsleacciserna senast höjts i början av 1998, alltså för 2,5 år sedan. De kraftiga förändringar i bränslepriset som har inträffat efter det har berott på annat än förändringar i skattegrunderna.

När man i mitten av maj jämförde bensinpriserna i Europeiska unionen samt Norge visade det sig att prisnivån i Finland, 6,80 mark per liter, är högre än medelnivån 6,11 mark per liter, men den ligger under nivån i Norge och Storbritannien som är dyrast med ett bensinpris på cirka 7,80 mark per liter. I Finland är bensinpriset ungefär likadant som i t.ex. Sverige, Danmark och Holland. Situationen har inte förändrats väsentligt under det senaste året. Det är också viktigt att notera att vid en prisjämförelse som gäller dieselolja och lätt eldningsolja ligger priserna i Finland något under medelnivån.

Som helhet betraktat har de skattehöjningar som gällt olika trafikbränslen följt den linje som de andra EU-länderna har valt. I Finland utgör skatternas andel av bensinpriset för tillfället 66,9 procent. I åtta andra EU-länder är skatterna över 65 procent av det sammanlagda bensinpriset. Beskattningen av flytande bränslen i Finland kan alltså inte anses vara exceptionell på något sätt. Flytande bränslen för trafikbruk beskattas överallt i Europa avsevärt strängare än andra energiprodukter.

I fjol uppbars i Finland accis på trafikbränslen till ett belopp av knappt 12 miljarder mark. Skatten på motorbensin uppgick till cirka 8,2 miljarder mark och skatten på dieselolja till 3,7 miljarder mark. På grund av att bränslepriserna har stigit har försäljningen gått ned i år. Accisen på fly-

tande bränslen har under årets fyra första månader avkastat 2,3 procent mindre än under motvarande period i fjol.

Accisen på flytande bränslen är lika stor för varje liter som säljs, och prisnivån inverkar alltså inte på accisen. Å andra sidan är det så att när världsmarknadspriset och samtidigt minutförsäljningspriset stiger minskar den sålda bränslevolymen, och inflödet av bränsleskatter minskar.

Svårt att reglera prisfluktuationerna. I syfte att hindra bränslepriserna från att stiga har olika sätt att reglera prisfluktuationerna föreslagits, exempelvis en rörlig accis som reagerar på prishöjningar och prissänkningar. Allmänt taget kan det konstateras att möjligheterna att reglera prisfluktuationer som beror på oljepriset är begränsade i en marknadsekonomi. Inom landet varierar konsumentpriserna från en ort till en annan och från en servicestation till en annan allt efter konkurrenssituationen. Till exempel var priserna i huvudstadsregionen bland de lägsta i landet i januari i fjol, medan priserna i Helsingfors just nu är bland de högsta i landet.

Staten kan inte jämna ut bränslepriserna i de olika delarna av landet, inte genom lagstiftning och inte på något annat sätt. En sådan åtgärd skulle innebära en återgång till det slag av enhetspris på bränslen som frångicks redan mot slutet av 1980-talet, när bränslemarknaden avreglerades och konkurrenslagstiftningen utvecklades.

Frågan om att skapa ett utvecklingssystem med vars hjälp stora variationer i världsmarknadspriserna skulle kunna dämpas är intressant i och för sig. Sådana system har använts förr, men de har slopats när man har gått över från prisreglering till genuina marknader. I teorin skulle prisutjämning kunna ske genom en rörlig skattesats eller med hjälp av stora säkerhetsupplag. Det skulle emellertid vara mycket svårt att fastställa en entydig gräns för bränslepriset som skattenivån automatiskt skulle reagera på. Också alternativet att säkerhetsupplagringen ökas så mycket att det med dess hjälp är möjligt att jämna ut marknadspriserna skulle vara alltför dyrt. Dessutom har säkerhetsupplagringen upprättats i syfte att trygga energiförsörjningen under undantagsförhållanden, inte i prisregleringssyfte.

Skattetekniska instrument kan nog användas för att underlätta den ekonomiska börda som uppgången i bränslepriserna orsakar. Så har också skett, i synnerhet för deras del som under sina arbetsresor använder antingen egen bil eller allmänna kommunikationsmedel. På framställning av regeringen höjde riksdagen den övre gränsen för det avdrag som gäller kostnaderna för arbetsresor med 5000 mark till 28 000 mark. Ändringen gäller redan skatteåret 2000. Höjningen av den övre avdragsgränsen underlättar situationen i synnerhet för dem som bor i glesbygden och färdas till arbetet därifrån. I praktiken kan ju det största möjliga avdraget för kostnader och arbetsresor, 28 000 mark, göras bara av dem för vilka resor med egen bil godkänns som det billigaste sättet för att ta sig till och från arbetet. Avdraget för kostnader för arbetsresor i inkomstbeskattningen jämnar effektivt ut bränslekostnaderna för arbetsresor.

Inom transportsektorn har uppgången i bränslepriserna onekligen föranlett problem. Det har varit svårt för företagarna att ta ut prisförhöjningar i sina egna taxor. Kostnaderna inom transportbranschen består av flera olika delfaktorer, och en av dem är olika skatter. Arbetsgivarnas avgifter av skattenatur har sänkts på senare tid. I höstas sänktes arbetsgivarnas arbetslöshetsförsäkringspremie. Nyligen sänktes också folkpensionsavgiften för små företag. Sänkningens inverkan är cirka 500 miljoner mark på årsbasis.

I trafiken österut har ryska företag i någon mån tagit över transporter av finska företag. Den här förskjutningen har skett på två olika sätt. Transporter har dels gått över till transportföretag i rysk ägo, dels till transportföretag som ägs av finska transportföretag och som har sina högkvarter i Ryssland. Anledningen till att företag som är verksamma i Ryssland har tagit hand om en del av transportverksamheten är att transportföretagens sammanlagda kostnader för arbetskraft och materiel samt övriga driftskostnader är förmånligare i Ryssland än i Finland.

Lastbilstrafikens produktivitet måste givetvis i mån av möjlighet utvecklas med alla till buds stående medel, vilkas inverkan kan vara större än en sänkning av dieselskatten någonsin kan ha.

Konkurrenskraften rubbas inte. Det kan inte antas att Finlands utmärkta internationella konkurrenskraft förändras i betydande grad till följd av förändringarna i bränslepriserna, eftersom Finlands viktigaste konkurrenter är i samma sits.

Att inflationstakten har blivit snabbare beror främst på att världsmarknadspriserna på oljeprodukter och dollarkursen har stigit. Från april 1999 till april 2000 steg konsumentprisindex med 2,7 procent. Av den stegringen stod bränsle-

kostnadernas inverkan för ungefär en procentenhet. I det internationella konsumentprisindexet syns också uppgången i bostadspriserna direkt, eftersom kostnaderna för avskrivningar som gäller boende i ägarbostäder följs utifrån bostadspriserna utveckling. Uppgången i bostadspriserna stod för 0,4 procentenheter av april månads inflationstal.

I genomsnitt väntas konsumentprisindex i år stiga med 2,9 procent. Då antas det att världsmarknadspriserna och valutakurserna förblir ungefär likadana som nu. Nästa år skulle konsumentprisstegringen kunna avmattas till under två procent, om löneuppgörelser som stöder konkurrenskraften nås på arbetsmarknaden.

Inflationstakten i Finland är något högre än i euroområdet i genomsnitt. I april var årsuppgången i det harmoniserade indexet för konsumentpriser 2,5 procent hos oss, medan det var 1,9 procent i euroområdet. I de andra länderna utvecklas priserna på olja och bränsle på samma sätt som hos oss, även om uppvärmningskostnaderna hos oss står för en större andel än i det övriga euroområdet. I år stiger arbetskostnaderna avsevärt mera än i fjol och snabbare än i det övriga euroområdet.

Beskattningen i Finland är obestridligt sträng. Särskilt strängt beskattas arbete hos oss. Därför prioriterar regeringen just lättnader i beskattningen av arbete. En lindring på det området är också den bästa skattepolitiken ur sysselsättningssynvinkel. Eftersom utymmet för skattelättnader är begränsat är det skäl att noga avväga på hur många punkter lättnaderna sätts in. Den största effekten och det bästa resultatet nås då lättnaden koncentreras till några få punkter. Regeringens princip att beskattningen av arbete bör lindras är motiverad också i detta avseende.

Toinen varapuhemies: Pyydän saliin hiljaisuutta. Kiitoksia!

Ed. Kääriäinen merkitään läsnä olevaksi.

---

[2] **Mauri Pekkarinen /kesk:** Arvoisa puhemies! Suomi on harvaanasuttu ja pitkien etäisyyksien maa. Keskimääräiset työssäkäynti- ja asiointimatkat ovat meillä tutkimusten mukaan koko Euroopan pisimmät. Pitkät työ- ja asiointimatkat ovat tyypillisiä nykyisin suurille kaupunkiseuduille ja tietysti harvaanasutulle maaseudulle. Menestyäkseen näissä oloissa Suomi tarvitsee toimivan joukkoliikenteen, mutta sanotut olosuhteet vaativat myös laajamittaista yksityisautojen käyttöä varsinkin maaseudulla jo siksikin, että joukkoliikenteen edellytykset on sieltä viety.

Myös Suomen elinkeinorakenne, maan eri osissa sijaitsevat raaka-aineresurssit ja aika hyvin hajautunut tuotanto edellyttävät runsasta tavaraliikennettä, liikkumista ja näiden tarvitsemaa tiestöä. Tällaisessa Suomessa liikenteen kustannuksilla on suuri yhteiskunnallinen merkitys. Tällaisessa Suomessa jo kilpailukykymme vaalimisen nimissä liikenteen kustannukset tulisi pitää kaikissa oloissa korkeintaan keskimääräisellä eurooppalaisella tasolla, ennustettavina ja vakaina. Näin ei ole kuitenkaan käynyt.

95-oktaanisen bensiinin hinta oli tänä aamuna Helsingin Munkkivuoressa 7,45 markkaa. Tällainen hintataso on koko euroalueen korkein ja yksi koko Euroopan korkeimmista, noin 80 penniä yli Euroopan keskitason. Veron määrä bensiinilitrassa ylittää EU:n keskitason lähes 70 pennillä litraa kohti. Hinnannousu on puolentoista viime vuoden aikana ollut poikkeuksellisen nopeaa. Yli 2 markan harppaus viime vuoden ensimmäisistä päivistä bensalitran keskihintaan ja markan kiristys tavaraliikenteen käyttämän dieselöljyn hintaan ylittää jo monet sietorajat.

Polttonesteiden hinnannousun taustalla on monia eri syitä. Osa niistä on maailmanmarkkinalähtöisiä, toinen osa kotikutoisia. Sekä raakaöljyn että esimerkiksi bensiinin maailmanmarkkinahinnat ovat kylläkin kivunneet ylös. Silti kansalaiset vaativat kilpailuviranomaisilta oikeutetusti selvitystä siihen, miten raakaöljylitran hinnan nousu noin 70 pennillä voi johtaa kolme kertaa suurempaan nousuun bensalitran hinnassa.

Kotimaisista syistä ylivoimaisesti tärkein on polttonesteiden kireä verotus. Se on ollut Suomessa perinteisesti korkea, ja sitä on aina viime vuosiin saakka kiristetty entisestään. Lisäksi arvonlisävero nousee aina raakaöljyn hinnannousun mukana. Niinpä esimerkiksi ostettaessa litra bensiiniä autoilija maksaa lähemmäs 5 markkaa valtion verokirstuun. Noin pari markkaa hän pulittaa itse bensasta eli raaka-aineesta sen tuottajalle, jalostajalle ja kaupalle. Valtiovarainminis-

teriön tilastojen mukaan polttonesteet kartuttivat viime vuonna valtion pussia noin 16 miljardilla markalla. Vertailun vuoksi mainittakoon, että tienpitoon samana ajanjaksona käytettiin valtion varoja noin 4 miljardia markkaa.

Polttonesteiden ennätyshinnat vaikuttavat läpi koko yhteiskunnan erittäin kielteisellä tavalla. Tilastokeskuksen arvion mukaan polttonesteiden hintojen nousu selittää välittömästi noin kolmanneksen Suomen viime kuukausien inflaatiovauhdista ja välillisesti tätäkin enemmän, lähes puolet. Hintakehitys tuntuu ja vaikuttaa merkittävästi sekä alan ammatinharjoittajien tuloihin että tavallisten kansalaisten elinkustannuksiin.

Suomen Kuorma-autoliiton toimitusjohtajan Seppo Sainion äskeisen lehtihaastattelun mukaan monet kuorma-autoilijat ovat joutuneet suuriin vaikeuksiin, koska eivät ole kyenneet siirtämään polttonesteiden hinnannousuja kuljetushintoihin. Seurauksena on ollut pakkotinkimistä kaluston kunnosta ja jopa ajautumista konkursseihin.

Rajut hinnankorotukset tuntuvat myös muun muassa linjaliikenteen ja taksien kustannuksissa. Ainakin viimeksi mainittujen kohdalla osaa hinnannousuista ollaan siirtämässä matkalippujen ja taksimatkojen hintoihin, kuluttajien maksettavaksi.

Autoliiton laskelmien mukaan keskiverto yksityisautoilija maksaa kuluvana vuonna bensastaan tämän päivän hintatasolla lähes 4 000 markkaa enemmän kuin vuosi sitten. Käytännössä tämä merkitsee sitä, että sen, mitä pienet tuloveron kevennykset ja palkannousut ovat tuoneet, ovat polttonesteiden hinnankorotukset suurelta osalta vieneet.

Lähinnä maan itäosissa tämä kaikki on pakottanut tai houkutellut, kuinka vaan, monet autonkäyttäjät bensaralliin itärajan yli halvemman polttoaineen hakuun. Vaikka menettely on yksityisen kansalaisen kannalta täysin ymmärrettävää, se ei voi olla koko yhteiskunnan edun mukaista.

Liikenneyrittäjyyden ohella korotukset tuntuvat raskaina myös monilla muilla yrityssektoreilla. Esimerkiksi maatalousyrittäjille kovin kohonneet polttonesteiden hinnat ovat tuoneet vuositasolla noin 350 miljoonan markan lisälaskun. Erityisen raskaana tämä lasku tuntuu nimenomaan lasinalaisviljelijöiden keskuudessa.

Mitä sitten hintojen alentamiseksi voitaisiin tehdä? Suomesta poiketen monissa muissa Euroopan maissa, sellaisissakin maissa, joissa kuljetusetäisyydet ovat meitä lyhyemmät ja hinta halvempi, on puututtu asiaan keinoin, joita sikäläisillä hallituksilla on. On alennettu liikenteen verotusta monin eri tavoin.

Portugalissa ja Kreikassa arvonlisävero laskee eikä nouse niin kuin meillä raakaöljyn hinnannousun oloissa. Italia päätti puolestaan viime syksynä laskea liikennepolttonesteiden sikäläistä perusveroa. Päätös oli ensin määräaikainen, kolmeksi kuukaudeksi säädetty, mutta sittemmin tuota lainsäädäntöä muutettiin niin, että alennus Italiassa on voimassa toistaiseksi. Ranskan valtio on tullut puolestaan vastaan ammattimaista liikennettä palauttamalla sille osan liikenteen polttonesteissä peritystä verosta. Saksa ei ole vielä keventänyt liikenteen verotusta, mutta jopa liittokansleri Schröder on kysellyt julkisuudessa korkeiden hintojen perään.

Myös Suomessa vaatimukset polttonesteiden veron alentamiseksi ovat voimistuneet viime kuukausien aikana, voisi sanoa, suorastaan valtavasti. Asialla ovat olleet monet kansalaisjärjestöt, yrittäjät, autojärjestöt ja monet muut.

Autoliiton käynnistämään kampanjaan polttoaineveron alentamiseksi on osallistunut ennenkokemattoman suuri määrä ihmisiä. Mielipidetutkimusten mukaan monista veronkevennyskohteista bensiinin ja dieselin veron alentamista pidetään kaikkein tärkeimpänä ja kiireisimpänä alennuskohteena.

Keskustaoppositio on vaatinut hallitukselta toimia polttonesteiden veron keventämiseksi kaikin mahdollisin parlamentaarisin keinoin. Kun nämä eivät ole tepsineet, on nyt siis vuoro viimeisen eli välikysymyksen. Tähän päätymisessä meitä ovat rohkaisseet myös monien johtavien hallituspuolueiden edustajien poliitikkojen puheet, hekin kun ovat huomanneet kansalaisten voimakkaan reagoimisen tähän asiaan.

Viime viikon lopulla vasemmistoliiton ryhmänjohtaja Outi Ojala vaati bensaveron alentamista. Vähän aikaisemmin ministeri Enestam totesi, että kipuraja polttonesteiden hinnoissa on ylitetty. Vaihtoehtoja bensaveron alentamiselle haikaili äskettäin myös ministeri Hassi, joka pohdiskeli, mielestäni aivan oikein, mahdollisuutta keventää liikenteen verotusta ja kiristää muun eiympäristöystävällisen energian käytön verotusta. Kansanedustajista puhumattakaan: Monet meistä ovat vaatineet tätä samaa veronkevennystä liikenteen polttonesteisiin, erityisesti niihin.

Ed. Bremerin aloitteeseen bensaveron alentamiseksi pani nimensä tässä salissa yli sata kansanedustajaa, kaikki ilmeisen vakavissaan, vai kuinka?

Arvoisa puhemies! Keskustan eduskuntaryhmä esittää, että sanasta miestä, sarvesta härkää. Eivät poliitikot voi jatkuvasti juoksennella villeine vaatimuksineen, joiden takana eivät seiso tosipaikan tullen. On siis tullut aika ryhtyä toimiin ja laskea polttonesteiden hintaa keventämällä verotusta monien muiden maiden tapaan ja itse antamiemme lupausten mukaisesti.

Valtiolla on tähän myöskin varaa. Kiitos seitsemättä vuotta jatkuneen ennätyksellisen kasvun, jota halpa euro entisestään on kiihdyttänyt, valtion verotulot kasvavat, ja valtion omaisuuden yksityistämistulot keventävät valtion velkataakkaa mukavasti. Näissä oloissa verotusta voidaan keventää aikaisemmin kaavailtua enemmän.

Keskustan eduskuntaryhmä ei kuitenkaan osallistu veroalennusten yleiseen huutokauppaan. Veronkevennykset pitää toteuttaa siten, että kevennykset edistävät työllisyyden ja yrittäjyyden asiaa, että kevennysten pääanti kohdistuu pieni- ja keskituloisiin — suurituloisimpia ovat markkinat jo palkinneet kasapäin viime vuosien aikana — ja että kevennyksiä ei tehdä hyvinvointipalveluiden perustaa syömällä, mikä vaara sekin on vilkkunut eräissä ehdotuksissa.

Vaatimuksemme polttonesteiden veron keventämiseksi 30—40 pennillä litraa kohti sopii erinomaisesti näihin asettamiini reunaehtoihin. Tällainen veronkevennys korkean hintatason ajaksi säädettynä kohdentuu työllisyyden, aluepolitiikan ja jopa yhteiskunnallisen oikeudenmukaisuuden näkökulmasta aivan oikein. Valtiolle veromenetyksiä tulee jokaisen 10 pennin veronkevennyksestä aina 250 miljoonaa markkaa vuodessa.

Pitkien työmatkojen aiheuttamia kustannuksia tulee kohtuullistaa myös työmatkakustannusten laajentamalla veronkevennysoikeutta omalla autolla ja julkisilla kulkuvälineillä liikkuville. Kaikkein harvimpaan asutuilla alueilla on käytettävä lisäksi suoraa joukkoliikenteen tukea.

Ministeri Niinistön hallituksen nimissä pitämä puhe osoittaa, että hallituksen johtokaksikko, pääministeri Lipponen ja valtiovarainministeri Niinistö, jotka muuten tuntuvat olevan hallituksen verolinjasta täysin eri mieltä, kulkevat tässä asiassa yhtä jalkaa. Ministerin vastaus oli tylyä kuultavaa suomalaisille liikenteen ammattilaisille, yrittäjille ja autonkäyttäjille. Hallitus ei suostu näköjään todellisiin toimiin polttonesteiden hinnan alentamiseksi.

Hallituksen vastaus ei tyydytä keskustaopositiota. On aika mitata siis, mikä on koko eduskunnan kanta. On aika katsoa, seisooko eduskunnan enemmistö julki lausumansa lupauksen takana. Siksi ehdotan, arvoisa puhemies, hyväksyttäväksi seuraavan perustellun päiväjärjestykseen siirtymisen sanamuodon:

"Kuultuaan hallituksen vastauksen keskustan välikysymykseen polttonesteiden hintojen alentamiseksi eduskunta toteaa, että hallitus suhtautuu piittaamattomasti yksityisten kansalaisten ja liikenteen ammatinharjoittajien vaatimuksiin polttonesteiden hintojen alentamiseksi,

ja siirtyy päiväjärjestykseen."

Ed. R. Korhonen merkitään läsnä olevaksi.

---

[3] **Valto Koski /sd:** Arvoisa puhemies! Keskustapuolueen tekemään välikysymykseen tulee suhtautua asian vaatimalla vakavuudella, mutta silti ei voida välttyä vaikutelmalta, etteikö samalla harjoitettaisi kevyttä päivänpolitikointia, joka osuu hyvin oppositiopuolueen puoluekokouksen alle. Ajoitus ja puhdas politikointi saattaakin siten haitata perusteellista sekä faktapohjaista että ongelman korjaamiseen tähtäävää keskustelua.

Polttonesteiden hintojen nousu on monitahoinen ongelma, kuten välikysymyksen esittäjätkin toteavat. Liikennepolttonesteiden kohonneet hinnat lisäävät kuluttajien kustannuksia, kun sekä yksityinen että julkinen liikenne kallistuvat. Työmatkat ja välttämätön muu liikkuminen leikkaavat kuluttajien käytettävissä olevia tuloja. Liikenteen parissa ammattia harjoittavien pienyrittäjien asema kiristyy, kun nousseita kustannuksia ei voi kilpailutilanteessa tai muusta syystä siirtää palveluiden hintaan. Lämmitysöljyn kallistuminen puolestaan lisää asumiskustannuksia ja muita siitä riippuvia tuotantokustannuksia. Omat kustannuksia lisäävät vaikutuksensa tulevat myös muun muassa kuntasektorille. Kaikki tämä aiheuttaa merkittävän paineen Suomen hintojen nousulle. Inflaatio on jo kevään kuluessa

noussut muita EU- ja erityisesti Emu-maita nopeammin.

Liikenteen kokonaisverotus ei ole keskimäärin Suomessa muuta Eurooppaa korkeampi, mutta polttoaineiden osalta erityisesti bensiiniä ja dieselöljyä verotetaan täällä keskimääräistä kovemmin. Tämän vuoksi asiasta on aihetta keskustella ja etsiä kuluttajahintoja mahdollisesti alentavia keinoja. Sen tähden olisi syytä katsoa polttoaineiden hintojen kehitystä hieman tarkemmin.

Kuten kaikki tietävät, polttoaineiden hintojen nousu on kärjistynyt vajaan vuoden kuluessa, ja pääasiallinen syy on ollut raakaöljyn maailmanmarkkinahinnan nousu ajoittain jopa kolminkertaiseksi vuoden 1999 alkuun verrattuna. Viime vuoden alussa raakaöljyn tynnyrihinta oli noin 10 dollaria. Nyt hinta liikkuu hieman alle 30 dollarin, mutta ehti ennen tätä käydä selvästi yli 30 dollarissa tynnyriltä. Tämän vuoden aikana hinta on vaihdellut voimakkaasti, ja kenelläkään ei luonnollisesti ole tarkkaa käsitystä siitä, missä hinta on puolen vuoden tai vuoden kuluttua.

Markkinatilanteen yleinen tarkastelu viittaa siihen, että kovin nopeaa hinnanlaskuakaan ei lähiaikoina tapahdu. Raakaöljyn osalta tilanne maailmanmarkkinoilla johtuu siitä yksinkertaisesta syystä, että öljyn kysyntä ylittää tarjonnan. Tarjontaa ovat rajoittaneet öljyntuottajien päättämät tuotantorajoitukset, jotka ovat laskeneet varastot poikkeuksellisen alhaiselle tasolle. Tuottajajärjestön toimenpiteet ovat vaikuttaneet kautta maailman ja nostaneet öljytuotteiden hintoja.

Varastojen alhainen taso ja edessä oleva varsinainen autoilukauden käynnistyminen läntisissä teollisuusmaissa pitää öljytuotteiden hintojen nousupaineita yllä myös jatkossa. Helpotusta saattaa tulla valuuttamarkkinoilta, joilla Yhdysvaltain dollarin vahvistumisen euroon ja Suomen markkaan nähden uskotaan loppuvan ja kääntyvän toiseen suuntaan. Mikäli näin käy, laskisivat raakaöljyn ja muiden öljytuotteiden tuontihinnat. Kuluttajien kannalta olisi toivottavaa, että markkinat tällöin toimisivat kunnolla ja hintojen lasku välittyisi myös kuluttajien ulottuville.

Raakaöljyn hintojen nousu on nostanut myös bensiinin maailmanmarkkinahintoja. Suomen kuluttajahintaseurannan mukaan 95-oktaanisen bensiinin hinta veroineen oli vuoden 1999 tammikuun puolivälissä 5,14 markkaa litra. Veron osuus hinnasta oli 4,25 markkaa litra eli 83 prosenttia. Tämän vuoden toukokuun puolivälissä hinta oli 6,80 markkaa litra, josta veron osuus oli 4,55 markkaa litra eli 67 prosenttia. Siis verotuksen hintaa nostava vaikutus oli 30 penniä litra ja muiden tekijöiden 1,36 markkaa litra. Verollisessa hinnassa on mukana myös arvonlisäveron vaikutus. Hintakehitys oli kyseisenä aikana vastaavanlainen myös muiden polttoaineiden kohdalla.

Tämän kevään aikana raakaöljyn ja siitä jalostettujen öljytuotteiden maailmanmarkkinahinnat ovat kulkeneet eri suuntiin. Kun raakaöljyn hinta maalis—huhtikuussa laski, bensiinin ja dieselöljyn maailmanmarkkinahinnat laskivat huomattavasti vähemmän. Tämän taustalla on useita syitä, eikä vähäisin ole jalostamoiden osuus, jotka ovat osanneet käyttää markkinoilla vallitsevaa kysynnän ja tarjonnan epätasapainoa härskisti hyväkseen.

Jalostamoiden jalostusmarginaalit ovat kuluvan vuoden alkupuolella nousseet. Kun viime vuonna raaka-aineiden ja valmiiden tuotteiden hintaero oli vastaavasti poikkeuksellisen matalalla, marginaalin kasvaminen on näkynyt myös jalostusyhtiöiden alkuvuoden tuloksissa. Miten muuten on selitettävissä se, että suhteellisen vakaasti kasvavalla toimialalla voitot kolminkertaistuivat vuodessa?

Polttonesteiden hintojen viimeaikainen nousu näyttää juontavan juurensa pääasiassa muista tekijöistä kuin verotuksesta, vaikka on selvää, että siinäkin on eräitä tilanteita kärjistäviä tekijöitä. Ongelmalliseksi on osoittautunut 22 prosentin arvonlisävero. Kun öljytuotteiden veroton hinta on noussut, arvonlisävero on sitä entisestään nostanut ja lisännyt samalla valtion saamia verotuloja. Koko kansantalouden kannalta tilanne on tältä osin huolestuttava, koska prosentuaalinen vero kiihdyttää hintojen nousua maan sisällä.

Arvoisa puhemies! Sosialidemokraattinen eduskuntaryhmä pitää huolestuttavana polttoaineiden hinnan viimeaikaista nousua mutta haluaa samalla painottaa sitä, että hätiköityihin ratkaisuihin ei ole tässäkään tapauksessa syytä mennä. Erityisesti on varottava sitä, että pelkän populismin nimissä ei tehdä ratkaisuja, joita joudutaan hetken päästä katumaan. Pidemmällä aikavälillä on arvioitava, onko Suomessa pyrittävä laskemaan sekä auto- että polttoaineveroja lähemmäksi EU:n tasoa muun muassa pitkistä etäisyyksistä johtuen.

Mikäli polttoaineverotusta päätettäisiin lyhyellä aikavälillä laskea, olisi varmistettava, että alennus menisi täysimääräisenä polttoaineiden

kuluttajahintoihin. Huoltoasemat ovat selvästi ilmaisseet halunsa laskea hintoja veronalennusta vastaavalla määrällä. Tämän ilmoituksen aitoutta ei olekaan syytä epäillä. Sen sijaan kevään kehityksen pohjalta voidaan eräiden muiden tahojen haluja vahvasti epäillä. Erityisesti olisi varottava sellaista tilannetta, että kevennykset menisivät jalostamoiden katteisiin. Pelkästään bensiinin verotuksen keventäminen 10 pennillä litralta vähentää verotuloja 250 miljoonalla markalla.

Jos nykyinen tilanne ei kuluttajien kannalta kehity lähiaikoina suotuisampaan suuntaan, on ryhdyttävä sellaisiin toimiin, jotka helpottavat kuluttajien asemaa. Yksi keino on edelleen laajentaa työmatkakustannusten verovähennysoikeutta, jota hallitus on lisännyt viime vuoden puolella jo 5 000 markalla. Pitkät etäisyydet ja yhä pitenevät työmatkat muun muassa työssäkäyntialueiden laajentumisesta johtuen kasvattavat työmatkakustannuksia, jolloin vähennyksen ylärajaa, 28 000:ta markkaa, tulisi nostaa. Lisäksi työn vastaanottamisen houkuttelevuuden lisäämiseksi lyhytaikaisissa ja osa-aikatöissä veron 3 000 markan alarajaakin voitaisiin laskea ja ulottaa siten vähennyksen vaikutus koskemaan laajemmin koko maata. Oman auton käyttöä välttämättömien työmatkojen tekemiseen on myös helpotettava kilometrikorvauksia korottamalla.

Hallituksen elinkeinopolitiikan yksi painopiste on pk-yritysten toimintaedellytysten vahvistaminen. Kun moni kotimarkkinoilla toimiva kuljetus- ja liikenneyrittäjä joutuu toiminaan sekä korkean polttoaineen että tiukasti kilpaillun kuljetustoiminnan katteiden maailmassa, on pakostakin kysyttävä, eikö verottajan ja koko kansantalouden kannalta olisi järkevää pyrkiä poistamaan ainakin verojärjestelmän itsensä aiheuttama hintojen nousu.

Öljytuotteiden hintojen nousu on jo vähentänyt bensiinin myyntiä. Korkea hinta on karsinut ja toisaalta järkevöittänyt ihmisten autonkäyttöä. Turhista ajoista on ensimmäisinä luovuttu, ja sitä voidaan pitää yhtenä korkean bensiininhinnan hyvänä seurauksena. Toinen on tietysti se, että järkevöitynyt autonkäyttö säästää myös ympäristöä ja luontoa.

Arvoisa rouva puhemies! Sosialidemokraattista eduskuntaryhmää tyydyttää hallituksen vastaus, ja ryhmä esittää yksinkertaista päiväjärjestykseen siirtymistä.

[4] **Maria Kaisa Aula /kesk:** Arvoisa puhemies! Kansalaisten antama palaute meille kansanedustajille on tänä päivänä yksiselitteisen selkeä: Polttoaineiden hinnat ovat sietämättömän korkeat. Jotain on asialle tehtävä ja pian. Poliittisten päättäjien ei pidä eristäytyä norsunluutorneihinsa vaan on reagoitava arjen tosiasioista nouseviin huoliin. Liikkumisen ja kuljetusten hintojen nousu on Suomen kaltaisen pitkien etäisyyksien maan kannalta vakava ongelma. Kohtuullisena bensiinin reaalihinnan tasona voidaan pitää 5—6 markan välille asettuvaa tasoa. Tämä on ylitetty reilusti koko Suomessa, joten on johtopäätösten aika. Siitä syystä keskustan eduskuntaryhmä on tehnyt välikysymyksen.

On itse asiassa kovin vaikea keksiä ainoatakaan kestävää perustetta sille, miksi polttoaineiden hintoja ei pitäisi pyrkiä alentamaan. Työmatkojen ja asioinnin kasvavat kulut syövät pois pikkuruiset työn verotuksen kevennyksen muruset. Työmatkat ovat muutoinkin pidentyneet työmahdollisuuksien keskittymisen takia. Näin on käynyt harvaanasuttujen alueiden lisäksi etenkin Pääkaupunkiseudulla. Täällä käydään töissä jopa Lahdesta, Hämeenlinnasta ja Salostakin asti. Keskusta kannattaa työmatkakulujen verovähennysmahdollisuuden parantamista, mutta se ei yksin riitä ongelman korjaamiseen. Erityisesti lapsiperheet käyttävät paljon autoa muun muassa asiointiin ja muihin kuljetuksiin.

Ministeri Niinistö arvioi, että polttoainehintojen korkea taso ei haittaisi maamme kilpailukykyä suhteessa muihin Euroopan maihin. Olen tästä eri mieltä. Polttoaineiden hintojen nousu on suomalaisen elinkeinoelämän ja matkailun kannalta haitallisempaa kuin muissa Euroopan maissa. Matkat ovat meillä pidemmät ja kuljetustarpeet erilaiset. Otetaan esimerkiksi vaikkapa puun kuljetukset. Kumipyöräliikenteelle vaihtoehtoisia kuljetusmahdollisuuksia esimerkiksi raideliikenteessä ei ole kattavasti tarjolla. Kuljetusalan pienyrittäjien ja koneurakoitsijoiden mahdollisuudet saada kustannusten nousu huomioiduksi sopimuksissaan ovat rajalliset.

Korkea polttoaineen hinta kärjistää myös alueellista eriarvoisuutta. Kaupunkikeskusten ulkopuolella asuville ja sieltä työssä käyville yksityisauto on välttämätön, koska julkinen liikenne on vähentynyt. Pohjois- ja Itä-Suomessa on eletty jo muuta Suomea pidempäänkin erittäin korkeiden polttoainehintojen oloissa. Kaupungeissa puolestaan julkisen liikenteen taksat uhkaavat

nousta. Ympäristöhaittojen vähentämisen kannalta tarpeellinen autokannan uusiutuminen hidastuu. Kansantalouden kannalta pelätty inflaatiopeikko nostaa päätään.

Kansanedustajia ei voi syyttää tässä asiassa toimettomuudesta. Monet ovat ne kirjalliset ja suulliset kysymykset, joilla hallitusta asiassa on patistettu. Toiveita on eduskunnassa kevään aikana herätelty lisäbudjettiin ja polttoaineverotuksen uudenlaisiin joustomalleihin liittyen. Keskustan eduskuntaryhmä on ehdottanut lakialoitteessaan polttoaineveron alentamista 40 pennillä litraa kohti.

Hallitus on kuitenkin ollut asiassa harvinaisen kovakorvainen. Tässä salissa sekä ministeri Niinistön että ministeri Siimeksen suulla se on antanut kieltävät vastaukset edustajien enemmistön vaatimuksiin. Hallitus ei ole antanut eikä tänäänkään antanut pienintäkään vihreän valon pilkahdusta toimenpiteisiin ryhtymisestä tai edes hintojen alentamisen keinojen selvittämisestä. Hallituksen saamattomuuden vuoksi keskustan eduskuntaryhmä katsoi välikysymyksen tarpeelliseksi.

Valtiovarainministeriön nihkeän kannan ymmärtäisi, jos kyse olisi sen omien päätösten tai virheiden myöntämisestä tai perumisesta. Näinhän ei kuitenkaan ole. Lipposen edellinen hallitus kyllä kiristi polttoaineiden verotusta kuten edeltäjänsäkin 90-luvulla. Reaalihinta oli silti vuoden 99 alkuun saakka vielä kohtuullinen. Pariin vuoteen verotusta ei ole kiristetty, mikä on sinänsä myönteistä.

Syyt hintojen nousuun ovat, kuten on moneen kertaan todettu, öljyntuottajamaiden päätöksissä, tarjonnan supistumisessa ja siitä aiheutuneessa maailmanmarkkinahintojen nousussa ja varastojen pienentymisessä. Kevään aikana odotettiin Opec-mailta uusia päätöksiä tarjonnan lisäämisestä, mutta toiveet ovat valuneet hiekkaan. Ilmeisesti näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa on sopeuduttava elämään kalliin raakaöljyn oloissa. Kansallinen linja on valittava sen mukaisesti.

Hintojen nousua on kärjistänyt eurovaluutan heikkous suhteessa dollariin. Euroalueen oloissa korostuu kansallinen finanssi- ja veropolitiikka. Kotimaassa käytettävissä olevin keinoin on lievitettävä heikon euron haittavaikutuksia ja inflaation kiihtymistä.

Kotimaisiakin tekijöitä on taustalla siinä, että hinnat ovat äkillisesti nousseet erityisesti Pääkaupunkiseudulla. Bensiiniä myytiin taannoin hyvin halvalla markkinaosuustaistelun melskeessä. Nyt on maksettu sen seurauksia. Kilpailuviranomaisten on hyvä seurata etenkin öljy-yhtiöiden hinnoittelua ja kilpailutilannetta ja ryhtyä toimiin, jos tarvetta on. Huoltamoissahan polttoaineiden osuus katteesta on varsin alhainen.

Arvoisa puhemies! Polttoaineiden verotus ei ole polttoainehintojen nousun syy, mutta hintojen nousuun valtiovallan on vaikea käytännössä muutoin tehokkaasti vaikuttaa kuin polttoaineiden verotusta keventämällä.

Ministerit Niinistö ja Siimes ovat vastauksissaan kansanedustajien kirjallisiin kysymyksiin käyttäneet lähinnä kahta argumenttia polttoaineverotuksen kevennyksen torjumiseksi. Ensimmäinen on ollut se, että veronkevennysvara on kohdennettava työn verotuksen keventämiseen, mihin heidän mielestään polttoainevero ei kuulu, ja toinen on, että polttoaineveron korkealla tasolla olisi myönteisiä ympäristövaikutuksia.

Työn verotuksen keventämisen osalta ministereiden puheet eivät vastaa tekoja. Ilmeisesti tietoyhteiskunnan veronkevennykset ajatellaan tehtävän virtuaalisesti eli lumetodellisuudessa, sillä reaalisesti inflaatio huomioon ottaen palkkaverotus on lähinnä saatu pysytettyä ennallaan. Hallitusohjelman tahdista ollaan jäljessä. Kokonaisveroaste on ennätyskorkealla.

Keskustan eduskuntaryhmä lähtee siitä, että verotusta on kevennettävä työllisyyden ehdoin. Tässä on edettävä vähintäänkin hallitusohjelman lupaamassa tahdissa. Hyvinvointipalveluita eivät vaaranna maltilliset veronkevennykset vaan niiden rahoituksen vaarantaa laaja pitkäaikaistyöttömyys. Sen alentamisen keinovalikoimassa verotus on yksi tehokkaimpia.

Hallitus on perustellut niukkaa linjaansa ylikuumenemisella. Kuitenkin kireä työn verotus on Suomessa ongelma suhdanteistakin riippumatta. Järkevästi kohdennetuilla veronkevennyksillä purettaisiin ylikuumenemispaineita, ja siksi painopisteen tulee keskustan ryhmän mielestä olla pienipalkkaisen työn tuloverotuksen ja siihen kohdentuvien työnantajamaksujen alentamisessa. Tämän ohella juuri nyt tässä tilanteessa veronalennusvaran käyttö polttoaineverotuksen edes määräaikaiseen keventämiseen on perusteltua. Se myös vähentäisi inflaatiopaineita. Polttoaineiden hinnan korkea taso on sekin aivan ilmei-

nen haitta työnteon ja yrittämisen kannalta nimenomaan pitkien etäisyyksien maassa.

Keskustan ryhmä katsoo, että verotuksella on muitakin perusteita kuin rahan kerääminen valtiolle. Se on osa yhteiskuntapolitiikan keinovalikoimaa. Työllisyyden ohella verotuksellisin keinoin voidaan edistää tasapainoista aluekehitystä ja antaa tilaa perheiden ja yksilöiden omille elämänvalinnoille.

Polttoaineverotuksen keventäminen on itse asiassa juuri nyt yksi tehokkaimpia aluepolitiikan keinoja. Sen lisäksi on työmatkojen verovähennysjärjestelmät saatava vastaamaan nykyajan työelämän oloja. Nykyinen järjestelmä ei huomioi tarpeeksi etätyötä, työntekoa kahdella paikkakunnalla, jopa kahdessa eri maassa, tai epäsäännöllisiä työaikoja. Ne vaikuttavat erityisesti perheillä oman auton käyttötarpeisiin. Ammatinharjoittajien verovapaat kilometrikorvaukset on nekin yhtenäistettävä palkansaajien vastaavien kanssa.

Keskusta odottaa hallitukselta viimeistään budjettiriihessä johdonmukaista, pitkäjänteistä ohjelmaa verotuksen keventämiseksi. Ristiriitaisille veropuheille on syytä saada piste. Perusteita hallitusohjelmaa suuremmillekin verokevennyksille on, koska eduskunta on suurin piirtein sitoutunut esitettyihin menokehyksiin ja valtiontalouden ylijäämä näyttää kehittyvän odotettua myönteisemmin.

Toinen valtiovarainministeriön väite on koskenut polttoaineiden hinnan ympäristövaikutuksia. Keskustan eduskuntaryhmän mielestä nykyiset huippukorkeat polttoainehinnat eivät tuo ympäristön kannalta enää mitään lisäarvoa.

Pitkien etäisyyksien maassa yksityisautoilulle ei pidä tehdä kiusaa. Päinvastoin pitää nopeuttaa autokannan uudistumista. Uudet autosukupolvet ovat koko ajan vähemmän ja vähemmän saastuttavia EU:ssa yhteisesti hyväksyttyjen tiukkojen päästötavoitteiden mukaisesti. Myös sähköautojen käyttöönottoa on vauhditettava purkamalla verotuksellisia ja teknisiä esteitä. Samalla on haettava keinoja erilaisten biopolttoaineiden kilpailukyvyn parantamiseksi. Tämä tukisi pitkällä tähtäimellä hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ja valmistautumista siihen aikaan, kun joudumme luopumaan uusiutumattomista öljypohjaisista polttoaineista.

Ympäristöverojen kiristämisessä liikennepolttoaineiden verotus on ollut tähän asti pääkohde. Keskustan ryhmä katsoo, että ympäristöverotuksen kokonaisuutta olisi arvioitava nykytilanteessa uudelleen. Öljypohjaisille polttoaineille ei ole liikenteessä vielä reaalisia vaihtoehtoja. Siksi polttoaineverotuksen ympäristöohjaavuus on heikkoa. Lähinnä se rohkaisee joukkoliikenteen käyttöön, jos sitä on ylipäätään tarjolla. Sen sijaan esimerkiksi lämmityksessä on käytettävissä aidosti enemmän ekologisia valintoja. Siellä verotusta voitaisiin käyttää tehokkaammin ympäristöohjauksen välineenä.

Tästä syystä keskustan ryhmä pitää kiinnostavana avauksena ministeri Hassin esitystä siitä, että bensiinin ja sähkön verotusta tarkasteltaisiin kokonaisuutena. Ministeri Hassihan esitti, että bensalitran hintaa voitaisiin alentaa 40 pennillä, jos samalla sähkön verotusta kiristettäisiin pennillä kilowattituntia kohti. Tämähän olisi valtiontaloudellisesti suurin piirtein neutraalia. Ympäristön kannalta esitykselle on perusteita, koska esimerkiksi lämmityksessä on myös sähköä ekologisempia vaihtoehtoja. Verotuksen sosiaalinen ja alueellinen kohtaanto voisi myös näin olla parempi. Kannatamme asian pikaista selvittämistä osana ympäristöverotuksen kokonaisuutta.

