92. Tiistaina 7 päivänä marraskuuta 1995

kello 14

Päiväjärjestys

Ilmoituksia

Kolmas käsittely

1) Hallituksen esitys laiksi lääninoikeuslain muuttamisesta ja 10 §:n väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta 2488

Hallituksen esitys 85/1995 vp
Lakivaliokunnan mietintö 10/1995 vp

2) Hallituksen esitys laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteenä olevan verotaulukon muuttamisesta ..... ”

Hallituksen esitys 65/1995 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 18/1995 vp

3) Hallituksen esitys Argentiinan kanssa tulo- ja varallisuusveroja koskevan kaksinkertaisen verotuksen välttämiseksi tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä 2494

Hallituksen esitys 137/1995 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 19/1995 vp

4) Hallituksen esitys Etelä-Afrikan kanssa tuloveroja koskevan kaksinkertaisen verotuksen välttämiseksi ja veron kiertämisen estämiseksi tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä 2494

Hallituksen esitys 138/1995 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 20/1995 vp

5) Hallituksen esitys Pakistanin kanssa tuloveroja koskevan kaksinkertaisen verotuksen välttämiseksi ja veron kiertämisen estämiseksi tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä 2495

Hallituksen esitys 139/1995 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 21/1995 vp

6) Hallituksen esitys Tsekin kanssa tuloveroja koskevan kaksinkertaisen verotuksen välttämiseksi ja veron kiertämisen estämiseksi tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä ..... ”

Hallituksen esitys 140/1995 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 22/1995 vp

7) Hallituksen esitys Ukrainan kanssa tulo- ja varallisuusveroja koskevan kaksinkertaisen verotuksen välttämiseksi ja veron kiertämisen estämiseksi tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä 2496

Hallituksen esitys 141/1995 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 23/1995 vp

8) Hallituksen esitys laiksi tuloverolain muuttamisesta 2496

Hallituksen esitys 132/1995 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 24/1995 vp

9) Hallituksen esitys laeiksi yhdistyslain 49 §:n ja patentti- ja rekisterihallituksen suoritteista perittävistä maksuista annetun lain 3 §:n muuttamisesta ..... „

Hallituksen esitys 149/1995 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 25/1995 vp

10) Hallituksen esitys laiksi väestötietolain 18 §:n muuttamisesta ..... „

Hallituksen esitys 150/1995 vp
Hallintovaliokunnan mietintö 4/1995 vp

11) Hallituksen esitys laiksi Siemenperunakeskuksesta ..... „

Hallituksen esitys 87/1995 vp
Maa- ja metsätalousvaliokunnan mietintö 5/1995 vp

12) Hallituksen esitys laiksi kuntien kulttuuritoiminnasta annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta 2497

Hallituksen esitys 77/1995 vp
Sivistysvaliokunnan mietintö 7/1995 vp

13) Hallituksen esitys laiksi taiteilijaprofessorin viroista ja valtion taiteilija-apurahoista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta ..... „

Hallituksen esitys 78/1995 vp
Sivistysvaliokunnan mietintö 8/1995 vp

14) Hallituksen esitys laiksi eräistä kirjailijoille ja kääntäjille suoritettavista apurahoista ja avustuksista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta ..... „

Hallituksen esitys 79/1995 vp
Sivistysvaliokunnan mietintö 9/1995 vp

15) Hallituksen esitys laiksi kirjastolain väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta .. 2497

Hallituksen esitys 80/1995 vp
Sivistysvaliokunnan mietintö 10/1995 vp

16) Hallituksen esitys laeiksi oppisopimuskoulutuksesta annetun lain 16 §:n muuttamisesta ja oppisopimuskoulutuksesta annetun lain 16 §:n soveltamisesta vuosina 1995 ja 1996 annetun lain kumoamisesta ..... „

Hallituksen esitys 81/1995 vp
Sivistysvaliokunnan mietintö 11/1995 vp

17) Hallituksen esitys laiksi opintotukilain muuttamisesta 2498

Hallituksen esitys 100/1995 vp
Sivistysvaliokunnan mietintö 12/1995 vp
Toivomusaloite 182/1995 vp