Arvoisa puhemies! Keskustan eduskuntaryhmä edellyttää, että politiikkaa tehdään ajassa. Hallituksen on vastattava kansalaisten arjen ja yritysten kilpailukyvyn ongelmiin ja ryhdyttävä toimiin polttoainehintojen alentamiseksi. Polttoaineverojen alennuksen täysimääräiseksi viemiseksi kuluttajahintoihin on syytä käydä neuvotteluihin alan toimijoiden kanssa.

Ministeri Niinistön vastaus välikysymykseen ei sisältänyt mitään lupauksia toimenpiteisiin ryhtymisestä. Se oli valitettavaa. Onko hallituksen toimettomuus ymmärrettävä niin, että se laajapohjaisuudessaan ei kykene päätöksiin, joihin hallitusohjelmasta suoranaisesti ei löydy velvoitetta? Puuttuuko hallitukselta luovuutta?

Harva poliittinen päätös yhdistäisi niin monta hyvää ja myös hallituksen tavoittelemaa asiaa kuin päätös alentaa polttonesteiden verotusta. Se helpottaisi työssäkäyntiä ja yrittämistä, parantaisi lapsiperheiden sekä pieni- ja keskituloisten suhteellista asemaa, tasapainottaisi aluekehitystä, alentaisi joukkoliikenteen hinnankorotuspaineita, mahdollistaisi ympäristön kannalta järkevän autokannan uudistumisen, hidastaisi inflaatiota ja lieventäisi heikon euron haittavaikutuksia kansantaloudelle. Myös eri ideologioiden kannalta polttoaineverotuksen alentamiselle löytää hyviä perusteita. Polttoaineverotuksen keven-

täminen edistäisi ympäristön kannalta kestävää kehitystä, yksilön valinnanvapautta ja myös sosiaalista tasa-arvoa ja työllisyyttä.

Puhetta on ryhtynyt johtamaan puhemies Uosukainen.

---

[5] **Paula Kokkonen /kok:** Arvoisa puhemies! Keskusta on jättänyt hallitukselle välikysymyksen, jossa se vaatii toimia polttonesteiden hintojen alentamiseksi. Opposition suunnalta esitetty huoli on tällä kertaa, harvinaista kyllä, aivan aiheellinen. Meistä jokainen on varmasti tavalla taikka toisella joutunut osalliseksi polttonesteiden hintojen huiman nousun vaikutuksista. Yhdelle ne ovat kasvaneita bensiinikuluja, toiselle kohonneita kuljetuskustannuksia ja kolmannelle hintojen nousu heikentää yrittämisen edellytyksiä.

Auton käyttö on monille välttämättömyys. Etäisyydet paikasta toiseen ovat pitkiä ja maamme on harvaanasuttu. Alueilla, joilla julkista liikennettä on vähän ja liikkuminen tapahtuu omilla autoilla, vaikuttaa polttonesteiden hinnannousu nopeammin ja suorempaan ihmisten jokapäiväiseen elämään kuin kaupungeissa julkisen liikenteen parissa.

Pienten lasten kanssa liikuttaessa mahdollisen joukkoliikenteen käyttäminen on usein hankalaa. Monesti käyväksi vaihtoehdoksi jää tällöin oma auto. Lapsiperheistä 95 prosentilla onkin käytössään auto, kun vastaava luku kaikkien kotitalouksien osalta on 85 prosenttia. Kun nuoret lapsiperheet usein elävät muutoinkin taloudellisesti tiukassa tilanteessa, voi bensiinin hinnannousu aiheuttaa ongelmallisia valintatilanteita. Toivottavasti tällaiset tilanteet eivät kuitenkaan johda esimerkiksi lasten harrastuksista luopumiseen.

Arvoisa puhemies! Suomessa kuljetetaan niin asukasta kuin bkt-yksikköäkin kohden eniten tavaraa Euroopassa. Tavarakuljetusten tonnikilometrejäkin kertyy Suomessa 70 prosenttia enemmän kuin EU:ssa keskimäärin. Talouden voimakas kasvu on heijastunut myös tavaraliikenteen lisääntymisenä, joka näyttää seuraavan suhteellisen tarkasti bruttokansantuotteen kehitystä. Kokoomuksen eduskuntaryhmä pitää erittäin tärkeänä sitä, että kaikki kuljetukset pystytään tulevaisuudessakin hoitamaan mahdollisimman tehokkaasti ja taloudellisesti. Tärkeää on myös varmistaa, että kilpailukykymme muihin maihin verrattuna ei vaarannu.

Kuljetusmääriin vaikuttavat maan laajuuden lisäksi harva asutus sekä teollisuuden hajasijoittuneisuus ja sen rakenne. Suurimpana yksittäisenä tavararyhmänä on puuraaka-aine. Myös elintarvikkeiden ja rakennusaineiden kuljetukset vaativat joka puolelle maata ulottuvaa kuljetusjärjestelmää.

Maantieliikenteen osuus kaikista kuljetussuoritteistamme on noin kaksi kolmannesta. Se on kehittynyt jo vuosikymmeniä muita kuljetusmuotoja voimakkaammin. Kuljetusalan yleiset näkymät ovat paremmat kuin viime syksynä oletettiin. Muutos johtuu kuljetusmäärien kehityksestä. Myös maksutasossa on tapahtunut muutos ylöspäin, vaikka sillä ei olekaan kokonaisuudessaan pystytty vastaamaan kustannusten nousuun.

Polttonesteiden hintojen vaikutuksista keskusteltaessa ovat kuljetusalan yrittäjien ja koneurakoitsijoiden ongelmat olleet vahvasti esillä. Syynä on ennen kaikkea se, että varsinkaan pienyrittäjät eivät ole pystyneet huomioimaan polttoainekustannusten nousua hinnoittelussaan johtuen alalle tyypillisistä pitkäaikaisista sopimuksista.

Arvoisa puhemies! Polttonesteiden hintojen kohoaminen johtuu ennen kaikkea raakaöljyn maailmanmarkkinahinnan noususta. Viime vuoden maaliskuusta se on kolminkertaistunut. Vuoden 1999 alkupuolella tynnyrihinta oli alimmillaan 25 vuoteen eli noin 10 dollarin tasolla, kun se saman vuoden loppupuolella oli kohonnut jo lähelle 27:ää dollaria.

Öljytuotteiden hinnat ovat seuranneet raskasta polttoöljyä lukuun ottamatta tarkasti raakaöljyn hinnannousua. Raakaöljyn rajuun kallistumiseen on useita syitä. Opec päätti viime vuoden alussa 7 prosentin tuotannon leikkauksista saadakseen hinnan nousuun. Monet muut merkittävät öljyntuottajamaat yhtyivät päätökseen. Hinnat lähtivätkin selkeään nousuun osittain siitäkin syystä, että Opecin tuotantokuri piti aikaisempaa paremmin. Vuonna 1999 maailman öljyntuotanto väheni 1,9 prosenttia samalla, kun kysyntä kasvoi 2 prosentin luokkaa johtuen ennen kaikkea maailmantalouden noususuhdanteesta.

Aivan viimeaikainen, kevään lopun jopa 7 dollarin tynnyrihinnan nousu on johtunut tuotannon vähyydestä. Markkinoilla on vallinnut spe-

kulatiivinen tilanne, jossa ostohaluja on enemmän kuin tuottajamaat öljyä tuottavat. Myös öljytuotteiden vähäiset varastot, erityisesti Yhdysvalloissa, ovat osaltaan myötävaikuttaneet hinnannousuun. Hintojen nousua ruokkii lisäksi vielä autoilukauden alkamisesta johtuva kysynnän kasvu. Voimakkaasti kulutuksesta johtuen nykyisillä tuotantomäärillä ei myöskään onnistuta kasvattamaan varastoja, ennemminkin käy päinvastoin.

Asiantuntijat ovat arvioineet, että raakaöljyn hinta pysyy korkealla vielä pitkään. Toisaalta samat asiantuntijat arvioivat vielä vuoden 1999 alussa raakaöljyn barrelihinnan pysyvän 12—16 dollarin tasolla useiden vuosien ajan. Öljymarkkinat ovatkin hyvin vaikeasti ennustettavia. Suomessa öljytuotteiden hintojen nousuun on raakaöljyn maailmanmarkkinahinnan lisäksi vaikuttanut euron kurssikehitys dollariin verrattuna. Toisaalta verotus vaimentaa hinnanmuutosten suhteellista vaikutusta lopputuotteiden hintoihin.

Arvoisa puhemies! Polttoaineiden hinnanmuodostuksessa verojen osuus on merkittävä. Viime aikojen hinnannousut eivät ole kuitenkaan johtuneet veronkiristyksistä, vaan kuten jo aiemmin totesin, maailmanmarkkinahintojen voimakkaasta noususta. Polttoaineiden valmisteveroja on viimeksi korotettu vuoden 1998 alussa. Tämän jälkeen tapahtuneet kuluttajahintojen muutokset ovat johtuneet muista kuin verotuksellisista tekijöistä.

Verojen osuus bensiinin kokonaishinnasta on noin 66,9 prosenttia. Euroopan unionin jäsenvaltioiden keskiarvo on hieman yli 65 prosenttia. Dieselöljyn kokonaishinta on siitä huolimatta Suomessa eurooppalaista keskiarvoa alhaisempi.

Liikenneverojen tuotto oli viime vuonna noin 12 miljardia markkaa. Tästä oli bensiiniveron osuus 8,2 miljardia ja dieselveron osuus 3,7 miljardia markkaa. Polttoaineiden korkea kuluttajahinta ei automaattisesti johda polttoaineverotuottojen kasvuun valtion kannalta. Kuluvana vuotena bensiinin verokertymä ja bensiinin kulutus ovat jopa hienoisessa laskussa viime vuoteen verrattuna.

On siis havaittavissa, että korkea kuluttajahinta on johtanut polttoaineiden kulutuksen vähenemiseen. Tätä voi tietysti pitää ympäristönäkökulmasta myös myönteisenä kehityksenä. Tällaista taustaa vasten olikin hämmentävää seurata, miten vihreän liiton puoluekokouksessa oltiin huolissaan polttoaineiden hinnoista.

Kokoomuksen eduskuntaryhmä haluaa ympäristön kannalta muistuttaa hallitusta hallitusohjelman kirjauksesta, jossa todetaan seuraavaa: "Autokannan uusiutumista nopeutetaan liikenneverotuksen rakennetta muuttamalla ottaen nykyistä painokkaammin huomioon ympäristövaikutukset, erityisesti polttoaineen kulutus ja liikenneturvallisuustekijät." Kirjauksen edellyttämiin toimiin onkin ryhdyttävä, jotta verotuksen rakenteelliset uudistukset saadaan toteutettua mahdollisimman nopeasti.

Polttoaineiden hinnat vaihtelevat niin alueittain kuin asemittainkin. Hintaerot esimerkiksi Pääkaupunkiseudulla ovat merkittäviä. Kilpailu siis näiltä osin toimii. Kun välikysyjät toivovat 40 pennin bensiiniveron alennusta, voi vain todeta, että kilpailun aiheuttama hintavaihtelu on 80 pennistä markkaan per litra tälläkin hetkellä. Ei ole mitään takeita siitä, että polttoaineverotuksen keventäminen näkyisi kunnolla kuluttajahinnoissa.

Arvoisa puhemies! Hallitus on reagoinut kohonneisiin polttoainehintoihin muun muassa siten, että työmatkakuluvähennyksen enimmäismäärää korotettiin 5 000 markalla eli 28 000 markkaan. Muutos koskee jo kuluvaa verovuotta ja on tullut voimaan tämän kuun alusta. Vähennyksen ylärajan korottaminen tehtiin erityisesti pitkiä työmatkoja ajatellen. Perusteet olivat myös aluepoliittiset.

Arvoisa puhemies! Viime aikoina virinneessä aktiivisessa verokeskustelussa on käynyt selkeästi ilmi, että kiitos talouden kehityksen ja tiukan budjettikurin veronkevennysvaraa on. Suomen kokonaisveroaste on jäänyt lamasta irtauduttaessa sietämättömän korkeaksi. Tässä taloudellisessa tilanteessa löytyy tilaa hallituille veronkevennyksille. Tällöin valinta-asetelma onkin, mitä veroja olisi mahdollista ja tarkoituksenmukaista keventää. Hallitusohjelman mukaisesti vaalikauden aikana työn verotusta, siis tuloverotusta ja välillisiä työvoimakustannuksia, alennetaan vähintään 10—11 miljardilla markalla. Vuoden 2000 osalta veronkevennykset jäivät hieman tasaisen vauhdin tahdista. Tämän syksyn budjettiriihessä vuoden 2001 ratkaisuja tehtäessä tuo vauhti on kurottava umpeen.

Kokoomuksen mielestä painopiste verotuksen keventämisessä pitää selkeästi olla tuloveron kevennyksessä. Tuloverotuksen keventäminen edistää työllisyyttä ja siirtyy suoraan kuluttajan kukkaroon ja kuluttajan ostovoimaan sekä oman

valinnan ja päätöksenteon piiriin. (Ed. Hyssälä: Entäs pienituloiset?) — Myöskin pienituloisen oman päätöksenteon piiriin. — Arvonlisäveron tai esimerkiksi polttoaineverotuksen keventämisen siirtymisestä kuluttajien hyödyksi ei ole olemassa mitään takeita, ei myöskään keskustalla. Voi käydä niinkin, etteivät veronkevennykset siirrykään kuluttajahintoihin.

Veronkevennyskeskustelu on saanut myös outoja piirteitä. Poliittinen työnjako halutaan näköjään muotoilla siten, että kokoomus pitäköön huolen siitä, että veronkevennyksille tehdään tiukalla budjettipolitiikalla tilaa. Muut puolueet voivat sitten poimia rusinat pullasta eli julistaa kansalle veronkevennyksen ilosanomaa. Se, että myös muut kuin kokoomus kantavat huolta kokonaisveroasteestamme ja tuloveroasteen tasosta ja pyrkivät laskemaan niitä kohti eurooppalaista tasoa, on ilahduttava asia. Olisi kuitenkin rehellisempää, että kaikki verohuutokauppaan osallistuvat tahot kantaisivat osaltaan vastuun myös veronkevennysten edellytysten luomisesta. Kokoomus luottaa omalta kohdaltaan verokeskustelussakin linjaansa: vähemmän lupauksia, enemmän tekoja.

Arvoisa puhemies! Kokoomuksen eduskuntaryhmä on huolissaan kohonneiden polttoainekustannusten niin yrittäjille kuin kotitalouksillekin aiheuttamasta lisämenosta. Kokoomuksen eduskuntaryhmä edellyttää, että valtiovarainministeriö selvittää budjettiriiheen mennessä, olisiko mahdollista rakentaa jonkinlainen palautusjärjestelmä liikennepolttonesteiden osalta yrittäjille.

Kokoomuksen eduskuntaryhmä yhtyy esitykseen normaaliin päiväjärjestykseen siirtymisestä.

Ed. Gustafsson merkitään läsnä olevaksi.

---

[6] **Annika Lapintie /vas:** Arvoisa puhemies! On ymmärrettävää, että kansalaiset ja yrittäjät ovat huolissaan bensiinin hinnan korkeudesta, merkitseehän tämä monelle niin työ-, asiointi- kuin virkistysmatkojenkin kallistumista.

Tänään tässä keskustelussakin on moneen kertaan todettu se tosiasia, että Suomi on harvaanasuttu ja pitkien etäisyyksien maa. Täällä meillä matkakustannuksilla on paljon suurempi merkitys tavalliselle kansalaiselle kuin tiheään asutuissa Keski-Euroopan maissa. Esimerkiksi Lapissa ja muualla Pohjois-Suomessa työmatkat voivat olla todella pitkiä.

Vasemmistoliitto korostaa, että nämä tekijät on syytä ottaa painokkaasti huomioon, kun arvioimme tilannetta tänä päivänä Suomessa. Eikä kyse tietenkään ole vain yksityisautoilusta, vaan näkyyhän hintapaine myös joukkoliikenteessä. Siten polttoaineiden hintakysymys koskettaa jokaista suomalaista. Vasemmistoliitto jakaa tämän kansalaisten huolen ja on valmis keskustelemaan ratkaisuista hallituksen piirissä.

Ylipäänsä öljyn hinnannousulla on vaikutusta myös inflaatioon, joten sekin tekijä täytyy ottaa huomioon. Tähän astihan Suomen sopeutuminen euroajan alhaiseen inflaatioon on onnistunut poikkeuksellisen hyvin.

Mitä sitten pitäisi tehdä? Ensinnäkin on selvää, että aikaa myöten öljyn kulutuksen kasvaessa ja tuotannon laskiessa öljyn hinta nousee. Tämä on pitkän ajan näkymä. Tämä pidemmän ajan näkymä avaa myös uusia mahdollisuuksia energiaa säästävien tekniikoiden kehittämiselle.

Tämänhetkinen hintataso on kuitenkin seurausta aivan muusta kuin tästä pidemmän ajan kehityskulusta. Se on seurausta öljyntuottajamaiden politiikasta. Se on seurausta euron ja dollarin kurssikehityksestä. Lisäksi se on seurausta jalostamoiden ja jakeluketjujen ahneudesta.

Raakaöljyn hintaan vaikuttavat tällä hetkellä tuottajamaiden sopimat tuotantorajoitukset ja euroalueella lisäksi euron ja dollarin nykyinen kurssi. Valuuttakurssivaikutuksen osalta tilanne saattaa hyvinkin korjaantua vähitellen.

Kolmantena tekijänä kannattaa todellakin pitää mielessä jalostamoiden ja jakeluketjujen vaikutus bensiinin ja dieselin hintaan. Tämä puoli hinnanmuodostuksesta on julkisessa keskustelussa yleensä helposti unohtunut. Kuitenkin esimerkiksi Shellin ja Nesteen polttoaineiden korotus 15—20 pennillä toukokuun 18:tta päivää edeltävänä yönä oikeuttaa toteamaan, että nämä yhtiöt tähtäsivät kuluttajan kuppaamiseen kesäkauden alkaessa. Tällainen hintatason nousu antaa muille kilpailijoille myös tilaa hinnan nostamiselle. Aivan vastaavanlaisen lomakauden alkajaislahjan saivat myös saksalaisautoilijat, joten ei tämä mikään suomalainen erikoisuus ole.

Jos kilpailutilanne vain sallii, ei polttoaineketjun johto aikaile iskeä autoilevan suomalaisen lompakkoon. Emme vain valitettavasti ole näh-

neet Autoliiton tai keskustan mielenilmaisuja näiden yhtiöiden pääkonttoreiden edessä, (Ed. Saapunki: Entäs vasemmistoliittolaisten?) vaikka nykyiset korkeimmat hinnat ovat nimenomaan ketjuyhtiöiden aikaansaannosta ja osoitus niiden röyhkeydestä.

Kilpailuviranomaisilta vaaditaan suurta valppautta ja todellista taitoa löytää todisteita sopimattomasta menettelystä. Todennäköisempää onkin, että autoilijan lompakon tyhjennyksestä ketjut eivät päätä niinkään yhdessä avoimesti sopien kuin kilpailijan liikkeitä tarkkailemalla ja niitä myötäilemällä. Tähän lainsäätäjän on vaikea mennä väliin.

Paikkakunnittain suurestikin vaihteleva kilpailutilanne vaikuttaa myös varsin oleellisesti siihen hintaan, millä autoilija milloinkin polttoaineensa saa. Välillä on ollut aikoja, jolloin bensiini on ollut miltei markettien kahvipakettien tapaan sisäänvetoartikkeli, jolla autoilija on saatu pysähtymään huoltoasemalle tai ajamaan markettiin. Näin kate on hankittu muulla myynnillä kuin polttoaineella. Joskus taas uuden yrityksen tulo paikkakunnalle on hetkeksi laskenut hintoja.

Kun Yhdysvalloista poiketen Euroopassa polttoaineisiin on kohdistunut voimakas verotus, se on samalla suosinut autojen kehittämistä vähemmän kuluttaviksi. Siten ajokilometriä kohti bensiinin hinnan vaikutus on nykyään paljon vähäisempi kuin aikaisemmin.

Tätä myönteistä kehityskulkua on kuitenkin jossakin määrin mitätöinyt se seikka, että elintason nousun myötä yhä useampi kansalainen on voinut valita auton, jonka moottori ja koko ovat aikaisempaa suurempia. Jotakin kertoo sekin, että pienimmät ja vähiten kuluttavat mallit eivät suinkaan ole yleistyneet. Näin esimerkiksi Saksassa joitakin vuosia sitten markkinoille tuotu vähän kuluttava automerkki ei käynyt kaupaksi, ja sen valmistus jouduttiin lopettamaan. Näyttääkin siltä, että autoa hankkivalle polttoaineen kulutus on vain yksi tekijä muiden joukossa.

Verotus toki vaikuttaa bensiinin hintaan, mutta siinä mielessä suomalaiset ja muut länsieurooppalaiset autoilijat ovat kutakuinkin samalla viivalla.

Välikysymys ei ole tapa tehdä päätöksiä tässä maassa, kuten varmasti kaikki kansanedustajat tietävät. Sen sijaan välikysymys on opposition keino päästä puhumaan haluamastaan aiheesta.

Keskustelussa on kuitenkin epärehellistä opposition tapaan vaatia kaikkien verojen alentamista ja samanaikaisesti kuitenkin luvata etuuksien korottamista ja palvelujen parantamista. (Ed. Pekkarinen: Kuka sellaista on täällä esittänyt?) — Keskustan puheenvuorossa muun muassa esitettiin vähän joka veron alentamista, ja muissa keskusteluissa on vaadittu etuuksien korottamista. (Ed. Pekkarinen: Tuo ei pidä lainkaan paikkaansa!) — Kyllä tämä, ed. Pekkarinen, vain pitää paikkansa.

Toisaalta välikysymys on opposition oikeus ja kuuluu demokraattiseen päätöksentekoon. Välikysymyskeskustelu ei kuitenkaan ole aito päätöksentekotilanne. Haluammekin kysyä Suomen keskustan edustajilta, olisitteko te valmiita tukemaan esimerkiksi yhteisö- ja pääomaverojen nostamista, jotta sillä voitaisiin osaltaan rahoittaa polttoaineveron alentamista. (Ed. Saapunki: Ajaa yritykset Suomesta pois!) Näin pääsisimme puhumaan todellisista vaihtoehdoista ja asioiden asettamisesta tärkeysjärjestykseen.

Arvoisat edustajatoverit! Bensiinin verottaminen samoin kuin muutkin tällaiset kysymykset kuuluvat normaaliin hallituksen valmisteluun ja neuvottelujen piiriin. Tällöin hallitus joutuu pohtimaan samalla koko verotuksen kenttää. On tärkeää muistaa, että ensisijainen tavoite niin meillä kuin koko hallituksellakin on työn verotuksen keventäminen työllisyyden parantamiseksi. Jos verotuksen keventäminen voitaisiin sovittaa yhteen useampivuotisen, tasapainoista kasvua tukevan tuloratkaisun kanssa, se olisi hyödyksi niin työssäkäyville kuin vielä työtä vailla olevillekin.

Meidän on kuitenkin aina myös muistettava, että verotuksessa joudutaan ottamaan huomioon myös sosiaaliset näkökohdat ja oikeudenmukaisuus. Eläkeläisten ja työttömien perustellut toiveet on myös otettava mukaan tähän keskusteluun, ellei sitten esimerkiksi työttömien asemaa haluta verotuksen asemasta helpottaa jollakin muulla tavalla.

On kuitenkin selvää, että hallitus joutuu pitämään silmällä polttoaineiden hintoja ja ottamaan hintojen tulevan kehityksen huomioon verolinjauksia valmisteltaessa. Tällöin vasemmistoliiton edustajat ovat valmiita tuomaan esille kansalaisten huolen polttoaineiden kalleudesta.

[7] **Klaus Bremer /r:** Arvoisa puhemies, ärade talman! Liikenneverotuksen kokonaisuudistus on välttämätöntä.

Oppositionen skjuter skarpt, men bara snuddar vid målet. Interpellationen försöker förenkla en stor helhet till att endast omfatta en sak, bensinacciserna. För några veckor sedan samlades med lätthet över hundra namn på vår åtgärdsmotion som krävde en översyn av hela bil- och trafikbeskattningen. Hela denna skattestruktur kräver en reform som tar i beaktande alla nationalekonomiska och regionalpolitiska följdverkningar, inklusive den totala miljöbelastningen och energiförbrukningen. Att oppositionen i en interpellation, med syfte att fälla regeringen, väljer att förenkla frågan är inte konstruktivt.

Svenska riksdagsgruppen har varit den aktivaste riksdagsgruppen när det gäller att uppmärksamma bil- och trafikbeskattningen. Vi är glada över att vi nu får stöd från de flesta politiska håll.

Arvoisa puhemies! Aloitteestamme tehtiin jo budjettineuvotteluissa vuonna 1996 pöytäkirjamerkintä, jota ei koskaan ole toteutettu, työryhmän asettamisesta valmistelemaan auto- ja liikenneverotuksen kokonaisuudistusta. (Ed. Pekkarinen: Miksi olette hallituksessa?) — Se oli hallituksessa, ed. Pekkarinen. (Ed. Pekkarinen: Miksi olette edelleenkin hallituksessa?) — Vielä nykyiseenkin hallitusohjelmaan on meidän toimestamme kirjattu, että autokannan uusiutumista nopeutetaan liikenneverotuksen rakennetta muuttamalla ottaen nykyistä painokkaammin huomioon ympäristövaikutukset, erityisesti polttoaineen kulutus ja liikenneturvallisuustekijät. (Ed. Korkeaoja: Koskahan tähän toimeen ryhdytään?) — Vielä on aikaa, ed. Korkeaoja.

Ruotsalainen eduskuntaryhmä vaatii auto- ja liikenneverotuksen kokonaisuudistusta. Sen toteuttamiseksi on asetettava työryhmä välittömästi ja mahdollisimman lyhyellä toimeksiannolla. Esimerkiksi uusia vähemmän kuluttavia ja vähemmän saastuttavia autoja verotetaan nyt meillä raskaammin kuin vanhoja ja saastuttavia autoja. (Ed. Pekkarinen: Onko tuo epäluottamus Niinistölle?) Tämän verotusrakenteen seurauksena, ed. Pekkarinen ja kuunnelkaa tarkasti, autokantamme kuuluu EU:n vanhimpiin ja johtaa saasteiden kasvuun ja liikenneturvallisuuden heikkenemiseen, mikä koituu yhteiskunnalle seurannaiskustannuksina erittäin kalliiksi.

Arvoisa puhemies! Epätavallisen korkea bensiinin hinta johtuu monesta tekijästä. Yksi syy on raakaöljyn korkea hinta yhdistettynä dollarin arvon nousuun. Lisäksi hintaan vaikuttavat korkeat valmiste- ja arvonlisäverot, jotka muodostavat pääosan loppuhinnasta. Kun hinnat nyt ovat EU:n korkeimmat, on peräti omituista, ettei kenelläkään tunnu olevan kokonaiskuvaa niiden kaikista yhteiskunnallisista vaikutuksista. (Ed. Saapunki: Keskustalla on! Lukekaa välikysymys!)

Suomen Kuorma-autoliiton mukaan vuodenvaihteessa tapahtunut dieselin hinnannousu on luonut paineita kuljetusalalla nostaa hintoja 7—14 prosenttia. Kuljetusyrittäjät eivät ole voineet siirtää enempää kuin 2,5 prosenttia kustannuspaineista hintoihinsa. Vähäisilläkin matematiikan taidoilla kyllä ymmärtää, että tämä on kestämätön tilanne ja johtaa ongelmiin, muun muassa konkursseihin ja yhteiskunnalle kalliin työttömyyden kasvuun. Polttonesteiden hinnankorotus 10 pennillä aiheuttaa kuljetuselinkeinolle 100 miljoonan markan lisäkustannukset. Tällä kehityksellä on työllisyyttä heikentäviä ja inflaatiota kiihdyttäviä vaikutuksia. Dieselin hinta on noussut 1,15 markkaa vuoden 1999 alusta. Korotus vastaa kuljetuskustannusten nousua 1,15 miljardilla markalla. On selvää, että viime kädessä kuluttajat vastaavat näistäkin kustannuksista.

Myös joukkoliikenteestä huolehtivat liikennelaitokset vaativat jopa 6 prosentin korotuksia lippujen ja matkojen hintoihin. Samaa vaativat Linja-autoliitto ja Taksiliitto nyt. Ruotsinlaivojen raskaat taloudelliset tappiot johtuvat tuntuvasti myös polttonesteiden rajusta noususta. Kotimaan lentoliikenteessä on jouduttu vähentämään lentovuoroja ja poistamaan liikenneyhteyksiä, heikentämään palveluja. Lähitulevaisuudessa joudutaan lisäksi tuntuvasti korottamaan lentolippujen hintoja johtuen muun muassa polttoaineen hinnan kaksinkertaistumisesta vuoden sisällä.

Kotimaanmatkailu- sekä myös kasvihuoneelinkeino ovat muita esimerkkejä aloista, joilla hinnannousu johtaa negatiivisiin kansantaloudellisiin seurauksiin. Kuluttajat mieluummin joko kuluttavat rahansa ulkomailla tai ostavat tuontivihanneksia.

Mahdollisuudet yritystoiminnan harjoittamiseen haja-asutusalueilla vähenevät ja muuttoliike kaupunkeihin kasvaa, minkä seurauksena olemassa olevan laajan infrastruktuurin käyttö vähenee muuttotappiokunnissa. Kaikki tämä on meille tuttua, eikä sitä tarvitse toistaa. On tärkeää, että saamme käsityksen kokonaiskustannuksista eli

siitä, kuinka paljon korkeat polttonesteiden hinnat maksavat meille kokonaisuudessaan siitä huolimatta, että arvonlisävero ja polttonesteiden valmistevero osaltaan myös tuovat paljon verotuloja. Tuoreiden tietojen mukaan polttonesteiden valmisteverot kuitenkin tuottavat tänä vuonna jo vähemmän tuloja kuin viime vuonna. Tähän on monta syytä, mutta polttonesteiden korkeat hinnat ovat tietysti yksi niistä.

Ärade fru talman! När bensinpriserna var låga var det möjligt att höja dem via skatter. Då är det också möjligt att sänka skatterna när priserna är höga. Världsmarknadspriset på råolja förväntas inte sjunka inom överskådlig framtid och därför visar svenska riksdagsgruppen en beredskap att se över bränsleaccisen. Helst skall detta ske i samband med en totalanalys av bil- och trafikbeskattningens samhällsekonomiska effekter, men inledande steg kan tas också på kort varsel.

En översyn av bil- och trafikbeskattningen är absolut nödvändig för att accissänkningen inte skall få negativa miljöverkningar. Härvid är det glädjande att äntligen här höra samlingspartiet yrka på det samma. Bilskatten bör differentieras så att den gynnar nyare, miljövänligare och bränslesnålare bilare. Höjning av avdragen för arbetsresor är en lösning för en grupp människor. För bränsleberoende näringar, såsom växthusnäringen, kan punktinsatser också göras, men det viktiga är ändå en total översyn av hela systemet.

Arvoisa rouva puhemies! Auto- ja liikenneverotuksen verotusrakenne, johon polttonesteiden verotus kuuluu osana, on väärä. Se on siis muutettava. Jotta hallitus ehtisi täyttää hallitusohjelman velvoitteet — ed. Pekkarinen poissaolevanakin tätä peräänkuulutti — ruotsalaisen eduskuntaryhmän mielestä on välttämätöntä asettaa viivytyksettä työryhmä valmistelemaan ehdotusta auto- ja liikenneverotuksen kokonaisuudistukseksi. Työryhmän ehdotus tulee voida ottaa huomioon jo ensi vuoden talousarviossa. Voimme tietysti panostaa yksittäisiin kohteisiin ja jatkossakin osua oikeaan. Loppujen lopuksi meillä on joka tapauksessa edessä koko auto-, liikenne- ja polttonesteverotuksen sääteleminen EU:n periaatteiden ja liittymissopimuksen tavaroiden vapaata liikkumista koskevien velvoitteiden mukaisesti, jotka Suomi on sitoutunut toteuttamaan liittyessään unioniin vuonna 95.

Arvoisa puhemies! On vahinko, että merkittävä kysymys on yksinkertaistettu välikysymyksessä mahdottomuuteen asti. Ruotsalainen eduskuntaryhmä puoltaa muun muassa tästä syystä yksinkertaista päiväjärjestykseen siirtymistä.

Fru talman! Det är synd att en stor fråga i interpellationen förenklats till absurditet. Svenska riksdagsgruppen förordar bland annat därför enkel övergång till dagordningen.

[8] **Anni Sinnemäki /vihr:** Arvoisa rouva puhemies! Viime vuoden Maailman tila -raportissa geologit Campbell ja Laherrère arvioivat, että maailman öljyntuotanto kääntyy laskuun noin kymmenen vuoden kuluttua. Maailman tähän mennessä löydetyistä öljyvaroista on käytetty jo noin puolet. Nykyään tuotettavasta öljystä noin 80 prosenttia pumpataan ennen vuotta 79 löytyneiltä kentiltä, joista useimmat ovat ehtymässä.

Tämä tuskin puhuu öljyn hinnan pikaisen alentumisen puolesta.

Tiedemiehet ovat vahvistaneet fossiilisten polttoaineiden aiheuttaman ilmaston lämpenemisen eli kasvihuoneilmiön. Sen vaikutukset ovat monilta osin arvaamattomia, mutta selvää on, että se aiheuttaa ainakin merenpinnan nousun, joidenkin valtioiden katoamisen kartalta, kasvien ja eläinten levinneisyysalueiden muutoksia, tartuntatautien leviämistä, koralliriuttojen kuolemia, tulvien, myrskyjen ja muiden luonnonkatastrofien lisääntymistä. Kasvihuoneilmiön ympäristövaikutukset ovat myös taloudellisia vaikutuksia. Kansainväliset vakuutusyhtiöt arvioivat ilmaston lämpenemisen ja luonnonkatastrofien tuottavan jatkuvasti kasvavan määrän taloudellisia menetyksiä. Esimerkiksi vuonna 99 luonnonkatastrofien hinnaksi arvioitiin noin 100 miljardia dollaria eli jotakuinkin 500 miljardia markkaa.

Toisaalta monissa viimeaikaisissa tutkimuksissa on esitetty, kuinka uusiutuvat energiateknologiat ympäristöetujen lisäksi tuottavat enemmän työllisyyttä kuin perinteinen teknologia, joten taloudellista hyvinvointia on saavutettavissa silloin kun yritetään ratkaista ilmaston lämpenemisen ongelmaa.

Nämäkään tekijät eivät näytä puhuvan öljyn hinnan alentumisen puolesta.

Arvoisa puhemies! Kasvihuoneilmiön tähden fossiilisten polttoaineiden käytöstä pyritään luopumaan ennen itse fossiilisten polttoaineiden va-

rantojen loppumista. Kasvihuonepäästöjä tulisi leikata nykyisestä tasosta noin 80 prosenttia. Nämäkään pyrkimykset tuskin tulevat vaikuttamaan siihen, että bensan hinta pysyvästi laskisi: Liikenteen osuus Suomen hiilidioksidipäästöistä on noin neljännes, eli liikenne on merkittävä tekijä myös päästövähennystavoitteiden kannalta. Liikenne on myös merkittävä toisen kasvihuonekaasun, typenoksidien, päästölähteenä. Liikenteen osuus Suomen typenoksidipäästöistä on kaksi kolmasosaa.

Myönteisen poliittisen tahdon vallitessa ilmastonmuutoksen ehkäisy tulee aiheuttamaan suuria muutoksia energiajärjestelmään. Liikenteen osalta tämä tarkoittaa erilaisten energiankulutusta vähentävien autojen ja kulkuneuvojen kehittämistä ja käyttöönottoa. Tällaisia voivat olla esimerkiksi moottorin ja akun yhdistelmää käyttävät hybridiautot, joiden energiankulutus on vain noin puolet nykyisten autojen kulutuksesta, tai vetyautot, joiden moottorien palamistuotteena on käytännössä vain vesihöyryä, tai biopolttoaineet, kuten rypsiöljystä valmistettu metyyliesteri. Ympäristöystävällisten moottorien ja ajoneuvojen kehittely on autoteollisuudessa pitkällä, ja tällaisia autoja on koekäytössä useissa paikoissa muun muassa Tukholman kaupungilla.

Arvoisa puhemies! Liikenneministeriön henkilöliikennetutkimuksen mukaan puolet suomalaisten autolla tekemistä matkoista on alle 5 kilometrin mittaisia ja yksi neljäsosa alle 3 kilometrin mittaisia, eli hyvin korvattavissa vaikkapa polkupyörällä. Tässä suhteessa täällä usein esitetty väite, että Suomi on pitkien etäisyyksien maa, ei kokonaisuudessaan pidä paikkaansa, koska 3 kilometrin etäisyys on täälläkin vain 3 kilometriä eikä sen pidempi.

Kaikista Suomessa tehdyistä automatkoista suurin osa tehdään Etelä-Suomessa: henkilöliikennetutkimuksesta käy ilmi, että Etelä-Suomessa henkilöautoilla ja muulla yksityisellä liikenteellä kuljetaan noin 58 miljoonaa kilometriä vuorokaudessa, Länsi-Suomessa 54 miljoonaa kilometriä vuorokaudessa, Itä-Suomessa 16, Oulun läänissä 13 ja Lapin läänissä vain 7,5 miljoonaa kilometriä. Myös pisimpiä eli yli 15 kilometrin työmatkoja tehdään ei suinkaan kaukana taajamien ulkopuolella vaan eteläisessä Suomessa, maan parhaiden joukkoliikennepalveluiden ulottuvilla. Vuonna 95 ympäristöministeriössä tehdyn selvityksen mukaan noin puolella suomalaisista työpaikka sijaitsee alle 3 kilometrin etäisyydellä. Yli 30 kilometrin päässä käy töissä vain noin 4 prosenttia suomalaista. Tutkimukset puhuvat vahvasti sen puolesta, että Suomessa kannattaa yhä satsata joukkoliikennepalvelujen saatavuuteen ja houkuttelevuuteen. Työsuhdelipulle annettava verohelpotus joukkoliikenteeseen olisi yksi keino edistää tätä hallitusohjelmankin houkuttelevuustavoitetta.

Arvoisa puhemies! Mitä verotukselle kokonaisuudessaan pitäisi tässä vaiheessa tehdä? Vihreät ovat jo pitkään puhuneet siirtymisestä älykkääseen verotukseen, jonka peruselementti on verotuksen painopisteen siirtäminen työn verotuksesta energian verotukseen. Työn verotuksen alentamisessa erityisesti matalapalkka-aloja on suosittava. Tällainen malli edistää parhaiten työllisyyttä ja kohdistuu eniten kansalaisia eriarvoistavaan tekijään eli toimeentulo-ongelmaan, jotka puolestaan kasautuvat kaupunkeihin, mutta eivät johdu korkeasta bensiinin hinnasta. Tässä kohtaa keskustan analyysi oli ehkä hieman harhainen. Se, että verojen alennusta ei tule toteuttaa budjettileikkauksilla, lienee kaikille sanomattakin selvää. Ainakin lienee — joskushan joku provinssipankinjohtaja on sellaista esittänyt, mutta kaikki varmaan ymmärtävät, että meidän palvelumme eivät nyt ole siinä tilassa, että niitä voitaisiin vähentää.

Ministeri Satu Hassi on todennut, että energiaverojen ympäristöohjaavuutta voitaisiin itse asiassa parantaa siirtämällä energiaverojen painopistettä polttonesteiden verotuksesta sähkön verotukseen. Saman suuntaiseen tulokseen tuli myös talousneuvoston ympäristö- ja energiaveroja pohtinut työryhmä raportissaan. Talousneuvoston energiaveroraportista käy ilmi, että sähköveron nostaminen edistäisi päästövähennyksiä tehokkaammin kuin bensavero. Tämän perusteella vihreät olisivat valmiita avaamaan keskustelun bensaveron alentamisesta, mikäli samanaikaisesti päätettäisiin sähköveron nostamisesta.

Autoilun kokonaisverotuksen keventämistä vihreät eivät kannata. Suomessa voitaisiin taajama-alueiden sisääntuloväylillä ryhtyä keräämään esimerkiksi niin sanottuja keskusta- ja ruuhkatulleja. Näillä voitaisiin tulevaisuudessa kattaa valtion kassaan merkittävä osa siitä summasta, joka nyt kerätään liikenteen veroina. Samalla autoilun kustannukset saataisiin siirrettyä nykyistä paremmin sinne, missä myös haitat ovat suurimmat ja toisaalta joukkoliikenne toimii parhaiten. Tällainen järjestelmä kohtelisi myös ny-

kyistä oikeudenmukaisemmin autoilijoita, jotka asuvat alueilla, joilla ei ole toimivaa joukkoliikennettä.

Vihreät kannattavat verohelpotuksia ympäristöystävällisempien ajoneuvojen markkinoille pääsemiseksi. Esimerkkinä mainittakoon vaikka biodiesel. EU:ssa valmistellaan parhaillaan eurooppalaista standardia, joka määrittelee yhteiset laatuvaatimukset biodieselille. Suomessa biopolttoaineilta voitaisiin poistaa dieselvero, jolloin ne tulisivat kilpailukykyisiksi fossiilisten polttoaineiden kanssa. Sen sijaan lentoliikenteen verovapaus olisi poistettava.

Arvoisa puhemies! Tässä vihreitä näkökulmia, joista varmaan huomaa, että hallituksen vastaus tyydyttää vihreää eduskuntaryhmää. Kannatamme yksinkertaista päiväjärjestykseen siirtymisen sanamuotoa.

[9] **Bjarne Kallis /skl:** Arvoisa rouva puhemies, ärade fru talman! En voi olla kommentoimatta eräitä puheenvuoroja, ministeri Niinistön puheenvuoroa ja ed. Kokkosen puheenvuoroa. Myös SDP:n ed. Kosken puheenvuoro liittyy tähän samaan. Te kaikki annatte ymmärtää, että hinnankorotus johtuu raakaöljyn hinnankorotuksesta ja yhteisvaluutan heikkenemisestä. Ministeri Niinistö jopa totesi, että tämä on nostanut bensiinin hintaa 1,30 markalla, mutta todellisuudessa bensiinin hinta on noussut 1,70 markalla. Nämä luvut pitävät paikkansa, mutta mistä se 40 pennin erotus johtuu? 25 penniä johtuu arvonlisäverosta, jota peritään korotetusta 1,30 markasta. Jää 15 penniä. Voi olla, että se on mennyt öljy-yhtiöiden taskuun. Mutta jos se on mennyt öljy-yhtiöiden taskuun, niin siitä otetaan 29 prosenttia sitten taas kotiin. Eli loppujen lopuksi siinä voi olla 10 pennin heitto. Emme me saa unohtaa emmekä jättää veropuolta pois. Korotettu hinta merkitsee lisää verotuloa valtion kassaan, kuten myöhemmin tulen osoittamaan.

Ed. Koski syytti oppositiota populismista. Helppohan se on syyttää. Mekin voisimme syyttää hallituspuolueitten edustajia populismista, kun täällä puhutaan yhtä ja sitten äänestetään todennäköisesti toisin, ainakin esitetään, että ei ole tarvetta ryhtyä mihinkään muutoksiin, vaikka puheenvuoroissa sanotaan, kuten ed. Koski sanoi, että pitää palauttaa se vero, joka on korotuksen johdosta valtion kassaan tullut. Meillä on juuri sama esitys. Me olemme aivan samaa mieltä: pitää palauttaa se, mitä hinnan korotus on tuonut valtion kassaan lisää.

Kun niin paljon puhutaan työmatkavähennyksen korottamisesta, se on tietenkin hyvä asia. Emme ole sitä vastustaneet. Olisimme jopa myöntäneet hieman enemmän vähennystä siihen alapäähän, niin että omavastuu olisi ollut pienempi kuin 3 000 markkaa. On kuitenkin muistettava, että eläkeläiset käyttävät autoa eivätkä hyödy lainkaan työmatkavähennyksestä, mutta joutuvat kyllä sen korkeimman hinnan maksamaan.

Rouva puhemies! Pidän puheeni lopussa lyhyen yhteenvedon ruotsiksi.

Lehdet pääkirjoituksissaan ja myös kansanedustajat kolumneissaan ovat viime päivinä kommentoineet nyt käsiteltävänä olevaa välikysymystä polttonesteiden verotuksen alentamisesta. Kirjoituksissa on järjestään todettu, että polttonesteiden hintataso on niin korkea, että hintoja tulisi välttämättä eri syistä alentaa. Yksiselitteisesti ollaan siis tätä mieltä. Eduskunnassa tämä vaatimus on ollut esillä kirjallisten ja suullisten kysymysten sekä laki- ja toimenpidealoitteiden muodossa. Kaikissa näissä on tähdätty samaan tavoitteeseen eli polttonesteiden hinnan alentamiseen.

Masentavaa, etten sanoisi järkyttävää, on ollut se, kun on väitetty, että nyt tehty välikysymys tekee hinnanalennuksen poliittisesti mahdottomaksi. Olemmeko me todella suomalaisessa politiikassa vajonneet niin alhaiselle tasolle, että kaikkea, mitä oppositio esittää, on pakko hallituksen taholta vastustaa ja päinvastoin? (Ed. Aittoniemi: Niinhän se aina on ollut!) Jos näin todella on, silloin on myös turha valittaa sitä, että poliitikkojen uskottavuus on alhainen. Kansa on valinnut meidät hoitamaan kansakunnan, ei hallituksen, ei opposition tai oman puolueen asioita. Pelkät vihjailutkin siitä, ettei polttonesteiden hintoja välikysymyksen takia voisi alentaa, viestivät, että motiivit ja arvojärjestykset ovat menneet pahasti pieleen.

Todettakoon nyt vielä, että välikysymys on tehty sen jälkeen, kun kaikki muut eduskunnan käytettävissä olevat keinot ovat osoittautuneet riittämättömiksi.

Kristillinen liitto ei väitä, että hallitus olisi syyllinen polttonesteiden hintojen nousuun, mutta hallitus olisi voinut ja voi edelleen vaikuttaa hintatasoon polttoaineveroa alentamalla. Kuten välikysymyksessä todetaan, hinnannousu johtuu

raakaöljyn hinnankorotuksesta ja yhteisvaluutta euron heikkenemisestä USA:n dollariin nähden. Valtio on hyötynyt hinnannoususta, kun se on viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana saanut hinnannoususta noin miljardi markkaa enemmän arvonlisäveroa, kuin mitä se muuten olisi saanut. Maksajana on ollut suomalainen kuluttaja.

Hintojen pienet heilahdukset suuntaan taikka toiseen eivät edellytä hallitukselta toimenpiteitä, mutta heilahdukset, jotka merkitsevät todellista muutosta kuluttajien elintasoon ja varsin monien elinkeinojen toimintaedellytyksiin sekä sen myötä koko kansantaloudelle, ovat sellaisia, joihin hallituksen tulee puuttua.

Tässä yhteydessä on syytä tarkastella hieman laajemmin eri väestöryhmien tulokehitystä ja verotusta ylipäätään. Tämän vuoden talousarvion hyväksymisen jälkeen eli kuusi kuukautta sitten palkansaajat osoittivat kohtuullista malttia ja tyytyivät eräitä ryhmiä lukuun ottamatta muutaman prosentin palkankorotuksiin. Näillä palkkaratkaisuilla luotiin pohjaa edelleen jatkuvalle hyvälle talouskasvulle. Valtio palkitsi tulonsaajia veronkevennyksillä, joiden vaikutus pienimmissä tuloluokissa oli noin 130 markkaa vuodessa ja ylimmissä noin 1 600 markkaa vuodessa. — Tästä me muistutimme kansanedustajia pari viikkoa sitten, kun päätimme ja äänestimme tuloveroalennuksista. — Lähes kokonaan veronkevennysten ulkopuolelle jäivät eläkeläiset ja työttömät, koska kevennys annettiin lähinnä työtulo- ja ansiotulovähennyksen muodossa. Tätä vastaan oppositio ja osa hallituksen edustajista reagoi voimakkaasti, koska päätös oli omiaan kasvattamaan tuloeroja yhteiskunnassa.

Tämän ja edellisen hallituskauden aikana ovat kiistatta muut kuin ansiotuloa saavat ryhmät jääneet poliittisissa ratkaisuissa aina toisarvoiseen asemaan. Tuntuu siltä kuin näistä ryhmistä välitettäisiin vain vaalien alla. Eläkkeiden ja päivärahojen tasokorotuksia ei ole toteutettu, eivätkä tuloveronalennukset ole, kuten edellä mainitsin, näitä ryhmiä juuri koskettaneet. Kristillisen liiton eduskuntaryhmän mielestä eläkkeiden ja päivärahojen tasokorotus palvelisi näitä ryhmiä paremmin kuin veronalennus. Ryhmämme ehdottikin varsin realistisessa vaihtoehtobudjetissaan 200 markan kuukausikorotusta kaikkein pienimpiin eläkkeisiin.

Monien kansalaisten, etenkin pientuloisten, kohdalla menot ovat kasvaneet selvästi enemmän kuin tulot. Tähän ovat viime kuukausina vaikuttaneet ennen kaikkea polttoaineiden hinnannousu sekä vielä enemmän korkotason nousu. Bensiinin litrahinnan yli markan nousu tämän vuoden alusta merkitsee ainoastaan hinnankorotuksen osalta keskimäärin noin 1 500 markan lisälaskua tavalliselle kuluttajalle vuositasolla. Lämmityskulujen lisälasku on saman suuruinen. Kun vielä korkokanta on vuodessa noussut lähes 2 prosenttiyksiköllä, merkitsee tämä 400 000 markan asuntovelkaiselle noin 8 000 markan lisälaskua. Edellä mainittu esimerkki yli 10 000 markan lisämenosta — siis 8 000 markkaa korosta, 1 500 markkaa bensiinistä, 1 000—1 500 markkaa lämmityskuluista — vuoden aikana koskee aivan varmasti kymmeniätuhansia perheitä. Todettakoon nyt vielä, että esimerkiksi 95 prosentilla lapsiperheistä on käytössään henkilöauto ja 1 200 000 suomalaisella on asuntolaina.

Tavalliset kuluttajat ovat tietenkin määrällisesti suurin polttoaineiden hinnankorotuksesta kärsivä ryhmä, mutta taloudellisesti eniten siitä kärsivät liikenteenharjoittajat ja ne muut elinkeinonharjoittajat, joiden suurin kuluerä on polttoainekustannukset. Tähän ryhmään kuuluvat muun muassa kasvihuoneviljelijät. Vuosisopimuksia tehneet kuljetusalan yrittäjät ovat todella ahtaalla, ja uloslyönti kaikkine siihen liittyvine murhenäytelmineen on valitettavasti tällä sektorilla jo alkamassa. Välillisesti kuljetusalan vaikeudet koskevat myös tavallista kuluttajaa, koska tavaraliikenteestä noin 67 prosenttia ja henkilöliikenteestä noin 82 prosenttia kulkee teillä ja kaduilla.

Arvoisa puhemies! Liioittelematta voi sanoa, että taloudellinen tilanne kymmenientuhansien suomalaisten kohdalla muuttuu selvästi huonommaksi ja satoja elinkeinonharjoittajia uhkaa konkurssi, mikäli alennusta polttoaineiden hintoihin ei saada. Tämä aikana, jolloin kasvuennusteita jatkuvasti nostetaan ylöspäin.

Tarkastelin budjetin hyväksymisen jälkeistä kehitystä kansalaisten ja eräiden elinkeinonharjoittajien kannalta. Tässä yhteydessä on myös paikallaan katsoa, minkälainen kehitys on ollut valtion kannalta. Tämä selviää parhaiten hallituksen ensimmäisestä lisätalousarviosta, joka osoitti menopuolen mitätöntä kasvua ja tulopuolen rajua kasvua. Valtio on saamassa yli 6 miljardia markkaa enemmän verotuloa kuin olimme vielä muutama kuukausi sitten olettaneet. Verotulo ei tule ulkomailta eikä tyhjästä, vaan sen

suorittavat tämän maan verovelvolliset. Kuten aiemmin totesin, pelkästään polttoaineiden hinnan nousu on merkinnyt valtion kassaan lisää arvonlisäveroa noin miljardi markkaa. Tämän ylimääräisen veron palauttaminen, jota SDP peräänkuulutti ryhmäpuheenvuorossaan, merkitsisi bensiinin ja dieselöljyn litrahintaan noin 25 pennin alennusta. Käänteisesti voisi myös sanoa, että kuluttaja ei ole kärsinyt vain heikosta eurosta ja raakaöljyn hinnankorotuksesta vaan sen lisäksi valtio on ottanut itselleen 25 penniä lisää litralta.

On esitetty erisuuruisia alennuksia polttoaineveroihin. Autoliitto kerää nimiä adressiin, jossa vaaditaan 40 pennin alennusta litrahintaan. Tässäkin salissa on tänä päivänä monestikin viitattu ministeri Hassiin, joka lehtitietojen mukaan on esittänyt saman suuruista eli 40 pennin alennusta bensiinin litrahintaan, mutta samanaikaisesti 1 pennin korotusta sähkön kilowattituntihintaan. Kristillisen liiton mielestä ministeri Hassin esitys ansaitsee tunnustusta sen takia, että se on valtiontalouden kannalta neutraali ja korjaisi verotuksen rakennetta juuri tässä tilanteessa oikeaan suuntaan. Voittajina olisivat ministeri Hassin mallissa ne, jotka eniten heikosta eurosta ja korkeasta raakaöljyn hinnasta ovat kärsineet, ja häviäjinä ne, jotka heikosta eurosta ovat eniten hyötyneet. Perusteluja tällaiselle esitykselle siis löytyy.

Kristillinen liitto on vuosien varrella tehnyt verotuksen rakenteeseen useita muutosesityksiä. Hyvin pelkistettynä periaatteena meillä on ollut se, että mielestämme tulisi ankarimmin verottaa kaikkea sitä, mitä yhteiskunta vähiten tarvitsee, ja lievimmin sitä, mitä eniten tarvitsemme. Johdonmukaisesti olemme esittäneet pörssiveron ottamista uudelleen käyttöön ja niin sanottujen pikavoittojen ankarampaa verotusta. Molemmat vaikuttaisivat ainakin jossain määrin keinotteluun, jota yhteiskunta ei varmastikaan tarvitse. Työtä tarvitaan lisää, ja sen takia työn verottamista tulisi alentaa.

Todettakoon, että 0,1 prosentin pörssiverolla voitaisiin bensiinin hintaa alentaa noin 60—70 pennillä litralta. Jos polttoaineveron alennusta halutaan kompensoida muita veroja korottamalla, löytyy varmasti muitakin vaihtoehtoja. Ensin on kuitenkin vastattava kysymykseen, onko aihetta alentaa polttoaineen veroa. Tähän kysymykseen niin kansa kuin kansanedustajat ovat antaneet myönteisen vastauksen.

Kristillisen liiton eduskuntaryhmä ei pidä tässä tilanteessa välttämättömänä kompensoida polttoaineveron alennusta korottamalla muita veroja. Painavin peruste tähän on juuri se, että valtion verotulot ovat todella nousseet odotettua enemmän eli yli 6 miljardilla markalla. Mielessä on myös pidettävä se tosiseikka, miten tieliikennettä jo ennen polttoaineiden huimaa korotusta on verotettu. Ed. Kokkonen luetteli ainoastaan polttonesteiden, bensiinin ja dieselöljyn, valmisteveron, mutta todettakoon nyt, että valtion tieliikenteestä saamat tulot nousevat vuositasolla noin 35 miljardiin markkaan menojen ollessa vajaat 5 miljardia markkaa. (Ed. Kokkonen: Puheenvuorossa jäi monta muutakin asiaa käsittelemättä!) — Kuulijalle syntyi sellainen kuva, että liikennettä verotetaan vain 12 miljardilla, mutta sitä verotetaan todellisuudessa 35 miljardilla.

Rouva puhemies! Verotulojen kertyminen odotettua enemmän taikka sitten lähestyvät kunnallisvaalit ovat saaneet ministerit esittämään lisää veronalennuksia. Pääministeri esittää, että ne kohdistettaisiin työtuloverotukseen, jolloin todennäköisesti noudatettaisiin samaa vanhaa kaavaa: pienituloiset saisivat pienen alennuksen, perusturvan varassa elävät jäisivät kokonaan ilman ja hyvätuloiset saisivat suurimman veronalennuksen. Näinhän on tähän mennessä käynyt. Tämä ei ole mielestämme tässä tilanteessa sosiaalisesti oikein.

Myönteistä verokeskustelussa on ollut se, että hallitus ja koko eduskunta ovat yksimielisesti sitä mieltä, että veronkevennykseen on varaa. Pääministerin ja eräiden ministereiden puheet viittaavat siihen, että alennuksen suuruus voisi olla 2—3 miljardia markkaa. Erimielisyyttä näyttää vallitsevan lähinnä siitä, mihin veroihin alennus kohdistetaan. Ansiotuloihin kohdistuva alennus kasvattaisi tuloeroja, parantaisi jonkin verran mutta vain marginaalisesti työllisyyttä ja kiihdyttäisi inflaatiota, josta on nousemassa uhka talouskasvulle ja kilpailukyvylle.

Ministeri Siimes on kevään aikana ilmoittanut, että työllisyyden kannalta tulisi kohdistaa veronalennukset työnantajamaksuihin. Ministeri Tuomioja ei ole lämmennyt veronalennuksille vaan on pitänyt tärkeämpänä hyvinvointipalvelujen säilyttämistä. Ministeri Hemilä on puhunut ruoan arvonlisäveronalennuksen puolesta. Tästä voi vain todeta, ettei hallituksen sisältä löydy yhteistä verolinjaa, vaikkakin tietenkin hallitusohjelmassa on veropoliittinen linja.

Oppositiolta ei puutu yhteistä linjaa tässä veronkevennysasiassa. Kun muutama viikko sitten käsittelimme tuloveroalennuksia, esitimme suurempaa veronalennusta alimpiin tuloluokkiin ja katsoimme, että esityksen vaikutus olisi ollut noin 250 miljoonaa markkaa. Mietinnön palautekeskustelussa linjamme sai aika laajaa tukea hallituspuolueitten edustajilta, mutta ratkaisuvaiheessa eli äänestämisen yhteydessä äänestettiin kuitenkin sitä vastaan. Perinteinen asetelma hallitus vastaan oppositio piti, mutta käytetyt puheenvuorot osoittivat, että verolinjaamme haluttaisiin tukea.

Tehdyllä välikysymyksellä olemme pyrkineet siihen, että hallitus paneuduttuaan niihin ongelmiin, jotka kohonnut polttonesteiden hinta on aiheuttanut liikennöitsijöille ja eräille muille elinkeinonharjoittajille sekä varsinkin muualla kuin kaupunkien ydinkeskustoissa asuville, toteaisi, että osa veronalennuksesta olisi välttämätöntä kohdistaa polttonesteiden veron alentamiseen. Hallitus ei saa asettua kansaa vastaan tässä asiassa.

Arvoisa puhemies! Edellä olen esittänyt, että valtion kasvavan verotulokertymän johdosta ja erityisesti aluepoliittisista ja sosiaalisista syistä on perusteltua alentaa polttonesteiden veroa vähintään 50 pennillä litralta. Tämä alennus jo tehtyjen tuloveronalennusten kera ei vielä riittäisi kompensoimaan sitä menolisäystä, mitä korotettu raakaöljyn hinta ja heikentynyt yhteisvaluutta ovat kuluttajille aiheuttaneet, mutta se pelastaisi joukon yrityksiä konkurssista ja toisi helpotusta niille perheille, joille pitkät automatkat ovat jokapäiväisiä ja välttämättömiä. Suomen kansa ansaitsee paremman hallituksen kuin sellaisen, joka aikana, jolloin talous kasvaa ennätysvauhtia, harjoittaa politiikkaa, joka johtaa kasvaviin tuloeroihin ja ennen kaikkea huonontaa lähes jokaisen kotitalouden taloudellista asemaa.

Koska hallitus ei ole vastauksessaan osoittanut, että se aikoisi ryhtyä toimenpiteisiin, joiden seurauksena polttonesteiden hinta alenisi, kannatan ed. Pekkarisen ehdotusta päiväjärjestykseen siirtymisen sanamuodoksi.

Suomen kaksikielisimmän puolueen edustajana pidän lyhyen yhteenvedon ruotsiksi.

Fru talman! Det torde knappast råda något tvivel om att de höga bränslepriserna framkallar problem inte bara för den enskilda konsumenten, utan framför allt för trafikidkarna och för många näringsidkare, speciellt inom växthusodlingen. Riksdagsmännen har på olika sätt tagit upp frågan i avsikt att få regeringen att vidta åtgärder som skulle medföra en sänkning av bränslepriset.

Efter att alla andra tillbudsstående åtgärder har vidtagits utan att regeringen skulle ha reagerat fann vi inom oppositionen det riktigt att inlämna en interpellation i frågan. De är beklagligt, för att inte säga sorgligt, att konstatera hur vissa riksdagsmän inom regeringspartierna offentligt framfört att interpellationen kommer att omöjliggöra en sänkning som underförstått eljest skulle ha varit möjlig. Otroliga påståenden och om de är allvarligt menade har vi i detta land sjunkit till en verkligt låg nivå, ifall regeringspartierna rent principiellt måste förkasta allt som oppositionen framför.

De höga bränslepriserna har framkallats av att priset på råoljan stigit, men också av att den gemensamma valutan euron har försvagats eller devalverats gentemot dollarn. Regeringen kan inte direkt beskyllas för prisstegringen, men den kunde naturligtvis ha vidtagit åtgärder för att få priset sänkt. Staten har förtjänat cirka en miljard på prisstegringen. Den svaga gemensamma valutan euron har förutom att den bidragit till de höga bränsepriserna också medfört att räntenivån under de senaste månaderna märkbart stigit. Enbart förhöjningen av bränslepriset under detta år och räntestegringen under de senaste månaderna har för en familj med bostadslån på 400 000 mark medfört extra kostnader upp till 10 000 mark per år. Detta belopp är avsevärt större än de löneförhöjningar och skattesänkningar som familjen erhållit och som i bästa fall uppgår till 2 000—3 000 mark per år.

Ifall konsumenternas ekonomi utvecklats negativt är situationen för staten den direkt motsatta. I skatteintäkter beräknas inflyta över 6 miljarder mark mer än man antog för ett par tre månader sedan. Staten förtjänar och konsumenten betalar. De är svårt att finna argument för att kunna motsätta sig en sänkning av bränslepriset, att kompensera en sänkning av bränsleskatten genom att höja en annan skatt är naturligtvis möjligt, men det är inte nödvändigt emedan staten vunnit på förhöjningen. Därför bör en sänkning ske utan kompensation.

För att undvika konkurser inom företag där bränslekostnaden utgör en stor andel av kostnaderna och för att underlätta situationen för hundratusentals konsumenter är en skattesänkning på

minst 50 penni per liter alldeles nödvändig. Eftersom regeringen och regeringspartierna inte visat någon som helst förståelse för en skattesänkning bör den avgå. Finlands folk skall ha en regering som lyssnar till folket och förstår dess problem.

Ärade fru talman! Ja understöder riksdagsman Pekkarinens förslag som innebär ett misstroendevotum för regeringen.

10 **Raimo Vistbacka /ps:** Arvoisa puhemies! Välikysymys on aiheellinen ja ajankohtainen. Polttonesteiden hinnat ovat Suomessa olleet sietämättömän korkealla jo pitkään.

Perussuomalaisten eduskuntaryhmä teki viime syyskuussa talousarvioaloitteen määrärahan osoittamiseksi polttoaineveron budjettiperusteiseksi alentamiseksi. Tätä mielestäni hyvää ja perusteltua perussuomalaisten aloitetta ei valtiovarainvaliokunnassa ole haluttu ottaa käsittelyyn, eivät edes keskustan tai kristillisten edustajat, jotka nyt ilmeisesti kunnallisvaalivuoden innoittamana tekevät raakaa propagandaa sinänsä oikealla asialla. Valtiovarainvaliokunnassa ei ole myöskään haluttu käsitellä sinne lähetettyjä sen enempää ed. Kankaanniemen kuin ed. Kuosmasenkaan lakialoitteita polttoaineveron alentamisesta. (Ed. Pekkarinen: Taikka keskustan ryhmäaloitetta!) Poliittinen kaksinaamaisuus näyttää rehottavan estottomasti.

Viime syksynä keskustan eduskuntaryhmä ilmeisestikään ei valtiovarainvaliokunnassa halunnut ryhtyä käytännön toimiin polttonesteiden korkean verotuksen alentamiseksi, vaan tyytyi vastalauseessaan ponsitehtailuun ja huolenilmaisuun matkakuluvähennysten tasosta, mikä sekin on tietysti tyhjää parempi. Suuressa salissa ainoa keskustan toimenpide oli ed. Ala-Nissilän ponsiesitys liikenteen polttonesteiden verotuksen kohtuullistamisesta, jota esitystä tuolloin luonnollisesti kannatin.

Olen esittänyt oman polttonesteiden hinnan alentamiseen tarvittavan määräraha-aloitteeni äänestykseen, mutta valitettavasti eduskunnan byrokratia esti omalaatuisella tulkinnallaan aloitteeni esittämisen. Keskustankaan huoli bensiinin ja muiden polttonesteiden ylikorkeista hinnoista ei ollut ilmeisesti vielä joulukuussa riittävän suuri.

Nyt polttonesteiden verotusta ovat vaatineet alennettavaksi jopa hallituspuolueen ryhmäpuheenjohtaja ja vihreä ministeri. Tämä menettelytapa on mielenkiintoinen. Näyttää siltä, että kaikki muka kannattavat polttonesteiden hintojen alentamista, johon ei todennäköisesti mitään korjausta ole tulossa, mikäli on uskominen hallituksen vastaukseen, jonka äsken kuulimme.

Kansalaisia harhautetaan tarkoituksellisesti ja tietoisesti. Viikonloppupuheissa ja lehtihaastatteluissa hallituspuolueiden edustajat, muun muassa ed. Outi Ojala ja ministeri Satu Hassi, ovat valitelleet korkeita polttonesteiden hintoja. Heidän ajatuksensa ovat saaneet runsaasti julkisuutta ja palstatilaa. On todella mielenkiintoista seurata, miten puheet ja teot asettuvat toisiinsa nähden, kun nyt käsiteltävästä asiasta päätetään.

Meillä on jälleen käsittelyssä asia, jota lähes kaikki ainakin puheissa kannattavat ja jota kansalaiset tukevat, mutta jota ei todennäköisesti kuitenkaan toteuteta, kuten äsken totesin sen johdosta, mitä hallituksen vastauksessa todettiin. Tässä tulee väkisin mieleen, että kulkukissallakin on enemmän moraalia kuin vanhojen puolueiden eräillä edustajilla, jotka puhuvat yhtä ja tekevät toista. Tämän jälkeen ihmetellään, että politiikan arvostus on kansalaisten silmissä alhaalla. (Ed. Gustafsson: Ei se noilla vertauskuvilla ainakaan parane!) — Ed. Gustafsson, muistakaa nyt se jalkapalloesimerkki sieltä Tampereelta.

Arvoisa puhemies! Polttoaineiden hinnat ovat runsaan vuoden aikana nousseet nopeassa tahdissa. Tämä nousu on pääosin johtunut raakaöljyn hinnannoususta ja heikosta eurovaluutasta, jonka piti valtapuolueiden mielestä senkin olla menestystarina itsessään. Raakaöljyn hinnannousulle emme Suomessa voi mitään. Heikkoon euroon sitoutuminen on hallituksen poliittinen päätös, jonka seurausten kanssa me olemme nyt tekemisissä.

Tärkein polttonesteiden hintaan vaikuttava tekijä verot ovat sen sijaan meidän päätettävissämme. Polttonesteiden hinnassa on veroa noin 70 prosenttia. Kansalaisten kannalta on epäolennaista, koostuuko kokonaisvero valmisteveroista, arvonlisäveroista tai mistä muusta verosta tahansa. Olennaista on veron kokonaismäärä. Mielestäni Suomessa on tarpeeksi kouluja käyneitä viisaita valtion virkamiehiä laskemaan näitä asioita ja tuomaan kohtuullisen esityksen. Kansalaisia kiinnostaa bensiinin hinta huoltoasemalla.

Suomi on pitkien välimatkojen maa. Laajassa maassamme auton käyttö on monin paikoin välttämätöntä, koska muuta vaihtoehtoa ei ole. Auton käyttö ei siis ole suomalaisille mikään vapaa-

ehtoinen huvi tai harrastus, vaan välttämätön, jokapäiväinen tarve. Korkea polttoainevero puree pahiten niitä, jotka joutuvat eniten käyttämään autoa, kuten lapsiperheet, maaseudulla asuvat, matka- ja myyntityötä tekevät sekä ne ihmiset, joilla on pitkä työmatka.

Liikenteen verorasitus on viime vuosien aikana kasvanut olennaisesti. Tällä hetkellä liikenteen osuus valtion verotuloista on noin 17 prosentin luokkaa, kun se vuosina 1970—1990 oli keskimäärin noin 10 prosenttia ja muualla Euroopassa noin 6—8 prosenttia valtion verotuloista. Verotuksen kasvu on kohdistunut erityisesti bensiinin valmisteveroon, joka yli kolminkertaistui vuosien 89—96 välillä. Dieselöljyn valmisteveron korotus EU-minimin yläpuolelle toteutettiin vuonna 94 eli Esko Ahon johtaman porvarihallituksen aikana.

Bensiinin verotus Suomessa tulisi saattaa eurooppalaiselle keskitasolle. Nykyinen järjettömän korkea polttonesteiden hinta on tehokkainta mahdollista maaseudun tyhjennyspolitiikkaa ja asutuskeskusten täyttöpolitiikkaa, koska ihmisten on pakko hakeutua asutuskeskuksiin liikkumisen ollessa kohtuuttoman kallista. (Ed. Pekkarisen välihuutoja) — Ed. Pekkarinen, kyllä uskon, että tulee vielä sellaista tekstiä, joka miellyttää myöskin teitä. — Tämä epäterve kehitys on myös huonoa ympäristöpolitiikkaa, vaikka vihreiden taannoiset ajatukset ja unelmat korkeasta bensiiniverosta ovat toteutuneet ja lopullinen noin 10 markan litrahintatavoite on lähestymässä. Täytyy myöntää, että vihreät eivät ole olleet tyhjän panttina hallituksessa, vaan ovat saaneet myös vasemmiston ja kokoomuksen eli koko hallituksen korkean polttoaineverolinjansa tueksi.

Arvoisa puhemies! Valtion rooli on ollut vahva perinteisissä pohjoismaisissa hyvinvointiyhteiskunnissa. Tulonsiirtojen kautta on tasattu alueellista ja sosiaalista eriarvoisuutta. Valtion panostuksella on saatu aikaan merkittävää teollisuutta ja toimeliaisuutta eri puolilla maata. Valtiovalta on ollut myös apuna siinä, että perustuslaissa mainittu asuinpaikan vapaa valitseminen on todella käytännössä ollut mahdollista eikä vain kaunis koukero lakikirjassa.

Tämä tilanne on muuttumassa. Työministeriön uudet määräykset niin kutsutuista työssäkäyntialueista johtavat monin paikoin kohtuuttomuuksiin laajentaessaan työssäkäyntialueet järjettömän suuriksi. Millä rahalla puolipäivätöihin reilun 3 000 markan kuukausipalkalla osoitettu pitkäaikaistyötön maksaa jopa 50 kilometrin yhdensuuntaisesta työmatkasta koituvat polttoainekustannukset ja mahdollisesti jopa auton ja ajokortin hankinnan, kun julkisia kulkuyhteyksiä ei ole? Ei millään, ja karenssi paukkuu päälle.

Valtiovalta on omilla toimenpiteillään, muun muassa järjettömän korkealla polttonesteiden verotuksella, aiheuttamassa kohtuuttomia vaikeuksia haja-asutusalueiden ihmisille, yrittäjille ja elinkeinotoiminnalle. Auto on merkittävä työllistäjä, palveluiden takaaja ja tulojen tuoja. Nykyinen kohtuuttoman korkea polttonesteiden verotus aiheuttaa jo menetyksiä huoltamo- ja korjaamotoiminnalle, tienvarsipalveluille ja kotimaanmatkailulle. Pahoin pelkään, että etenkin kotimaanmatkailu tulee kärsimään huomattavasti nykyisestä hintakarusellista. Olen varma, että lomanvietto ulkomailla jossain etelän lomakohteessa on hyvinkin suosittu lomavaihtoehto, kun viikon etelänmatkan hotelleineen saa samalla hinnalla kuin pelkän edestakaisen matkan bensiinikulut olisivat Helsingin ja Rovaniemen välillä. (Ed. Saapunki: Oikein!)

Polttonesteiden verokuppaus vaarantaa jo lyhyellä tähtäimellä monet peruspalvelut. Nykyverolinjan jatkuessa poliisin, kotipalveluiden, koulukyytien ja sairaankuljetusten määrärahat joutuvat kovalle koetukselle. Näiden ja monien muiden tarpeellisten yhteiskunnan palveluiden menokehykset paukkuvat kehyskatoissaan jo pelkän himoverotuksen takia, ja pian ollaan taas leikkausten tiellä.

Oma luku tulee olemaan joukkoliikenteen hinnankorotuksilla. Nykyinen polttonesteiden riistoverotus tulee pian siirtymään myös joukkoliikenteen hintoihin ja aiheuttaa merkittäviä hinnankorotuspaineita julkiselle liikenteelle. Pääkaupunkiseudun joukkoliikennepäättäjät joutuvat kunnallisvaalien alla antamaan kaupunkilaisille kunnallisvaalilupauksen, joka varmasti pitää. Joukkoliikenteen ja yhteistariffien hintoihin tehdään tarkistukset, joita kansankielellä kutsutaan hintojen korotuksiksi. Joukko- ja linjaliikenteessä tulisi voida käyttää halvemmin verotettua polttoainetta. Tämä olisi yksi konkreettinen keino joukkoliikenteen kilpailukyvyn säilyttämiseksi.

Olkoon EU mitä mieltä tahansa, nykyisellä dieselin ja polttoöljyn hinnalla ajetaan maatalous kilpailukyvyttömäksi. Mitä vielä tapahtuukaan, jos EU saa kiellettyä halvemmalla, furfu-

roidulla polttoöljyllä ajamisen maataloudessa? Maatalouden kurittaminen menee yli äyräiden, kun lomakesodan päälle kaadetaan lisääntyviä polttoainekustannuksia. Kohonneiden polttoöljykustannusten muodossa on tuntuvaa lisälaskua tuotettu myös omakotiasujille ja muille pienkiinteistöjen haltijoille.

Oma tärkeä lukunsa ovat myös tavaraliikenteen yrittäjät, joista monet ovat joutuneet suoranaisiin taloudellisiin vaikeuksiin, koska heillä ei ole ollut mahdollisuutta siirtää nousevia polttoainekuluja kuljetusten hintoihin. Ammattimaisella liikenteellä on monia kovia haasteita etenkin itäsuunnalta tulevan ulkomaisen kilpailun taholta. Kilpailutilanteen lisäkärjistäminen kotimaisin toimin on suomalaisen leivän työntämistä vieraaseen suuhun. Itäsuunnalta tulevat kuorma-autot voivat jo nykyisellään tuoda mukanaan satoja litroja halvempaa polttoainetta, ja kaiken kukkuraksi nykykäytännön mukaan kansainväliseen tavarakuljetukseen maanteitse annettavaan matkalupaan merkitään ainoastaan ajoneuvon rekisterinumero, mikä mahdollistaa sen, että sisäisessä liikenteessä saatetaan käyttää toista perävaunua tai puoliperävaunua kuin Suomeen tuotaessa. Tämä synnyttää epätervettä kilpailua, jolloin suomalaiset liikenteenharjoittajat joutuvat entistä vaikeampaan asemaan.

Tätä asiaa koskeneeseen kirjalliseen kysymykseeni liikenneministeri Olli-Pekka Heinonen on antanut mielestäni sangen epämääräisen parannuslupauksen.

Arvoisa puhemies! Hallitus on hyrissyt tyytyväisyyttään maltillisista palkankorotuksista, käytännössä keskitetystä tuloratkaisusta liittolinjalla ja pienistä verotarkistuksista. Käytännössä näiden toimenpiteiden tuoma taloudellinen liikkumavara on palkansaajilta valunut bensatankin kautta savuna Suomen suveen. Eläkeläiset ja työttömät sekä muut vaikeuksissa olevat ovat sen sijaan joutuneet kiristämään vyötään, sillä heillehän ei mitään korotuksia tai kevennyksiä ole annettukaan.

Polttonesteiden hinnannousu on jo vaikuttanut inflaation kiihtymiseen. Tilastokeskus on arvioinut, että viime kuukausien inflaation kasvuvauhdista merkittävä osa johtuu polttoaineiden hintojen korottamisesta. Vaikka talouden kasvuennusteita jopa valtiovarainministeriötä myöten reivataan ylöspäin, on hallitus myötäjuoksijoineen luomassa ja edesauttamassa vaarallista yhteiskunnallista eriarvoisuuskehitystä, joka jakaa kansalaisia ja alueita entistä enemmän kahtia. Pääkaupunkiseudun ja muiden kasvukeskusten koulu-, terveys- ja vanhustenhuoltopalvelut tukehtuvat suuren muuttoliikkeen seurauksena. Palvelut rapautuvat muuttotappioalueilla, joilla veronmaksajien poismuuton vuoksi kuntien tulopohja kapenee. Nämä vaarat ovat todellisia ja vakavia eikä niitä pidä enää lisätä polttoaineiden himoverottamisen välillisillä seurauksilla.

Arvoisa puhemies! Kun kerran lähes kaikki ovat sitä mieltä, että polttoaineiden hinnat ovat sietämättömän korkealla tasolla, ja asiasta vallitsee suuri yksimielisyys, jonka takana on vielä vankka kansalaismielipide, niin olisi todella paikallaan, että hallitus kesäkuukausien aikana valmistelee esityksen polttoaineveron muutokseksi siten, että esimerkiksi bensiinin hinta saadaan jälleen selvästi alle kuuden markan litralta. Tämän lain eduskunta voi hyväksyä syysistuntokauden alkajaisiksi ja siten toteuttaa kansalaisten tahdon ja täällä esitetyt lupaukset.

[11] **Valtiovarainministeri Sauli Niinistö:** Arvoisa puhemies! Näköjään meille kaikille on selvää, että tämänhetkisen polttoaineen hinnan syynä on kaksi tekijää: Raakaöljyn hinta on voimakkaasti noussut ja euron kurssin heikkeneminen on vahvistanut vielä saman suuntaista kehitystä. (Ed. Pekkarinen: Kolmas syy on verotus!) — Kolmas syy on tietysti se, että verotasomme, joka on viimeksi vahvistettu vuonna 98, on sinänsä korkea. Sillä ei ole näitten viimeaikaisten nousujen kanssa mitään tekemistä, mutta myönnettäköön, että kokonaishinnasta veron määrä on edelleenkin varsin tuntuva, vaikka sen suhteellinen osuus on painumaan päin.

Täällä on monesti viitattu siihen, että tämä kehitys olisi jotenkin tuottamassa lisää huomattavia määriä verotuloja. Näin ei kuitenkaan ilmeisesti asianlaita ole. Arvonlisävero toki peritään raakaöljyn hinnan nousun osaltakin, mutta samanaikaisesti kulutus on jossain määrin alentunut, ja vähän laskentatavoista riippuen ollaan itse asiassa aika lähellä tasapainotilannetta. Näin ollen valtion kassaan ei sinänsä ole kilahtanut mitään merkittäviä lisäverotuloja. Tällöin tietysti polttoaineveron alentaminen olisi jostain muusta veronalennusvarasta välittömästi poissa. Myös suhdannenäkymät puoltavat tämän tyyppistä logiikkaa.

Onko tilanteeseen sitten näkyvissä mitään helpotusta? Viittasin siihen, että Oecd ennustaa raa-

kaöljyn hinnan jossain määrin halpenevan, niin että nykyisen 30 dollarin tasolta pudottaisiin alle 28:n, mahdollisesti 25:een asti. Tietysti toinen, aivan viime viikkojen kehitys on kertonut, että ainakin juuri tällä hetkellä näyttäisi, että euro on vahvistumaan päin. Näissä asioissa ei varmasti kukaan ole ehdottomasti oikeassa oleva ennustaja, mutta viitteitä siihen suuntaan on olemassa.

Olen ed. Vistbackan kanssa samaa mieltä siitä, että verotus on kokonaisuus, jossa on syytä hyvin varovasti olla lupailemassa, ja erityisesti siitä, että se, mitä luvataan, on syytä myös pitää. Meillähän velloo hyvin vallaton verokeskustelu parastaikaa. Olen tyytyväinen, että ryhmien puheenvuoroista löytyi ainakin yksi yhteinen tekijä, joka tukee hallituksen linjaa. Se on se, että työn verottamista pitää edelleenkin keventää.

Voin kertoa arvoisille edustajille, että tämän suuntainen ehdotus reippaampana, selvästikin reippaampana kuin tänä vuonna on tarkoitus valtiovarainministeriöstä antaa budjettiriihessä hallituksen käsittelyyn. Toivon mukaan hallitus on valmis sen hyväksymään ja tuomaan näin ollen sen myös teidän käsittelyynne.

Tässä joudutaan tekemään vähän hankalia valintoja. Olen kuitenkin yhä vakuuttunut siitä, että työnteon arvostaminen on se, jota meidän on edelleenkin jatkettava. On painotettava siihen suuntaan ainakin jonkin aikaa vielä, jotta saadaan näkyviä tuloksia aikaiseksi. Valitettavasti tämä kyllä syö muuta veronalennusvaraa.

Täällä on ollut sellaisia yksityiskohtaisia ehdotuksia, joilla ehkä näitä kahta asiaa voitaisiin hivenen ainakin joltakin osin kombinoidakin. Tulee mieleen matkakuluvähennys. Sitähän hallitus vähän ennakoikin, ja eduskunta on hyväksynyt jo tuon hallituksen esityksen. Pitääkö sitä tietä kulkea vielä eteenpäin? En tiedä kuitenkaan kovin monia ihmisiä, joilla matkakulut ylittäisivät maksimin, 28 000 markkaa. Toinen juttu on tietysti se, ettei sinänsä kilometriyksiköissä ole vielä otettu verohallinnon ohjeistuksessa huomioon nousseita polttoainekustannuksia.

Täällä on myös viitattu työn tekemisen osalta sellaisiin oikeudenmukaisuusseikkoihin, joista sain eilisiltana varsin hyvää informaatiota Tornion puolesta. Varmasti täytyy nyt miettiä, että myös niille, joilla on hyvin pienet tulot ja jotka joutuvat mahdollisesti käymään pitkälläkin töissä, turvattaisiin täysimääräisenä se, että matkakuluista ei aiheutuisi lisärasitetta.

Puhemies: Avaan debatin ja huomautan, että meillä on yli 40 puheenvuoropyyntöä puhujalistalla. Pidämme minuutin vastauspuheenvuoroja.

12 **Mauri Pekkarinen /kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomalaisen parlamentarismin kannalta käyty keskustelu on ollut erikoinen ja suorastaan nurinkurinen. Ensin eduskuntaryhmien edustajat, myös hallituspuolueita edustavien eduskuntaryhmien puhujat, tunnustavat, että polttonesteiden hinnat ovat aivan liian korkealla ja että verotus on aivan liian kireä nimenomaan liikenteen polttonesteiden osalta. Sen jälkeen samojen ryhmien edustajat sanovat, että kyllä he kuitenkin tukevat Niinistön linjaa, joka on hyvin kylmä näille vaatimuksille, mitä on esitetty.

Arvoisa puhemies! Ei kahdella jakkaralla istuskeleminen vetele kovin pitkään. Eihän näin voi jatkua. Jos kerran hallitusryhmien edustajat ovat sitä mieltä, että nykyinen tilanne on väärä ja huono, jos he kerran julkisuudessa vaativat, että sitä pitää korjata, niin miten voi olla, että te sen jälkeen kuitenkin lupaatte tukea Niinistön kylmää linjaa? Ei näin voi pitkään jatkua.

13 **Erkki Pulliainen /vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Monessa puheenvuorossa on viitattu siihen, että polttonesteiden hinnan nykyinen taso on kilpailullisesti ongelmallinen: kysymys on kansainvälisestä kilpailukyvystä. Eräs sellainen tekijä, joka tässä on ilmeisesti hyvin vaikuttava, on se, että dieselpolttoaineillakin on olemassa tietty EU-laajuinen minimiverokanta. Se on noin 33 pennin päässä meidän verokannastamme, jos olen nämä paperit oikein lukenut. Kysymykseni kuuluu näin, jos tässä saadaan kysellä: Onko Ecofinissä ollut millään tavalla esillä minimiverokanta? Sehän toimii kahteen suuntaan. Jos sitä nostetaan 33 penniä, niin silloin ollaan samalla viivalla kaikki. Ainakin Suomi on silloin sillä viivalla, niin että se ei ole kilpailullisesti ongelma. Toinen mahdollisuus on, että Suomi ottaa 33 penniä alaspäin, jos muut ovat minimikannassa. Tähän puoleen ei ole kiinnitetty mitään huomiota.

14 **Annika Lapintie /vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ainakin ed. Bremer otti puheenvuorossaan esiin Suomen vanhan autokan-

nan. Jos oikein ymmärsin, hän haluaisi vanhojen autojen käyttäjiä rangaista siten, että heiltä perittäisiin huomattavasti korkeampaa käyttömaksua kuin uudempien autojen ajajilta. Sinänsä tämä sisältää aikamoisen ongelman. Itse näkisin parempana sellaisen ratkaisun, jota esimerkiksi tällä hetkellä käytetään Norjassa ja jonka mukaan vanhojen autojen romuttamisesta maksetaan valtion varoista palkkio. Toivoisin, että kun veroratkaisua pohditaan, myös tällaisia porkkanoita otettaisiin huomioon, kun pohditaan yleensä autolla ajamista ja sitä, mikä saastuttaa ja mikä maksaa.

Puhetta on ryhtynyt johtamaan ensimmäinen varapuhemies Anttila.

---

[15] **Maria Kaisa Aula /kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tilanne eduskunnassa puheenvuorojen perusteella näyttää kansanvallan kannalta aika erikoiselta. Täällä taitaa olla todellinen faktinen enemmistö sillä kannalla, että polttoaineveroa tulisi alentaa, koska se on ainoa tehokas keino polttoaineiden hintojen alentamiseksi, mutta kuitenkaan mihinkään toimenpiteisiin ei ryhdytä eli tämä toimettomuus ja saamattomuus jatkuu.

Minusta on väärin jatkuvasti vedota siihen, että vain työn verotusta kevennetään eikä polttoaineverotusta voida ottaa tähän joukkoon mukaan. Kun suhdannerytmien kannalta työn verotuksen kevennykset tänä vuonna jäivät erityisen niukoiksi, niin eikö juuri suhdannetilanteen perusteella olisi hyvä liittää tänä vuonna edes määräaikaisesti tähän veropakettiin polttoaineveron alentaminen? Se alentaisi myös inflaatiopaineita, kustannuspaineita, helpottaisi yrittämistä, työntekoa, työssäkäymistä ja tukisi niitä tavoitteita, joita työn verotuksen keventämiselläkin on. Myöskin veroratkaisuja pitää tehdä ajassa ja kulloisenkin ajankohdan tarpeita ja ongelmia ratkaisten.