18) Hallituksen esitys laiksi energiaavustuksista annetun lain kumoamisesta „

Hallituksen esitys 102/1995 vp
Talousvaliokunnan mietintö 18/1995 vp

19) Hallituksen esitys laiksi vesilain muuttamisesta ..... „

Hallituksen esitys 17/1995 vp
Ympäristövaliokunnan mietintö 6/1995 vp
Lakialoite 11/1995 vp

Ainoa käsittely

20) Hallituksen esitys vuoden 1995 kolmanneksi lisätalousarvioksi ..... „

Hallituksen esitys 130/1995 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 27/1995 vp
Lisätalousarvioaloitteet 32—38/1995 vp

21) Eduskunnan kirjaston kertomus vuodelta 1994 2515

Kertomus 9/1995 vp
Sivistysvaliokunnan mietintö 6/1995 vp

Ensimmäinen käsittely

22) Hallituksen esitys laiksi indeksiehdon käytöstä vuosia 1996 ja 1997 koskevissa työ- ja virkaehtosopimuksissa 2515

Hallituksen esitys 154/1995 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 26/1995 vp

23) Hallituksen esitys laeiksi suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain muuttamisesta annetun lain muuttamisesta sekä valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä annetun lain 15 §:n muuttamisesta ..... „

Hallituksen esitys 107/1995 vp
Hallintovaliokunnan mietintö 5/1995 vp

24) Hallituksen esitys aluksen takavarikkoa koskevan lainsäädännön muuttamisesta ..... „

Hallituksen esitys 158/1995 vp
Liikennevaliokunnan mietintö 2/1995 vp

25) Hallituksen esitys vuonna 1996 perittäviä sosiaaliturvamaksuja ja kansaneläkelaitoksen rahoitusta koskevaksi lainsäädännöksi ..... „

Hallituksen esitys 103/1995 vp
Sosiaali- ja terveysvaliokunnan mietintö 15/1995 vp
Toivomusaloite 270/1995 vp

Puhetta johtaa puhemies Uosukainen.

Nimenhuudossa merkitään poissa oleviksi edustajat Aaltonen, Aho, Ala-Harja, Alho, Aula, Brax, Bremer, Bryggare, Halonen, Hassi, Hellberg, Huotari, Hurskainen, Huuhtanen, Ihamäki, Immonen, Itälä, Jansson, Juhantalo, Jääskeläinen, Kallio, Kalliomäki, Kallis, Kanerva, Kankaanniemi, Karhunen, Karjalainen, Kautto, Kiviniemi, Korhonen R., Korteniemi, Koski M., Koskinen M., Kukkonen J., Lamminen, Lindén, Markkula M., Markkula-Kivisilta, Ojala O., Ojala R., Olin, Paasio, Pietikäinen M., Piha, Rajamäki, Rimmi, Räsänen, Salo, Sasi, Seppänen, Soininvaara, Suhola, Taina, Takkula, Tarkka, Tulonen, Tuomioja, Uotila, Vehviläinen, Viinanen, Virtanen, Vistbacka ja Vuorensola.

Nimenhuudon jälkeen ilmoittautuu ed. Rimmi.

Ilmoitusasiat:

Lomanpyynnöt

Vapautusta eduskuntatyöstä saavat
tästä päivästä sairauden vuoksi ed. M. Koskinen, virkatehtävien vuoksi edustajat Ala-Harja, Alho, Bryggare, Kallio, Kalliomäki, Kankaanniemi, Karjalainen, Korteniemi, Lindén, M. Markkula, R. Ojala, Olin, Piha, Räsänen, Taina, Takkula, Tulonen, Uotila ja Vehviläinen sekä yksityisasioiden vuoksi edustajat Bremer, Huotari, Itälä, R. Korhonen, J. Kukkonen, Lamminen, Rajamäki, Salo, Viinanen ja Virtanen,
tästä ja huomisesta päivästä virkatehtävien vuoksi edustajat Aula ja Jansson,
tämän kuun 9 päivään virkatehtävien vuoksi edustajat Brax, Jääskeläinen, O. Ojala, M. Pietikäinen, Sasi, Tarkka, Tuomioja ja Vistbacka,
tämän kuun 10 päivään virkatehtävien vuoksi edustajat Halonen, Hellberg, Ihamäki, Kautto, Kiviniemi, M. Koski, Markkula-Kivisilta, Seppänen ja Suhola sekä yksityisasioiden vuoksi edustajat Aho ja Hurskainen sekä
tämän kuun 13 päivään virkatehtävien vuoksi edustajat Aaltonen, Hassi, Juhantalo, Kallis, Kanerva ja Paasio.

Uudet hallituksen esitykset

Puhemies: Ilmoitetaan, että tasavallan presidentti on 3 päivänä marraskuuta 1995 antanut eduskunnalle hallituksen esitykset n:ot 175—183.

U-asiat

Puhemies: Ilmoitetaan, että 2 päivänä marraskuuta 1995 päivätyn valtioneuvoston kirjelmän ohella on puhemiehelle saapunut valtiopäiväjärjestyksen 54 b §:ssä tarkoitettu Euroopan unionin asia n:o U 44.

Ilmoitetaan edelleen, että puhemies on tänään toimittanut mainitun asian käsiteltäväksi suu-

reen valiokuntaan, jolle maa- ja metsätalousvaliokunnan on annettava lausunto.

Kirjalliset kysymykset

Puhemies: Ilmoitetaan, että eduskunnalle ovat, puhemiehelle osoitettuina, saapuneet vastaukset kirjallisiin kysymyksiin n:ot 181, 185, 192, 197, 202—204, 206, 207, 211, 212 ja 231. Nämä kysymykset vastauksineen on nyt jaettu edustajille.

Päiväjärjestyksessä olevat asiat:

1) Hallituksen esitys laiksi lääninoikeuslain muuttamisesta ja 10 §:n väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta

Kolmas käsittely
Hallituksen esitys 85/1995 vp
Lakivaliokunnan mietintö 10/1995 vp

Puhemies: Toisessa käsittelyssä päätetty lakiehdotus voidaan nyt hyväksyä tai hylätä.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotus hyväksytään.

Lakiehdotuksen kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Asia on loppuun käsitelty.

2) Hallituksen esitys laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteenä olevan verotaulukon muuttamisesta

Kolmas käsittely
Hallituksen esitys 65/1995 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 18/1995 vp

Puhemies: Toisessa käsittelyssä päätetty lakiehdotus voidaan nyt hyväksyä tai hylätä.

Keskustelu:

Ed. Pekkarinen: Arvoisa puhemies! Nyt käsittelyssä oleva hallituksen esitys moottoribensiinin valmisteveron nostamiseksi 40 pennillä litralta ei ole oikeassa suhteessa hallituksen muun energiaverolinjan kanssa tai ainakaan viime vuosina yleisesti hyväksytyn energiapoliittisen verolinjan kanssa. Lähinnä teollisuuden rasitteena olevia ympäristöperusteisia energiaveroja ei hallituksen esityksessä koroteta. Sen sijaan moottoribensiineille laadusta riippumatta esitetään yhteensä 40 pennin litrahintakorotusta.

Arvoisa puhemies! Tällainen esitys ei meidän mielestämme ole perusteltua, ei alue- eikä liikennepoliittisesti eikä myöskään energiaverojärjestelmän kokonaisuuden kannalta. Lyhyesti muutama perustelu näille kullekin näkemykselle.