[16] **Valto Koski /sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kaikki olemme samaa mieltä siitä, että polttoaineiden hinnat ovat kohtuuttoman korkealla. Ero on vain siinä, mistä ne johtuvat. Keskustapuolue on väittänyt täällä käydyn keskustelun yhteydessäkin aika voimakkaasti, että pääasiallinen syy olisi verotuksessa. (Välihuutoja keskustan ryhmästä) — Kyllä puheenvuoroista voi sellaisen johtopäätöksen vetää. — Näin ei kuitenkaan asianlaita ole, ja silloin täytyy asiaa tarkastella kokonaan toisten tekijöiden valossa. Minä nyt haluan kysyä, mitä voisimme tehdä näille ulkopuolisille tekijöille, jotka tähän asiaan vaikuttavat. Onko keskustapuolueella siihen jotakin sanottavaa?

[17] **Paula Kokkonen /kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Haluaisin edustajille Aulalle ja Pekkariselle todeta, että polttoaineveron kevennys ei välttämättä siirry kuluttajahintoihin. Sen te tietysti älykkäinä ihmisinä tiedätte, mutta haluatte nyt välttämättä kärjistää tässä keskustelussa ja populistisesti väittää, että hallitus pahaa pahuuttaan ei halua näitä alentaa.

Me haluamme hallituspuolueissa toimia siten, että kuluttaja näkee myöskin kukkarossaan hallituksen toimenpiteet, (Välihuutoja keskustan ryhmästä) keventää niitä veroja, jotka välittömästi näkyvät kuluttajan kukkarossa. Meidän mielestämme on parempi, että ihmiset itse voivat määrätä, mihin he rahansa allokoivat, kuin että hallitus määrää sen.

Sitten haluaisin todeta, vaikka ministeri Niinistö jo itse asiassa vastasi ed. Kallikselle, joka ei ollut kuunnellut ryhmäpuheenvuoroammekaan eikä ole lukenut hallitusohjelmaa. Hallitusohjelmassahan on sitouduttu tuntuviin tuloveron kevennyksiin. Ministeri Niinistöhän itse asiassa lupaili jo vähän runsaampiakin tuloveron kevennyksiä, kuin mihin hallitusohjelmassa oli suorastaan sitouduttu.

[18] **Klaus Bremer /r** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ruotsalainen ryhmä on toistuvasti vaatinut kansantaloudellista kokonaislaskelmaa auto- ja liikenneverotuksen kokonaisvaikutuksista perustietona tulevalle remontille. Kysyn: Mitä valtiovarainministeriö ja te, valtiovarainministeri Niinistö, tiedätte sellaista, mitä eivät minkään muun EU-maan valtiovarainministeriöt tiedä tai ymmärrä?

Muissa EU-maissa valtiovarainministeriöt ohjaavat auto- ja liikenneverotusta siten, että kansalaisten on kohtuullista ja edullista liikkua, elinkeinoelämän on edullista kuljettaa ja kulkea. Sillä tavalla tuotanto, kulutus ja työllisyys tuovat valtion kassaan enemmän kuin pelkkä fiksoitu-

minen ja maksimaalinen ulosotto auto- ja liikenneverotuksesta. Mikä on se salattu tietonne, joka saa Suomessa koko ajan keskittymään maksimaalisesti ulosmittaamaan pelkästään auto- ja liikenneverotuksesta?

19 **Valtiovarainministeri Sauli Niinistö** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ed. Pekkarinen, tässä on hallituksen linjasta kysymys. Varmasti ed. Bremerkin tulee sen nyt tietämään. Minä siis esittelen hallituksen näkökulmia täällä, ja ruotsalainen kansanpuolue on hallituspuolue. (Ed. Bremer: Mehän kysymme perustietoa, kun ei sitä saa hallituksen sisältä!) Olette olleet mukana linjaamassa kaikkea sitä politiikkaa, josta hallitus on täysin yksimielinen.

Ed. Pulliainen, minusta näkökulma, jonka otitte esiin, on varsin tarkastelemisen arvioinen. Se liittynee nyt sitten energia- ja ympäristöverotuksen kokonaisuuteen. Siinähän Suomi on hyvin johdonmukaisesti pyrkinyt siihen, että eurooppalaiset kumppanimme tulisivat samalle tasolle kuin me jo pelkästään sen vuoksi, että meillä on yhteisiä velvoitteita ympäristön suhteen. Tässä on syytä olla johdonmukainen ja tiukkakin.

Ed. Aula, ymmärrän hyvin, että keskustalla on hyvin vähäinen kokemus veronalennuksista, jos kokemusta ollenkaan, hallituksessa ollen. Niinpä ei ole kovin johdonmukaista sanoa, että jos työtulon verotus jää tänä vuonna vähän vajaaksi, että siitä nyt olisi sitten varaa vajautta vielä lisätä. Päinvastoin hallitus aikoo tulla nimenomaan työn verotuksen keventämiseen voimakkaammin mukaan. (Ed. Aula: Tänä vuonnako?) — Ensi vuoden alusta, jolloinka paikataan tämä puute. — Mutta ymmärrän tosiaan tämän hyvin vähäisen jos ollenkaan olevan keskustan kokemuksen verojen alentamisesta. Välikysymys on siinä mielessä tervetullut, että tunnistatte senkin suunnan.

20 **Mauri Pekkarinen /kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ed. Koskelle: Kyllä me tiedämme, että polttonesteiden kohtuuttoman korkeaan hintaan vaikuttavat monet tekijät. Mutta jos 7,50 markan bensalitrassa on yli 5 markkaa veroa, eikö se nyt, ed. Koski, ole kuitenkin aivan kohtuuttoman korkea veron määrä? Näissä oloissa kerta kaikkiaan veroa pitäisi laskea, se on konsti joka tepsii. Suomessa polttonesteiden keskihinta ylittää 80 pennillä litralta bensiinin osalta eurooppalaisen keskitason. Monet muut maat ovat lähteneet verotusta keventämään. Pitkien etäisyyksien Suomessahan pitäisi ilman muuta tehdä samalla tavalla.

Arvoisa puhemies! Sitten vielä toteaisin, että olisi kyllä tavattoman tärkeätä, että pääministeri olisi voinut tähän keskusteluun osallistua. Eilen täällä puhuttiin kyselytunnilla verotuksesta, ja hallituksen linjat tuntuivat olevan aivan täysin sekaisin. Nyt täällä tänä päivänäkin hallitusryhmien edustajat puhuvat aivan toista kuin on hallituksen veropoliittinen linja. Olisi tavattoman toivottavaa, että pääministeri Lipposenkin kanta kuultaisiin, ei vain lehtien palstoilla, vaan myös tässä salissa ennen kesälomien alkua.

21 **Anni Sinnemäki /vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ihan ensin ed. Pekkariselle, joka ei ilmeisesti tarkasti kuunnellut minun puheenvuoroani, jossa esitettiin tilastoja siitä, minkä pituisia matkoja Suomessa tehdään. Kuten jo silloin sanoin, 3 kilometriä on meilläkin 3 kilometriä. Suurin osa matkoista, joita Suomessa tehdään yksityisautoilla, on alle 5 kilometrin mittaisia. Silloin ne ovat alle 5 kilometrin mittaisia.

Sen lisäksi haluaisin vielä lyhyesti kommentoida ministeri Hassin esitystä, jossa puhuttiin sekä mahdollisesta bensaveron alentamisesta että sähköveron nostamisesta. Se ei sinänsä ole mitään tempoilua, vaan kysymys on siitä, miten energiaveroilla saataisiin mahdollisimman hyvä ympäristöohjaavuus eli minkälaiset energiaverot hyödyttäisivät ympäristöä kaikkein eniten. Silloin voidaan keskustella painopisteistä energiaveron sisällä.

22 **Kari Rajamäki /sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä on syytä arvioida useampia asioita. Nimittäin ensinnäkin talouspoliittisesti keskeinen inflaatiotekijä on tällä hetkellä polttoaineiden korkea hinta. Kun valtiovarainministeri puhui verovähennysvarasta, pitäisi tarkalleen arvioida, mitä elementtejä käytetään ja miten ne vaikuttavat. Ilmeisesti työhönosallistumiskynnys on yksi kysymys. Toinen on maaseudun elinvoimaisuus, alueet, joilla ei ole joukkoliikennettä. Edelleen alueiden elinkeinopoliittinen kehittämistyötilanne tällä hetkellä, kun polttoaineiden hinta esimerkiksi ammattiautoilijoilla on noussut lyhyenä aikana 40 prosenttia, vaatii ehdottomasti aluepoliittisia, muun muassa kuljetustukeen liittyviä ratkaisuja, että työllisyyttä voi-

daan ylläpitää. Edelleen bitumin hinnan nousu estää myöskin tiestön kunnossapitoa, joka ei sinänsäkään ole ollut kohtuullisella tasolla tähänkään saakka.

Tältä osin täytyy miettiä sitä, eikö nyt pitäisi myöskin osa polttoaineverosta korvamerkitä meidän alhaisen inframme rahoituksen parantamiseksi. Millä tavalla ministeriö on ryhtynyt pohtimaan laajempaa toimien arviointia? Tämähän ei ole pelkästään polttoaineverokysymys.

23 **Ben Zyskowicz /kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Edustajat Pekkarinen ja Aula pitivät omituisena, että kaikki olemme yksimielisiä siitä, että bensiinin hinta on tänä päivänä kohtuuttoman korkea, emmekä kuitenkaan tue heidän välikysymystään. Emme tietenkään, koska kohtuuttoman korkea hinta johtuu tietysti maailmanmarkkinahinnasta ja dollarin arvosta suhteessa euroon.

Kun ed. Pekkarinen palasi tämän vaalikauden mieliteemaansa eli siihen, että hallituspuolueet tässä suhteessa istuisivat kahdella pallilla, pitää sanoa, että ed. Pekkarinen ja hänen ryhmänsä istuvat ainakin kymmenellä jakkaralla. Te vaaditte ansiotuloverotuksen keventämistä, työnantajamaksujen keventämistä, eläkeläisten verotuksen keventämistä, työttömien verotuksen keventämistä, elintarvikkeiden arvonlisäveron keventämistä, palvelualojen arvonlisäveron keventämistä ja polttonesteiden veron keventämistä. Sen lisäksi te vaaditte lisää menoja. Milläköhän tämäkin yhtälö menee tasan?

24 **Outi Ojala /vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Portugalissa on tietääkseni käytössä polttonesteiden osalta veromalli, joka on sidoksissa maailmanmarkkinahintoihin. Olisi kenties hyvä hallituksenkin ottaa kokemuksia sieltä, auttaisiko se esimerkiksi Suomen tilanteessa.

Mitä muutoin tulee opposition täällä esittämiin väitteisiin, totean, että vasemmistoliiton peruslinja veronkevennysten osalta on aivan selvä. Se on hallituksen linja eli työnteon verotuksen keventäminen ja siten työllisyyden parantaminen. Kun nyt kuitenkin näyttää siltä, että saattaa olla mahdollisuuksia hallitusohjelmassa mainittuja suurempiin veronkevennyksiin, minä toivon, että hallitus budjettiriihessä miettii eri tekijöitä, niin kuin täällä on tullut esille muun muassa ed. Rajamäen puheenvuorossa, inflaatiotekijöitä ja niitä kustannustekijöitä, mitä korkeat polttonesteiden verot heijastavat muualle. Minä uskon ja tiedän, että hallitus tulee näin varmaan toimimaankin. Mutta, ed. Pekkarinen, emme me nyt sen takia lähde täällä teidän välikysymystänne tukemaan ja hallitusta kaatamaan tämän asian vuoksi. Me luotamme, että hallitus ratkaisee nämä ongelmat.

25 **Matti Vanhanen /kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ed. Zyskowicz on aivan oikein ymmärtänyt keskustan verolinjan. Kysyn oikeastaan kokoomukselta: Kumpaa tässä tilanteessa kokoomus alentaa: maailmanmarkkinahintoja vai suomalaista polttoaineveroa?

Ylipäätäänkin tässä keskustelussa hallitusrintama on hakenut aina verukkeita, miksi ei tehdä mitään. Vasemmistoliiton ryhmäpuheenvuorossa sanottiin, että tämä ei ole aito päätöksentekotilanne, vaan että hallituksen pitää pohtia. Te olette puolitoista vuotta nyt pohtineet, hinnat ovat nousseet, ja hallituksen vastaus osoittaa, että tässä asiassa ei tulla tekemään mitään.

Ed. Kokkonen kokoomuksen ryhmäpuheenvuorossa totesi verukkeena, että veronalennus ei tule siirtymään hintoihin. Eiköhän nyt sen verran kannata markkinatalouteen edes kokoomuksen luottaa, että kilpailu on veristä asemien välillä, ettekä omaksuisi niin voimakkaasti veronkerääjäpuolueen asemaa, että tässäkin pelkäätte, että markkinat eivät toimisi, vaan ne imisivät veronkevennyksen itselleen. Varmasti hinnat laskevat kentällä, jos hallitus veroa alentaa.

26 **Valtiovarainministeri Sauli Niinistö** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä on toivottu, että ottaisimme Kreikasta ja Portugalista mallia. Siellä on myöskin alennettu. Emme ainakaan ota mallia Ruotsista. Sen verran minulla on parempaa tietoa kuin Ruotsin valtiovarainministerillä, joka korotti polttoaineveroa vielä noin vuoden kuluneella periodilla. Muuta parempaa tietoa, ed. Bremer, minulla ei todellakaan heihin verrattuna ole.

Ed. Rajamäki, hallitus on muutama tunti sitten tietääkseni antanut Tielaitoksen rakenteisiin liittyvän paketin, jonka arvo kaikkiaan on useille vuosille jaettuna 700 miljoonaa markkaa, jolla tietysti ... (Ed. Rajamäki: Voitelurahat ja bitumin hinta ovat erikseen!) — Voitelurahaa, jos te voitelua tarvitsette, mutta joka tapauksessa sillä kyetään vastaamaan aika hyvin myöskin tieverkkokysymyksiin.

Edelleenkin toivoisin kuitenkin, että arvostettaisiin sitä talouspolitiikan linjaa, jota me olemme yhdessä kyenneet Suomessa vetämään. Muualla sitä arvostetaan. Se on kyllä yksi Suomen tulevaisuustekijä. Silloin juuri tällainen pitkä luettelo veronalennusvaatimuksista helposti alkaa sumentaa ajattelua. Kuvitellaan, että tässä nyt on vähän kaikkeen varaa. Niin on Suomessa kyllä ennenkin kuviteltu, ei siinä mitään, ja aina on sitten ojaan matka vienyt.

Ensimmäinen varapuhemies: Listalla on 19 pyydettyä vastauspuheenvuoroa.

27 **Jukka Gustafsson /sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Varmaan sosialidemokraattien pitää tässäkin asiassa vetää yhteen äärinäkemykset. (Naurua) Mielestäni tärkein tosiasia on se, mikä tuli keskustan puolelta esille, että Suomessa hinta on 80 penniä yli eurooppalaisen keskitason. Minusta tästä näkökulmasta myöskin hallituksen pitää kesän budjettineuvotteluissa hakea sellainen taso, jolla ylikorkeaan verotukseen puututaan. (Keskustan ryhmästä: Oikein!)

Yksi asia, mikä on jäänyt liian vähälle tässä asiassa, on se, että tässä on kysymys rahasta mutta myös demokratiasta ja siitä, miten otetaan huomioon ikään kuin kansalaisnäkökulma. Ihmiset odottavat, että eduskunta reagoi. Tässä on kysymys mielialasta, demokratiaulottuvuudesta, ja sen takia tämä asia kannattaa ottaa tosissaan, mutta ei tietystikään kepun välikysymyksen ehdoin. (Naurua) Se on oma lukunsa. Se on politiikkaa, mutta sosialidemokraatit tekevät tässä asiassa asiaa. (Välihuutoja)

28 **Toimi Kankaanniemi /skl** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ministeri Niinistön vastaus oli todella koko hallituksen vastaus, ja se oli äärettömän kylmä vastaus erityisesti ammattiautoilijoille ja huoltoasemayrittäjille, jotka ehkä kaikkein pahiten kärsivät tästä tilanteesta monien pienituloisten ohella. Mutta se oli koko hallituksen vastaus, ja siksi ihmetyttää, että esimerkiksi vasemmistoliitto ja toisaalta ed. Bremerkin, jotka tästä asiasta ovat puhuneet julkisuudessa ja täällä valtavasti, ovat kuitenkin hyväksymässä tämän koko hallituksen kylmän linjan. Se on käsittämätöntä.

Mutta eteenpäin asiassa pitää päästä, ja on hyvä, että saadaan edes hieman lupauksia, että joskus tapahtuisi jotakin. Verot ovat polttonesteiden hinnoissa ministeri Niinistön vastauksen mukaan tällä hetkellä bensiinin hinnasta 66,9 prosenttia, ed. Koski. Eikö 66,9 prosentin verossa ole hieman liikkumavaraa? Se on valtavan suuri osa hinnasta.

29 **Pekka Kuosmanen /kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Polttoaineitten verotus mielestäni pitää saattaa eurooppalaiselle keskitasolle, minkä vuoksi viime joulukuussa teinkin lakialoitteen polttonesteitten valmisteveron alentamiseksi 40 pennillä litralta. (Naurua) Mielestäni ei ole perusteltua, että Suomessa, joka on pitkien etäisyyksien ja harvan asutuksen ja hajautuneen yhdyskunta- ja tuotantorakenteen takia poikkeuksellisesti riippuvainen liikenteestä, on muuta Eurooppaa korkeampi polttoaineverotus. Dieselverotus tulee mielestäni pikaisesti laskea EU:n salliman alarajan tuntumaan.

Kysymys herra valtiovarainministerille: Te hyvin tiedätte, niin kuin minäkin vanhana yrittäjänä, että kuljetusyrittäjät tänä päivänä ovat erittäin suurissa taloudellisissa vaikeuksissa sen takia, että polttoaineitten verotus, dieselin verotus, Suomessa on liian korkea. Kysyn teiltä, herra valtiovarainministeri, onko hallituksella aikomus tehdä veronpalautus näille kuljetusyrittäjille, edes jonkinmoinen kädenojennus, koska saksalaiset ...

Ensimmäinen varapuhemies (koputtaa): Minuutti on kulunut!

Puhuja: ... ja venäläiset kuljetusyrittäjät syövät suomalaisen kuljetusyrittäjän leivän. Täällä on lähes 1 000 kuljetusyrittäjää suurissa taloudellisissa vaikeuksissa ja noin 300 ...

Ensimmäinen varapuhemies: Ed. Kuosmanen, minuutti on jo ylittynyt!

Puhuja: ... on konkurssin partaalla.

30 **Aulis Ranta-Muotio /kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Jo vuodenvaihteessa oli julkisuudessa tietoja alan asiantuntijoilta, että arvonlisäveron tuotto johtuen kohonneesta raaka-aineen hinnasta oli puoli miljardia ylimääräistä, mitä oli budjetoitu, ja nyt on puhuttu miljardista. Haluaisin ministeri Niinistöltä tarkennusta tähän asiaan. Hän väitti, ettei ole mi-

tään lisätuottoja, mutta se nyt olisi ainakin heti jaettavissa hinnan alentamiseen.

31 **Kari Uotila /vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ministeri Niinistö esitteli hallituksen päälinjaa, joka lähtee siitä, että palkkatulojen verotus parantaa kaikkein tehokkaimmin työllisyyttä. Totta kai näin pääosin onkin, mutta täytyy muistaa, että korkeilla polttoainehinnoilla on myös kielteisiä työllisyysvaikutuksia, nopeasti katsottuna ainakin kolmea kautta. Korkeat hinnat ovat työllistämisen este, koska ne nostavat työn vastaanottokynnystä ja vähentävät näin kannustavuutta ottaa työtä vastaan pitkien matkojen takaa. Kuljetusalan ja muidenkin alojen kannattavuus ja sitä kautta työllistämismahdollisuudet ovat suoraan kiinni polttoaineiden hinnoista. Kolmas seikka on se seikka, että nämä hintojen nousut ovat vieneet kansalaisilta kulutuskysyntää, joka on pois kotimarkkinoilta ja sitä kautta kotimarkkinoiden työllistämismahdollisuuksista.

Kyllä myös tämä puoli, kun puhutaan verotuksesta ja työllisyydestä, pitää muistaa. Toivottavasti kesän aikana tätä myös pohdiskellaan, kun tulevia verolinjauksia hallituksen sisällä tehdään.

32 **Mauri Salo /kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ministeri Niinistö, kun olette taitava talousmies, kysyn teiltä, miksi nyt kuitenkin hallitus haluaa pitää yllä korkeaa polttoaineverotusta voidakseen alentaa tuloverotusta. Kun korkeilla polttonesteiden hinnoilla on voimakkaasti inflaatiota ruokkiva vaikutus, polttonesteiden veron alennuksella tietenkin hillittäisiin myös inflaatiokehitystä ja sitä kautta palkkojen ja eläkkeiden nostovaateita ja päästäisiin nettojärjestelmään ja virtaviivaistettaisiin myös verotusjärjestelmää.

33 **Anu Vehviläinen /kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ensinnäkin, ministeri Niinistö, eihän työmatkakulujen verovähennyksen korotus auta millään tavalla sellaisia henkilöitä, joiden ammatti on kiinni autosta tai muusta moottoriajoneuvosta: kuorma-autonkuljettajia, taksiautoilijoita tai maanviljelijöitä. Tästä keskustelusta tulee nyt selväksi, että hallituksella ei ole aikomusta eikä halua alentaa polttoaineiden hintaa. Verotuksen alentaminenhan on käytännössä se ainoa keino. Tämä tulee selväksi meille kansanedustajille, ja tämä tulee selväksi myös kaikille kansalaisille.

Mitä ed. Ojalan puheenvuoroon tulee, toivoisin kyllä, että hieman hillitsisitte haaveitanne hallituksen hyvästä tahdosta tässä asiassa. Kyllä tämä keskustelu on osoittanut, että ei hallitus aio mitään tälle asialle tehdä.

34 **Pentti Tiusanen /vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täytyy tässä niin paljon hallitusta tukea, ettei se vastaus kuitenkaan, minkä valtiovarainministeri aluksi luki, estä sitä, etteikö tämä asia tule budjettiriihessä esille. Kyllä aika tavalla viestejä on eri puolilta tullut, että varmasti asiaa käsitellään.

Kun valtiovarainministeri viittasi nimenomaan palkkatulojen verotuksen alentamiseen, se on tietysti oikein etenkin, kun puhumme pieni- ja keskituloisten palkkatuloista ja työn tekemisen helpottamisesta. Mutta eikö, arvoisa ministeri Niinistö, myös tehdyn työn kohdalla tämä pitäisi ottaa huomioon? Nimenomaan eläkeläiset maksavat edelleenkin ylimääräistä sairausvakuutusmaksua. Eikö sen poistaminen olisi myös työn kunnioittamista?

35 **Ben Zyskowicz /kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ed. Vanhaselle toteaisin, että se, että löytyy yksimielisyyttä siitä, että nykyinen polttonesteiden hinta on liian korkea, ei tietystikään tarkoita sitä, että löytyisi yksimielisyyttä siitä, mitä tilanteessa voidaan tehdä, koska hintataso johtuu meidän ulkopuolisista tekijöistä eli siitä, että maailmanmarkkinahinnat ovat nousseet, ja siitä, että myös dollarin ja euron kurssi on kehittynyt tässä suhteessa epäedulliseen suuntaan.

Mitä tulee itse verokeskusteluun, niin kuten jo eilen tuli selväksi, kokoomuksessa pidämme tärkeimpänä tässä tilanteessa, että elokuun budjettiriihessä onnistutaan tuntuvasti keventämään työnteon verotusta. Tämä tehdään riittävillä tuloverotuksen alennuksilla, jotka kohdistuvat ensi vuoteen. Sen jälkeen katsotaan vuoden 2002 ja 2003 verotusta ja toteutetaan vähintään hallitusohjelmassa luvattu alennustaso.

36 **Maria Kaisa Aula /kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minusta ed. Gustafssonin puheenvuoro oli raikas tuulahdus hallituspuolueiden piiristä. Olen aivan samaa mieltä siitä, että poliittisten päättäjien ei pidä eristäytyä jo-

honkin omaan norsunluutorniinsa, vaan reagoida ihmisten ja kansalaisten huoliin. Se juuri, jos mikä, lisäisi politiikan uskottavuutta.

Toinen asia, joka lisäisi politiikan uskottavuutta, olisi se, että kyettäisiin täälläkin keskustelemaan asiat asioina. Onhan tämä nyt vähän naurettavaa. Jos keskusta on oppositiossa, niin me arvioimme hallituksen esityksiä tilanteen mukaan: joskus kannatetaan, joskus vastustetaan. Juuri äskettäin teimme hyvin rakentavaa työtä Tielaitoksen liikelaitostamisasiassa. Sitten täällä hallituksen edustajat sanovat, että ei tätä voi kannattaa, koska tämä on opposition ja keskustan esitys. Juuri tämmöinen toimintahan on politiikan arvostusta laskevaa. Puhutaan asiat asioina. Jos täällä on enemmistö sitä mieltä, että polttoaineveroa pitää alentaa, koska se on ainoa käytettävissä oleva keino hintojen alentamiseksi, toimitaan sitten niin.

[37] **Ulla Anttila /vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Toivoisin, että ministeri Niinistö puuttuisi autoilun verotuksen ympäristöohjaavuuteen. Se asia oli ed. Sinnemäenkin puheenvuorossa esillä. Autoilun ympäristöverotuksen ohjaavuusvaikutuksia ei ole tässä keskustelussa juurikaan käsitelty.

Vihreiden eräs ehdotus on ollut joukkoliikenteen työsuhdeseutulippukäytäntö. Tähän valtiovarainministeriö on toistaiseksi suhtautunut erittäinkin nihkeästi. Sen saaminen samaan asemaan kuin autoedun verotus on erittäin tärkeää.

Samassa yhteydessä haluan onnitella ministeri Niinistöä siitä, että olette saanut ympäristöjärjestö Dodon Pääsiäissaari-palkinnon vuoden tahattomasta ympäristöteosta. Tämä on myös osoitettu valtiovarainministeriölle, joten onnittelut myös valtiovarainministeriön virkamiehille.

[38] **Matti Väistö /kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä keskustelussa on tullut selväksi, että ylikireää polttonesteiden verotusta on alennettava. Miksi sitä ei tehtäisi mahdollisimman pian? Laaja yhteisymmärrys tästä asiasta tuntuu olevan. Eikö tällä, ministeri Niinistö, tueta juuri myös suomalaisen työnteon edellytyksiä? Meillä Suomessa tilanne on poikkeava monista muista Euroopan maista. Pitkät välimatkat, kuljetustarpeet ja elinkeinojen alueellisen kehittämisen tarpeet on otettava välttämättä huomioon meidän toimintamallissamme.

Tähän liittyy eräs ongelma, kun itärajalta tulee, myös itärajan tilanne. Suomalaiset huoltamoyrittäjät ja ylipäätään suomalaista työtä tekevät haluaisivat, että luotaisiin ja ylläpidettäisiin edellytyksiä suomalaisen työnteon osalta myös näiltä osin. Ymmärrämme toki, että yksittäisen henkilön kannalta on edullista tuoda polttoainetta, mutta se on osaltaan pois meidän mahdollisuuksistamme.

Ensimmäinen varapuhemies: Totean, että jäljellä on vielä 14 pyydettyä vastauspuheenvuoroa.

[39] **Klaus Bremer /r** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ed. Kankaanniemi, teidän kristillinen puheenvuoronne oli sekä ulkokultainen että epärehellinen. Luen ryhmäpuheenvuorostamme: "Ruotsalainen eduskuntaryhmä vaatii auto- ja liikenneverotuksen kokonaisuudistusta. Sen toteuttamiseksi on asetettava työryhmä välittömästi ja mahdollisimman lyhyellä toimeksiannolla." Se on sanottu toistamiseen vielä toisessa paikassa. Tässä, olkaa hyvä ja lukekaa pöytäkirjasta.

Ministeri Niinistö, te olette nyt kahdesti täällä todistanut, että teillä ei ole hajuakaan, teillä ei ole kokonaiskuvaa, nykyisen auto- ja liikenneverotuksen kokonaisvaikutuksista. Kysyn: Mitä aiotte tehdä, että tämä perustavaa laatua oleva tieto tulee meille? Siihenhän pitää perustua koko auto- ja liikenneverotuksen tason asettaminen.

[40] **Valtiovarainministeri Sauli Niinistö** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kyllä haluaisin nyt muistuttaa ja joudun tässä yhtymään edustajiin Aulaan ja Väistöön, että hallitus, nimenomaan koko hallitus ilman pienintäkään erimielisyyttä, on päätynyt tähän vastaukseen tässä välikysymyksessä. Toivon, että ne, jotka tukevat tätä linjausta, sen tekisivät, ja ne, jotka haluavat jotain muuta linjausta, sitten muuttavat hallitusta. Näinhän parlamentarismi toimii. (Ed. Gustafsson: Eiväthän nämä mitään pyhiä kirjoituksia kuitenkaan ole!)

Muistuttaisin myös siitä todella, mitä ed. Vistbacka tässä suhteessa sanoi. Hallitus painottaa työnteon verotuksen alentamista. Jos nyt annetaan kuva, että hallitus olisi ikään kuin vastaamassa ei ja tekemässä kyllä, niin siinä voi tulla välitettyä hiukan väärä viesti. En ainakaan yhdeltäkään ministeriltä ole tällaista kuullut, kun tätä asiaa hallituksessa on käsitelty, enkä toivoisi,

että joutuisin tai me muut joutuisimme hallituksessa ajattelemaan, että on erikseen hallituspuolue sosialidemokraatit, hallituspuolue vasemmistoliitto ja sitten jotkut muut kokoonpanot täällä, jotka ajattelevatkin ihan toisin.

Ed. Krohn merkitään läsnä olevaksi.

---

41 **Mauri Pekkarinen /kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Me eduskunnassa olemme kuulleet ja nähneet, mutta myös television katselijat ovat saattaneet kuulla, kuinka paitsi opposition myöskin hallituksen riveistä on käytetty aivan erinomaisia puheenvuoroja, joissa on tartuttu asian ytimeen, todettu, että polttonesteiden verotus on Suomessa aivan liian kireätä, ja vaadittu sen alentamista. Nämä vaateet ovat vastoin sitä, mitä täällä ministeri Niinistö edustaa ja mitä erityisesti ed. Zyskowicz tuntuu voimakkaasti tukevan. Nämä vaateet, mitä ed. Gustafsson ja monet muut esittävät, ovat vastoin Niinistön ja Zyskowiczin ja monien muiden linjaa.

Arvoisa puhemies! Ed. Gustafsson sanoo, että hän ei voi tukea kuitenkaan keskustan linjaa. (Ed. Gustafsson: Ei, kun välikysymystä!) — Välikysymystä. — On aivan pakko kysyä, kuinka voi olla mahdollista, että te sitten tulisitte tiistaina äänestyksessä tukemaan tätä linjaa, jonka ministeri Niinistö on sanonut. Hänhän on täysin eri mieltä sen kanssa, mitä te olette puheenvuorossanne vaatinut. Minusta on tärkeää, että myöskin suomalainen suuri yleisö seuraa ei vain tätä keskustelua vaan sitä, miten tästä asiasta äänestetään, kun tiistaina äänestyksen aika tulee.

42 **Outi Ojala /vas** (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Ed. Vehviläiselle vain toteaisin, että kyllä tietenkin ymmärrän, että ed. Vehviläinen toivoisi, että vasemmistoliiton puolelta ei tuettaisi hallitusta, mutta minä voin ed. Vehviläistä lohduttaa, että tässä asiassa olemme hallituksen kannalla, (Hälinää) eli painopiste verotuksen keventämisessä — jos ed. Korkeaojakin kuuntelisi — on työnteon verotuksessa. Toistan sen, mitä sanoin aikaisemmin: Jos on väljyyttä muuhun, esimerkiksi polttoaineiden hintojen nousu on sellainen, johon pitää puuttua nimenomaan verotuksen kautta, jos on väljyyttä. Haluaisin ed. Pekkariselle todeta myöskin sen. Ed. Pekkarinen tietää myös oikein hyvin kokeneena kansanedustajana, miten eduskunta toimii, ja nimenomaan, miten asioita valmistellaan. Asiat valmistellaan hallituksessa. Budjettiriihi tulee olemaan se keskeinen paikka, jossa ensi vuoden verotusta ratkaistaan. (Ed. Pekkarinen: Siinä tehdään ensi vuoden ratkaisuja!) — Kyllä, ei tässä olla minkään hevosen selässä, että pitäisi välittömästi tehdä päätös tästä asiasta. Hallitus tekee esitykset budjettiriihessä ja eduskunta ne käsittelee. Minä uskon, että hallituspuolueen edustajat kuuntelevat myös ...

Ensimmäinen varapuhemies (koputtaa): Minuutti on kulunut!

43 **Jari Leppä /kesk** (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Keskusteluun kaivattiin kansalaisnäkökulmaa ja väitettiin, että välikysymys on puhdasta populismia. Sinänsä on kuitenkin huomattava, että vielä julkaisematon veronalennustutkimus osoittaa, että kansalaisista ylivoimaisesti suurin osa haluaa ensisijaisesti alentaa polttoaineveroja. Tässä sitä kansalaisnäkökulmaa tälle salille.

Ministeri Niinistö totesi aivan oikein puheessaan, että kuorma-autoliikenteen tuottavuutta on luonnollisesti pyrittävä kehittämään kaikin käytettävissä olevin keinoin. Sama asia koskee myöskin maansiirto- ja metsäurakointia kuin myös maataloutta. Kysynkin ministeriltä: Mitä ovat nämä keinot ja milloin niitä aiotaan toteuttaa?

44 **Mikko Kuoppa /vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Polttoaineiden hinta on sietämättömän korkealla tasolla. Verotulojen kokonaismäärästä on syytä keskustella, mutta pitää muistaa, että verotuloja on tultava riittävästi valtiolle, jotta valtio voi selvitä niistä velvoitteistaan, joita sillä on. Tästä on syytä keskustella budjettiriihessä. Kun puhutaan väljyydestä, millä voitaisiin polttoaineveroa alentaa, haluan muistuttaa, että esimerkiksi pääomatulojen veroprosentin nosto yhdellä prosenttiyksiköllä toisi noin miljardin valtion kassaan rahaa.

Toisena asiana otan esille nyt tapahtuneen devalvaation, valuuttakurssimuutoksen, jolloin vientiyritykset ovat vetäneet kahmalokaupalla rahaa. Ennen on puututtu niihin esimerkiksi vientimaksulla tai vientiverolla. Nyt ne ovat lisänneet näitten yritysten voittoja ja siellä olisi kyllä

varaa, jolla voitaisiin kohtuullisesti myös hillitä inflaatiota samalla.

45 **Pauli Saapunki /kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Jos tässä salissa saa tunteensa ilmaista, kolmentoista vuoden jälkeen minusta tuntuu aivan siltä kuin olisin kansanvallan kriisipesäkkeessä. Kansa on meidät valinnut ja olemme kaikki sitä mieltä, että polttoaineveroja lasketaan, mutta kuitenkin todetaan, että ei niitä voida laskea, kun palkkaveroja pitää laskea. Totta kai palkkaveroihinkin pitää puuttua, mutta millä tavalla ne voivat vaikuttaa niille eläkeläisille, joilta menee sata markkaa, kun käyvät kirkolla kauppakassinsa täyttämässä, tai työttömille, kun ei heille vaikuta mitään verojen alennus enää, kun heillä ei ole paljon tulojakaan. Täällä ei puhuta heistä mitään. Kyllä polttoaineveroasia pitäisi ottaa huomioon, ja onko tämä edes valtiovarainministeriössä tai hallituksessa ollut puheenaiheena, että pitäisi huomioida myös nämä ihmiset, jotka eivät pääse kohta kauppaan ja kuolevat nälkään pitkien teiden varsilla.

46 **Reijo Laitinen /sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ministeri Niinistö totesi vastauspuheenvuorossaan, että raakaöljyn hinnanalennus on mahdollisesti odotettavissa noin 30 dollarin tasosta ehkä jopa 25 dollarin tasolle jossakin vaiheessa. Kun näin ehkä on, eikö näin ollen, kun polttonesteiden hinnat kiistatta ovat meillä kohtuuttoman korkeat, voitaisi polttonesteiden hintaa veroa alentamalla laskea määräaikaisesti? Meillä on siihen mahdollisuus, koska mahdollinen raakaöljyn hinnan alennus tarkoittaa sitä, että se tulee vasta tietyllä viiveellä polttonesteiden hintoihin alentavasti. Toivon, että tämä huomioitaisiin hallituksen puolella erittäin vakavasti.

Ed. Pekkariselle ihan lopuksi on pakko sanoa: Milloin keskusta, kun se aikoinaan oli hallituksessa, on tukenut hallituksesta opposition tekemää välikysymystä? Milloin tämä on tapahtunut?

47 **Antti Rantakangas /kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallituksen päätös olla alentamatta ylikorkeaa polttoaineveroa merkitsee sitä, että se ei halua olla toteuttamassa hallitusohjelman tavoitetta maan tasapuolisesta kehittämisestä, sillä korkealla polttoaineen hinnalla on selkeä negatiivinen aluepoliittinen vaikutus. Syrjäalueiden ja pitkien etäisyyksien Itä- ja Pohjois-Suomessa elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja työmatkaliikenteen kannattavuus heikkenevät Pääkaupunkiseutuun verrattuna, ja näille alueille, siis maakuntien Suomelle, tulee kilpailuhaittaa. Eikö nyt ole ristiriitaista puhua koko maan tasapuolisesta kehittämisestä, kun ei haluta millään käytännön toimin osoittaa sitä? Polttoaineveron alentaminen olisi yksi konkreettinen osoitus.

48 **Ismo Seivästö /skl** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Polttonesteiden lisäksi korot ovat olleet huolestuttavassa nousussa tässä maassa viime aikoina. Se merkitsee myös asuntovelallisille selvää menoerän kasvua.

Te, ministeri Niinistö, olitte vastauksessanne hieman huolissanne inflaatiokehityksestä, joka on Suomessa korkeampi kuin euroalueella keskimäärin. Onko nyt valtiovarainministerin ja teidän ministeriönne ainoa vastaus ja ainoa torjuntakeino inflaatiota vastaan palkkaverotuksen keventäminen, ettei muita välineitä ole lainkaan käytössä? Hallitushan on korostanut aivan oikein, että pitäisi saada laaja-alainen, kattava ja maltillinen, työllisyyttä ja taloutta tukeva tuporatkaisu aikaiseksi, mutta siinä pöydässä varmaan myös inflaatioprosentilla on tietty merkitys, kun työmarkkinaosapuolet sopivat tulopolitiikasta tuleville vuosille.

49 **Pekka Nousiainen /kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kaikki ovat täällä yhteen ääneen vakuuttaneet sitä, että polttonesteiden hinnat ovat liian korkeat ja niitä tulisi kyetä alentamaan. Me tiedämme, että keskivertoautoilijalle polttonesteiden hinnoista on tullut 4 000 markan suuruinen ylimääräinen kustannus. Työmatkakuluvähennystä on korotettu vain 3 000 markkaa. Liikennöitsijöille polttonesteistä koituu kustannuksia keskimäärin noin 30 prosenttia, joten se kansantalouden kasvu ja nousu, mikä on juuri nyt menossa, hupenee tämän alan yrittäjiltä ja maaseudun asukkailta juuri noseviin polttoainekuluihin. Sen vuoksi tuntuu perustellulta ja tarkoituksenmukaiselta, että nyt kun veronalennuksista keskustellaan, myöskin polttoaineveron alennus on yhtenä osana veropaketissa ja edistetään alueellista tasapainoista kehitystä.

50 **Valtiovarainministeri Sauli Niinistö:** Arvoisa puhemies! Täällä on moneen kertaan viitattu hallituspuolueitten edustajien taholta siihen, että ensi budjettiriihessä ja näin ollen ensi vuodenvaihteessa voimaan tulevaksi mietittäisiin uusia linjauksia hallituksessa. On hyvin vaikeaa tässä vaiheessa kenenkään ennustaa, vallitsevatko ne olosuhteet, jotka tämän keskustelun ovat synnyttäneet, enää silloin tai ovatko ne mahdollisesti jopa muuttuneet entistä pahemmiksi. Tällainen ratkaisumalli ei oikein vastaa tähän välikysymykseen ainakaan. Se on selvä asia.

Mitä ed. Laitisen kysymykseen tuli, niin, totta kai, määräaikainen laki on milloin tahansa mahdollinen. Samaan yhteyteen joudun muistuttamaan, että olisiko nyt joku mekanismi olemassa, jossa eduskunnan ääni, vasemman laidan äänikin, kuuluisi hallituksessa myöskin. Tunnen asetelmani vähän kiusalliseksi siinä mielessä, että olen vilpittömässä mielessä esittelemässä hallituksen esitystä, jossa ei ollut pienen pientäkään kysymysmerkkiä missään sen lauseessa, edes pilkussa. Tämä keskustelu on hallituksen puolelta vastaavan ministerin kannalta hyvin hämmentävä. Sen joudun tässä tunnustamaan. (Ed. Gustafsson: Myös sektorijako on liian tiukka ministeriössä! — Naurua) — Nyt tämä muuttui vieläkin hämmentävämmäksi. (Naurua)

Täällä oli eräitä yksityiskohtia, joita haluttiin myöskin kysyä. Ed. Seivästö, työtulon verottamisen alentamisella on inflaatioon tietysti vaikutusta, jos kyetään ikään kuin ostamaan palkkaratkaisuja alemmaksi, mutta kyllä sillä on muutakin kansantaloudellista hyötyä, kannustavuuden hyöty, se, että annamme arvostusta työn tekemiselle, ymmärrämme sen, että se on ainoa tapa, jolla yhteiskunta pysyy pystyssä, että töitä tehdään, jos niitä on. Sen vuoksi tämä painotus, näitten lisäetujen vuoksi plus tietysti ottaen huomioon sen, että työnteko on epäoikeudenmukaisen ankarasti verotettu Suomessa. Tämä on todellakin selkeä linjakysymys, liikutaanko tällä vielä voimakkaasti.

Ed. Tiusanen, kysyitte eläkeläisten verotuksen keventämisestä. Nythän tulivat kesäkuun alussa täydellä teholla myös ennakonpidätyksessä tämän vuoden veroalennukset voimaan, ja haluaisin muistuttaa, että tarkoin eduskunnan tahdon mukaisesti lopputulos muodostuu tämän vuoden tuloverotuksen osalta sellaiseksi, että eniten on keventymässä suurempituloisten eläkeläisten verotus. Tämähän oli nimenomaan eduskunnan omatoiminen vaatimus, jonka tietysti hallitus toteutti. Näin päin kuitenkin tämän vuoden verotus tällä hetkellä liikkuu, että suurituloiset eläkeläiset saavat suurimman veronalennuksen. Se ei välttämättä vastannut hallituksen ajatuksia, mutta vastasi kyllä eduskunnan kantaa, muistaakseni yksimielistä kantaa peräti. (Keskustan ryhmästä: Ei vastannut!) — Ahaa.

Ed. M. Salo, te ajattelette kovin kauniisti, kun sanoitte, että jos polttoaineverotusta alennettaisiin, niin se ehkä vaikuttaisi tuleviin palkkaratkaisuihin. Ymmärrän hyvin, että noin loogisesti ja taloudellisesti ajatellen sen pitäisi tietysti olla näin, mutta käytännön elämä on tietenkin aivan toisennäköinen. Kerran annettu veronalennus ei kyllä tule millään tavalla otetuksi myöhemmin huomioon. Siitä meillä on aika monta kokemusta.

Ed. Ranta-Muotio kyseli arvonlisäverokertymän perään. Minä en sitä kokonaan kiistänyt, onko kertynyt lisää, koska en voi sitä tehdä. Olen saanut itsekin aika hajanaisia tai erilaiseen lopputulokseen päätyviä laskelmia siitä, mikä mahdollisesti arvonlisäveron lisätuotto juuri tämän raaka-aineen hinnannousun osalta voisi olla. On laskelmia, joissa päädytään siihen, että ei yhtään mitään. Sitten on laskelmia, joissa liikutaan joissakin, maksimissaan sadoissa miljoonissa, mutta ei miljardiin asti yllä yksikään, niin kuin te epäilitte.

51 **Valto Koski /sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ed. Kankaanniemelle totean, että en ottanut puheessani kantaa ollenkaan verotuskysymykseen. Totesin vain, että sain sellaisen käsityksen keskustapuolueen edustajien Pekkarisen ja Aulan, puheenvuoroista, että verotus olisi pääasiallisesti ollut syy bensiinin hinnankorotukselle. (Välihuutoja keskustan ryhmästä) — Sanoin, että sain sellaisen käsityksen. Jos olen väärässä, niin olen valmis sen tunnustamaan, mutta näin totesin ja voidaan se tarkistaa.

Samalla ryhmäpuheenvuorossamme olemme korostaneet, että keskustapuolueen tekemään välikysymykseen tulee suhtautua asian vaatimalla vakavuudella. Kertokoon se, mistä on kysymys. Meidän täytyy muistaa, että polttoaineiden hintojen nousu on myös monitahoinen ongelma, johon ei löydy yhtä ratkaisua. Sen takia näihin kysymyksiin täytyy tarkastella vastausta myös jalostamojen osalta, jakeluketjujen osalta jne. Toivon, että loppukeskustelu, joka asiasta käydään,

olisi sillä tavoin asiallista, että myös hallituspuolueiden sisällä saataisiin joitakin ohjeita, millä tavoin toivotaan, että tässä asiassa meneteltäisiin.

52 **Mauri Pekkarinen /kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ed. Laitinen käytti niin tärkeän puheenvuoron, että siihen pitää kommentoida. Hän kysyi, milloin hallitusryhmän edustajana olen ollut tukemassa opposition välikysymystä. Yritin muistella, miten olen menetellyt, enkä muista, että kertaakaan olisin tukenut opposition välikysymystä silloin, kun olen ollut hallituspuolueen edustajana. Mutta siihen on aivan ymmärrettävä ja selkeä syy: En ole kannattanut niitä asioita, joita niissä välikysymyksissä on esitetty. (Hälinää)

Arvoisa puhemies! Ed. Laitinen ja monet muut hallituspuolueiden edustajat, myös ed. Kuosmanen kokoomuksen suunnalla, te olette olleet meidän kanssamme samaa mieltä. Teidän sanomanne, jonka nimiin te olette täällä vannoneet monta kertaa, kulkee samoja latuja kuin meidän välikysymyksemme sanoma: Polttonesteiden hinnat ovat kohtuuttoman korkeat, ja verotus on pääasiallinen syy ja sitä on laskettava. Te monet panitte äsken painoa ja toivoa siihen, että Niinistö antaisi periksi, että ensi vuoden alusta lähtien voitaisiin verotusta keventää. Niinistö tyrmäsi teidät äsken. Hän sanoi, ettei mitään varmaa näkymää ole siitä, että näin voitaisiin menetellä. Kaiken tämän jälkeen todellakin tiistain äänestys on tavattoman tärkeä äänestys.

53 **Tuija Nurmi /kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Verotuksen painopisteen tulee olla kulutuksessa, se on aivan oikein. Sellaisten asioiden kuin asumisen ja ruoan verotuksen tulee olla kohtuullinen. Uskon, että tässä tapauksessa suomalaisten ärsytyskynnys on ylittynyt sen vuoksi, (Ed. Pekkarinen: No niin, taas!) että kokonaisuudessaan auton verollinen hinta on niin korkea, kun autoa hankitaan. Mikäli se Suomessa ei olisi niin korkea, varmasti kansalaiset ymmärtäisivät paremmin korkean polttonesteiden hinnan.

Uskonkin, että kun Euroopan unionista on tulossa lähiaikoina päätös käytettyjen autojen suhteen, tämä päätös tulee vaikuttamaan siihen, että autoverouudistus, josta mainitaan jo hallitusohjelmassa, tulee saamaan vauhtia. On ensiarvoisen tärkeää, että saamme aikaiseksi verotuskäytännön, että autokantamme uusiutuu siten, että turvallisemmat ja ympäristöystävällisemmät autot tulevat yhä useamman kansalaisen saavutettaviksi.

54 **Matti Huutola /vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Polttoaineen hinnalla on merkitystä, niin kuin ed. Rantakangas totesi aikaisemmin, alueiden tasapuolisen kehittämisen kannalta. Siitä tosiasiasta ei pääse mihinkään. Esimerkiksi Lapissa ajetaan autoilla kaksi kertaa enemmän kuin Uudellamaalla ja ihan pakollisista syistä. Ei ole julkisia kulkuneuvoja, millä voitaisiin kulkea. Sen vuoksi sillä on tasapuolisen kehittämisen kannalta ratkaiseva merkitys.

Mitä muutoin tulee siihen, kun on paljon puhuttu siitä, että ei tueta hallituksen puolelta oppositiota, niin tämä on ihan väärä foorumi ja väärä tapa keskustella polttoaineen hinnasta. Se keskustelu on käytävä jossakin muualla. Olen vakuuttunut, että kaikki veropoliittiset keskustelut tullaan käymään muualla. (Eduskunnasta: Työväentalolla!) — Esimerkiksi työväentalolla.

55 **Olavi Ala-Nissilä /kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Verotushan ei ole nyt ollenkaan tärkein syy nousuun, mitä on tapahtunut polttoaineen hinnoissa, se totta kai tiedetään. Polttoaineen hinnassahan verotus Suomessa on 70 prosenttia. Se on ainoa järkevä keino alentaa polttoaineen hintaa, ed. Huutola. Tätä keinoa nyt pitäisi käyttää.

Arvoisa puhemies! Muutoinkin veropolitiikassa meillä on liikaa neutraliteettiajattelua, että verotuksella ei voitaisi vaikuttaa alueiden kehitykseen myönteisesti tai oikeudenmukaisen tulonjaon hyväksi, vaikka yritteliäisyyttä kannustaen tai työllisyyttä edistäen. Mielestäni uusissa yhteisvaluutankin oloissa voidaan nimenomaan verotuksella vaikuttaa ihmisten elämään. Siksi hallitukselta odottaisi suunnitelmallista, pitkäjänteistä, aktiivista veropolitiikkaa tässä tilanteessa eikä tällaista ristiriitaista keskustelua, mitä nyt kuullaan. Mielestäni hallituksen pitäisi aikaansaada pitkän aikavälin vero-ohjelma työn verotuksen keventämisestä. Nyt meillä on liikkumavaraa niin paljon, että sinne sopii järkevä — olkoon määräaikainen, niin kuin ed. Laitinen sanoi — polttoaineveron alennus mukaan.

56 **Jari Leppä /kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä puhuttiin verotuksen ko-

konaisuudesta. En ainakaan kuullut ministeri Niinistön vastausta siihen, kun kysyin hänen puheessaan olleesta kohdasta kuorma-autoliikenteen tuottavuudesta, miten sitä kehitetään muilla keinoin. Nimenomaan lisäsin siihen vielä maa- ja metsäurakoitsijat ja maatalouden. Toivon vastausta, mitkä ovat ne muut keinot.

57 **Pentti Tiusanen /vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! En malta olla vastaamatta ministeri Niinistön kommenttiin eläkeverotuksesta ihan sen takia, että kun kaikille eläkeläisille on aikoinaan, teidänkin ollessanne hallituksessa mukana, asetettu ylimääräinen sairausvakuutusmaksu, sen poistaminen toki helpottaa myös keskituloisia eläkeläisiä ja näin ollen on oikeudenmukainen ja tavoiteltava.

58 **Toimi Kankaanniemi /skl** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kun ensi tiistaina äänestetään täällä, silloin ei äänestetä pelkästään hallituksen luottamuksesta tai epäluottamuksesta vaan vasemmisto ja ed. Bremer joutuvat ottamaan kantaa ministeri Niinistön koko hallituksen puolesta antamaan vastaukseen. Se vastaus on erittäin tyly niin pienituloisille auton varassa oleville Suomen kansalaisille kuin ammattiautoilijoillekin, joista ed. Bremerin luulisi pitävän huolta, kuin monille muillekin tahoille. Tästä on kysymys, ei vain luottamuksesta hallitukseen. Hallitus, joka vastaa tällä tavalla, näin kylmästi, ei ansaitse luottamusta. Ne lupaukset, jotka olemme kuulleet, ovat olleet hyvin kylmiä.

Ed. Laitinen, ei teidän pidä noiden ajatustenne jälkeen tyytyä tällaisiin vastauksiin vaan odottaa, että saadaan vastaus, että saataisiin esimerkiksi määräaikainen laki tänne pikaisesti. Jos sellainen tulee ja luvataan, äänestän luottamusta hallitukselle.

59 **Valtiovarainministeri Sauli Niinistö** (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Korjaan aluksi ed. Ala-Nissilän hivenen epäonnisen painotuksen, kun sanoitte, että hallituksessa on ristiriitaista keskustelua. Ei hallituksessa ollut ristiriitaista keskustelua tippaakaan tämän vastauksen osalta eikä myöskään tämän linjauksen osalta. Mutta ymmärrän, että ristiriitaista keskustelua on kuultu paljonkin.

Ed. Pekkarinen, haluaisin huomauttaa vielä kerran teille, että yhtä lailla pikkunäppärää politikointia on se, että te ette näköjään suostu ymmärtämään, että tämä on hallituksen vastaus. Toisaalta toivon myöskin, ettette väärennä lausumiani. Minä totesin, että tämän tyyppisen alennuksen antaminen niin, että budjettiriihessä mietittäisiin, miten neljän kuukauden päästä markkinat kehittyvät ja ensi vuoden alussa, on äärettömän vaikeaa. En minä sitä tyrmää, mutta sitä viisasta, joka osaisi ennustaa, ovatko nämä olosuhteet, jotka tämän keskustelun nyt ovat aiheuttaneet, edes olemassa silloin, ei ole. Mutta tästä tietysti päädymmekin siihen, että jos tähän tilanteeseen halutaan reagoida, siihen pitää reagoida sitten nyt.

60 **Klaus Bremer /r** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Joudun vielä kerran puuttumaan kristilliseen puheenvuoroon sen johdosta, mitä ed. Kankaanniemi äsken toi esille. Siis, ed. Kankaanniemi, kristillisten ja keskustan ja toisaalta ruotsalaisen ryhmän välinen ero tässä asiassa on se, että te pyritte tekemään pistekohtaisen pienen korjauksen bensaveroon. Se on kuin kerta ja karkuun, kun pitää nähdä, että koko auto- ja liikenneverotuspaketti on rakennelma, joka vaatii peruskorjausta. Tämä ero meillä on, joten älkää nyt vaatiko meitä äänestämään hallitusta vastaan, kun te menette tällaiseen pieneen detaljiikkaan isossa asiassa.

61 **Mauri Pekkarinen /kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Aivan lyhyesti ministeri Niinistölle: Tähän tilanteeseen on reagoitava nyt heti. Keskusta välikysymyksessään ei esittele ja vaadi, että vuoden päästä tai ensi vuoden alusta lähtien, vaan tilanne on sietämätön, siihen on reagoitava aivan välittömästi. Tämä henki on ollut havaittavissa täällä myöskin monien hallituspuolueiden edustajien vaateissa, ihan sama henki. Jotkut ovat esittäneet sitä toivetta hallitussuunnalta, muun muassa ed. Ojala, joka ei nyt satu olemaan paikalla, että todellakin ensi vuoden alkupuolella. Minä olin havaitsevinani, että teidän puheenvuorossanne ei erityisen lämpimästi siihenkään vaateeseen suhtauduttu. Jos te lupaatte sen, että ensi vuoden alusta voidaan keventää polttonesteiden verotusta, jos te lupaatte tässä sen, minusta se olisi jonkinmoinen kädenojennus, edes pieni kädenojennus. Minusta olisi hyvä, jos te voisitte semmoisen lupauksen antaa. Mutta ainakaan vielä edes sitä te ette ole antanut, puhumattakaan, että olisitte luvannut,

että toimiin ryhdytään heti, niin kuin pitäisi. Ette näy antavan vieläkään.

62 **Pekka Vilkuna /kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikuttavaa kuulla tämä keskustelu: Enhän minä mutta pojat, on jokaisen puheenvuoron sisältö, että kyllä alennettaisiin mutta kun ei alenneta.

Mutta syy, miksi pyysin vastauspuheenvuoron, on se, että ed. Leppä on kaksi kertaa kysynyt valtiovarainministeri Niinistöltä, mitkä ovat ne muut konstit, eikä hän ole saanut vastausta. Jospa kolmannella kerralla tärppää.

63 **Valtiovarainministeri Sauli Niinistö** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Sain nyt vasta sitä varten vastauspuheenvuoron.

Haluaisin ensinnäkin viitata siihen ratkaisuun, jolla pienyritykset, nimenomaan pientyönantajat, joita kuljetusliikkeet, koneurakoitsijat, monet maansiirtourakoitsijatkin pääsääntöisesti ovat, saavat juuri noin 0,5 miljardin markan sosiaaliturvamaksualennuksen vuositasolla siten, että etu alkaa jo tämän vuoden puolella. Se on sellaista vastaantuloa, jota pienyrityksiin päin nyt tehdään.

Minusta myöskin koko talouspoliittinen linja, jota on ajettu, on johtanut siihen, että muun muassa maanrakennusalalla on pääosin suorastaan kiire töitten kanssa. Luulen, että kaiken yrittämisen ja työnteon kannalta kuitenkin keskeisintä on se, että on jotakin, jota tehdä, ja sitä tämä hallitus pyrkii luomaan. En pidä ollenkaan mahdottomana sitä, ettemme kykene myöskin jatkossa vielä joitakin tällaisia kädessä tuntuvia nimenomaan maksupuolen asioita lähestymään, ja silloin painopiste olisi juuri pienyritysten puolella.

64 **Pekka Kuosmanen /kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Totean, että esimerkiksi Tielaitos saa tänä vuonna noin tuhat kilometriä vähemmän tienpäällysteitä valtateille ja kantateille sen takia, että polttoaineitten hinnat ovat näin korkeat. Ne vaikuttavat suoranaisesti bitumin hintaan ja polttoöljy ykkösen hintaan. Mihin toimenpiteisiin hallitus aikoo ryhtyä, lisätäänkö Tielaitokselle määrärahoja, että urautuneet tiet saadaan kuntoon tällä keinotekoisella polttoaineverotuksen alennuksella?

65 **Jouko Jääskeläinen /skl** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Pidän erittäin tärkeänä, mitä valtiovarainministeri ilmoitti, että pienyritysten kustannuksiin valtio tulee tällä tavalla auttamaan. Luulen, että se kevennys tarvitaan kaiken jo tähänkin asti olleen kustannustaakan keventämiseksi. Luulen, että polttoaineiden hintojen ja korkean verotuksen korvaaminen olisi nyt hyvin akuutti asia, ettei tuo hallituksen sinänsä hyvä toimenpide menisi hukkaan.

Ed. Bremerille toteaisin, että on hyvä puhua autoverosta mutta nyt on kysymys sellaisesta akuutista asiasta, joka noin puolen vuoden ajalla on tullut meidän päällemme. Jos hallitus ei tässä asiassa saa tuollaista heiluria tai muuta kevennyskeinoa, mikä se keino onkin tämän asian hoitamiseksi, se on huono asia.

66 **Jari Leppä /kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olen hyvin iloinen siitä, että ministeri Niinistö lupasi, että myöskin muita keinoja tästä eteenkinpäin mietitään pienyrittäjyyden aseman parantamiseksi. Voin olla myöskin sen asian takana, että myös keskustaoppositio haluaa sitä ja haluaa myöskin, että selkeästi Yrittäjyyshankkeesta saadaan jotakin konkreettista aikaan.

67 **Klaus Bremer /r** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! En aio lähteä tällaiseen eipäs—juupas-keskusteluun. Mutta on pakko sanoa kristillisille, että ihan selvästi, ed. Jääskeläinen, te ette ymmärrä, että auto-, liikenne- ja polttoaineverotus muodostavat kokonaisuuden, josta valtion täytyy myöskin saada tietty taso, joka on budjetoitu. Jos me lähdemme korjaamaan yhtä ainutta pistettä, periaatteessa tämä koko kokonaisuus pitää ottaa huomioon. Mutta minä ymmärrän teidän turhautuneisuutenne sen takia, että te seisotte ja haukutte ikään kuin aidan ulkopuolelta lehmiä haassa ja me olemme hallituksen sisällä. Me voimme vaikuttaa ja varmasti tulemme kahden vuoden sisällä saamaan myöskin tuloksia aikaan, te ette niitä saa.

68 **Katri Komi /kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Olisin vielä viitannut ministeri Niinistön puheen kohtaan, jossa hän puhui, että verotuksellisia keinoja voi käyttää helpottamaan polttoaineen hinnan noususta aiheutuvaa kustannusrasitetta työmatkoilla eli niille, jotka käyttävät omaa autoa työmatkoillaan. Entäs sitten ne ihmiset, jotka joutuvat käyttä-

mään autoa muutenkin kuin työmatkoilla, tai työttömät lapsiperheet tai perheet, joissa yleensäkin vain toinen ihminen on töissä ja silti autoa tarvitaan? Monille lapsiperheille auton voidaan katsoa olevan välttämättömyyshyödyke, ei niinkään mikään huvi- tai ylellisyysväline. Esimerkiksi vaikkapa esiopetuslakiin ei sisällytetty koulumatkatukea, joten vanhemmat ovat vastuussa tästäkin monessa kunnassa. Joissakin kunnissa toki on pystytty kustantamaan tämä. Mutta tälläkin tavalla polttoaineverotuksen korkeus koskee monilla tavoin myös lapsiperheisiin. Heidän taloudessaan on monia muitakin suuria kulueriä juuri siinä vaiheessa.

69 **Raimo Vistbacka /ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kun liikenneministeri tuli paikalle ja ed. Bremer on puhunut vain kokonaistaloudellisista kuljetuksista, olisin viitannut omaan puheenvuorooni nimenomaan tavaraliikenteen osalta, joka on todella vaikeuksissa nimenomaan senkin johdosta, että meillä on iankaikkisen vanha järjestelmä siitä, että venäläiset autot saavat tuoda satoja litroja halpaa polttoainetta. Järjestelmä meillä on sen suuntainen, että heillä mitä ilmeisimmin on mahdollisuus suorittaa niin sanottua kabotaasiliikennettä Suomessa, kun liikenneministeriö ei halua muuttaa järjestelmää sillä tavoin, että kun itäauto tulee Suomeen, samalla merkittäisiin vetoauton ohella myös perävaunu tai täysperävaunu samaan paperiin. Nyt liikenneministeriöstä on todettu, että pitää pyytää rahtikirjat. Ei ole sellaista lainsäädäntöä, että niitä voidaan pyytää. Nyt mitä ilmeisimmin suomalaiset tavaraliikenneyrittäjät ajetaan vaikeuksiin nimenomaan tällaisen huolimattomuuden ja leväperäisyyden taholta, mitä liikenneministeriössä on. Eikö voitaisi edes neuvotella, että halpaa polttoainetta, mitä itäliikenne voi tuoda, voitaisiin vähentää edes osittain?

70 **Jouko Jääskeläinen /skl** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ed. Bremerille toteaisin, että kyllä me kristillisessä liitossa ymmärrämme kokonaisuuksia. Olemme niitä miettineet. Myöskin tätä puhetta valmistellessa ryhmässä mietimme. Puolueen puheenjohtaja ed. Kallis täällä mielestäni erinomaisessa puheessaan kertoi verotuksen kokonaisuuden sikäli, mitkä meillä olivat siinä linjanvedot monessa eri asiassa, juuri kokonaisuuksien kannalta. Mutta sen lisäksi on tämä akuutti polttoaineiden hintojen korotus, johon arvonlisäveron keventämisellä, jollakin heiluriratkaisulla, jollakin asetusmahdollisuudella hallituksella olisi mahdollisuus reagoida, kuten ulkomaiset esimerkit kertovat. Kyllä minun mielestäni tällaiset pitäisi saada tähän tilanteeseen, mutta myöskin jatkoa varten.

71 **Lauri Kähkönen /sd:** Arvoisa puhemies! Polttonesteiden hinnat ovat nousseet Suomessa viime kuukausien aikana ennätyksellisen korkealle. Runsaassa vuodessa bensiinin litrahinta on kohonnut yli 30 prosenttia. Yksi keskeinen syy bensiinin hinnan äkilliseen nousuun on se, että öljyntuottajamaat ovat rajoittaneet tuotantoa nostaakseen raakaöljyn maailmanmarkkinahintaa, ja siinä ne ovat onnistuneet. Kartelli on toiminut tehokkaasti.

Raakaöljyn ja bensiinin maailmanmarkkinahintojen nousu ja Yhdysvaltain bensiinipula sekä euron alamäki eivät yksin selitä hintojen nousua. On myös aiheellista kysyä, onko kysymys öljyyhtiöiden ja jakeluketjujen rahastuksesta. Keräävätkö ne nyt niitä katteita, jotka aiemmin ovat jääneet saamatta? Erityisesti jalostajien voitot ovat nousseet alkuvuodesta edelliseen vuoteen verrattuna roimasti.

Öljytuotteiden kuluttajahintoihin sisältyy kahdenlaista veroa: polttoaineveroa ja arvonlisäveroa. Bensiinin polttoainevero on kiinteä, pennimääräinen ja myyntihinnasta riippumaton polttoaineiden valmistevero. Se koostuu perusverosta, lisäverosta ja huoltovarmuusmaksusta. Polttoaineverojen määrää korotettiin 1990-luvulla lähes joka vuosi valtion tulo- ja menoarvion yhteydessä; nykyinen verokanta on ollut voimassa vuoden 98 alusta.

Arvonlisävero on noin 18 prosenttia kuluttajahinnasta, siis kuluttajahinnasta, ja sen markkamääräinen osuus kasvaa koko ajan hinnan kohotessa. Arvonlisäveron tuotto on viimeisen vuoden aikana tuonut valtion kassaan yli miljardin ylimääräistä, joskin täällä ministeri on todennut, että öljytuotteiden kulutus on vähentynyt ja sitä kautta on sitten polttoaineveron tuotto pienentynyt.

Arvonlisäveron nousu 95-bensiinin osalta on ollut vuoden 99 alusta tämän vuoden toukokuun puoleenväliin 30 penniä litralta, 98-bensiinillä saman suuruinen, dieselöljyllä 19 penniä ja kevyellä polttoöljyllä 17 penniä litralta.

Niin kuin täällä on useissa puheenvuoroissa todettu, tärkeä aluepoliittinen merkitys on myös

polttoaineiden nykyisillä sietämättömän korkeilla hinnoilla. Maamme on harvaanasuttu. Muun muassa julkisen liikenteen puuttuminen ja pitkät työmatkat pakottavat oman auton käyttöön.

Kuluvan vuoden alusta toteutettu työmatkakulujen verovähennyksen enimmäismäärän nostaminen 5 000 markalla oli oikean suuntainen toimenpide, mutta mielestäni markkamäärä ei ole tässä tilanteessa riittävä. Työmatkakuluvähennyksen enimmäismäärää verotuksessa tulee ehdottomasti korottaa, mutta myös alarajaa alentaa. Korkeimmilta työttömyysalueilta yhä useampi joutuu käymään työssä jopa satojen kilometrienkin päässä. Työmatkakuluvähennyksen alarajan alentaminen, joka koskisi siis todella suurta osaa — sitä on muuten vuosittain vähitellen nostettu — lieventää omalta osaltaan matkakustannusten lopullista vaikutusta.

Vaikka seuraava asia ei tähän keskusteluun liity, tuon sen joka tapauksessa julki. Niin sanotun kakkosasunnon eli työssäolopaikkakunnan vuokra-asunnon vuokrakulut tulisi myös saada verovähennykseen oikeuttavaksi.

Mutta tärkeintä on polttoaineiden hintojen nousun kompensointi tavalla tai toisella. Esimerkiksi — mistä on paljon puhuttu — arvonlisäveron pudottaminen siten, että se vastaisi 30—40:tä penniä litralta, pitäisi toteuttaa mielestäni tässä tilanteessa nopeasti, joskin määräaikaisena, eli kun tilanne toivottavasti paranee, voitaisiin palata entiseen eli lähtöruutuun. Asia on kaiken kaikkiaan vakava ja merkittävä.

Nykyinen hintataso on aiheuttanut muun muassa inflaatiopaineita, kuljetusalan yrittäjien vaikeuksia, erityisesti Itä- ja Pohjois-Suomessa käyttökate yrityksillä on laskenut voimakkaasti, ja myös on yksityisiin talouksiin ulottuvia kielteisiä vaikutuksia. Kuljetusalan yrittäjät, muun muassa puutavaran kuljettajat, ovat suurissa vaikeuksissa. Yrittäjillä on pitkät sopimukset teollisuuslaitosten kanssa. Polttoainekustannusten raju kohoaminen on vienyt kannattavuuden erittäin alhaiseksi, sillä yrittäjät eivät ole voineet siirtää nousevia polttoainekuluja kuljetusten hintoihin kesken sopimuskauden. Jos tilanne jatkuu entisellään, se johtaa vääjäämättä konkursseihin ja sitä kautta työpaikkojen menetyksiin.

Linja-autoliikenne on myös vaikeuksissa. Linja-autojen matkustajamäärät ovat pysyneet melko ennallaan, ja ainakin haja-asutusalueilla maaseutuliikenteessä koulukyydit ovat olleet ja ovat elinehto linja-autoliikenteen tiettyjen vuorojen säilymiselle. Polttoaineen kallistuminen on saanut monet yrittäjät vaikeuksiin myös tällä puolella, sillä lippujen hintaa ei voi merkittävästi korottaa.

Yksityisautoilijan vuotuiset kulut ovat lisääntyneet tuhansia markkoja. Auton käyttäjien omaan talouteen hintojen kohoaminen vaikuttaa sitä negatiivisemmin, mitä alhaisempi ruokakunnan tulotaso on. Pitkien etäisyyksien maassa, varsinkin maaseudulla, tilanne on hankala; täällähän auto on välttämätön.

Erityisen hankala asia on työttömien kannalta. Samoin työssäkäyntialueiden kasvamisen myötä työllistetyn tulo voi käytännössä mennä polttoainekuluihin. Mutta juuri tähän asiaan myös ministeri vastauksessaan viittasi. Toivottavasti tähän saadaan korjaus.

Lämmitysöljyn hinnan kohoaminen on nostanut asumiskuluja myös voimakkaasti. Kustannuspaineita on tullut, totta kai, myös maatalouteen, ja erityisen raskaasti se on vaikuttanut niiden viljelijöiden tuotantokustannuksiin, jotka harjoittavat tuotantotoimintaansa kasvuhuoneissa.

Aluekehitys on monien tekijöiden yhteisvaikutusta. Alueiden ja kuntien erojen kasvuun vaikuttaa myös polttoaineiden korkea hinta, niin kuin totesin. Juuri ne alueet, joilla tällä hetkellä on vaikeuksia — työttömyys ja muuttotappio — kärsivät eniten myös polttoaineen hinnasta, sillä kyseessä olevilla alueilla myös etäisyydet ovat usein pitkät ja julkinen liikenne vähäistä.

Nykyisessä taloudellisessa tilanteessa polttonesteiden veron alentamiseen on hyvät mahdollisuudet. Viime aikoina on puhuttu paljon veronalennuksista yleensä, niin kuin tänäänkin. Mielestäni tässä olisi selkeä hyvä kohde. Bensiinin hintaan sidottu veroautomatiikka, arvonlisäveron tuoton kasvaminen, jo yksinomaan luo siihen hyvän mahdollisuuden ja keinon. Tienkäyttäjät odottavat meiltä toimia, joilla polttonesteiden hintaa voitaisiin alentaa ja sen korkean hinnan kielteisiä vaikutuksia lievittää. Dieselveron ainakin alueellinen, jos ei koko maata koskeva, alentaminen olisi myös yksi ja tähdellinen mahdollisuus hoitaa asiaa yrittäjien kannalta.

Verovähennysten käyttäminen, mistä edellä kerroin, on yksi tapa hoitaa myös osin asiaa. Viittaan työmatkakuluvähennyksen ylärajan nostamiseen ja alarajan alentamiseen. Joka tapauksessa tulisi varmistaa, että alennus ei jää välikäsille. Tässä epäilykseni kohdistuu todella erityisesti ja-

lostajiin, sillä öljytuotteiden hinnat ovat kuluvana vuonna nousseet selvästi raakaöljyn hintaa nopeammin.

72 **Matti Vanhanen /kesk:** Arvoisa puhemies! Talouspolitiikkaa ja veropolitiikkaa pitää tehdä ajassa. Ihan riippumatta siitä, mitä hallitusohjelman neuvottelijat puolitoista vuotta sitten sopivat, pitää pystyä reagoimaan niihin muutoksiin, joita silloin ei voitu nähdä, ja polttoaineiden hinnan kohdalla on tapahtunut juuri näin. Polttoaineiden hinnannousu on ylittänyt sietorajan tavalla, johon hallituksen on vastattava todella täysin riippumatta siitä, mitä hallitusohjelmassa ehkä on sovittu. Korkeista hinnoista aiheutuu perheille tuhansien markkojen ylimääräiset vuosikulut, ja monen liikenteestä toimeentulonsa saavan talous on pahassa vaarassa.

Siksi tiistain välikysymysäänestyksessä, varsinkin tänään käydyn keskustelun jälkeen, jossa kansanedustajat laidasta laitaan ovat jakaneet sen huolen, joka myös kansalaisilla on sietämättömän korkeista polttoaineiden hinnoista, tähän huutoon ja keskusteluun pitää vastata, ja se mitataan tiistaisessa äänestyksessä. Se on todellinen äänestys siitä, kantaako tämä sali huolta polttoaineiden korkeista hinnoista vai ei.

Hallitus on vain hykerrellyt hiljaa, koska valtion kassaan virtaa joka päivä suunnitelmiin nähden aivan ylimääräisiä arvonlisäveromarkkoja. Eduskunnan kyselytunneilla polttoaineiden korkeat hinnat ovat olleen vakioaihe jo kuukausien ajan ja ministereillä on ollut aina sama vakiovastaus: Mitään ei tehdä. Välikysymyksen tekeminen oli lopulta ainoa keinoa, jolla asia saadaan sellaiseen keskusteluun, että siihen on pakko ottaa kantaa.

Kun keskusta teki välikysymyksen, emme tienneet, että samaan aikaan autoilijoiden etujärjestö Autoliitto on lähdössä liikkeelle omalla kampanjallaan, jolla se kerää kansalaismielipiteitä veronalennusten puolesta. Toivon, että tämä välikysymyskeskustelu ei haittaa nimien keruuta, vaan kansalaiset laajoin joukoin nyt ilmaisevat mielipiteensä.

Välikysymys on perusteltu, sillä viime kädessä vain äänestäjien pelko ajaa hallitusta toivottavasti asiassa liikkeelle. Keskustalle välikysymyksen teko juuri liikenteen kustannuksista sopii sitä paitsi parhaiten, koska edustamme selkeimmin koko tätä laajaa maata.

Välikysymys käsittelee polttoaineverotusta, ja siinä tarvitaankin kiireisimpiä alennuspäätöksiä sekä liikenteen että myös lämmityksen kustannusten helpottamiseksi. Mutta tämän ohella meidän olisi vähitellen käytävä keskusteluun ylipäätään liikenteen kustannusrakenteesta ja siitä, millainen kansallinen strategia meidän olisi omaksuttava. Yhteismarkkinoilla ollessamme myös liikkumisen kustannukset pitää suhteuttaa siihen, miten parhaiten kansantaloutena pärjäämme yhteismarkkinoilla. Pitäisi omaksua sellainen yksinkertainen ajatus, että kun olemme EU-maiden joukossa pisimpien etäisyyksien harvimminasuttu maa, meillä liikenteen kulujen olisi oltava halvimmasta päästä. Sen sanoo järki.

Mutta sekä bensa että autot ovat Suomessa kalliimmasta päästä. Tässä ei oikein ole logiikkaa. Syy tähän on historiallinen. Me olemme maa, jolla ei ollut omaa autoteollisuutta, ja valuuttasääntelyn ja vaihtotaserajoitusten aikana autojen tuontia piti rajata, mutta se aika on jo takanapäin.

Liikenne on myös ollut valtiolle tarpeellinen raha-automaatti verojenkeruussa, mutta nyt pitäisi tätäkin arvioida siltä kannalta, mitä mahdollisesti häviämme näillä korkeilla kustannuksilla. Eikö kokonaiskansantaloutemme pärjäisi paremmin, kun emme antaisi tässä asiassa muille etumatkaa? Kansantaloudessa verojen kertymäkin on aina monimutkainen yhtälö. Liikenteen verorasituksen kevennys ei merkitse automaattisesti sitä, että valtio menettäisi kaikki nämä verotulot, vaan kyllä raha kiertyy myös muuhun toimintaan, josta valtiokin veronsa kerää. Suomen pitäisikin asettaa selkeäksi liikennepoliittiseksi strategiaksi ja tavoitteeksi se, että meillä autojen ja bensan hinta olisi EU:n keskitason alapuolella. Siihen on hyvät perusteet olemassa.

Minua suoraan sanoen harmittaa se, että alkoholiverotuottojen miljardialennuksiin ollaan kyllä Suomessa varautumassa, mutta liikenteelle ei aiota tehdä mitään. Esimerkiksi käytettyjen autojen verotus nykymuodossaan ei minusta millään istu yhteismarkkinoiden pelisääntöjen sisälle. Kyse sekä polttoaineveron että autoveron kohdalla on valtiolle niin suurista tuloista, että merkittäviin muutoksiin voidaan yltää vain vaalikauden yli ulottuvan ohjelman alussa. Siksi painotan sitä, että eduskunnan olisi tavalla tai toisella määritettävä strateginen tavoite, jota nykyisen ja myös seuraavan hallituksen olisi määrätietoisesti vietävä eteenpäin. Osa veronkevennysvarasta

onkin käytettävä liikenteen verotaakan keventämiseen. Pitkää, asteittain toteutettavaa ohjelmaa tarvitaan siksikin, ettei aiheutettaisi pahoja markkinahäiriöitä autokaupan puolesta.

Olisi myös paikallaan arvioida eri haittaverojen keskinäistä suhdetta. Bensan hinnasta verot vievät kaksi kolmasosaa tai välillä lähes kolme neljäsosaa. Sillä ei ole enää ympäristöohjausvaikutusta. Verojen määrä on aivan omassa luokassaan verrattuna monien muiden alojen haittaveroihin. Osittain bensaveron alentamista voitaisiinkin rahoittaa puuttumalla näihin muihin haittaveroihin.

Arvoisa puhemies! Suomen autokanta on kalleuden takia ilmeisesti EU:n toiseksi vanhinta. Tätä on vaikea liikenneturvallisuuden näkökulmastakaan pitää Suomen keliolosuhteissa perusteltuna. Pitkien etäisyyksien ohella myös talviolosuhteet puoltaisivat nimenomaan Suomeen halvempia autoja. Etäisyydet, liikenneturvallisuus, ympäristöystävällisyys ja myös ihmisten viihtyvyys puoltaisivat kaikki sitä, että meillä olisi uudempi, vähäpäästöisempi ja turvallisempi autokanta. Autoilussa kierrätys, vanhan käyttäminen loputtomiin, ei todellakaan ole tavoiteltavaa. Päinvastoin olisi yhteiskunnallisesti järkevää jopa maksaa pientä romutusmaksua huonokuntoisimpien, ilman katalysaattoria olevien autojen saamiseksi pois liikenteestä.

Auton korkeasta verotuksesta johtuva hankintahinta johtaa usein siihen, että ostaja joutuu ottamaan autolainan ja maksamaan vielä senkin korkoja. 30 000 markan autolainan korot ovat yhtä suuret kuin on vuotuinen auton käytöstä maksettava vero. Itse olisin puoltamassa henkilökohtaisesti verojärjestelmään sellaista muutosta, jossa auton hankintaa rasittavaa autoveroa alennettaisiin tuntuvasti ja korvattaisiin tuota vuosittaisella käyttömaksulla. Käyttömaksu pitäisi porrastaa esimerkiksi auton ympäristövaikutusten mukaan.

Nythän eri verojen osuus auton hankintahinnasta on noin 48 prosenttia. Se on tuntuva ero, joka todella vaikuttaa siihen, että suomalaiset ajavat kreikkalaisten jälkeen EU:n vanhimmilla autoilla. Lamavuosina auto- ja moottoripyöräverot tuottivat heikoimmillaan vain 1,6 miljardia markkaa vuodessa valtiolle. Koko sen tuoton olisi silloin voinut korvata vuosittaisella noin tuhannen markan käyttömaksun korotuksella, ja tuloksena olisi ollut tuntuvasti nykyistä halvemmat autot.

Keskimäärin 90-luvulla autovero toi valtiolle noin 4 miljardia markkaa vuosittain, ja sen kokoamiseksi porrastettu 2 000—3 500 markan vuotuinen maksu riittäisi, jos se haluttaisiin kokonaan korvata. Normaalille autonkäyttäjälle tällainen maksu ei ole liikaa, kun auton hankinnassa säästäisi kymmeniä tuhansia. Monille eläkeläisille ja nuorille maksu olisi liian korkea, ja siksi pitänee hakea välimuotoa, jossa autoveroa alennettaisiin kyllä tuntuvasti, mutta ei kokonaan, ja käyttömaksua nostettaisiin jonkin verran ja loppuerotus kustannettaisiin käyttämällä yleistä veronkevennysvaraa tässä lähimmän vuosikymmenen kuluessa. Maassa, jossa lähes joka perhe käyttää ja joutuu käyttämään autoa, tämä olisi perusteltua. Vajaassa vuosikymmenessä me voisimme saattaa liikenteen verotuksen järkeviin uomiinsa ja antaa ihmisille mahdollisuuden myös hakea auto muiden tarvikkeiden tapaan mistä hyvänsä EU-maasta.

Liikenteen kustannuksista puhuttaessa on käsiteltävä myös joukkoliikenteen tilannetta. Siinä on monilta osilta epäonnistuttu. Esimerkiksi Pääkaupunkiseudulla, jolla olisi luontaisimmat mahdollisuudet menestyvälle joukkoliikenteelle, on joukkoliikenteen osuus liikenteestä pudonnut todella rajusti. Yksityisautoilu on laadun takia ajanut suosiossa joukkoliikenteen ohi. Ihmiset tuntuvat sietävän jopa ruuhkia sen sijaan, että istuisivat bussissa tai metrossa. Sitäkään ei polttoaineiden hintojen korotus todellakaan auta, koska myös joukkoliikenteen taksat nousevat. Tässäkin pitäisi mennä ongelman juuriin. Nyt joukkoliikennettä tuetaan tuntuvasti verovaroin, mutta edes nämä subventoidut lipunhinnat eivät tunnu riittävän houkuttelevilta. Moni on esittänyt ratkaisuksi jopa ilmaislippuja. Pelkään, että ne vääristäisivät tilannetta entisestään.

Suurille kaupunkiseuduille olisikin luotava uudenlainen järjestelmä, jossa niin sanottu joukkoliikenteen työsuhdelippu tehtäisiin todella houkuttelevaksi. Työsuhdelipulle olisi annettava edullinen verokohtelu, jotta siitä tulisi osa suomalaista palkkausjärjestelmää. Lipuissa voitaisiin siirtyä henkilöön sidotuista näyttölipuista normaaliin suoriteperusteisuuteen maksukortin avulla, jolloin työsuhdelippu kävisi joukkoliikenteen ohella takseissakin ja lippua voisivat käyttää myös perheenjäsenet tai lipun voisi vaikka myydä kaverilleen. Syntyisi runsaasti korvamerkittyä kulutusrahaa, vain joukkoliikenteessä kelpaavaa magneettirahaa, jonka keräämisestä

joukkoliikenneyrittäjät ja taksit saisivat palveluillaan kilpailla. Luulen, että lopputulos vastaisi paremmin käyttäjien todellisia tarpeita kuin nykyinen järjestelmä.

Asiassa voisi käyttää vaikka vähän pakkoakin. Joka tilipussista saisi muutama satanen muodostua joukkoliikennelippujärjestelmästä. Olen aika varma, että joukkoliikenteen suosio tämän jälkeen kasvaisi ja järjestelmä toimisi, koska ihmiset eivät jättäisi rahaa käyttämättä, toisin kuin nyt. Verovaroista subventoidut lipunhinnat eivät tunnu yhtä lailla itse rahoitetuilta, jotta siihen olisi riittävä houkutus. Moni maksaa mieluummin bensalaskun ja ajaa omallaan. Minusta siksi yksityisautoilua ja joukkoliikennettä ei pidä nähdä toistensa vastakohtina, vaan molempien osalla on tehtävä toimia, joiden lopputuloksena oikeastaan olisi se, että joukkoliikenteen suosio Suomessa voisi kasvaa.

[73] **Raija Vahasalo /kok:** Arvoisa puhemies! Polttonesteiden hinnat hipovat Suomessa uusia ennätyslukuja. Kaikki ovat yhtä mieltä siitä, että bensalitra maksaa liian paljon. Asia on siis tärkeä. Mikä siis ratkaisuksi? Ed. Pekkarisen tekemä välikysymys ei ole mikään ratkaisu ongelmaan, jos haluamme todella vaikuttaa bensan litrahintaan.

Polttoaineiden nykyisten hintojen nousun taustalla ei ole korkea verotus, aivan kuten ed. Aulakin puheessaan totesi. Hintaa nostavia veromuutoksiakaan ei ole tehty, vaan pääasiallisena syynä on öljyn maailmanmarkkinahintojen raju nousu ja euron heikkeneminen dollariin nähden. On muistettava, että bensalitran hinta ei ole vakio. Emme voi syyttää verotusta silloin, jos bensalitra on edullisempaa Pääkaupunkiseudun ulkopuolella tai jos kadun toisella puolella olevalta bensa-asemalta saakin muutaman pennin edullisempaa polttoainetta.

Verotuksen nostaminen ja laskeminen ei ole yksinkertaista yhteen- ja vähennyslaskua. Olen valmis välittömästi laskemaan polttoaineverotusta, jos voidaan varmasti taata se, että esimerkiksi 10 prosentin veronkevennys tuo tullessaan myös saman tasoisen hinnanalennuksen. Entäpä jos polttoaineiden jakeluverkostot, huoltoasemat, nostavatkin omaa katettaan saman verran? Kuluttaja ei siinä kaupassa nettoa yhtään pennin säästöä. Asia ei siis ole yksinkertainen.

Mitä jos polttoaineiden verotusta alennettaisiin esimerkiksi 10 prosentilla? Koituisiko siitä isojakin veromenetyksiä valtiolle? Tuskin. Valtion meno- ja tulopuoli raamitetaan arvioiden perusteella tietyn suuruiseksi. Verotulojen osalta arviot muuttuvat vuoden mittaan. Jo nyt tiedetään, että valtio on tienannut verotuloja melkein 6,5 miljardia markkaa enemmän kuin talousarviota laadittaessa arvioitiin.