Paraikaa monien eri toimien seurauksena harvaanasutut alueet harvenevat entisestään, palvelut kaikkoavat yhä kauemmas. Hallituksen monet muut toimet edesauttavat tämän kehityksen nopeutumista entisestään. Näissä oloissa ennen kaikkea harvaanasutuilla alueilla auton välttämättömyys hyödykkeenä korostuu entisestään. Tässä tilanteessa näin merkittävän verorasitteen siirtäminen nimenomaan auton käyttöön eli moottoribensiinin hintaan ei meidän mielestämme voi olla oikein. Samaa voidaan sanoa tapahtuvan tällä hetkellä väestökeskusten lähettyvillä. Työmatkat ovat siellä monta kertaa kasvamaan päin ja monissa tapauksissa myös oman auton käyttö on näistä syistä välttämätöntä.

Arvoisa puhemies! Mielestämme ei olekaan perusteltua, että noinkin suuri korotus nimenomaan moottoribensiiniveroon tässä yhteydessä tehtäisiin. Tämän lakiesityksen toisen käsittelyn yhteydessä keskusta esitti ja mm. kristillisen liiton edustajat kannattivat menettelyä, jolla energiaverotukseen välttämättä tarvittava kiristys, jonka mekin hyväksymme ja ymmärrämme, suoritettaisiin siten, että puolet kiristystarpeesta kohdennettaisiin moottoribensiinin eri lajeihin suurin piirtein ja toinen puoli muuhun energiaverotukseen. Me hävisimme toisessa käsittelyssä tähän tähtäävän esityksen. Tästä syystä jatkamme tässä tätä kriittistä keskustelua. Tulen esittämään myöhemmässä vaiheessa, että tämä esitys äänestettäisiin nurin ja hallitus toisi uuden esityksen, joka vastaa aiemmin mainitsemaani keskustalaista näkemystä siitä, että kutakuinkin kaikkien energiamuotojen veroja kiristettäisiin tässä yhteydessä.

Mitkä ovat ne muut kiristettävän verotuksen osa-alueet, joita moottoribensiinin sijasta tulisi meidän mielestämme kiristää? Keskusta esittää vastalauseessaan, että ympäristöperusteista energiaverotusta kiristettäisiin niin, että sen veron lisätuotto olisi 300—400 miljoonaa markkaa

nuutoin vuodelle 96 arvioitavaan kertymään verrattuna.

Edellisellä vaalikaudellahan ympäristöperusteisen energiaverotuksen rakenne hyväksyttiin täällä eduskunnassa ja silloin päädyttiin järjestelmään, jossa mainitun veron verokomponentit ovat energian hiilidioksidikomponentti ja toisaalta energiasisältökomponentti. Tällä hetkellä voimassa olevan lainsäädännön mukaan ympäristöperusteinen energiavero määräytyy 75-prosenttisesti energian hiilidioksidisisällön perusteella ja 25-prosenttisesti energiakomponentin eli energiasisällön perusteella. Arvoisa puhemies! Keskusta on siis esittänyt, että tätä veroa kutakuinkin vastaavalla määrällä korotettaisiin, mintä verran tuossa aiemmassa eli moottoribensiinin verotuksessa meidän mielestämme tulisi hallituksen esitystä keventää.

Arvoisa puhemies! Halusin nämä jo toisessa käsittelyssä täällä esille tuodut perusteet tuoda tässä kolmannessa käsittelyssä vielä esille sen takia, että kun me esitämme ja kun minä tässä sitän nyt tämän hallituksen esityksen hylkäämistä, se ei tarkoita sitä, ettemmekö me hyväksyisi energiaverotuksen kutakuinkin hallituksen esittämän mittaista kiristämistä, mutta todellain meidän mallimme lähtee siitä periaatteesta, että sekä moottoribensiini että muu energia tulisivat kutakuinkin, korostan kutakuinkin, tasaertaisesti verotetuiksi.

Arvoisa puhemies! Me olemme lähteneet edellen vastalauseessamme siitä, että kotimaisten energialähteiden osalta ei tuota veronkiristystä kuitenkaan suoritettaisi, ei puun eikä turpeen energiakäytön osalta. Niille, jotka epäilevät, niksi tällä tavalla, onko Suomi ainutkertainen menettelyssään, jos se näin menettelisi, haluan muistuttaa siitä, että Euroopan unionin jäsenmaista tällä hetkellä Saksa, joka käyttää kivihiilä varsin paljon, subventoi oman kivihiilensä käyttöä vuodessa 10 miljardin D-markan verran, joka taitaa merkitä suurin piirtein 30 miljardin suomen markan vuositukea.