Polttoaineveron lisäksi bensalitrasta menee 22 prosentin arvonlisävero. Mitä korkeampi raakaaineen lähtöhinta, sitä suurempi verokertymä. Arvonlisäveron kertymäksi arvioitiin yli 55 miljardia markkaa. Polttonesteiden osuudeksi on arvioitu yli 4 miljardia markkaa. Arvonlisäveron verokertymä on jo nyt korjattu lisätalousarviossa ylöspäin yli miljardin markan verran. Voidaankin sanoa arvonlisäveron olevan valtiolle hyvä tulonlähde heti tulo- ja varallisuusveron jälkeen. Hyvänä kolmosena tuleekin sitten polttoainevero.

Polttoaineverotus ei vaikuta pelkästään tiellä kulkeviin ajoneuvoihin. Verotuksen ja korkean hintatason suorat ja välilliset vaikutukset ovat mittavat elämän eri alueisiin kuten asuntojen lämmitykseen, tavaraliikenteeseen, liikennetaksoihin ja jopa inflaatioon. Jatkuva korkea hintataso ei lopulta tuo sellaista ylimääräistä verokertymää, mitä ei saataisi kerättyä alemman hintatason normaalilla kulutuksella. Nythän siis kerätään tuloja sekä valmiste- että arvonlisäveroilla, joista varsinkin prosenttimääräinen arvonlisävero tuo sitä enemmän tuloja, mitä korkeampi hintataso. Polttoaineveron alentaminen ei siten vähennä arvonlisäverokertymää.

Suomen kokonaisveroaste on sietämättömän korkea. Kokoomuksen mielestä veronkevennyksiä pitäisikin voida tehdä. Kevennyksiin on kuitenkin mahdollisuus vain silloin, kun edellytykset niille ovat olemassa ja kun menopuolta vastaavasti ei lisätä. Kokoomus edellyttää myös, että valtiovarainministeriö selvittää budjettiriiheen mennessä, miten yrittäjille voidaan kompensoida menetetyt tulomarkat. Tavallisten palkansaajien ja työmatkailijoiden osalta tilannetta on helpotettu nostamalla työmatkakuluvähennyksen enimmäismäärää kesäkuun alusta. Tämä auttaa erityisesti haja-asutusalueilla asuvien ja sieltä työssä käyvien henkilöiden tilannetta. Tosin eläkeläisiä tämä ei kuitenkaan lämmitä, joten pitäisi samalla tutkia ratkaisu heidänkin osaltaan. Etsitään edes osittain korvaavia tulolähteitä esimerkiksi tupakkaveroa korottamalla.

Arvoisa puhemies! Keskustan välikysymyksessä on kysymys oikeasta asiasta, mutta käytössä on täysin väärä ja populistinen työkalu. Hallituksen luottamuksen mittauttaminen ei alenna eikä korota polttoaineveroa yhtään penniä. (Ed. Pekkarinen: Tekoja tarvitaan!) Julkisuudessa keskustan välikysymys onkin jo ehditty vääntämään aivan uuteen muotoon. Paremmin sen todellista luonnetta vastaava muoto on: Onko hallitus tietoinen ja mitä se aikoo tehdä, kun keskustapuolueen kannatusprosentti on enää 22, vaikka bensalitra maksaa jo paikoin 7,50 markkaa?

Ensimmäinen varapuhemies: Täysistunto keskeytetään ja sitä jatketaan tänään kello 16.

Täysistunto keskeytetään kello 13.59.

Täysistuntoa jatketaan

kello 16

Puhetta johtaa puhemies Uosukainen.

Ed. Juurola merkitään läsnä olevaksi.

Uudet hallituksen esitykset

Puhemies: Ilmoitetaan, että tasavallan presidentti on tänään antanut eduskunnalle hallituksen esitykset n:ot HE 70—75/2000 vp, joista hallituksen esitys n:o 71 on esitys vuoden 2000 lisätalousarviota koskevan hallituksen esityksen n:o HE 59/2000 vp täydentämisestä.

Samalla ilmoitetaan, että vuoden 2000 lisätalousarviota täydentävän esityksen johdosta tehtävät talousarvioaloitteet on jätettävä keskuskansliaan viimeistään ensi tiistaina 13 päivänä kesäkuuta kello 12.

Kirjalliset kysymykset

Merkitään saapuneiksi vastaukset kirjallisiin kysymyksiin n:ot KK 365, 383, 386, 388, 390—395, 397, 401, 402, 405—408, 411—413, 415—417/2000 vp.

Ed. Isohookana-Asunmaa merkitään läsnä olevaksi.

Polttonesteiden hintojen alentaminen

Keskustelu välikysymyksestä jatkuu:

74 **Veijo Puhjo /vas:** Arvoisa puhemies! Bensiinin hinta on noussut noin kolmanneksen viime vuoden alusta lähtien. Samana aikana euron arvo on alentunut noin viidenneksen. Heikko euro on yksi syy polttonesteiden hintojen rajuun nousuun Suomessa, ei tietenkään ainoa syy. Käytännössä euro ja siten myös euroa edustava Suomen markka ovat devalvoituneet. Devalvaatio nostaa tuontitavaroiden hintoja ja toisaalta parantaa vientiteollisuuden kilpailuasemaa ja tuo vientiteollisuudelle ylimääräisiä tuloja. Voidaan sanoa, että on tapahtunut tietty tulonsiirto kuluttajilta vientiteollisuudelle.

Euroopan rahaliittoon Emuun liittymistä perusteltiin aikanaan muun muassa sanomalla, että näin päästään eroon haitallisista devalvaatioista ja devalvaatiokierteestä. Nyt on kuitenkin käynyt juuri päinvastoin. Omalaatuisinta tilanteessa on, että valuutan devalvoituminen on tapahtunut tilanteessa, jossa Suomen vientiteollisuus tällaista devalvaatiota ei ole tarvinnut. Yleensähän devalvaatiot on toteutettu, kun talous on ollut lamassa ja kun vienti ei ole vetänyt. Tämä tausta on hyvä muistaa, kun keskustellaan polttoaineiden hinnoista ja niiden verotuksesta.

Bensiinin hinnasta on noin kaksi kolmasosaa veroa. Polttoaineverojen ohella hintaan sisältyy arvonlisävero. Polttoaineverot ovat pennimääräi-

siä, mutta arvonlisävero on prosentuaalinen. Siten bensiinin hinnannousu on automaattisesti lisännyt valtion verotuloja, vaikka veroperusteista ei viime aikoina muutettu. Tämäkin on hyvä muistaa asiasta keskusteltaessa.

Ympäristöpoliittiset syyt puoltavat etenkin bensiinin ja osin muidenkin polttonesteiden ankaraakin verotusta. Vero- ja budjettipolitiikassa olisi suosittava joukkoliikennettä eikä yksityisautoliikennettä. Samalla on kuitenkin otettava huomioon sosiaaliset seikat. Kotitalouksien kulutuskorissa auton polttoaine on keskimäärin melko suuri menoerä. Suurella osalla väestöä ei ole nykyisin mahdollisuuksia tehdä työ- ja asiointimatkojaan julkisin kulkuvälinein. Etenkin maaseudulla ja harvaanasutuilla seuduilla henkilöauto on käytännössä välttämättömyys. Palvelujen heikentyminen ja keskittyminen lisää henkilöauton käytön tarvetta.

Tässä tilanteessa hallituksen pitäisi mielestäni harkita polttoaineveron väliaikaista alentamista. Valtiontalouden suotuisa kehitys antaa siihen mahdollisuuksia. Jos kuitenkin halutaan pitää hyvää huolta valtiontalouden tasapainosta, tarjolla on hyvä keino polttoaineveron alennuksen rahoittamiseen. Mielestäni mahdollinen polttoaineveron alennus tulisi ainakin osittain rahoittaa yhteisöveroprosenttia korottamalla. Yhden prosenttiyksikön korotus yhteisöveroon tuo yhteiskunnalle noin miljardi markkaa.

Kun otetaan huomioon euron ja markan devalvoituminen, josta alussa puhuin, tällainen veronkorotus olisi sitä paitsi hyvin paikallaan. Vientiteollisuus ja suurteollisuus saavat nyt ylimääräisiä tuloja oikeastaan ansiotta. Tätä devalvaatiohyötyä voitaisiin leikata koko yhteiskunnan hyväksi ja tässä tilanteessa nimenomaan bensiiniveron väliaikaiseen alentamiseen. Korostan, että alennuksen tulisi olla väliaikainen. Jos polttonesteiden maailmanmarkkinahinnat ja kuluttajahinnat alenevat, veronalennuksesta olisi mahdollista sitten luopua.

75 **Erkki Pulliainen /vihr:** Arvoisa puhemies! Joitakin sellaisia näkökohtia tähän keskusteluun, joita ei ehkä kovin paljon vielä ole käsitelty, vaikka tietenkin kaikki ryhmäpuheenvuorotkin olivat hyvin asiantuntevia mutta liittyivät lähinnä päivänpoliittiseen arviointiin ja siihen, että polttonesteiden hintoja pitää alentaa ja sillä sipuli.

Arvoisa puhemies! Siltä kannalta tarkastelen tätä asiaa, mitkä ovat mahdollisesti liikkuvia osia ja mitkä sellaisia osia, jotka päivän teemaan vaikuttavat niin, että niihin meidän vaikutusvaltamme on olematon tai minimaalinen.

Ensimmäinen tietysti on raakaöljyn hinta, joka on kolminkertaistunut maailman spotmarkkinoilla viimeisen reilun vuoden aikana. Tämä johtuu tietenkin siitä, että maapallon raakaöljyvarannot hupenevat kovaa vauhtia. Kun seuraavan kymmenen vuoden aikana odotetaan, että meitä kuluttajia on tuhat miljoonaa enemmän maapallolla kuin on tällä hetkellä, niin on aivan selvä asia, että varantojen hupenemisvauhti entisestään vain kiihtyy.

Niin kauan kuin Opec-valtiot olivat riippuvaisia Yhdysvaltain dollarista ja Yhdysvaltain keskuspankin vaikutuksesta dollarin arvoon, niin kauan tavallaan raakaöljyä alemyytiin maapallon markkinoilla. Siitä, että pumppauksia vähennettiin, ei ollut seurauksena se, että reaalisesti olisi tullut enemmän varallisuutta öljynviejämaiden kukkaroon. Mutta nyt tämä aika on ohi. Nyt markkinatalous alkaa vaikuttaa kansantalouden perussääntöjen mukaisesti. Sehän tarkoittaa käytännössä sitä, että raakaöljyn barrelihinta ei tule laskemaan nykyisestä tasosta. Odotus siitä, että siirryttäisiin johonkin 25—28 US-dollarin tasolle jatkossa, ei ole realistinen, vaan kysymys on siitä, että kaikessa pitää varautua siihen, että hinta on 30 US-dollaria tai siitä ylöspäin. Tämä merkitsee siis rakenteellisen sopeutumisen vaatimusta. Tälle ei voi mitään, vaikka nyt kovasti ehkä haluaisikin.

Tähän yhteyteen liittyy aivan olennaisesti inflaatiokysymys. Täällähän on perusteltu alennustarvetta sillä, että korkea hinta lisää inflaatiovauhtia. On aivan selvä asia, että näin juuri tällä hetkellä on. Se on osa inflaationousua, mikä on realiteetti. Mutta on aivan selvää, että jos raakaöljyn maailmanmarkkinahinta asettuu sille tasolle, millä varantojen puitteissa sen pitäisi olla, niin silloinhan se stabiloituu jollekin tasolle kohtuulliseksi ajaksi, jolloin sen inflaatiovaikutus häviää pois, koska se on odotettavissa olevalla tasolla kuukaudesta ja ehkä muutaman vuoden aikavälillä vuodesta toiseen. Eli tässä on kysymys ohimenevästä ilmiöstä.

Sitten siihen puoleen, mikä vaikutus tällä on meidän omaan kuljetuselinkeinoomme. Meillähän on niin kurja tilanne tällä hetkellä Suomessa, että kuljetuspalveluiden tilaajia on erittäin vä-

hän. Metsäteollisuuspuolella on kolme kappaletta ainoastaan plus mekaanisen puun toimijat, mikä on erittäin vähän. Muutoinkin tilaajia on todella vähän. Jossakin rekisterissä KTK:lla on vain noin 500 nimeä, ja siinä kaikki. Se on erittäin vähän. Toisin sanoen meillä on eräällä tavalla kartellipuristuksen mahdollisuus kuljetusmarkkinoilla, ja siinä kysytään suurta viisautta toimijoilta, jotta ei syötäisi kuljetusyrittäjiä pois. Tämä on äärimmäisen kiusallinen asia.

Tällä tavalla tullaankin siihen, millä tavalla pitäisi tähän 33 penniin dieselveroa, joka matka EU:n minimikantaan on, reagoida. Jos alennus tehdään, niin se pitää tehdä erittäin taitavasti, niin että se todella jäisi kuljetusyrittäjien katteen hyväksi, eikä niin, että harvat kuljetuspalvelujen tilaajat nettoavat sen tavallaan itselleen puristamalla kuljetussopimukset sellaisiksi, että se haihtuu pois. Silloin ollaan EU:n minimikannassa, siinä ei ole enää mitään tehtävissä. Tämän takia mielestäni Ecofinissä pitäisi miettiä minimiverokanta uudelleen ja saada se sellaiselle tasolle, joka vastaa ympäristöpoliittisesti ja raakaöljyvarantopohjaisesti sitä reaalitilannetta, mikä maapallolla nyt on kysymyksessä olevien fossiilisten polttoaineitten kohdalla, koska muutoin tässä on todella erittäin vaikeasta tilanteesta jatkossa kysymys.

Vielä yksi asia, joka on tullut esille, on alueellinen tasa-arvo. Varsin moni edustaja on aivan oikein kiinnittänyt huomiota siihen, että syrjäseuduilla kuljetusvälimatkat ovat pitkät. Sellainen malli, että polttonesteiden vero yritettäisiin aktiivisesti alueellisesti lohkoa erilaisiin verokantoihin eri puolella Suomea, ei voi mielestäni millään onnistua. Sehän johtaa hillittömään bensa- ja dieselpolttoaineralliin alealueelta muualle Suomeen, ja siitä ei tule yhtään mitään. Mutta tässä keskustelussa, mikä eduskunnassa on tämän perjantaipäivän aikana käyty, voisi olla perusteita sille, että nyt otetaan kuljetustuki Ruotsin mallin mukaan käyttöön, kutsuttakoon sitä EU-kulttuurissa millä nimellä tahansa. Ruotsissahan se on noin 245 miljoonaa markkaa Suomen rahassa vuositasolla. Kutsuttakoon sitä millä nimellä tahansa, mutta otettaisiin se kilpailupoliittisesti käyttöön nyt. Sillä olisi ehkä kaikkein merkittävin vaikutus. Se vaikuttaisi juuri lyhentämättömänä niihin teollisen ja elinkeinotoiminnan lohkoihin, joihin sen valikoiden pitääkin vaikuttaa, niin että peruselinkeinotoiminta voi jatkua kohonneen polttonesteen hinnan aikakautenakin.

[76] **Ismo Seivästö /skl:** Arvoisa puhemies! Vaikka alkukesä ei olekaan perinteistä alennusmyyntiaikaa, veroalekeskustelu käy sangen kuumana. Ehdotuksia sinkoilee niin hallituksen suunnasta kuin oppositionkin penkeiltä. Toiveita ja odotuksia on monenlaisia. Nyt olisikin hahmoteltava kokonaisuus, jolla työllisyyttä ja sitä kautta peruspalveluiden laatua voidaan parantaa. Onhan kansalaisten arjessa monia ongelmia, joihin pitäisi puuttua korjaavilla keinoilla. Syrjäytyminen, arjessa ilmenevä köyhyys ja turvattomuus yhdessä noin 10 prosenttiin jämähtäneen työttömyyden kanssa odottavat ratkaisuja. Monessa kunnassa myös sosiaali-, koulu- ja terveyspuolen työntekijät ovat uupumuksen rajoilla, kuten monet yksityiselläkin sektorilla pitkää päivää tekevät työntekijät. Toiset taas uupuvat työttömyyden alla.

Siksi mitään sellaista ei voi veropolitiikassakaan tehdä, jolla jouduttaisiin entisestään leikkaamaan kansalaisten hyvinvointipalveluita. Kevennysten tulee rahoittaa ennen pitkää itse itsensä, sillä muistettava on myös valtionvelka ja heikosta eurosta johtuva alituinen koron nousu ainakin lyhyellä aikavälillä. Heikkoa euroa toki saatetaan käyttää muuhunkin kuin talouspoliittiseen keskusteluun. Sillä voidaan osaltaan jouduttaa niin sanotun ydin-Euroopan syntyä sekä vaatia Euroopan unioniin USA:n kaltaisia elementtejä, liittovaltiota ja tehokasta yhteistä sotilasvoimaa.

Veronkevennyskeskustelussa liian vähälle huomiolle on jäänyt ruuan arvonlisäveron lasku. Suoraan kuluttajahintoihin menevä, esimerkiksi 3—5 prosentin veronkevennys toisi tasapuolisesti helpotusta niin eläkeläisille, työttömille, lapsiperheille kuin myös työssäkäyville. Sitä voisi tukea pienituloisten palkkaveron kevennys yhdessä työvoimavaltaisten pienyritysten välillisten työvoimakustannusten alentamisen kanssa. Nämä seikat painaisivat myös syksyn tupopöydässä. Yhdessähän on luotava sellaiset olosuhteet maahamme, että työllistyminen ja työllistäminen kannattaa. Onhan muun muassa maamme pääministeri todennut: "Kun julkisen sektorin verotulot kasvavat kuluvalla eduskuntakaudella 70 miljardilla markalla, on meillä jo lähivuosina varaa veronkevennyksiin". Tämän tehokas suuntaaminen on nyt avainkysymys. Työnteon ja yrit-

tämisen tulee olla kannattavaa kaikkialla Suomessa.

Huolimatta polttonesteiden selvästä hinnannoususta pääteiden liikenne on alkuvuodesta selvästi lisääntynyt. Autokanta on kasvanut ja elinkeinotoiminta on virkistynyt. Kuljetusyritysten kokonaiskustannukset ovat kuitenkin nousseet 10—15 prosenttia, mikä on johtanut osin hyvin vakaviin kannattavuusongelmiin. Korkeat polttoaineen hinnat heijastuvat luonnollisesti myös lento- ja laivaliikenteeseen sekä myös Ilmavoimiemme toimintaan sekä tuntuvat myös matkailussa ja vihannestuotannossa. Korotuspaineita on niin lentolippuihin kuin julkisen liikenteen taksoihinkin, jotka lopulta aina maksaa kuluttaja, on hän sitten minkä asian takia tahansa liikkeellä joko vapaa-aikansa tai työnsä tähden.

Talouselämämme tarvitsee nopeita lentoyhteyksiä myös Kehäkolmosen ulkopuolelle. Merenkulun tukipakettiakin tulisi kiirehtiä, jotta laivojen joukkopako sekä ammattitaitoisen suomalaisen merenkulkuhenkilökunnan poistuminen voitaisiin estää.

Autoa ei tarvita pelkästään haja-asutusalueilla, joilla julkinen liikenne on merkittävästi harventunut, vaan myös kaupungeissa. Monen lapsiperheen arjen sujuvuus on monesti kiinni juuri autosta, jota käytetään lasten viemisessä hoitoon ja samalla työmatkaan. Nyt ei olekaan syytä keskittää kaikkea huomiota pelkästään palkkaverotukseen, vaan on katsottava kokonaisratkaisua, joka parhaalla mahdollisella tavalla auttaa yhteiskuntamme kipupisteiden hoidossa, työllistymisessä sekä heikon euron mukanaan tuomien haittojen minimoinnissa.

Tähän keinovalikoimaan kuuluu myös polttonesteiden verotuksen joustava alentaminen siihen asti eli väliaikaisesti, kunnes tapahtuu merkittävää hinnanlaskua, jota todennäköisesti ei ihan lähitulevaisuudessa ole odotettavissa johtuen niistä syistä, joita ed. Pulliainen edellisessä puheenvuorossa kuvasi. Sen sijaan todennäköisempää on se, että euro alkaa vahvistua ja dollarin kurssi laskea, mikä tulee sitten vaikuttamaan öljyn maailmanmarkkinahintaan.

77 **Reijo Laitinen /sd:** Arvoisa rouva puhemies! Kuten täällä on jo aiemmin todettu, vaikuttaa välikysymys kevyeltä päivänpolitikoinnilta. Tähtäin lienee tässäkin kysymyksessä keskustan lähestyvä puoluekokous. (Ed. Kääriäinen: Kaikkihan liittyy siihen nykyisin!) Tämän tyyppinen politikointi vakavalla asialla on mielestäni vain haitaksi vakavan ongelman perusteelliselle ja faktapohjaiselle käsittelylle.

Kieltämättä polttonesteiden hintojen nousu on ongelma. Syyllistä on kuitenkin turha etsiä hallituksen suunnasta, ainakaan pelkästään hallituksen suunnasta. Öljyn hinnan nousu, valuuttakurssien vaihtelu ja öljy-yhtiöiden pyrkimys katteidensa nostamiseen ovat suurimpia polttoaineen kallistumisen syitä. Tämä ei kuitenkaan voi merkitä sitä, etteikö hallituksen, ed. Kääriäinen, tulisi ryhtyä toimenpiteisiin polttonesteiden hintojen alentamiseksi verotuksellisin keinoin. Kohonneet hinnat lisäävät kuluttajien kustannuksia, kun sekä yksityinen että julkinen liikenne kallistuvat. Kallistumisella on jo inflatorisia vaikutuksia. Lisäksi liikkumisen kallistuminen vaikeuttaa työssäkäyntiä sekä muuta, usein täysin välttämätöntä liikkumista.

Erityisesti vaikeutuu pienten liikenneyrittäjien asema. Kovassa kilpailutilanteessa kuljetusyritykset eivät voi siirtää kasvaneita menojaan suoraan omiin hintoihinsa. Useimmiten sopimukset ovat pitkäaikaisia. Kuljetusyritysten aseman vaikeutumisen ohella kohonneet hinnat vaikuttavat myös asumiskustannuksiin. Lämmitysöljyn kallistuminen heikentää selkeästi useiden kotitalouksien taloudellista tilannetta. Myös teollisuudelle ja julkiselle sektorille aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita. Yhdessä edellä mainitut vaikutukset johtanevat jo tänä vuonna liki 3 prosentin inflaatioon. Tämä on huolestuttavasti enemmän kuin muissa EU- ja Emu-maissa.

Raakaöljyn hintojen nousu nostaa sekä bensiinin maailmanmarkkina- että kuluttajahintoja. Tämä johtuu siitä, että öljyn kysyntä ylittää nyt tarjonnan. Tarjontaa ovat rajoittaneet öljyntuottajien toimet, jotka ovat laskeneet varastot poikkeuksellisen alhaiselle tasolle. Polttoaineiden hinnannousu ei viime kädessä ole vain veroista riippuvainen. On toki todettava, että verotus on korkealla, mutta viime vuoden aikana tapahtunut nousu johtuu, niin kuin edellä kuvasin, muista syistä. Edellä olen todennut raakaöljyn yhdeksi syyksi, mutta myös jakeluun ja jalostukseen osallistuvilla on oma osansa hintojen nousuun. Polttoöljyn jalostajien voitot ovat nousseet selvästi, eivätkä jalostettujen polttoaineiden hinnat ole noudattaneet perinteistä kulkuaan suhteessa raakaöljyyn. Pelkästään tämä osoittaa sen, että tässäkin joku vetää välistä.

Keskusta esittää varsin hurskaasti verojen alentamista. Tätä mieltä olen minäkin, mutta haluan, että se tehdään huolella ja niin, että vaikutus menee varmasti tavallisen autonkäyttäjän ja muiden kuluttajien kukkaroa keventämään. Nyt on nimittäin niin, että tällaisessa markkinatilanteessa veronkevennykset saattaisivat hukkua eri portaisiin. Edessä oleva autoilukausi kasvattaa polttoaineen kysyntää ja nostaa hintaa, jolloin syksyllä veronkevennyksistä huolimatta kuluttajahinnat saattaisivat olla ennallaan tai jopa hieman ylempänä kuin nyt.

Kielteisten tekijöiden lisäksi näkyvissä on onneksi myös muutamia myönteisiä asioita, jotka voivat vaikuttaa suotuisasti bensiinin hintoihin. Valuuttamarkkinoilta on viime aikoina tullut positiivisia signaaleja. Euro on vahvistumassa suhteessa dollariin ja muihin tärkeimpiin valuuttoihin sekä meidän hintojemme kannalta oleelliseen Suomen markkaan nähden. Tämä vähentää osaltaan raaka-ainekustannuksia Suomessa. Toivottavaa olisi, että myönteinen valuuttakehitys heijastuisi myös kuluttajahintoihin. Olisi suuri vahinko, jos valuuttamuutokset jäisivät vain vankentamaan öljy-yhtiöiden katteita ja voittoja.

Arvoisa puhemies! Ilman välikysymyskeskusteluakin olisi ollut tarvetta alentaa pitkistä etäisyyksistä johtuvia välttämättömiä muun muassa työmatkakustannuksia. Mielestäni tehokas keino on työmatkakustannusten verovähennysoikeuden laajentaminen. Vähennyksen ylärajaa voitaisiin nostaa 28 000 markasta. Työn vastaanottamisen houkuttelevuuden lisäämiseksi lyhytaikaisissa ja osa-aikatöissä veron 3 000 markan alarajaa voitaisiin laskea ja ulottaa siten vähennyksen vaikutus koskemaan koko maata. Kuluttajien kannalta verovähennyksen käyttäminen takaa kaikkein parhaiten sen, että alennus menee varmasti kuluttajalle.

Moni kotimarkkinoilla toimiva maanrakennus- ja kuljetus- sekä liikenneyrittäjä joutuu toimimaan sekä korkean polttoaineen että tiukasti kilpaillun maanrakennus- ja kuljetustoiminnan katteiden maailmassa. Tällaisessa maailmassa tuntuu uskomattomalta yrittäjän asema pääurakoitsijoiden ja bensiinikauppiaiden sekä tuottajien puristuksessa, ja vielä verottajakin kiristää tilannetta kärjistävän arvonlisäverojärjestelmän kautta.

Polttonesteiden hintaa voidaan mielestäni alentaa vähintäänkin arvonlisäveron tuoton nousun verran eli noin 0,30—0,40 markkaa litralta. Välikysymyksestä huolimatta toivon, että hallitus ryhtyy toimiin polttonesteiden hinnan alentamiseksi osana laajempaa veroratkaisua, jossa huomioidaan myöhemmin ansio- ja muiden tulojen verotuksen ongelmat. Teknisesti helpoin tapa toteuttaa polttonesteiden hinnanalennus lienee tehdä se suoraan veroa alentamalla.

Arvoisa puhemies! Tosiasia on kieltämättä se, että Suomi on kireän verotuksen maa. Erityisesti työtä verotetaan rajusti. Palkkatulojen verotuksen lisäksi myös työttömän ja eläkeläisen tulosta verotus vie huomattavan osan; itse asiassa on niin, että työttömien ja eläkeläisten verotus suhteellisesti ottaen on korkeampi kuin palkansaajien. Toisaalta on todettava se, että muun muassa veropolitiikalla olemme toteuttaneet suomalaiselle yhteiskunnalle ja ennen kaikkea kansalaisille hyvät ja toimivat julkiset palvelut, joita ei missään olosuhteissa tule vaarantaa.

[78] **Anu Vehviläinen /kesk:** Arvoisa puhemies! Ed. Laitinen edellä puheenvuorossaan leimasi keskustan välikysymyksen populismiksi. Mielestäni tämä kyllä kertoo ehkä enemmän ed. Laitisen kummallisesta suhtautumisesta parlamentarismiin ja aika vakaviin asioihin, joista varmasti meistä jokainen kansanedustaja omassa vaalipiirissään saa jatkuvasti, lähes päivittäin, palautetta kansalaisilta ja myös eri järjestöiltä ja myös autoalan yrittäjiltä. Niin ikään sanoitte, että keskustan esitys polttoaineiden verotuksen alentamisesta on hurskasta.

Kun kuuntelin Tänään iltapäivällä -lähetystä, jossa tuli suora lähetys Kuorma-autoliiton kokouksesta, siellä oli aivan samanlainen vaatimus, joten ei keskusta todellakaan ole yksin vaatimuksensa kanssa.

Välikysymyksen tarpeellisuus tuli mielestäni selville sekä ministeri Niinistön vastauksesta, että myös hallituspuolueiden ryhmäpuheenvuoroista. Ministeri Niinistö korosti useampaan otteeseen debatissa, että hallituksen vastaus on todellakin koko hallituksen vastaus, josta vasemmistopuolueiden yksittäisten edustajien on turha yrittää laistaa tai selittää, että hallitusryhmät voisivat asiaan vaikuttaa budjettiriihessä, kuten muutamat edustajat, muun muassa ed. Gustafsson, puheenvuoroissaan viittasivat. Näin ollen esimerkiksi vasemmistoliiton ryhmänjohtajan Outi Ojalan julkiset vaatimukset viimeksi viime viikonlopulta bensan verotuksen alentamisesta kuulostavat jokseenkin katteettomilta puheilta.

Hallituksen vastaus välikysymykseen kertoi sen, että hallitus ei todellakaan aio polttonesteiden verotusta keventää, joka käsitykseni mukaan lienee ainoa keino, jos yritetään polttoaineitten hintaan vaikuttaa.

Kansalaisten ja moottoriajoneuvoyrittäjien kannalta tilanne näyttää pahalta. Hallitus antaa polttonesteiden hinnan nousta mahdollisesti jopa edelleen. On ikävää, että kansalaisten, autoalan yrittäjien ja autoalan järjestöjen viesti polttonesteiden hinnan alentamisesta kaikuu nyt kuuroille korville. Edellä jo viittasin Kuorma-autoliiton kokoukseen tältä päivältä, ja siellä kyllä oli aika tavalla pettynyt mieliala siihen, mitä hallitus omalta osaltaan oli välikysymykseemme vastannut.

Arvoisa puhemies! Vaikka polttoaineiden verotusta ei ole kiristetty pariin vuoteen, silti liikenteen polttonesteiden verotus on meillä poikkeuksellisen ankaraa. Lähes 70 prosenttia bensan hinnasta on veroa. Polttonesteiden hinnat ovat meillä Euroopan maiden korkeimpia. Sen sijaan useissa EU-maissa on maailmanmarkkinahinnoista johtuvaa polttoaineiden hinnannousua pehmennetty, ja tähän tulisi olla rohkeutta myös Suomessa.

Arvoisa puhemies! Sekä ministeri Niinistö että monet hallituspuolueiden edustajat toivat esille sen, että hallitus on ajanut työmatkakulujen verovähennyksen nostamista ja että se on äskettäin myös toteutettu. Tämä onkin oikein, mutta tämä toimenpide ei voi korvata polttonesteiden kohtuutonta hinnannousua, sillä työmatkakulujen verovähennyksen noston hyötyjiä ovat työssä käyvät, mutta eivät autoa tai muuta moottoriajoneuvoa ammatikseen käyttävät henkilöt. Myöskin eläkeläiset, työttömät ja opiskelijat jäävät tämän verovähennyksen ulkopuolelle.

Nykyisistä armottomista polttonesteiden hinnoista kärsivät erityisesti ensinnäkin ne, joiden on muun muassa pitkien välimatkojen vuoksi käytettävä autoa välttämättömään liikkumiseen. Toiseksi kohtuuttomat hinnat koettelevat muun muassa takseja, linja-autoyrittäjiä, kuorma-autoilijoita ym., joiden leipä on kiinni moottoriajoneuvoista. Kun kustannusrasitus kasvaa yrittäjälle kohtuuttomaksi, edessä saattaa olla jopa yritystoiminnan lopettaminen konkurssin kautta.

Nykyiset polttoaineiden hinnat ovat kohtuuttomat myös tavallisten perheiden kannalta. Harvassa perheessä autoillaan huvin vuoksi, mutta varsinkin lapsiperheille auto on usein välttämätön kulkuneuvo. Kaikkein huonoimmassa asemassa nykyisten bensanhintojen Suomessa ovat syrjäseuduilla asuvat ihmiset, joille auto on täysin välttämätön jo kaupassakäynnin ym. asioimisen vuoksi. Ei ole liioiteltua ajatella, että polttonesteiden huikea hinta karkottaa ihmisiä hajaasutusalueilta kohti taajamia ja toisaalta estää niin sanottua tulomuuttoa maaseudulle. Korkea bensan hinta yhdessä muiden korkeiden auton käyttökustannusten kanssa ja muiden heikentyneiden peruspalveluiden kanssa aiheuttaa väistämättä muuttoliikettä ja syrjäseutujen autioitumista.

Arvoisa puhemies! Itärajalla tunnetaan erityisesti käsite bensaralli. Tämä tarkoittaa sitä, että yksittäiset henkilöt käyvät tankkaamassa Venäjän puolella autonsa ja jotkut tuovat jopa kanisterillakin polttonestettä Suomen puolelle. Missään tapauksessa en halua syyllistää näitä suomalaisia, mutta onhan tämä kaiken kaikkiaan hassua ja erikoislaatuista. Ensinnäkin rajamaakunnissa sijaitsevat huoltamoalan yrittäjät menettävät tuloja, toiseksi valtio menettää verotuloja, ja kolmanneksi yksittäiset bensanhakijat saattavat ruuhkauttaa jo muutoinkin ruuhkaisia rajanylityspaikkoja.

Arvoisa puhemies! Hallituksen vastaus ei antanut toivoa siihen, että polttoaineiden verotusta kevennettäisiin. Tästä huolimatta toivon, että hallitus olisi kuitenkin omassa keskuudessaan vielä halukas pohtimaan tätä asiaa ja tämän päivän puheistaan huolimatta mahdollisesti halukas esimerkiksi budjettiriihen yhteydessä arvioimaan vielä uudestaan, että bensan hintaa alennettaisiin verotusta keventämällä.

79 **Seppo Kääriäinen /kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Lipposen hallitus on ollut päättäväinen ja erittäin johdonmukainen tähän saakka torjuessaan polttonesteiden hinnan kohtuullistamisvaatimuksia, joita on esitetty jo aika pitkään useamman kuukauden aikana. Torjunnan eturivissä ovat olleet tietysti virkansa puolesta valtiovarainministerit, molemmat. Polttoaineiden kohtuuton hinta iskee kipeimmin tavalliseen kansaan, jos tuota sanaa voi käyttää. Palkankorotukset ja veronkevennykset hupenevat jo yksistään polttonesteiden hinnankorotuksen myötä taivaan tuuliin. Hinnanalennusvaatimus on tässä mielessä oikeudenmukaisuuden vaatimista. Toivottavasti hallituksen kylmäkiskoisuus lientyy kansan paineen, yrittäjien vetoomusten ja myös täällä käy-

dyn keskustelun perusteella ja hallitus veroja keventämällä alentaa polttonesteiden hintoja.

Tässä nousee esiin jälleen kerran verotuksen tehtävä. Viime vuosien orjallinen pyrkimys, oikein doktriini, verotuksen neutraalisuuteen on väärä. Verotuksella, joka on hallituksen näpeissä oleva väline, täytyy suorastaan ohjata yhteiskunnan kehitystä haluttuun suuntaan, ei pikkutarkasti, vaan karkeilla linjoilla. Hallituksella on EU:stakin johtuen vähentynyt määrä välineitä ylipäätään yhteiskunnan ohjaamiseen. Verotus on niistä järeimpiä, eikä sitä ohjausmahdollisuutta pidä antaa käsistä. Tässäkin mielessä on valitettava asia, että hallituksen veropolitiikasta vallitsee täysi sekaannus, ainakin jos julkisuuden puheenvuoroista voi tehdä johtopäätöksiä ministereitten puheenvuoroja keskenään vertailemalla. Polttonesteiden hinnoissa ja veroissa on kysymys juuri tästä. Alennetaanko verotusta ja hintoja, on puhtaasti poliittinen valinta tässä tilanteessa. Jos hallituksella on siihen tahtoa, hintoja voidaan alentaa. Jos ei ole tahtoa, hintoja ei alenneta.

Ministeri Niinistön antama hallituksen vastaus oli selvä: hintoja ei alenneta. Polttonesteiden kohtuuttomat hinnat ovat, kuten ed. Vehviläinen hyvin kertoi, myös aluepoliittisesti turmiollisia. Ne osaltaan lisäävät keskittymistä ja vauhdittavat muuttoliikettä. Hyvinkin laajasti halutaan, että ihmiset voisivat käydä kotoa töissä pitkänkin matkan päästä, mutta polttonesteiden kohtuuttomaksi noussut hinta lyö niskalle tätä inhimillistä hyvää tavoitetta.

Kun hallitus vaikertelee — niin tekee kyllä moni muukin — että aluepolitiikan keinot ovat käyneet vähiin ja että aluepoliittinen ohjaus ei enää onnistu, tässä olisi konkreettinen, nopeasti vaikuttava keino hillitä muuttoliikettä, tukea tasapainoista alueellista kehitystä ja mahdollistaa ihmisille työssäkäynti vähän pidemmänkin matkan päästä. On olemassa muitakin konkreettisia, pieniltä vaikuttavia aluepoliittisia keinoja. Tämä on yksi. Viittaan esimerkkinä ed. Pulliaisen esiin nostamaan alueelliseen kuljetustukeen taikka äsken esillä olleeseen työmatkavähennyksen vähän reippaampaan hyväksikäyttöön. Keinoja kyllä on, jos on tahtoa muuttoliikkeen hillitsemiseen. On kysymys siis poliittisesta tahdosta.

Polttonesteiden hintojen osalta käydyssä keskustelussa on käynyt niin, että on syntynyt rajat ylittänyt, hyvin laaja yhteinen mielipide hintojen alentamisen puolesta. Puoluerajat tässä kaatuvat ja kaikki muutkin rajat kaatuvat. Kaikki ovat oikeastaan tästä asiasta yhtä mieltä. Tässä salissa vasemmiston kansanedustajat ovat olleet ilmiselvästi tuskissaan, että mitään ei tapahdu. Nämä puheenvuorot ovat tässä suhteessa erittäin ymmärrettäviä. Vasemmiston edustajille täytyy sanoa kaikella rauhallisuudella, jopa ystävyydellä, että vasemmiston ministerit hallituksessa ovat hyväksyneet hallituksen linjan, siis ministeri Niinistön kertoman koko hallituksen linjan. Minusta oli ja on kohtuutonta, että ryöpytys suunnataan valtiovarainministerin harteille, yksinomaan häneen, siis ministeri Niinistöön, sen takia, että kysymyksessä on koko hallituksen linjaus, josta vastaavat kaikki ministerit, myös vasemmiston ministerit.

Täällähän ei neuvoja toisillensa kannata antaa, ne eivät ole ylipäätään hyviä neuvoja, mutta oman mielenrauhan takia voisi antaa vasemmiston edustajille ilmaisen neuvon: Pakottakaa hallitus toimiin tässä asiassa omien ministereittenne kautta. Se on teidän instrumenttinne vaikuttaa tähän asiaan, yksinkertainen, selvä instrumentti. Niin tehtiin ainakin vanhaan aikaan.

Arvoisa puhemies! Välikysymysäänestyksessä tarkastetaan jälleen kerran hallitusryhmien kansanedustajien kaksien raiteiden politiikka. Lukemattomat kansanedustajat, kollegamme hallitusryhmistä jopa ministereitä myöten ovat kauhistelleet polttonesteiden hinnan korkeutta. Nyt on mahdollisuus puuttua tähän asiaan. Äänestyskäyttäytyminen tiistaina paljastaa, millä kannalla hallitusryhmien edustajat todellisuudessa ovat. Ei vetele se, että kentällä puhutaan yhtä ja täällä tehdään toista. Ei käy se, että punainen nappi vaihtuu vihreäksi, tai kun käy niin, kansan on hyvä tietää tällainen kaksinaamainen peli. Tiistaina syntyvällä äänestyskartalla saattaa olla käyttöä.

Arvoisa puhemies! Tämä oli vain hento poliittinen etukäteisarvio. Lipposen hallitus on ollut tähän saakka kovakorvainen kaikessa, mikä koskee tavallisen kansan elämää, kuten tässä. Tämän kovakorvaisuutensa takia se joutaa mennä.

80 **Erkki Kanerva /sd:** Arvoisa rouva puhemies! Tarkastelen ensin liikennepolttoaineiden säästämisen mahdollisuuksia ja menen vasta lopuksi polttonesteiden hintaan ja verotukseen.

Hallitusohjelman energiapoliittinen osuus sisältää muun muassa tavoitteen säästää energiaa. Ymmärrän sen tarkoittavan muun ohessa uusien

rautatie- ja vesiyhteyksien luomista ja entisten parantamista. Täälläkin silloin tällöin vilahtanut keskustelu Kerava—Lahti-oikoradasta ja nimenomaan oikoradasta on luonut väärän assosiaation siitä hankkeesta. Se on rata, joka on rakennettava pääradan kapasiteetin turvaamiseksi, ei matkan oikaisemiseksi tai muutaman minuutin aikataulusyistä. Kun pääradan parannus ja sähköistäminen on loppuun saatettu, se mahdollistaa nopealiikenteen Ouluun saakka. Nopeajunan käyttöönotto puolestaan edellyttää, että sen ruuhkaisemmassa alkupäässä on oltava liikenteen muuta kapasiteettia vastaava rinnakkaiskaista.

Lokakuun rautateillä Venäjällä on koeajossa nopeajuna ja maankäyttöpäätöksiä myöten valmis suunnitelma nopean junayhteyden rakentamiseksi Pietari—Moskova-välille. Jos kansainväliseen rahoitukseen perustuva suunnitelma pitää, yhteys on valmis 6—7 vuoden kuluttua. Olisi luontevaa ja tarkoituksenmukaista, että myös meillä olisi nopea junayhteys Helsingistä Vaalimaalle, ja sekin puoltaa pääradalle rinnakkaisen radan rakentamista.

Sen jälkeen kun Suomen ja Venäjän välisessä kaupassa luovutaan rekkajonoja luovasta niin sanotusta kotitullaus- tai kaksoislaskutusjärjestelmästä, rautatieliikenteen lisääminen on varteenotettava vaihtoehto Suomen ja Venäjän välisessä tavaraliikenteessä. Sekin edellyttää ratayhteyden parantamista. Venäjä rakentaa seuraavien kolmen vuoden kuluessa rautatieyhteyden Vartiuksesta Muurmannin radalle, mikä merkitsee meille rautatieyhteyttä Luoteis-Venäjän raaka-ainealueille. Tämä puolestaan edellyttäisi, että suunniteltu Vartiuksen radan sähköistäminen toteutetaan ja Joensuun—Kontiomäen radan peruskorjaus otetaan nopeasti rakentamisohjelmaan.

On jokseenkin varmaa, että monista meistä riippumattomista syistä kotimaan lentoliikenteen hinnat nousevat oleellisesti ennemmin kuin arvaammekaan. Senkin vuoksi kiskoliikenteen kehittämisellä on kiire. Nopean itäradan suunnittelu- ja rakentamisaikataulua on nopeutettava.

Arvoisa puhemies! Tuhansista järvistään tunnetun Suomen sisävesiliikenne on Euroopan unionin vähäisimpiä, vähäisempää kuin esimerkiksi Ruotsissa. Vesitie on kulumaton, taloudellinen ja ympäristöystävällinen. Jo nyt käytössä olevan kaluston suhteen voidaan tehdä seuraava vertailu. Jos kuljetetaan sisävesilaivan ottamaa maksimitavaraerää Joensuusta Lappeenrantaan kuivana, vastaavan tavaraerän kuljettamiseen maanteitse tarvitaan 120 edestakaista yhdistelmäauton matkaa, 30 000 litraa dieselöljyä ja yksi rengaskerta, joka sekin on ehtyviä luonnonvaroja. Laivan vastaava polttoaineen kulutus on vajaa kolmannes. Jos tämä tavaraerä, esimerkiksi raakapuu, voidaan panna veteen, yhdellä laivamatkalla kulkee noin 600 yhdistelmäauton kuorma, joka maanteitse kuljetettuna vaatisi noin 150 000 litraa polttoainetta ja kolme rengaskertaa; nopeasti laskettuna kuluu parisataatuhatta markkaa pelkkiin renkaisiin.

Saimaan kanavan vuokrasopimus päättyy runsaan kymmenen vuoden kuluttua. Muutaman vuoden sisällä meillä pitää olla valmiiksi suunniteltu vaihtoehto kanavan vuokrasopimuksen jatkoneuvotteluihin. Se on suunnitelma Järvi-Suomen kanavaverkon loppuun rakentamisesta.

Liikenneministeriön pieniin kumipyöriin rakastunut virkamiehistö on eilen esittänyt laskelman, jonka mukaan Järvi-Suomen kanavaverkon loppuun rakentaminen maksaa yli 8 miljardia markkaa. Kun laskelman taustalla oleva suunnitelmaluonnos perustuu nyt olevaan tai historialliseen kalustoon, laskelmaa voidaan hyvällä syyllä epäillä tarkoitushakuiseksi, maantieliikennettä suosivaksi ja siinä mielessä hallitusohjelman energiansäästöpyrkimysten vastaiseksi.

Päivää ennen liikenneministeriön laskelman julkistamista sattumalta — tai tarkoituksella — tuotiin julki samojen asiantuntijoiden jo olemassa oleville nykyaikaisille monikäyttöisille laivatyypeille suunnitellun kanavan kustannuslaskelmat, jotka päätyivät kolmasosaan liikenneministeriön laskelmista, runsaaseen 2 miljardiin markkaan. Kysymyksessä on Suomessa suunniteltu ja rakennettu kalusto, joka muun ohessa mahdollistaa ympärivuotisen liikennöimisen.

Kun 10 prosentin koron ylittävät valtion velat on maksettu, merkittävä osa taloudellisen kasvun antamasta liikkumavarasta on nopeasti ohjattava liikenneinfraan, rauta- ja vesiteiden kehittämiseen. Sitä kautta saavutetaan merkittäviä kansantaloudellisia energiasäästöjä.

Arvoisa puhemies! Päivän teeman ydintä lähestyttäessä on valittaen todettava, että unelma raakaöljyn hinnan pysyvästä oleellisesta alentumisesta tulee jäämään unelmaksi. Nyt tiedossa olevat öljyvarat riittävät tällä käytöllä tietolähteestä riippuen 30—40 vuotta. Öljyä toki löydetään vielä lisää, mutta se maksaa. Sen vuoksi öljyperäisen energian säästäminen muun muassa

edellä kuvatuin liikenteen infraratkaisuin on perusteltua.

Juuri tässä tilanteessa se marginaali, josta on perusteltua ja syytä keskustella, on verotusrakenteesta johtuva eräänlainen ylimääräinen verokertymä. Tarkoitan sitä arvonlisäveron osuutta, joka on kertynyt raakaöljyn hinnannoususta johtuen. Sitä ei ole budjetoitu, ja sen palauttaminen moottoripolttonesteiden hintaan alennuksena ei horjuta budjetin rakennetta sinne eikä tänne. Arvonlisäveron tuotto voitaisiin jäädyttää raakaöljyn hinnannousua edeltäneelle tasolle. Täällä jo tänään toistettujen laskelmien mukaan se tarkoittaisi 20—40:tä penniä, ehkä 30:tä penniä liikennepolttonesteiden litrahinnassa. Se ratkaisu on syytä tehdä ja raskaan liikenteen osalta Euroopan unionin sopimusten maksimiin saakka.

Muilta osin verotus on kokonaisuus. Se realiteetti on tunnustettava. Jos varsinaiseen polttoaineveroon puututaan, sama vero on kannettava jossakin toisessa muodossa. Varteenotettavia vaihtoehtoja toisestakin muodosta on keskustelussa esitetty; eväät budjettiriiheen ovat olemassa.

[81] **Tytti Isohookana-Asunmaa /kesk:** Puhemies! Sen jälkeen kun keskustan eduskuntaryhmä teki välikysymyksen, on palaute muualla kuin tämän salin sisällä ollut pelkästään positiivinen, ja voidaan todeta, että välikysymys on hyvin aiheellinen ja oikeaan aikaan osunut. Vielä uusimpien kansalaismielipiteiden mukaankin kansalaisten selvä enemmistö pitää bensiinin hinnan alentamista tällä hetkellä selvästi tärkeämpänä kuin tuloveron alentamista. Valtio kerää nyt liikenteen, yrittämisen ja lämmityksen kautta suuria verosummia. Tämä tapahtuu aikana, jolloin veroja tulee myös muuta kautta valtion ja kuntienkin kassaan enemmän kuin alkuvuodesta on arvioitu. Sinänsä on positiivista tietenkin se, että kansantaloutemme kasvaa ja verotuloja kertyy. Kuitenkin tulee muistaa se, että kehitys koko ajan kiihdyttää inflaatiota ja ennen kaikkea polttonesteiden hinnannousu on merkittävä inflaation kiihdyttäjä tällä hetkellä. Näin hintojen korotukset syövät suuren osan äskettäisistä palkankorotuksista.

Yhdyn niihin mielipiteisiin, jotka ovat tulleet esille verotuksen merkityksestä siinä, että verotus on oivallinen säätelyväline. Se on merkittävä yhteiskuntapoliittinen instrumentti, ja kun mitataan hyötyjä ja haittoja, on verotusta rohjettava laskea, kun muut tekijät ovat nostaneet polttonesteiden hinnat kohtuuttoman korkealle. Kun veron osuus polttonesteiden myyntihinnasta on noin 70 prosenttia, se on liian korkea ja sitä on varaa alentaa.

Uskoisin, että kansalaiset jotenkin sietäisivät polttonesteiden hintoja, jos tietäisivät ja olisivat vakuuttuneita siitä, että nykyinen hallitus käyttäisi saamansa verorahat niin, että suuri yleisö kokisi veroista olevan käytännön hyötyäkin. Jos verot ohjattaisiin esimerkiksi teiden rakentamiseen ja ennen kaikkea teiden perusparantamiseen, joukkoliikenteen tehokkaaseen kehittämiseen ja jos pakolliset työmatkakustannukset saataisiin vähentää tuloverotuksesta nykyistä oikeudenmukaisemmin, kuten ennen vanhaan oli, niin kyllä 7 markan bensiinin litrahintaa siedettäisiin. Polttoaineiden korkea hinta suututtaa myös siksi, että sen kustannukset kasaantuvat epäoikeudenmukaisesti henkilöille tai tahoille, joilla ei käytännössä ole muuta vaihtoehtoa kuin käyttää näitä polttoaineita liikkumiseen esimerkiksi käyttämällä henkilöautoa.

Ennen kaikkea huoleni koskee haja-asutusalueiden ihmisiä, jotka joutuvat nyt kovalle koetukselle samoin kuin yrittäjät. Tiedämme, että taksiyrittäjille kyseinen hintojen nousu on tiennyt lyhyessä ajassa vähintään 10 000 markan lisäkustannusta vuodessa. Tiedossa on kuorma-autoilijoiden vaikea asema, koska polttonesteiden hinnannousua ei voi sisällyttää kuljetushintoihin kovan kilpailun takia. Ammattiliikenteen polttoainekustannukset ovat vuodessa nousseet nelisenkymmentä prosenttia. Korkeat polttoaineiden hinnat vaikuttavat kielteisesti myös kotimaanmatkailuun. Varsinkin Pääkaupunkiseudulta on helpompi lähteä nyt ulkomaille kuin matkalle Suomeen korkean hintatason takia jnp.

Pitkän aikavälin näkökulmasta uusiutumattomien raaka-aineiden korkea verottaminen ja haittaverojen, ympäristöverojen, käyttöönotto on perusteltua. Tämä kuitenkin edellyttää myös sitä, että esimerkiksi joukkoliikennettä kehitettäisiin voimakkaasti, jotta sitä kansalaiset voisivat käyttää. Kuitenkin kehitys on ollut nykyisen hallituksen ja edellisenkin hallituksen aikana päinvastaista. Tarvitaan myös voimakasta yhteiskunnan panostusta teknologian kehittämiseen, jotta korvaavia vaihtoehtoja uusiutumattomille raaka-aineille löytyy tulevaisuudessa ja liikenteen ongelmat kyetään ratkaisemaan jo etukäteen. Tässä suhteessa hallitukselle pitää antaa sapiskaa, että

se ei ole riittävän nopeasti toiminut. Siltä puuttuu terä ja ehkä puuttuu halukin.

Arvoisa puhemies! Haluan myös muistuttaa tässä keskustelussa siitä, mistä hyvin vähän on käyty keskustelua, että Suomessa polttoaineiden hinnanmuodostus olisi vihdoinkin saatava avoimeksi ja läpinäkyväksi. Kilpailuviraston tulisi rohjeta puuttua myyntihintoihin. Sanotaan, että neljä miestä päättää Suomessa, millä hinnalla polttoaineita huoltoasemilla myydään. Bensiinikauppiaat eivät voi vapaasti ostaa suoraan jalostamoilta tuotteitaan. Vapaan kilpailun puuttuminen rasittaa sekin myös autoilijoiden kukkaroa.

Arvoisa puhemies! Pidän hyvin outona kuunneltuani tätä keskustelua, että jos eduskunnassa selvä enemmistö kansanedustajista olisi valmis rukkaamaan polttonesteiden verotusta niin, että litrahinnat laskisivat — täällä on käyty keskustelua vähintään 40 pennin verotuksen alentamisesta — valtiovarainministerillä ja hallituksella on rohkeutta eduskunnan edessä sanoa, että kevennystä ei ole tulossa. Kysyn: Tämäkö on normaalia parlamentarismia, demokratiaa? Kaikkea muuta.

Sosialidemokraateille täytyy myös huomauttaa, että kysymys ei kyllä ole käydyssä keskustelussa mistään populismista, vaan todellisesta muutostarpeesta, jota pidetään laajalti perusteltuna ja oikeutettuna tällä hetkellä. Minullekin riittäisi se, jos polttonesteiden hintojen tarkastelu otettaisiin budjettiriihessä esityslistalle. Kannatan myös lämpimästi sitä, että ensi vuoden budjettiin ja ehkä lisäbudjetteihinkin saataisiin lisärahaa alueelliseen kuljetustukeen, koska alueelliset ongelmat ovat kiistattomat. Myös ministeri Hassin ehdotus on tutkimisen arvoinen, jne. Näyttää siltä, että hallituksessa on asiaa mietitty, mutta toimenpiteisiin jostain kumman syystä ei ole ryhdytty.

Olen kuitenkin vakuuttunut siitä, että kansalaisten verotusta on lähiaikoina pakko eri tavoin keventää. Tällä hetkellä siihen on myös varaa samalla, kun maksamme pois valtionvelkaa, joka sekin tietysti pitää pitää mielessä. Sen keventäminen on välttämätöntä ja oikeutettua tehdä juuri nyt, kun taloutemme kasvaa. Verotusta voidaan keventää eri tavoin, ja sitä tulee keventää eri tavoin. Työn verotuksen tuntuva kevennys on vihdoinkin toteutettava eikä vain puhuttava siitä. Samoin pieni- ja keskituloisten tuloverotusta pitää keventää. Molempien budjettivaikutukset eivät tule lopulta olemaan, jos ne oikein tehdään, negatiivisia, kun otamme huomioon positiiviset puolet: työllisyyden paranemisen, sosiaalisten tulonsiirtojen pienenemisen jne.

Oleellista on, että kokonaisveroaste, joka koko ajan pysyttelee 47 prosentin tuntumassa, saataisiin alemmaksi, lähemmäksi EU:n keskitasoa. Siihen on siis useita keinoja. Keskustan eduskuntaryhmän puheenjohtajan puheessa tuli niitä esille, pääministeri Lipponen luetteli niitä äsken julkisuudessa jne.

Kun Lipposen toinen hallitus ei kykene ryhtymään eikä se ennen kaikkea halua ryhtyä — sillä ei ole poliittista tahtoa — yhteen tämän hetken keskeisimmistä uudistuksista eli kokonaisverotuksen rukkaamiseen, se olisi pikaisesti vaihdettava parempaan.

Puhetta on ryhtynyt johtamaan ensimmäinen varapuhemies Anttila.

---

82 **Niilo Keränen /kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Tässä keskustelussa on sanottu kohta jokseenkin kaikki tärkeät asiat polttoaineiden korkeiden hintojen merkityksestä, joten käytän vaan ihan lyhyen puheenvuoron.

Aivan kaikkia puheenvuoroja en ole kuunnellut, kun jouduin välillä käymään toisessa tilaisuudessa, mutta toistaiseksi en ole kuullut kenenkään puuttuvan siihen, mitä korkeista hinnoista seuraa lähitulevaisuudessa, siis esimerkiksi vuoden kuluessa.

Nimittäin polttoaineen korkea hinta nostaa ajokustannuksia paitsi yksityishenkilöitten ja yritysten kohdalla myös julkisella puolella. Jo heti syksyllä, kun kunnissa koulut alkavat ja kunnat taas pyytävät liikennöitsijöiltä tarjouksia koulukyydeistä, niin linja-autoyrittäjät kuin taksitkin tulevat tekemään tarjouksia, jotka varmasti ovat edellisvuosia korkeampia. Niin ikään polttoainehinnat tulevat ihan varmasti viimeistään ensi vuodenvaihteessa valumaan myös muihin taksoihin: bussiliikenteeseen, takseihin, jotka hoitavat sairauskyytejä Kelan osittain kustantamina. Yhteiskunnan kustannukset tulevat nousemaan tätä kautta. Muita yhteiskunnan kustannusten lisäyksiä tulee tapahtumaan muun muassa vammaisten kuljetuspalveluitten kautta, valtion ja kuntien

maksamien virkamatkojen hintojen kautta ja toki myös toimeentuloturvan kautta.

Mutta, arvoisa puhemies, palaan itse välikysymykseen. Kysymys kuului: Mitä hallitus aikoo tehdä polttonesteiden hintojen pikaiseksi alentamiseksi? Valtiovarainministeri Niinistö käytti parikymmentä minuuttia kertoakseen perusteluja sille, että hallitus ei aio tehdä mitään. Olen vasta niin vähän aikaa ollut edustajana, että osaan vielä hyvin kuvitella, mitä tavallinen ihminen ajattelee tästä keskustelusta. Kysymys on kysytty ja vastaus on saatu. Mitä ne vielä siellä jäpisevät isolla palkalla? Jos joku on jaksanut kuunnella puheenvuorojen sisältöä, ihmiset saattavat päätellä, että onpa hyvä, kun lähes kaikki kannattavat polttoaineiden hintojen alentamista. Kyllä hinnat nyt varmasti laskevat tämän keskustelun jälkeen.

Eduskunnan arvovaltaa ei varmasti nosta se, että edustajat puhuvat, mitä puhuvat, mutta äänestävät toisin. Siitähän meitä on aina syytetty: tekevät toista kuin puhuvat. Tästä me saimme hyvän esimerkin jo aamulla, kun äänestimme työantajan kelamaksuista. Eilisiltaisessa keskustelussa jokseenkin jokainen puheenvuoron käyttäjä oli sitä mieltä, että maksualennuksen tulisi kohdistua myös kuntiin. Mutta toisin äänestettiin.

Toki on niin, että hallitusta ei haluta kaataa opposition välikysymykseen, mutta kyllä ihmiset ihmettelevät, jotta millaisia kansanedustajia tietyissä puolueissa oikein on, kun eivät saa omia ministereitään kuriin. Minä en yritäkään tässä houkutella tovereita tämän välikysymyksen taakse, se olisi vielä kiusallisempaa kuin tässä keskustelussa tarvittu kiemurtelu. Mutta, hyvät ystävät, sanon kuten ed. Kääriäinen äsken sanoi: Voisitte panna siellä omissa ryhmissänne kuitenkin vauhtia siihen, että polttoaineitten verotusta pudotetaan, kun kerran sitä mieltä olette.

83 **Lauri Oinonen /kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Kysymys polttonesteitten korkeista hinnoista on ainakin minun kohdallani se kysymys, jossa kansa, yksityiset ihmiset, kaikkein eniten tänä aikana ja kuluneina aikoina ovat ottaneet yhteyttä.

Polttonesteitten hintojen nousu koskettaa tavalla taikka toisella jokaista suomalaista. Minä en oikein pysty sanomaan, kuka voisi olla siitä täysin osaton tänä aikana. Jos ei omista autoa, jos lämmittää vaikkapa puulla, joutuu kuitenkin välttämättä tekemään joitakin matkoja. Hyvin harva pystyy ihan polkupyörällä tai jalan liikkumaan, vaan on käytettävä joukkoliikennettä: linja-autoa tai jotakin muuta. Nekin käyttävät näitä kallishintaisia polttoaineita, ja linja-automaksuissa tai muun liikenteen, junalipun tai taksin, maksuissa se sitten kyllä häntäkin koskettaa. Vielä jos elelisi niin, että ei tarvitsisi edes näitäkään, niin korkeilla polttonesteitten hinnoilla on inflaatiota lisäävä vaikutus, ja se vaikuttaa siihen, mitä ihminen rahallaan ostaa tai hankkii.

Polttonesteitten korkeat hinnat näin ollen koskettavat ainakin välillisesti kaikkia, mutta suoranaisesti ne koskettavat jokaista, joka käyttää jotakin moottoriajoneuvoa, olipa se sitten auto, traktori, työkone, olipa tämä yksityistä käyttöä työmatkoilla tai vapaa-aikana, joka tänä aikana on ihmisille myös osa elämää ja entistä tärkeämpää osa-aluetta onkin, tai olkoon sitten kysymys yritystoiminnasta. Kaikessa ihminen joutuu käyttämään polttoaineita.

Meillä ei vielä toistaiseksi ole käytössä eikä markkinoilla sellaisia ajopelejä ja kulkuvälineitä kovinkaan paljon, joissa — muutamia sähköautoja nyt on tuolla tietyissä erityiskäytöissä — ei tarvittaisi bensaa, naftaa tai dieseliä, näitä sitä on käytettävä. Jokainen öljylämmittäjä tämän myöskin tuntee kipeästi maksaessaan öljyn hintaa. Tietysti on tarpeen suosia kotimaista bioenergiaa ja puuta, mutta kyllä monella on valittuna öljylämmitys, ja sitäkin kautta tämä koskettaa hyvin monia. Se koskettaa myös teollisuuden ja tuotannon kustannuksia. Eli välikysymys, jonka eräs allekirjoittaja olen, kysymys siitä, mitä hallitus aikoo tehdä polttonesteitten hintojen pikaiseksi alentamiseksi, on hyvin ajankohtainen ja tärkeä.

Minä olen seurannut politiikkaa pitkälti pikkupojasta lähtien, ja minusta tuntuu, että meillä on hyvin historiallinen välikysymys. Sanoisin ettei ainakaan 50 vuoteen ole ollut näin ihmistä koskettavaa välikysymystä kuin tämä on. Vuonna 58 — olin silloin kansakoulupoika Multian kirkonkylän koululla — maalaisliitto teki välikysymyksen leivän hinnasta kaataakseen Rainer von Fieandtin virkamieshallituksen. Se oli sinänsä mielenkiintoinen välikysymys, kun maalaisliitto teki kysymyksen leivän hinnasta, koska keväällä 56 yleislakossa maalaisliitto oli haluamassa maidon ja viljan hintaa lisää. Sitten pari vuotta myöhemmin maalaisliitto teki kysymyksen leivän hinnasta, lähinnä siinä olleitten verojen vai-

kutuksesta leivän hintaan. Maalaisliitto hävisi tuon välikysymyksen ehkä samoilla tavoilla kuin täällä nytkin tulee käymään, suunnilleen saman kaltaisin voimasuhtein ja taustoinkin.

Mutta kysymys oli, sanoisinko, kansaa koskettava. Oli kysymys leivän hinnasta. Nythän varsinainen ruisleipä on monelle niin pieni osa jokapäiväisestä elämänmenosta, että ihminen ei paljon edes huomaakaan. Monelta menee tupakkaan ja kaljaan paljon enemmän kuin ruisleipään tai maitoon. Mutta silloin se kosketti. Minä sanon, että siinä leivänhintavälikysymyksessä oli todellista säväytystä.

Nyt bensan hinnassa, kun tämä on välikysymyskeskustelussa, on samaa säväytystä. Minä sanoisin, että vuosikymmenten aihe on nyt välikysymyskeskustelussa. On erittäin hyvä, että tämä ongelma tiedostetaan, mutta minä pelkään, kuten useat ryhmätoverini ovat pelänneet, että se ei äänestyksessä sitten kuitenkaan näy. Tärkeintä olisi, että asia kuitenkin menisi eteenpäin, että polttonesteitten hinnat saataisiin alemmaksi. Tuo asia pitäisi saada toteutumaan.

Täällä on tuotu ajatusta esille, että se menee sitten öljyfirmoille, suurfirmoille, jos verottaja ottaisi välistä vähemmän. Tietty vaara sekin, mutta en pitäisi todennäköisenä, kyllä tämä on niin kilpailtu ala. Onneksi on vielä kilpailua. Onneksi ei ole kaikki monopolisoitunut, mikä näyttää olevan myöskin ajan trendi. Samalla kun puhutaan kilpailusta, meillä tapahtuu entistä enemmän monopolien kehittymistä. Kuka muuten mahtoi olla hän, joka tämän aikanaan ennakoi? Jääköön sanomatta.

Polttonesteitten hinnat tulisi saada tavallisten kansalaisten lompakon sieto- ja kantokyvyn vuoksi alemmiksi. Kun minä tankkaan Keuruulla bensaa, olkoon huoltoasema mikä tahansa, siinä on tarra, jossa kerrotaan, että onko se 75 prosenttia vai mitä, se voi olla nyt jo vähän enemmänkin, polttonesteen hinnasta on veroja. (Ed. P. Salo: Ei pidä paikkaansa!) — Näin siinä tarrassa sanotaan. Minä uskon, että se koko lailla pitää paikkansa. — Näin ollen minä väitän, että jos veroja voitaisiin alentaa, sitä kautta kyllä kansalaisten polttoainemenoja voitaisiin vähentää, olipa kysymys liikkumisesta tai asumisesta.

Nyt tietysti joku kysyy, mikä pakko sitä on liikkua. Tänä aikana yhteiskunta on kuitenkin mennyt semmoiseksi, että liikkumista tarvitaan. Polttoainevero rasittaa samalla lailla joukkoliikennettä kuin omaa liikennettäkin. Vaikka minä olen tunnettu joukkoliikenteen suosija niin junaliikenteen kuin linja-autoliikenteenkin osalta, molempia haluan edistää ja parantaa, niin kansalaisilla on kuitenkin vapaudenkaipuu liikkua itsenäisesti. Se on ehkä jotain vapauden tunnetta olla joskus liikenneruuhkassakin kenties. Mutta onko niin, että kun julkinen liikenne menee joskus lakkoon, on ennalta arvaamaton asia, miten sitten ihminen pärjää ja tulee toimeen? Ehkä siinä on ihmisillä vähän huoli siitä, että joukkoliikenne ei sittenkään aina toimi. Kansalaiset haluavat olla itsenäisiä myös liikkumisessa.

Meillä on paljon toimintoja siirretty kumipyörille. Kyläkoulut on lopetettu, ne on siirretty paljolti kumipyörille. Entistä enemmän ihmiset muutoinkin liikkuvat niin työmatkoilla kuin asiointimatkoilla. Enkä minä väheksy vapaa-ajan matkojakaan. Kyllä se on yksi osa ihmisen elämää sekin.

Aivan oikein on tuotu esille, että pitäisi edesauttaa, että ihminen saa vähentää työmatkakulut asianmukaisesti. Okei, näin sopii, mutta minua evästi hyvä ystäväni, eläkeläinen Pohjanmaalta, ei ollut edes minun vaalipiiristäni, Tervajoelta soitti. Hän sanoi, että hänellä ei ole mitään, mistä hän pystyisi matkakuluja vähentämään, mutta hän joutuu kuitenkin maksamaan. Tämä on tuotu useassa puheenvuorossa esille. Työssä oleville auttaa, jos saa vähentää työmatkakulut, mutta eläkeläisille, sairaseläkeläisille jne. se ei edesauta. Polttonesteiden hintojen alentaminen tuntuisi olevan ainut keino, joka tässä auttaa.

Maaseudun kannalta täällä on asiaa valotettu jo kovasti. Autoilu on kallista. Onko niin, että meillä autoilu on kallista sen takia, että me olemme vähän ennen vanhaan pitäneet autoa ylellisyysvälineenä? Minä olen sen verran vanhaa ikäluokkaa, että silloin minun lapsuudessani autoa pidettiin vähän ylellisyysvälineenä, eikä niitä kylällä kovin monia ollutkaan. Mutta ei se tänä aikana enää ylellisyysväline ole, vaan kyllä on ihan normaalia ja asiallista, että ihmisellä on auto, ja perheessä voi olla ihan asiallista tarvetta erilaisillekin autoille ja eri perheenjäsenillekin.

Ennen vanhaan sanottiin jo vuosikymmeniä sitten, että valtio pääsee kirjaimissa kahteen kirjaimeen: A on auto. Auto pannaan kovalle verolle. Autonostajina me tiedämme, paljonko siitä on veroja, ja voimme verrata, mitä ulkomailla tietyt autot maksavat, niin että siellä pitempään työssä olevien niitä kannattaa Suomeen tuoda osana palkkaa. Toinen kirjain a:n jälkeen on b. Se on

bensiini ja sitä on verotettu. Tämä on vanha vitsi. (Ed. Kuosmanen: A niin kuin alkoholi!) — Edustaja toi esille alkoholin. Minusta sitä saisi verottaa vähän enemmän. Minä ihmettelen, minkä takia alkoholiveroja ollaan laskemassa, kun todellisuudessa alkoholista aiheutuvat kokonaiskustannukset ovat, laskematta inhimillisiä tunteita ja hätää, noin kolminkertaiset yhteiskunnalle verrattuna siihen, mitä alkoholista saatava verotuotto on. Kyllä saisi alkoholia vähän enemmän verottaa, mutta autoilua voisi vastaavasti helpottaa.

Uskon, että käyty keskustelu on antanut paljon paineita bensan hinnan ja autoilun kulujen alentamiselle, olkoon välikysymyksen tulos mikä tahansa äänestyksessä. Kansalaisia toivon aktiivisesti seuraamaan, miten edustaja täällä äänestää. Toivon, että siitä huolimatta, jos keskusta häviää välikysymyksen, autoilun kustannuspuoli otettaisiin vakavasti ja pyrittäisiin tekemään kohtuulliseksi kansalaisille ja myös joukkoliikenteen käyttäjille.

84 **Seppo Lahtela /kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Pari otsikkoa pääkohdaksi: Polttonesteitten verotuskohtelua on alennettava, huojennettava; hallitus on haluton vastauksessaan lähestymään asiaa ainakaan myönteisessä mielessä.

Mitä tulee äskeiseen puhujaan, ed. Oinoseen, ja hänen pitkään poliittiseen kokemukseensa ja silmäänsä, niin tässä asiassa itse voisin selvästi todeta, että omalta kohdaltani poliittinen kokemus on hyvin lyhyt ja silmä vielä kapeampi, mutta yritän kuitenkin elää ja nähdä maalaisnäkökulmasta tämän asian niin kuin tästä hyvä voisi tulla.

Täällä on puhuttu polttoaineen hintaan sisältyvästä verosta, veroautomaatiosta ja siitä, kuinka se sortaa tämän yhteiskunnan, jopa uskaltaisin väittää, jos ei nyt aivan polvilleen niin kuitenkin ontuvaksi joka suuntaan. Ymmärrän tietysti, että monelle edustajalle auto ja autolla kulkeminen on tavattoman tärkeää ja siinä se päällimmäisenä tuntuu, kun näistä vähistä kulukorvauksista maksaa auton bensatankkia tankatessa tavattoman korkeata hintaa ja kun vielä tietää, että se on pääosin veroa. Siltä osin ymmärtää, kuinka se kirpaisee sellaisia, jotka joutuvat isomman tankin maksamaan ja vielä ahtaammista oloista tavallaan lähtevät liikkeelle.

Mutta olisin toivonut, että tässä keskustelussa olisi tänään laajemmin nähty se, mitä polttonesteitten hinta ja siihen liittyvä vero, veroautomaatio, mikä varsinkin arvonlisäveron kautta nostaa sitä koko ajan raaka-aineen hinnan noustessa, vaikuttaa koko yhteiskunnan pyörien pyörittämiseen ja pyörimiseen erityisesti ammattiliikenteen osalta, missä, niin kuin monessa puheenvuorossa on todettu, sitä ei ole voitu hintoihin siirtää eikä ole ollut mahdollisuutta kovan kilpailun vallitessa taksoja korottaa. Erityisesti kuorma-autoliikenteen osalla, missä kulutus on todella suuri, hinnalla on todellinen merkitys yrittäjän saamaan lopputulokseen, jos lopputulos yleensä positiiviseksi jää.

Toinen merkittävä näkökohta, mikä asiassa on olemassa, on sellaiseen urakointiin liittyvä polttonesteitten hinnan kohoaminen, joka on autoilun ulkopuolella, mutta on puhdasta urakointitoimintaa. Varsin hyvin näkee tienlaidassa, kun esimerkiksi Porvoon—Koskenkylän moottoritietä rakennetaan, mikä merkitys polttoaineitten hinnannousulla on ollut olemassa. Luulen, että joillakin urakoitsijoilla, jos urakka on tarkasti ollut laskettu, ei ole hyvä eikä myönteinen lopputulos tässä kovassa kilpailussa.

Väheksyä ei voi missään muodossa sitä vaikutusta, mikä polttonesteiden hinnoilla on ollut olemassa tähän, että maatalous entistä ahtaammalla toimiessaan on myös joutunut maksumiehen asemaan tässä asiassa. Maatalouteen sisältyy useassa puheenvuorossa tänään tavattu ja nähty kasvihuoneiden kilpailukyvyn menetys ja pelistä ainakin osittain sivuun jääminen.

Kun asiaa nähdään, ei löydy sellaista yhteiskunnan osaa eikä osa-aluetta, missä näillä erittäin kovasti kohonneilla polttoaineiden hinnoilla ei olisi jotain merkitystä niihin loppukustannuksiin, mitä elämästä on aiheutumassa ja tulemassa.

Mitä tulee muutamissa puheenvuoroissa markkinoituun ajatukseen siitä, että ministeri Hassi on esittänyt, että voitaisiin tehdä niin, että polttoaineiden hintaa alennettaisiin ja sähköä päinvastoin ryhdyttäisiin verottamaan korkeammin, katson, että siinä menetettäisiin viimeistään tämä merkittävä Suomen kilpailukyky tällä kertaa, mikä on olemassa paperinjalostusteollisuudessa tietysti pitkälti euron kurssin johdosta, mutta myöskin sillä näköalalla, että nimenomaan paperiteollisuus on se, joka elää sähkön varassa ja suomalaisen kilpailukykyisen energian varassa. Tähän tehtävä veronkorotus olisi kuin löysä hirttosilmukka kaulassa, joka vain odottaa lopullista kiristymistä ja narun tiukkenemista.

Olisin toivonut, että hallituksen vastauksessa olisi vähän perusteellisemmin ja paremmin paneuduttu siihen asiaan, kuinka tällä voitaisiin toteuttaa myönteisempi näkemys kuin ministeri Niinistön antama näkemys tässä asiassa, missä ei suhtauduttu mitenkään muutoin kuin kielteisesti koko ajatukseen ja asiaan. Aika hyvä oli kuitenkin todeta, että muutamat hallituspuolueiden edustajat puheenvuoroissaan totesivat, että asia tulee hoidettua viimeistään syksyllä budjettiriihen yhteydessä. Ainakin omakohtaisesti jään suurella mielenkiinnolla odottamaan, millä lailla se tulee ja ilmenee ja kenen piikkiin ja kenen tekemänä asia tulee hoidettua, kuka kerää tästä poliittiset irtopisteet, jos sellaisia on saatavissa taikka löydettävissä. Olen kuitenkin ymmärtänyt joistakin puheenvuoroista tänään, että niitä olisi tämänkin asian ympärillä jaettavissa ja jako tapahtuisi joskus myöhemmässä vaiheessa.

Toivon, että tämä keskustelu, mitä tänään on käyty asian ympärillä, herättäisi edustajien ja kansalaisten mielipiteet ja mielihalut sellaisiksi, että tämä asia tulisi jotenkin noteerattua niin, että ainakin symbolinen merkitys kansalaisille, jotka asian kanssa taistelevat, tulisi jotenkin ojennettua ja jotenkin heitä lähestyttyä tässä asiassa.

Rouva puhemies! Olin seuraamassa aamulla, missä vaiheessa ed. Esa Lahtela käyttää puheenvuoron, että pääsisin perässä jatkamaan, mutta valitettavasti hän ei ole tähän vaikeaan asiaan päässyt tänään osallistumaan ja niin tämä jää enemmänkin rahvaan osalle ja rahvaan keskustelun pohjalle. Mutta toivon, että myös takapenkkiin saakka tämä ajatus ja toive toteutuisi, että jotain tämän polttoaineasian eteen tehtäisiin.

[85] **Mauri Salo /kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Välikysymys on opposition keino saada hallitus ja hallituspuolueet keskustelemaan kansaa syvästi koskettavista asioista. Tämä keskustan nyt tekemä välikysymys polttoaineiden hinnan alentamiseksi on juuri oikeaan osunut aihe, varsinkin kun vielä julkaisematon mielipidemittauskin kertoo, että yli 60 prosenttia kansalaisista pitää ensisijaisen tärkeänä polttoaineverotuksen alentamista. Eli polttoaineiden hinnat puhuttavat tänä päivänä voimakkaasti kansalaisia.

Täällä salissa on keskustan välikysymystä arvioitu populistiseksi toimenpiteeksi, mutta kuitenkin lähes kaikissa puheenvuoroissa on todettu, että polttoaineverotus on liian kireää. Polttoaineiden hintojen muodostus nykypäivänä johtuu tietenkin ensinnäkin perusverotuksesta, ja sen lisäksi polttoaineiden hintoja on voimakkaasti nostanut euron heikkeneminen ja maailmanmarkkinahintojen voimakas dollarimääräinen nousu.

Miksi euro heikkenee? Sitä ei ole käsitelty eikä varmaan lähitulevaisuudessa tulla käsittelemäänkään. Mutta virhearvioita on eurooppalaisessa talouspolitiikassa, rahapolitiikassa, tehty, koska lähtötasostaan reilun vuoden aikana euro on menettänyt yli 20 prosenttia, lähes 25 prosenttia arvostaan. Tämä kaikki on nyt nähtävissä myös meillä polttonesteiden hintojen nousuna, samoin tietenkin koko euroalueella.

Polttonesteiden hintojen merkitys kansantaloudelle on merkittävä. Ihmisten liikkuvuutta työn ja toimeentulon parissa, tavaroiden liikkuvuutta ja niin yksittäisen autonkäyttäjän kuin ammatikseen autoa käyttävänkin toimia hintojen nousu merkittävästi rajoittaa. Tavaraliikenne, jolla on hyvin iso merkitys yhteiskunnan toimivuuden kannalta, on joutunut erittäin kovan kustannuspaineen alle. On ihan oikeutettua ja hyvin merkillepantavaa se huoli, joka kuorma-autoyrittäjillä on. He ovat tänään ottaneet kantaa hallituksen vastaukseen eduskunnalle tähän välikysymykseen ja hämmästelevät hallituksen haluttomuutta tunnistaa niitä kipupisteitä, joita meillä tällä hetkellä on.

Tavaraliikenteen ja julkisen liikenteen puolella vuosittainen kustannusvaikutus nykyhintatasolla on noin miljardi markkaa. Se ei voi olla näkymättä yritysten kannattavuudessa, työntekijöiden toimintaympäristössä, kaluston kunnossa ja liikenneturvallisuudessa. Se tulee myös heijastumaan tulevaisuudessa kerrannaisina kustannuspaineina, koska nyt kalusto vanhenee käsiin, koska sitä ei kyetä uusimaan, ja kuitenkin se kuluu ja jossain vaiheessa se on uudistettava ja myös hinnat ja rahdit on saatava ajanmukaiselle tasolle.

Tässä vaiheessa hallituksen olisi viisasta alentaa polttonesteiden valmisteveroa, jotta tällaisesta inflaatiota ruokkivasta kierteestä päästäisiin eroon. Ainakin polttonesteiden veronalennus hillitsisi inflaatiopaineita. Samalla se loisi vakautta pitemmällä aikavälilläkin talouteen. Jos olisi nähtävissä ja toivottavasti on jollain aikavälillä tapahtumassa polttonesteiden maailmanmarkkinahintojen alenemista joko raakaöljyn hinnan alenemisen tai euron vahvistumisen tai näitten yhteisvaikutuksen vuoksi niin, että hinta alittaa selkeästi sen tason, johon hallitus päättäisi aset-

taa polttonesteiden ylimmät hinnat, niin olisi tietenkin perusteltua palata takaisin lähemmäksi vanhaa käytäntöä polttonesteiden verotuksen suunnassa. Tämä edellyttäisi reaktioherkkyyttä hallitukselta tuntea ne vaarat, joita talouselämässä on. Näin toimien voitaisiin myös välttää monia muita näistä johdannaisia kustannuspaineita.

Työntekijöiden työmatkakustannukset nousevat nykymallin mukaisesti hyvin korkealle. Toisaalta myös yrittäjät, jotka toimivat yrityksissään käyttäen esimerkiksi omaa autoaan, saavat tänä päivänä vähentää laskennallisesti tuloistaan vain 1,10—1,15 markkaa kilometriltä. Heidänkin asemansa olisi saatettava samalle tasolle kuin normaali valtion virkamies voi tänä päivänä autostaan laskuttaa eli 2,11 markkaa kilometriltä. Ansionhankintavähennystä on hyvä edelleen tarkistaa ylöspäin, mutta samanaikaisesti on muistettava, että tällä on merkitys myös kuntatalouteen ja ne menetykset, joita nyt on jo tullut kuntataloudelle vähennysten korotuksista, tulee jatkossa ja taannehtivasti myös kunnille hyvittää.

Arvoisa puhemies! Nyt käsillä oleva asia ei ole vähäpätöinen. Tällä arvioidaan ensi tiistaina kansalaisten ja edustajien yhteinen henki. Kansalaiset edellyttävät polttoaineiden hintoihin muutoksia, mutta tuntuu, että eivät ainakaan ministerit eivätkä hallituspuolueiden edustajat ole kuitenkaan valmiita toteuttamaan kansan tahtoa. Puhutaan, että jos veroja alennetaan, alennukset eivät siirry hintoihin. Saman sisältöinen väittämä on tullut esiin elintarvikkeiden arvonlisäverokeskustelun yhteydessä. Kokoomuskaan ei näytä uskovan markkinatalouden ja markkinoiden toimivuuteen. On kuitenkin ihan selvä asia, että jos näitä veroja alennetaan, se näkyy jopa kertaantuneina alenevina hintoina, joten siinä mielessä hallitus voisi olla ja hallituksen olisi syytä olla huoleton, tehdä kansantalouden kannalta järkevä ratkaisu ja tältä osin virtaviivaistaa verotusta. Miksi verotetaan yhdestä luukusta ja harkitaan toisesta luukusta verojen alentamista? Yhtenä vaihtoehtona tietenkin voisi vielä nostaa esiin sen, että auton käyttö kun on suomalaisille kuitenkin hyvin välttämätöntä, tällainen pistevero, joka aikanaan tuli, autojen käyttömaksu, voitaisiin tässä yhteydessä poistaa ja näin vähentää auton omistamisesta johtuvia kustannuksia.

Kokoomuksen ryhmäpuheenvuorossa nostettiin esille, että voitaisiin jälkikäteen yrittäjille hyvittää polttoaineiden hinnannoususta johtuvia kustannuksia. Tämä lienee hurskas lupaus, jota ei ole tarkoitettukaan toteutettavaksi, mutta jos ei veronalennukselle saada hyväksyntää, kannatan lämpimästi kokoomuksen esitystä siitä, että yrittäjille hyvitetään polttonesteiden hinnannousuista johtuvat kustannukset ja pelastetaan edes sitä kautta jokin ammattikunta. Toivottavasti edustajat äänestävät tiistaina viisaasti ja tähän maahan saadaan halvemmat polttoaineet.

86 **Tanja Karpela /kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Aluksi palanen historiaa. Vuonna 1961 eduskunta totesi, että silloinen, maksimissaan verotusarvosta laskettu 80 prosentin suuruinen vero oli kohtuuton ja sen alentaminen mahdollisimman pian oli välttämätöntä. Alentamisen sijasta autoilun verotusta on kiristetty. Näin kirjoitti Autoliitto.

Polttoaineiden ja autojen verotus on valtiolle merkittävä tulonlähde. Bensiinin hinta on Autoliiton laskelmien mukaan noussut tammikuusta 1999 noin 2,30 markkaa litralta. Polttoaineiden hinnannousun johdosta valtio kerää vuositasolla arvonlisäveroa noin miljardi markkaa enemmän kuin tammikuun 99 hintatasolla. Samoin Autoliitto laskee, että kyseisenä aikana tapahtunut bensiinin hinnannousu aiheuttaa keskivertoautoilijalle jopa tuhansien markkojen lisäkulun vuositasolla.

Kokoomuksen ryhmäpuheenvuorossa tuli ilmi epäily, että veronkevennys ei menisikään hintoihin. Eiköhän markkinoiden kilpailu kuitenkin näin korkeilla hinnoilla ole niin kovaa, ettei tällaista pelkoa tai veruketta kannata käyttää veronkevennyksen estämiseksi.

Nykyinen polttonesteiden hintojen nousu vaikuttaa hyvin laaja-alaisesti yhteiskuntaan. Elinkeinoelämälle se merkitsee tuntuvaa kuljetuskustannusten nousua, ja yksityisille ihmisille se merkitsee sekä työmatkakulujen että muun liikkumisen kallistumista. Erityisesti pienituloiset joutuvat rajoittamaan liikkumistaan. Liikkumisen vähentyminen näkyy jo alkuvuoden bensan myynnissä. Ihmiset joutuvat säästämään yhdestä perusoikeudesta, vapaasta liikkuvuudesta. Liikkumisen kalleus on myös omiaan keskittämään yhteiskuntaa pitkien etäisyyksien maassa. Siksi polttoaineiden kalleus kiihdyttää alueellista keskittymistä entisestään.

Korkeat polttoainekustannukset aiheuttavat vaikeuksia myös kymmenilletuhansille matkatyötä tekeville, jotka eivät pysty siirtämään kustannusten nousua hintoihinsa. Myös öljylämmit-

täjille 3 000 litran tankin täyttäminen on tänään kallis paukku.

Polttoaineiden hintojen ohella myös autojen hinnat ovat Suomessa korkeat. Pahiten korkea autoverotus polttoaineveron tapaan koskeekin harvaanasuttujen seutujen vähävaraisimpiin autoilijoihin, mutta raskaasti sen ottavat myös lapsiperheet, jotka tarvitsevat välttämättä autoa normaalin elämänsä järjestämiseen. Lasten vieminen päiväkotiin, harrastuksiin ja normaali sukulointi eivät onnistu kuin harvoilta ilman autoa.