Arvoisa puhemies! Näillä perusteilla ehdotan, että tämä hallituksen lakiehdotus hylättäisiin ja että hallitus toisi uudet esitykset, jotka äsken ertomani tavoitteen mukaisesti jakavat energiaverorasitteen kutakuinkin tasapuolisesti.

Ed. U. A n t t i l a (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ed. Pekkarisen puheenvuorolle haluaisin hieman täsmennystä. Hän kaipasi lisää veroja muulle energian käytölle kuin nestemäisille polttoaineille. Kuitenkaan hän ei luo selkeää energiapoliittista linjaa, jota itse asiassa valiokunta kuitenkin luo mietinnössään. Mietinnössähän tähdennetään sitä, että energiaverotusta pitää kehittää kokonaisuutena, jossa otetaan huomioon energian kulutuksen, tuotannon jne. ympäristövaikutukset. Tältä pohjalta tulee myös verotusta tarkastella. Toivoisin, että keskustan eduskuntaryhmä tuo tänne suureen saliin sen lakialoitteen, jossa tämä ns. vaihtoehtoinen esitys on yksilöity. Vasta tämän jälkeen voimme katsoa, onko tuo esitys ympäristöpoliittisesti edes pätevä.

Valtiovarainvaliokunta sai Vattin lausunnosta sen selkeän käsityksen, että on ympäristöpoliittisesti järkevää korottaa nestemäisten polttoaineiden verotusta. Vattin edustaja katsoi, että tuollaisen linjan pitäisi olla nimenomaan jatkuvaa ja systemaattista.

Huolimatta tästä korotuksesta nestemäisten polttoaineiden reaalihinta ei kohoa yli 1980-luvun tason. Tämänkin selvityksen valtiovarainvaliokunta sai tämän asian käsittelyn yhteydessä.

Ed. S a a r i o (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kyllä tässä tapauksessa keskustan kivelle löytyy helppo maali, koska on luonnollista, että silloin kun nestemäisten polttoaineiden verotusta korotetaan, ei oppositiolla ole herkullisempaa tilannetta kuin käydä tämän asian kimppuun. On sanottava, etteivät hallituspuolueet tätä mieluusti tee. Kysymys on fiskaalisesta operaatiosta, jonka liittyminen laajempaan energiapoliittiseen kokonaisuuteen on varsin ohut. Jollakin tavalla on kuitenkin koetettava saada tasapainoon valtion budjettia ja tämä on yksi keino, jolla tätä asiaa lähestytään.

Se, että ed. Pekkarinen yrittää paketoida tätä laajempaan energiapoliittiseen kokonaisuuteen, on mielenkiintoinen yritys, mutta se ei sillä tavoin onnistu, sillä keskustan energiakomponenttihan on aina ollut turpeen polttamisen komponentti. Turvetta, ympäristön kannalta kaikkein vastenmielisintä poltettavaa, pitäisi saada suitsuttaa ilmaan mahdollisimman vähällä verolla. Se nähtiin viime vaalikaudella, ja se pyrkimys on tänäänkin epäilemättä voimassa.

Rouva puhemies! Haluaisin erityisesti korostaa samaa, mihin valiokunta päätyi kannassaan, että nämä ratkaisut pitäisi tehdä osana laajempaa kokonaisuutta, ja se laajempi kokonaisuus merkitsee energiakysymyksen tarkastelua ei pelkästään energiaverotuksen näkökulmasta vaan energian saatavuuden näkökulmasta. Juuri tässä tilanteessa, jolloin suomalaisen teollisuuden tule-

vaisuus on varsin riskaabeli sen vuoksi, että energian saatavuuden, ennen muuta kohtuuhintaisen energian saatavuuden, tulevaisuuden kannalta on uhkia, pitäisi mieluumminkin lähteä hakemaan saatavuusratkaisua, avata energiapoliittinen keskustelu laajemmasta kuin pelkästään verotuksen näkökulmasta. Muu olisi hyvin lyhytnäköinen ratkaisu.

Ed. Pekkarinen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ensinnäkin molemmille edellisille puhujille muistutan, että meidän esityksemme lähtee siitä, että budjettitasapainon kannalta se on kutakuinkin neutraali. Kerroin sen äsken, ja ed. Saario tietää myös jaostokäsittelystä, että näin on. Me olemme valmiita siihen, että muiden kuin moottoribensiinien, muiden energialähteiden, verotusta kiristetään 300—400 miljoonan markan verran; kaikkea muuta energiaa on aika paljon. Se oli meidän ehdotuksemme.

Kun näin rohkenemme tehdä, edustajat Saario ja Ulla Anttila, taustalla meillä on tietoisuus siitä, että vaikka esimerkiksi teollisuuden käyttämä energia on aika kallista, sittenkin sen hinta Suomessa on tällä hetkellä Euroopan unionin jäsenmaista toiseksi halvin. Intensiteetti on suuri, se pitää ottaa huomioon, ja sen me kyllä myös otamme huomioon.

Vielä mitä tulee turpeeseen ja sen käyttämiseen, ed. Saario, ei se taida olla sen epäympäristöystävällisempää kuin esimerkiksi kivihiilen käyttö, jota Suomessakin käytetään. Vielä muistutan ed. Saariolle, että me paljossa ihailemme Saksaa. Saksa subventoi uskomattomat määrät omaan kivihiilensä käyttöä. On se kumma, kun me emme edes subventoi, jos emme ainakin verotuksessa kohtelisi omia puu- ja turve-energialähteitämme sillä tavalla, minkä kansainväliset sopimukset meille suovat. Tämän, mitä tässä esitän, ne meille suovat.

Ed. Ala-Nissilä: Arvoisa puhemies! Kannatan ed. Pekkarisen tekemää ehdotusta esillä olevan lakiesityksen hylkäämisestä ja perustelen aivan lyhyesti.

Olisin ensinnäkin ed. Ulla Anttilan puheenvuoron johdosta todennut, että linja, mitä keskusta on tässä asiassa edustanut, ymmärtääkseni on se, mitä vihreät edustivat hallitusneuvotteluissa. Se linja vain ei siellä menestynyt, ehkä nimenomaan kokoomuksen tiukan asenteen takia.

Toinen asia on se, että edustamamme linja on vähintään yhtä hyvä, todennäköisesti parempi ympäristöpoliittisesti kuin nyt esillä oleva korotusesitys. Tämän esityksen paremmat puolet ovat nimenomaan liikennepoliittisia ja tasa-arvoon liittyviä esityksiä.

Kiinnitän myös huomiota siihen, että viime vuonna korotettiin polttoaineverotusta lähes saman verran. Siitä on aiheutunut se, että nyt lisätalousarviossa jouduttiin peräti 500 miljoonalla markalla vähentämään polttoaineen valmisteveron tuottoa. Tämä johtuu siitä, että polttoaineiden kulutus on kääntynyt jopa lievään laskuun, ja nähdään, että tämä kallis polttoaine tuottaa jo ongelmia. Nyt esillä on hallituksen esittämä 40 pennin korotus, mikä merkitsee polttoaineiden hinnan korotusta kaiken kaikkiaan 49 penniä.

Arvoisa puhemies! Sinänsä verotuksen kiristys ei koskaan ole hyvä asia, mutta energiaverotuksen kiristämistä voidaan perustella siinä mielessä, jos se vara käytetään työn verotuksen keventämiseen, mikä on ollut hallituksenkin linjana. Meidän on nimenomaan pieni- ja keskituloisten osalta voitava keventää ansiotulojen verotusta.