Korkea autoverotus merkitsee sitä, ettei myöskään käytettyjen autojen tuonti EU-alueelta ole vapaata ilman korkeiden verojen maksamista. Näin tavaroiden vapaa liikkuvuus ei autojen kohdalla toteudu. Kannattaa muistaa, että osaltaan myös tästä syystä Suomen autokanta on vanhaa. Autojen iäkkyys on uhka sekä ympäristölle että turvallisuudelle. Uusien autojen katalysaattoreillahan voidaan poistaa jopa 95 prosenttia liikenteen aiheuttamista typpioksidipäästöistä. Parhaiten autoilun ympäristövaikutuksia voidaan vähentää uudistamalla autokantaa. Meillä erittäin korkea autoverotus estää autokannan uudistumista. Verotuksella voidaan vaikuttaa haitallisten ympäristöpäästöjen vähenemiseen. Suomen pyrkiessä täyttämään Kioton sopimuksen mukaiset ympäristöpäästöjen rajat myös liikenteen osuudella on merkitystä. Autoliitto onkin ehdottanut, että autoverotuksella voitaisiin suosia vähemmän energiaa kuluttavia ja vähäpäästöisiä autoja. Mielestäni ehdotusta tulisi pohtia vakavasti. Koko liikenteen verotus tulisikin suhteuttaa uudelleen ja käyttää vertailupohjana muiden alojen verotusta.

Vaikka polttoaineiden ja autojen verotus on valtiolle merkittävä tulonlähde, näiden verojen keventäminen ei kuitenkaan automaattisesti merkitse sitä, että valtio menettää vastaavat verotulot, sillä kuluttajilta verotuksen kautta säästyvä raha ohjautuu suurelta osin muuhun kulutukseen ja sitä kautta myös verotuksen piiriin.

Arvoisa rouva puhemies! Suomen olosuhteissa tarvitaan muuhun Eurooppaan verrattuna edullisempaa liikkumista ja hyväkuntoisia autoja. Vaikka varsinainen polttoainevero ei siis ole noussut 3,20 markasta litra pariin vuoteen, on polttoaineen hinnasta perittävä arvonlisävero tuonut valtion kassaan yli miljardi markkaa odottamatonta tuottoa, ja tämän maksavat kuluttajat.

Samaan aikaan puhe tuloveron alennuksesta on näin menettänyt vaikutustaan. Mahdollisten verokevennysten tuoma tulonlisä kuluu suurelta osin bensa-automaattiin. Varsinkin ne ihmiset, jotka eivät edes hyödy pelkästä ansiotulojen verojen kevennyksestä, ovat kärsijöitä. Siksi on perusteltua vaatia polttoaineveron nopeaa alentamista.

Kun puhutaan pitkien etäisyyksien Suomesta, ei ole kyse ainoastaan laajoista maaseutualueista, vaan yhtä lailla myös Pääkaupunkiseudusta. Viikko sitten eduskunnalle annettu selonteko valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista on tässä suhteessa paljastava. On jonkinlainen paradoksi, että samalla kun asutus on maassamme keskittynyt kaupunkeihin, ovat työmatkat pidentyneet. Selonteko kertoo, että 15 vuodessa suomalaisten keskimääräiset työmatkat pitenivät 5 kilometristä 8 kilometriin, eli työmatkoihin käytetty aika ja polttoainemäärä lisääntyivät huomattavasti.

Sama selonteko kertoo, että kaupunkiseuduista pisimmät työmatkat tehtiin Pääkaupunkiseudulla, jossa keskipituus oli peräti 15 kilometriä. Siksi työmatkoja ajatellen nykyinen korkea hintajärjestelmä rasittaa keskimäärin eniten Pääkaupunkiseudulla asuvia, joskin muualla maassa on luonnollisesti yksittäisiä ihmisiä, joille työmatkat ovat todella pitkiä. Kalliit työmatkat suuntaavat asuntojenkin kysynnän yhä suppeammalle alueelle aiheuttaen asuntomarkkinoiden vääristymistä. Mikäli liikenne olisi edullisempaa, voisi myös asuntojen kysyntä suuntautua laajemmalle alueelle, jolloin erityisesti tonttitarjonnan suurempi määrä hillitsisi asuntojen hintoja.

EU:n melkein kalleimman bensan ohella on kummallista, että meillä pitää olla eräs EU:n kalleimmista, ellei kallein, autovero. Se on johtanut siihen, että meillä lienee eräs vanhimmista autokannoista EU:ssa. Eikö täällä pitkien etäisyyksien ja vaikeiden keliolosuhteiden takia pitäisi pikemminkin pyrkiä uuteen autokantaan?

En tunne tarkkaan autoveron syntyhistoriaa, mutta jos olen oikein tulkinnut, oli autojen saanti sodan jälkeen hyvin säännösteltyä. Ensin viranomaisilta oli saatava jopa erillinen lupa auton ostamiseksi. Autojen tuontiin tarvittiin tuontilisenssi, jolla säännösteltiin autojen määrää. Tällä tavalla säästettiin valuuttaa ja huolehdittiin siitä, että vähäinen valuutta riitti muihin tarkoituksiin. Vasta 60-luvulla autojen tuonti vapautui, mutta autoveroa nostettiin samalla rajusti. Autoverolla hillittiin autojen tuontia ja samalla säädeltiin

kauppataseen tasapainoa. Samalla korkea autovero oli tärkeä tulonlähde valtiolle.

Enää ei ole valuuttapulaa tai kauppataseen muodostamaa ongelmaa, mutta autovero on silti hyvin korkea. Melko tarkkaan puolet auton hinnasta menee eri verojen muodossa valtiolle. Autoveron tuotto vaihteli 90-luvulla hurjasti: Huonoimpana vuonna se tuotti vain 1,6 miljardia markkaa ja parhaana vuonna 6,1 miljardia keskimääräisen tason ollessa noin 4 miljardia markkaa. Se on suuri summa, mutta silti kannattaa kysyä kaksi kysymystä.

Miksi autovero kerätään uuden auton hankinnan yhteydessä? Tämä johtaa äärimmäisen kalliisiin autoihin ja johtaa usein siihen, että hankintahinnan lisäksi ostaja joutuu turvautumaan autolainaan ja maksaa lisäksi sen korkoja. Tämä hillitsee autokannan uudistumista ja suosii ylivanhojenkin autojen säilymistä liikenteessä. Eikö olisi järkevämpää jakaa verorasitusta auton iän eri vuosille siten, että hankintavaiheessa verosta kerättäisiin vain osa ja vuosittaisilla maksuilla loput?

Ympäristön kannalta olisi parempi, että meillä olisi uudet autot ja vanhin autokalusto saataisiin pois liikenteestä. Aivan samaan johtopäätökseen tullaan, jos asiaa tarkastellaan liikenteen turvallisuuden kannalta. Painotuksen siirtäminen vuosimaksuun johtaisi myös siihen, että autojen lukumäärä todennäköisesti vähenisi. Tämäkin olisi ympäristön kannalta järkevää.

Toinen kysymykseni on, kuinka paljon valtio todella menettäisi verotuottoja bensaveron tai autoveron alennuksessa. Eikö ole selvää, että mahdollinen bensasta tai auton hankinnasta säästyvä summa kulkee johonkin muuhun kulutukseen, josta valtio myös kerää veroja? Auton verottaminen muita välttämättömyyshyödykkeitä korkeammin kuuluu mielestäni menneisyyteen, jolloin autoa pidettiin luksustuotteena. Nyt auto ja autoilu pitäisi lopultakin arkipäiväistää ja verottaa sitä muun kulutuksen tapaan. Tämän sanoessani tiedän, että toki EU:n vähimmäisveroja polttoaineen hinnassa pitää noudattaa. Kyllä ihmiset ilman tällaista holhoustakin ohjaavat rahansa kulutukseen tai säästöihin. Molemmat hyödyttävät talouttamme ja tuovat jotain toista reittiä osan rahoista veroina yhteiskunnalle.

Arvoisa rouva puhemies! Minusta pitkien etäisyyksien maassa tavoitteena olisi oltava EU:n keskiarvoa halvempi bensa ja kunnoltaan parempi autokalusto. Nyt on toisinpäin, ja siitä kärsivät liikkumaan joutuvat ihmiset ja se merkitsee myös turvattomampaa liikennettä.

87 **Unto Valpas /vas:** Arvoisa puhemies! Polttonesteiden hinnat ovat nousseet sietämättömän korkealle tasolle. Siinä mielessä nyt käynnissä oleva keskustelu on aiheellinen ja ajankohtainen. Asiasta on tehty lukuisia kyselyjä eduskunnassa, mutta mitään konkreettista ei ole syntynyt. Kansalaiset odottavat hallitukselta ratkaisuja hinnan alentamiseksi. Tämä kansalaismielipide on mielestäni otettava vakavasti eikä asiaan ole syytä suhtautua ylimielisesti. Vaikka asian käsittelyyn liittyy paljon oppositiopolitiikkaakin, siitä huolimatta aihe on sellainen, että hallituksen kannattaa pyrkiä alentamaan polttonesteiden veroja.

Polttonesteiden hinnannousu johtuu pääasiassa raakaöljyn hinnannoususta ja euron heikosta kurssikehityksestä. Eurosta ei tullutkaan ainakaan vielä vahvaa valuuttaa, niin kuin meille vakuutettiin aikoinaan. Voidaan hyvällä syyllä sanoa myös, että Euroopan unioniin liittymisellä on ollut vaikutusta polttonesteiden hinnan kehitykseen. Muistammehan hyvin, että keskusta oli meitä ohjaamassa unioniin.

Polttonesteiden verotuksen rakenteeseen ei tämä hallitus ole kajonnut. Verokäytännöt ovat aikaisempien hallitusten aikaansaannoksia. Polttonesteiden veroja ei ole myöskään korotettu tämän hallituksen aikana. Silti hallitus halutessaan voi vaikuttaa asiaan, jos tarvetta on, ja nyt tällainen tarve on.

Viime aikoina on keskusteltu paljon veronkevennyksistä. Joidenkin mielestä on menossa suorastaan veroalehuutokauppa. Monet vannovat työn verotuksen alentamisen puolesta, hyvä näin. Miksi ei voitaisi samalla keskustella verotuksesta laajemminkin, varsinkin kun työn verotuksen alentamisessa monilla on tarkoitus saada veronalennukset hyödyntämään erityisesti vain suurituloisia? Mielestäni työn verotusta voidaan keventää, mutta painopisteen on oltava ehdottomasti keski- ja pienituloisten verotuksessa. Samalla kun veronkevennyksiä annetaan, meidän on huomioitava myös eläkeläiset, työttömät ja opiskelijat. (Ed. Aittoniemi: Mihin veteraanit jäivät?) He ovat tulonjaossa jäämässä mopen osille.

Verokeskusteluun on tuotava mielestäni myös mahdollisuus alentaa arvonlisäveroa. Se hyödyttäisi parhaiten kaikkein pienituloisimpia ryhmiä.

Myös polttonesteiden verotuksen alentamisesta on voitava keskustella. Kansalaisten mielipidettä ei kannata liian kauan vastustaa. Viisas hallitus olisi jo toiminut toisin. Hallitus ei ole mielestäni osannut toimia tässä asiassa riittävän viisaasti. (Ed. Aittoniemi: Ei missään muussakaan!) Toivottavasti hallitus saa tästä keskustelusta lisää viisautta ja ryhtyy valmistelemaan budjettiriihessään veronkevennyksiä polttonesteille. (Ed. M. Salo: Uusi hallitus!) Tosiasiat on syytä tunnustaa; kansaa kannattaa kuunnella vahvankin hallituksen. (Ed. Aittoniemi: Tämä hallitus kaatuu tiistaina!)

Budjettiriihessä on saatava aikaan veronkevennyksiä polttonesteille. Kevennykset polttonesteiden verotukseen voidaan tehdä määräaikaisina, jos pysyvään alennukseen ei yhteistä tahtoa löydy. Pääasia on se, että tuloksia alkaa vihdoinkin syntyä.

Välikysymys on opposition keino päästä esille. Tässä mielessä välikysymys on ainakin opposition kannalta onnistunut. Uskon myös siihen, että välikysymyskeskustelulla on ollut vaikutusta myös itse asiaan, niin ainakin toivon. Kaikki oppositiosta käsin esitetty ei ole turhaa populismia, vaikka sitäkin toki esiintyy.

Arvoisa puhemies! Polttonesteveroasia ei kuitenkaan etene ilman hallituksen toimia. Välikysymys ei ole sellainen keino, jolla asia saadaan kuntoon. Olen samaa mieltä kuin ed. Keränenkin, että nyt on vaikutettava hallituksen ja hallituspuolueiden sisällä. Tätä olen jo yrittänyt vilpittömästi. Jatkan tällä tavoin, jopa tuloksiin luottaen. Hallituksen kaataminen tähän asiaan, varsinkin kun vaihtoehtona näyttää olevan puhdas porvarihallitus, ei kovin paljon saa minua innostumaan.

[88] **Pekka Kuosmanen /kok:** Arvoisa rouva puhemies! Tutkimusten mukaan suomalaisten matkoista 80 prosenttia tehdään henkilöautoilla. Suomalaisista yli 70 prosenttia kokee, ettei Suomessa tule toimeen ilman henkilöautoa. Maamme kaltaisessa harvasti asutussa, mutta pintaalaltaan laajassa maassa auton käyttö on välttämätöntä, sillä läheskään kaikkialla ei pystytä käyttämään julkisia kulkuneuvoja. Myöskään nykyaikainen yhteiskunta ei toimi ilman liikennettä, sillä lähes jokainen käyttää liikenteen palveluja päivittäin. Liikenne palvelee työssäkäynnin ja vapaa-ajan lisäksi myös merkittävää osaa talous- ja tuotantoelämää. Tilastojen mukaan maassamme noin 85 prosentilla kotitalouksista ja 95 prosentilla lapsiperheistä on auto käytössään. Neliökilometriä kohden Suomessa on 7 autoa, kun vastaava luku Hollannissa ja Belgiassa on noin 160, Saksassa, Isossa-Britanniassa ja Italiassa noin 120 sekä Tanskassa, Itävallassa, Ranskassa, Portugalissa noin 50 autoa neliökilometriä kohden. (Ed. Aittoniemi: Montako puhujalla on?)

Myönteistä ympäristökehitystä ja liikenteen turvallisuutta voidaan edistää auto- ja polttoaineveroa keventämällä. Muun muassa autokannan uusiutuminen vaikuttaa välittömästi päästöjen vähenemiseen ja liikenteen turvallisuuteen. Bensiinin verotusta on kiristetty Suomessa 1990-luvulla selvästi enemmän kuin muualla Euroopassa, vaikkakaan sitten vuoden 1998 ei polttoaineitten valmisteveroja ole korotettu. Polttoaineveron kiristys vuoden 1998 alussa oli erittäin korkea. Bensiinin valmisteveroa korotettiin 20 pennillä litralta ja dieselöljyn 15 pennillä litralta. Vertailujen mukaan suomalaiset maksavat bensiinin hinnassa veroa arvonlisäveroineen noin 60—70 penniä litralta enemmän kuin EU-kansalaiset keskimäärin.

Autoilevien kansalaisten käsitys kohtuullisesta verotasosta poikkeaa radikaalisti nykyisestä tieliikenteen verotustasosta. Erityisen epäoikeudenmukaisena koetaan se, että Suomessa, jonka oloissa auto on erityisen välttämätön, auton hankintaa ja käyttöä verotetaan enemmän kuin muissa maissa. Korkea polttoainevero kohdistuu erityisesti niihin, jotka joutuvat eniten käyttämään autoa, kuten lapsiperheisiin ja maaseudulla asuviin. Keskipalkkaiselta suomalaiselta autoilijalta kuluu vuodessa yhden kuukauden nettopalkka pelkästään bensiiniveron maksuun.

Liikenteen osuus valtion verotuloista on keskimäärin 10 prosenttia, kun se muualla Euroopassa on noin 6—8 prosenttia valtion verotuloista. Verotuksen kasvu on suuntautunut erityisesti bensiinin valmisteveroon, joka on yli kolminkertaistunut vuodesta 1989 vuoteen 1996 yhteensä yli 2 markalla litralta. Dieselöljyn valmisteveron kehitys on ollut hiukan maltillisempaa. Poikkeuksena on vuonna 1994 tehty korotus EU:n minimin yläpuolelle. Bensiinin valmistevero on Suomessa EU-maiden kärkipäässä.

Bensiinin verotus tulee mielestäni saattaa pikaisesti eurooppalaiselle keskitasolle, minkä vuoksi tein viime joulukuussa lakialoitteen nestemäisten polttoaineitten valmisteveron alenta-

miseksi 40 pennillä litralta. Mielestäni ei ole perusteltua, että Suomessa, joka pitkien etäisyyksien, harvan asutuksen ja hajautuneen yhdyskunta- ja tuotantorakenteen takia on poikkeuksellisen riippuvainen liikenteestä, on muuta Euroopppaa korkeampi bensiinin verotus. Dieselverotuksen tulee säilyä EU:n salliman alarajan tuntumassa. Tällä pyritään turvaamaan suomalaisen tuotantotoiminnan kilpailukyky maailmanmarkkinoilla.

Arvoisa rouva puhemies! Pyydän huomioimaan, että auto on myös merkittävä työllistäjä ja tulon tuoja muun muassa teiden rakentamiselle, suomalaiselle polttoaineteollisuudelle, huoltamo- ja korjaamotoiminnalle, tienvarsipalveluille, autokaupalle ja matkailupalveluille. Tieliikenne tuo valtiolle vuosittain huomattavat tulot veroina ja on näin yksi merkittävistä valtion tulolähteistä.

[89] **Anne Huotari /vas:** Arvoisa puhemies! Tämä välikysymys on mielestäni kerrankin poliittisesti hyvin ajoitettu ja aiheesta tehty erityisesti, kun ottaa huomioon sen, että keskustan puoluekokous on tulossa viikon kuluttua. Silloinhan tarvitaankin tällaista profiilin nostoa, ja polttoaineen korkea hinta oli sopiva aihe. Siitä täytyy antaa nyt kiitos oppositiolle, että se on nostanut tämän asian kunnon keskusteluun. Toki tästä asiasta on paljonkin keskusteltu kyselytunneilla, mutta minuutin vastauspuheenvuorot eivät oikein anna sille oikeutusta. Siinä mielessä täytyy sanoa, kun olen täältä useasti muiden välikysymysten kohdalla sanonut, että ne eivät ole välttämättä olleet aina oikein ajoitettuja, niin tämä on.

Mutta mielenkiintoistahan tässä on se, että tämä välikysymys ajoi hallituksen nyt siihen tilanteeseen, että hallitus ei voi alentaa ainakaan lähitulevaisuudessa veroa, koska silloin oppositio pääsisi sanomaan, että se on opposition välikysymyksen ansiota, että hallitus alentaa veroa. Tästä tulee ikään kuin ikävä arvovaltakysymys. Toivon, että näin ei ole, vaan hallitus arvioi tilanteen uudelleen ja katsoo nimenomaan, mikä on se kipupiste, missä inflaatio alkaa juosta niin, että siitä tulee ongelmia talouskasvulle, varsinkin kun tietää, että tämä hallitus on ollut erityisen arka inflaation liikkeellelähtemisen suhteen. Siinä mielessä toivon hallituksen nyt arvioivan asiaa uudelleen viimeistään budjettiriihessä.

Tämä on tietysti vähän hankala tilanne ja typerääkin politiikassa, että tällaisia arvovaltakysymyksiä syntyy, mutta toivon, että hallitus pääsee nyt tällaisen yli. Hallitus ei tietenkään tule tähän kaatumaan. Se on selvä, vaikka tässä salissa on varmasti yli sata sellaista ihmistä, jotka ovat sitä mieltä, että veroa tulisi alentaa, mutta hallituksen kaataminen tähän asiaan ei ole oikea toimenpide.

Polttoaineiden hinta on aivan liian korkea. Erityisen ongelmallinen se on alueilla, missä ei ole juurikaan käytettävissä julkista liikennettä ja auton käyttäminen on välttämätöntä. Julkista liikennettähän tuetaan aivan oikein alhaisella arvonlisäverolla ja muutenkin. Sen vuoksi olisi oikeudenmukaista, että niillä alueilla, missä julkista liikennettä ei juurikaan ole tai julkisia liikennevälineitä ei voi käyttää, koska ne kulkevat niin harvoin, tässä hallitus tulisi vastaan.

Ed. Kuosmanen juuri äskeisessä puheenvuorossaan kehui, miten tärkeä auto on, ja täällä muutkin kehuivat, miten tärkeä auto on. Mielestäni pitäisi päinvastoin pyrkiä sellaiseen tilanteeseen, että yksityisautoja tarvitsisi käyttää mahdollisimman vähän. Esimerkiksi kaupunkikeskustoissa ihmisille pitäisi olla paljon enemmän tilaa ja autot syrjäyttää sieltä ihan senkin vuoksi, että tänä päivänä allergioista ja hengitystiesairauksista alkaa tulla jo kansantauti. Tulevaisuudessa se tulee olemaan iso ongelma sen vuoksi, että monessakaan työssä ei pysty enää sen jälkeen olemaan. Ymmärrän kyllä ed. Kuosmasen huolen tästä asiasta, että hän ei voinut enää pysyä paikoillaan — oli varmasti liian rankkaa tekstiä hänen korvilleen. Totta on se, että meidän pitäisi pyrkiä siihen, että mahdollisimman vähän tarvitsisi ajaa. Sen vuoksi pitäisi julkista liikennettä olla enemmän, mutta harvaanasutuilla seuduilla se on tietenkin aivan mahdoton tilanne.

Luulen, että hallituksen on ollut aika vaikea keksiä perusteluja niin, että se ei löisi liian lukkoon ajatuksiaan, ettei se joutuisi niitä sitten pyörtämään siinä vaiheessa, jos tulisikin toisenlainen mieli eli hallitus päättäisikin alentaa veroa, ettei sitten olisi hirttäydytty tässä vastauksessa oleviin lauseisiin. Vastauksessa mainitaan muun muassa, että Suomessa ei ole eurooppalaisittain korkeaa polttoaineen hintaa. Mutta olennaistahan ei olekaan se, vaan se, miten se on Suomessa kehittynyt. Jos hinta nousee nopeasti, se nousu on olennainen, sehän vaikuttaa kaikista eniten inflaatioon ja kansalaisten maksukykyyn.

Täällä on puolusteltu sitä, että kun hallitus nosti matkakuluvähennystä, tämä korotus ikään

kuin kompensoisi hinnannousua. Mutta on hyvin pieni määrä ihmisiä, jotka pääsevät ylärajalle. Sen vuoksi se hyödyttää hyvin pientä määrää. Toki on hyvä, että tähän ratkaisuun on tultu, esimerkiksi niille vajaalle parillesadalle rakentajalle, jotka joutuvat kulkemaan Pääkaupunkiseudulla Kainuusta työssä. Mutta tämä ei tavoita kaikkia. Esimerkiksi pätkätyöläiset eivät monesti pääse edes alarajaan. Sen vuoksi pitäisikin miettiä tämän alarajan alentamista ja järjestelmän parantamista siten, että pätkätyöläiset tavoittaisivat paremmin matkakuluvähennyksen, koska heillä suhteessa työmäärään ja palkkamäärään kustannukset ovat kuitenkin korkeita.

Hallitus arvioi myös vastauksessaan, että jostakin kumman syystä kaikki maailmanmarkkinahintojen alennukset eivät olekaan tulleet myyntihintoihin. Ehkä siellä on takana epäilys siitä, että jos veroa alennettaisiin, menisikö sekään sitten vähittäismyyntihintaan. Uskon kuitenkin, että kansalaiset ovat niin valistuneita, että he huolehtivat siitä, että jos joku sieltä välistä meinaa vetää, he kyllä puuttuvat siihen. Asiakas on siinä mielessä aina oikeassa, että valitsee sellaisen bensanmyyjän, joka ei vedä välistä. Silloin pitää kyllä miettiä, että jotakin on vialla, jos kaikilla on saman hintainen bensa, niin kuin näyttää monta kertaa olevan. Kun yksi alentaa, toinen alentaa myös, eli kyllä tämmöistä kartelliongelmaakin varmasti on jonkin verran.

Ministeri Niinistö odotti eduskunnan luottavan hallitukseen. Jos minä olen oikein näitä asioita ymmärtänyt, ainakin välikysymyskeskustelussa kysymys on toisinpäin eli luottaako eduskunta hallitukseen, eli ministereiden, siis kaikkien, olisi hyvä muistaa, että eduskunta on kuitenkin se, joka tästä asiasta päättää. Siksi toivon, että hallitus pistää nämä lähetesanat, jotka täällä keskustelussa on käyty, vaikka tiistaina luottamus todennäköisesti hallitukselle annetaankin, korvansa taakse ja miettii vielä veronalennusta myöhemmin.

90 **Petri Salo /kok:** Arvoisa rouva puhemies! Yhdyn kaikkiin niihin näkökulmiin, joita täällä on esitetty, että oppositio on varmasti onnistunut iskemään hallituksen kiukkusuoneen sekä ajankohdan että myöskin asian puolesta, koska esitys on polttoaineveron alentamisesta tilanteessa, jossa hinnat ovat ehkä yhtäkkiä nousseet lyhyellä aikavälillä enemmän kuin koskaan aikaisemmin Suomen historiassa. Se on taitavasti ajoitettu. Kun tutkin eduskunnan työjärjestystä, tulin siihen tulokseen, että välikysymyshän tehdään hallitukselle sen takia, että saataisiin hallitus kaatumaan ja tilalle uudet ministerit, uusi valtioneuvosto, koska edellinen valtioneuvosto ei ole suhtautunut asiaan vakavasti. Tarkoitus on siis kaatua hallitus. Panin kyllä merkille keskustan ed. Aulan ryhmäpuheenvuorossa, että hän kertoi toivovansa, että hallitus syksyllä budjettiriihen yhteydessä palaa asiaan. Jäin miettimään, mitä se tarkoittaa. Se tarkoittaa sitä, että hän ei itsekään usko siihen, että hallitus kaatuu tähän kysymykseen. (Ed. Aittoniemi: Tarkoitti, että uusi hallitus!) Jos keskusta on mukana uudessa hallituksessa, se on itse rustaamassa sitä uutta budjettia ja myös polttoaineiden verotusta.

Mutta kysymyshän on tosiasiallisesti tässä, niin kuin monessa muussakin asiassa, että tehdään politiikkaa taitavasti. Se on opposition oikeus, ja hallituksen pitää tämä myös kestää.

Itse hallituspuolueen kansanedustajana olen hyvin tarkkaan keskustelua kuunnellut ja jäänyt miettimään muutamia asioita. Olen miettinyt, kuinkahan ne mahtavat näinkään olla. Nimittäin vastakohtahan polttoaineiden veron alennukselle on polttoaineverojen ylentäminen. Menin eduskunnan Faktaan ja lähdin etsimään ratkaisuja, kun täällä on koko 80-luku ja 90-luku tehty polttoaineverojen ylentämisiä, ja katsoin salissakin olevien henkilöiden puheenvuoroista, mitä he ovat ovat silloin lausuneet, kun ovat olleet nostamassa veroja. Mielenkiintoisia puheenvuoroja, hyvin mielenkiintoisia. Autoilu on saastuttavaa, se kuluttaa teitä, aiheuttaa onnettomuuksia, bensa aiheuttaa fossiilisia päästöjä, ympäristöhaittoja. Halutaan nostaa raideliikenteen osuutta paremmaksi, julkista liikennettä paremmaksi, ikään kuin yksityisautoilu olisi jokin sellainen rikos, jota Suomessa on harrastettu. Valitettavasti myös kokoomuksen puolella on vähän saman tyyppisiä puheenvuoroja esitetty silloin, kun veroja on nostettu.

Muistetaan kuitenkin se, että tämän hallituksen aikana näitä veroperusteita ei ole muutettu miksikään. Mutta ihmettelen vain, kuinka näkökannat samoilla ihmisillä muuttuvat täysin päinvastaisiksi. Se on käännös, ja kehotan muitakin edustajia käymässä ihmettelemässä, kuinka asiat muuttuvat. Toki on myönnettävä, että kun lyhyessä aikavälissä jonkin tuotteen hinta nousee näinkin merkittävästi, se aiheuttaa juuri näitä ongelmia, mistä monet edustajat ovat puhuneet, pu-

hutaan keskittymisestä, vaikutuksesta ammattiautoiluun ym.

Haluan vain tuoda esille, että verotus on aikamoinen kokonaisuus kuitenkin. Tänään äänestimme aamupäivällä vastalauseesta, joka koski kelamaksuja. Jos se olisi hyväksytty, se olisi tiennyt 2 miljardin markan valtion tulojen menetystä. Pari viikkoa sitten meillä oli esitys ruoan arvonlisäveron alennuksesta 5 prosentilla; tulojen menetys 2 miljardia markkaa. Keskustalta tulee myös budjettiesitys, että työvoimakustannuksia tulisi alentaa parilla miljardilla markalla enemmän kuin hallitus esittää, samoin tuloverotuksen ja työverotuksen alentamisesta. Kaikista näistä tulee varmaan noin 10 miljardin markan alennusesitykset.

On hyvin vähän käytetty puheenvuoroja, millä nämä kaikki hyvät alennukset katetaan. Toivoisin vain yhtä ajatusta: Laittakaa jonkinlaiseen järjestykseen, mikä näistä pitäisi toteuttaa ensimmäiseksi, kelamaksut, työn verotus, arvonlisäverotus, polttoaineverotus, mikä on se oikea järjestys, joka vaikuttaa kansakunnan hyvinvointiin siten, että myös kansalaiset ymmärtävät, että politiikka on oikeudenmukaista. Ei tässä mistään kylmäkiskoisuudesta ja kuuntelemattomuudesta ole puhe.

Totta kai, jos hallitus tulee siihen tulokseen, että miljardin veronalennus on tässä ihan paikallaan vaikka määräaikaisena, kuten ministeri Niinistö tänään sanoi, se voisi olla ihan oikea ratkaisu. Odotellaan, että maailmanmarkkinahinnat laskevat ja euron kurssi nousee, ja palataan taas normaaliin päiväjärjestykseen. Luulen, että siihen ehkä poliittista halua löytyy myös hallituksen piiristä, jos se koetaan kaikkein polttavimmaksi yhteiskunnalliseksi epäkohdaksi tällä hetkellä. Luulen, että tässä salissa vaikuttaa siltä, että se nyt ainakin tänä päivänä on sellainen ollut, vai onko se sitten työn verottaminen, mistä on myös käyty keskustelua lähipäivinä, vai ruoan arvonlisävero vai jokin muu? Mutta eihän näitä kaikkia toiveita voida toteuttaa siten, ettei kerrota myös, mistä ne katetaan. Totta kai polttoaineveron alennus voidaan kattaa sillä tavalla, että jätetään lyhentämättä valtionvelkaa samalla määrällä, silloinhan ovat budjetin päät jälleen tasan, tai säästetään jostakin muusta kohteesta ja kerätään rahat siihen, että valtion kassa pysyy tasapainossa.

Näkisin, että ratkaisuja tähän varmasti löytyy, jos halua riittää. Mutta luulen niin, että tämän kesän aikana hallitus odottelee hyvin tarkalla korvalla sitä, miten euron kurssi lähtee etenemään kesän mittaan, miten Opec-maat käyttäytyvät, lisäävätkö ne öljyn tuotantoa siinä määrin, että hinta lähtee laskemaan ehkä 25 dollariin, kuten täällä on esitetty, täyttyvätkö Yhdysvaltain kesämarkkinat siten, että sekin vaikuttaa siihen, että öljyn kysyntä markkinoilla lisääntyy ja hinta laskee. Tässä ovat varmasti ne mallit. Syksyn budjettiriihi lienee kuitenkin oikea ajankohta ottaa asia uudelleen tarkasteluun.

Arvoisa rouva puhemies! Yhteenvetona sanoisin, että eduskunnassa käyty keskustelu on ollut hyvin järkevää ja asiantuntevaa. Jotkut näyttävät käyttävän useitakin puheenvuoroja asiassa, koska en ollutkaan viimeinen puheenvuoron käyttäjä välikysymyskeskustelussa, vaan osa käyttää vielä useampiakin. Varmasti saamme kuulla jotakin aivan mielenkiintoista ja uutta. Mutta sanon, että hallituspuolueen kansanedustajana äänestän tässä asiassa vihreää sen takia, että katson, että jos valtioneuvoston jäsenet ja Suomen hallitus eivät ole myötävaikuttaneet siihen, että polttoaineiden vero on viime vuoden aikana noussut näin merkittävästi, ei meidän ole syytä myöskään samaa hallitusta silloin tähän asiaan kaataa.

91 **Seppo Lahtela /kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Ed. Petri Salolle sanoisin vastauksena hänen mietiskelevään ajattelutapaansa, mikä pitäisi ensin panna kuntoon, että ilmeisesti polttoaineverotuksen huojentaminen olisi ensimmäinen, mikä pitäisi panna järjestykseen.

Mutta puheenvuoron pyysin sen takia, että oli miellyttävää kuulla, kun edustajat Valpas ja Huotari puhuivat tämän hyvän ja lämpimän asian puolesta. Toivon, että he ovat myöskin rehellisiä ja rehtejä äänestäjilleen ja äänestävät myös tässä asiassa niin, että hallitus saa sisältäpäin sellaisen näpäytyksen, mitä he eivät puheenvuoroissa luvanneet, että jotain korjattavaa olisi. Olen vakuuttunut, että tämänpäiväisen keskustelun perusteella hallitus varmasti korjaa nämä asiat, jos puheenvuorolupauksiin on jotakin uskomista.

92 **Mauri Salo /kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Ed. Huotari puheessaan totesi, että kun oppositio esittää, hallitus ei voi tehdä. Ei kai asia voi näin olla. Tämä on yhteisten asioiden hoitamista. Jos ja kun oppositio usein tekee viisaita ehdotuksia, hallitus voi ihan opposition luvalla niitä toteut-

taa. Kun nyt ollaan tilanteessa, jossa oppositio on tehnyt paljon ehdotuksia ja sellaisiakin, jotka ovat hallitusohjelmassa mutta joita hallitus ei ole vielä toteuttanut, onko se nyt niin, että sitä, mihin oppositio puuttuu ja mitä oppositio esittää, hallitus ei missään tapauksessa toteuta? Tämä on aika erikoinen viesti hallituspuolueilta. Pitäisikö opposition jäädä aivan hiljaiseksi, jotta hallitus edes jotain tekisi? Tämän kevään aikana on nähty, nimenomaan sen takia täällä tänäänkin ollaan, että hallitus ei saanut aikaan lakiesityksiä, niitäkään vähiä, joiden piti tulla. Nyt odotellaan juhannukseen, että saadaan työruuhka purettua. Tämä olisi vain ollut hyvä jo aikaisemmin kertoa, että missään tapauksessa oppositio ei saa mitään esittää, sitten nämä asiat kuitenkin menevät jollain tavalla kuntoon.

93 **Petri Salo /kok:** Arvoisa rouva puhemies! Edustajakollega Mauri Salolle sanoisin näin, että hän puuttui ihan oikeaan asiaan. En minäkään ajattele näitä asioita niin kuin ed. Huotari, että kaikki ne esitykset, jotka tulevat oppositiosta, ovat etukäteen tuomittavia, enkä minä näe nyt selvästi tätäkään polttonesteiden veron alentamista yksinomaan opposition aseena. Siitähän on puhuttu viime puoli vuotta tässä salissa kaikista poliittisista ryhmistä. Kysymys on tietenkin poliittisesta taitavuudesta tehdä välikysymys näin kesän mittaan, ja senkin oikeuden suon oppositiolle. Se kuuluu suomalaiseen parlamentarismiin.

Sanoisin vain näin, että vielä uskottavampi oppositio esityksissään tietenkin olisi, jos se kertoisi myöskin, millä tämä katetaan, niin että samalla pysytään valtion tulo- ja menoarviossa ja velkaa maksetaan sama määrä ihan niin kuin ennenkin, koska semmoiset esitykset ovat vielä uskottavampia.

Keskustelu päättyy.

Ensimmäinen varapuhemies: Asian käsittely keskeytetään.

PÄIVÄJÄRJESTYKSEN ASIAT:

3) Hallituksen esitys laeiksi valtioneuvostosta annetun lain ja ulkoasiainhallintolain 3 §:n muuttamisesta

Toinen käsittely
Hallituksen esitys HE 26/2000 vp
Perustuslakivaliokunnan mietintö PeVM 9/2000 vp

Ensimmäinen varapuhemies: Ensimmäisessä käsittelyssä päätetyt lakiehdotukset voidaan nyt hyväksyä tai hylätä.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotukset hyväksytään.

Lakiehdotusten toinen käsittely päättyy.

Asia on loppuun käsitelty.

4) Hallituksen esitys laiksi merilain 9 luvun muuttamisesta sekä merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehdyn vuoden 1976 yleissopimuksen muuttamisesta tehdyn vuoden 1996 pöytäkirjan eräiden määräysten hyväksymisestä

Osittain ainoa, osittain toinen käsittely
Hallituksen esitys HE 190/1999 vp
Liikennevaliokunnan mietintö LiVM 3/2000 vp

Ensimmäinen varapuhemies: Ensin käydään keskustelu asiasta kokonaisuudessaan. Sen jälkeen päätetään ainoassa käsittelyssä liikennevaliokunnan mietinnön kolmeen ensimmäiseen ponteen sisältyvistä ehdotuksista, jotka koskevat niissä mainittujen kansainvälisten sopimusten niiden määräysten hyväksymistä, jotka vaativat eduskunnan suostumuksen. Lopuksi päätetään toisessa käsittelyssä ensimmäisessä käsittelyssä päätetyistä hallituksen esitykseen sisältyvästä lakiehdotuksesta ja liikennevaliokunnan mietinnössä ehdotetusta uudesta lakiehdotuksesta, jotka voidaan nyt hyväksyä tai hylätä.

Menettelytapa hyväksytään.

Keskustelua ei synny.

Liikennevaliokunnan mietinnön kolmeen ensimmäiseen ponteen sisältyvät ehdotukset hyväksytään.

Ensimmäisessä käsittelyssä päätetyt lakiehdotukset hyväksytään.

Lakiehdotusten toinen käsittely päättyy.

Asia on loppuun käsitelty.

5) Hallituksen esitys laeiksi yhteisaluelain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta

Toinen käsittely
Hallituksen esitys HE 198/1999 vp
Maa- ja metsätalousvaliokunnan mietintö MmVM 6/2000 vp
Lakialoite LA 6, 7/2000 vp

Ensimmäinen varapuhemies: Ensimmäisessä käsittelyssä päätetyt, hallituksen esitykseen sisältyvät lakiehdotukset voidaan nyt hyväksyä tai hylätä.

Keskustelua ei synny.

Ensimmäisessä käsittelyssä päätetyt lakiehdotukset hyväksytään.

Eduskunta pysyy ensimmäisessä käsittelyssä tekemässään päätöksessä lakialoitteisiin sisältyvien lakiehdotusten hylkäämisestä.

Lakiehdotusten toinen käsittely päättyy.

Eduskunta hyväksyy maa- ja metsätalousvaliokunnan mietintöön sisältyvän lausumaehdotuksen.

Asia on loppuun käsitelty.

6) Hallituksen esitys laiksi urheilijoiden tapaturma- ja eläketurvasta ja siihen liittyviksi laeiksi

Toinen käsittely
Hallituksen esitys HE 51/2000 vp
Sosiaali- ja terveysvaliokunnan mietintö StVM 12/2000 vp

Ensimmäinen varapuhemies: Ensimmäisessä käsittelyssä päätetyt lakiehdotukset voidaan nyt hyväksyä tai hylätä.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotukset hyväksytään.

Lakiehdotusten toinen käsittely päättyy.

Asia on loppuun käsitelty.

7) Hallituksen esitys laeiksi eräiden valtion eläkelainsäädäntöön liittyvien lakien muuttamisesta

Toinen käsittely
Hallituksen esitys HE 41/2000 vp
Sosiaali- ja terveysvaliokunnan mietintö StVM 13/2000 vp

Ensimmäinen varapuhemies: Ensimmäisessä käsittelyssä päätetyt lakiehdotukset voidaan nyt hyväksyä tai hylätä.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotukset hyväksytään.

Lakiehdotusten toinen käsittely päättyy.

Asia on loppuun käsitelty.

8) Hallituksen esitys laiksi luottolaitostoiminnasta annetun lain muuttamisesta

Toinen käsittely
Hallituksen esitys HE 30/2000 vp
Talousvaliokunnan mietintö TaVM 13/2000 vp

Ensimmäinen varapuhemies: Ensimmäisessä käsittelyssä päätetty lakiehdotus voidaan nyt hyväksyä tai hylätä.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotus hyväksytään.

Lakiehdotuksen toinen käsittely päättyy.

Asia on loppuun käsitelty.

9) Hallituksen esitys laeiksi ulkomaisista vakuutusyhtiöistä annetun lain, vakuutusyhdistyslain ja vakuutuksenvälittäjistä annetun lain muuttamisesta

Toinen käsittely
Hallituksen esitys HE 34/2000 vp
Talousvaliokunnan mietintö TaVM 14/2000 vp

Ensimmäinen varapuhemies: Ensimmäisessä käsittelyssä päätetyt lakiehdotukset voidaan nyt hyväksyä tai hylätä.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotukset hyväksytään.

Lakiehdotusten toinen käsittely päättyy.

Asia on loppuun käsitelty.

10) Hallituksen esitys laiksi Suomen osallistumisesta Yhdistyneiden Kansakuntien ja Euroopan turvallisuus- ja yhteistyöjärjestön päätökseen perustuvaan rauhanturvaamistoimintaan annetun lain muuttamisesta sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Mietintöjen pöydällepano
Hallituksen esitys HE 20/2000 vp
Ulkoasiainvaliokunnan mietintö UaVM 4/2000 vp

Mietintö pannaan pöydälle puhemiesneuvoston ehdotuksen mukaisesti ensi tiistain täysistuntoon.

11) Hallituksen esitys laiksi potilasvahinkolain 10 a ja 11 §:n muuttamisesta

Mietintöjen pöydällepano
Hallituksen esitys HE 54/2000 vp
Sosiaali- ja terveysvaliokunnan mietintö StVM 16/2000 vp

Mietintö pannaan pöydälle puhemiesneuvoston ehdotuksen mukaisesti seuraavaan täysistuntoon.

12) Hallituksen esitys laiksi maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta annetun lain muuttamisesta

Mietintöjen pöydällepano
Hallituksen esitys HE 66/2000 vp
Ympäristövaliokunnan mietintö YmVM 8/2000 vp

Mietintö pannaan pöydälle puhemiesneuvoston ehdotuksen mukaisesti seuraavaan täysistuntoon.

13) Hallituksen esitys siemenkauppalaiksi

Mietintöjen pöydällepano
Hallituksen esitys HE 45/2000 vp
Maa- ja metsätalousvaliokunnan mietintö MmVM 7/2000 vp

Mietintö pannaan pöydälle puhemiesneuvoston ehdotuksen mukaisesti seuraavaan täysistuntoon.

14) Hallituksen esitys laiksi taimiaineistolain muuttamisesta

Mietintöjen pöydällepano
Hallituksen esitys HE 44/2000 vp
Maa- ja metsätalousvaliokunnan mietintö MmVM 8/2000 vp

Mietintö pannaan pöydälle puhemiesneuvoston ehdotuksen mukaisesti seuraavaan täysistuntoon.

15) Hallituksen esitys laiksi sosiaali- ja terveydenhuollon saumattoman palveluketjun ja sosiaaliturvakortin kokeilusta

Mietintöjen pöydällepano
Hallituksen esitys HE 33/2000 vp
Sosiaali- ja terveysvaliokunnan mietintö StVM 17/2000 vp

Mietintö pannaan pöydälle puhemiesneuvoston ehdotuksen mukaisesti seuraavaan täysistuntoon.

———

Ensimmäinen varapuhemies: Eduskunnan seuraava täysistunto on ensi maanantaina kello 12.

Täysistunto lopetetaan kello 18.28.

Pöytäkirjan vakuudeksi:

Jouni Vainio