Toinen näkökohta liittyy todellakin siihen, että liikennepoliittisesti ei ole oikein, että auton käyttämistä verotetaan raskaammin samaan aikaan, kun auton hankinnan verotus pysyy ennallaan. Tämä näyttää tuovan haja-asutusalueille ja taajamiin, missä on pitkät työmatkat, liian suuria kustannuksia. Kiinnitän myös huomiota siihen, että työmatkavähennys verotuksessa on menneinä vuosina vuodesta 86 reaalisesti puolittunut. Voidaankin ajatella, että työmatkakustannus on jonkinlainen kannustinloukku hakeutua töihin etäämmälle nimenomaan pieni- ja keskituloisten osalta. Muun muassa SAK:n työllistämisohjelmassa on lähdetty siitä, että työmatkan kustannusongelmaan pitää puuttua ja verovähennystä korottaa. Se on mielestäni oikea linja, kun työvoiman liikkuvuutta täytyy edistää, ja myös pitkän matkan takaa on voitava käydä työssä.

Keskustan linja mielestäni tässä on varsin vastuullinen, koska me esitämme, miten tämä veropoliittinen linja olisi pitänyt hoitaa liikennepoliittisesti paremmin, myös ympäristöpoliittisesti jossakin määrin kestävämmällä tavalla, ja sillä tavalla hakea liikkumavaraa työn verotuksen keventämiseen.

Arvoisa puhemies! Kannatan siis ed. Pekkarisen tekemää hyvää ehdotusta.

Ed. U. Anttila (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tuntuu liikuttavalta, että ed. Ala-Nissilä väittää, että keskustan ajama linja on se, jota vihreät ovat aiemmin ajaneet. Tämä e

kyllä täsmälleen pidä paikkaansa. Vihreiden linjaus esimerkiksi turpeen verokohteluun ja käyttöön energian lähteenä on kyllä kovin erilainen kuin keskustan.

Mitä tulee vihreiden ajamaan ympäristöveromalliin, sen lähtökohtana on toki työn verotuksen keventäminen niin, että saadaan aikaan ympäristöpoliittisesti perusteltu laajakantoinen ja monipuolinen ympäristöverotus. Tältä pohjalta vihreät eivät pitäneet ensiarvoisen tärkeänä sitä, että nestemäisten polttoaineiden verotusta kohotetaan tällä määrällä, joka sitten lopulta tuli hallitusneuvotteluissa esitykseksi. Olimme valmiit etsimään myös muita vaihtoehtoja. Muita vaihtoehtoja tulee varmasti esimerkiksi jäteveron muodossa ensi vuoden aikana eduskunnan käsittelyyn.

Itse asiassa olin valtiovarainvaliokunnan verojaoston käsittelyn yhteydessä myönteisesti yllättynyt siitä, mikä on Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen lausunto tästä esityksestä. Siinä katsotaan, että nimenomaan tällä esityksellä on erittäin positiiviset ympäristövaikutukset, koska liikenteen päästöihin tässä tilanteessa on aika vaikea puuttua. Tältä pohjalta tuo tutkija näki järkeväksi tämän hallituksen esityksen ja sen, että polttoaineiden hinnankorotus on systemaattinen ja jatkuva, jotta kuluttajilla on selkeä käsitys siitä, mikä on energiapolitiikan linja.

Ed. Rimmi merkitään läsnä olevaksi.

Ed. E l o (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kun kuuntelee edustajien Pekkarinen ja Ala-Nissilä puheenvuoroja, niin elävästi tulee mieleen vaalikausi 87—91, johon nähden ed. Pekkarinen on entisellään, mutta ed. Ala-Nissilä on ottanut täällä ed. Ahon paikan populismin puolustajana.

Mitä tulee energiaveroihin, niin ennen vaalejahan monet edustajaehdokkaat huusivat lisää ympäristöveroja. Suomi on nyt saanut lisää ympäristöveroja ja energiaveroja, sähkön hinta nousee, ja ihmiset valittavat, mistä tämä nyt johtuu. Minun mielestäni kannattaa tehdä selväksi, että energiaverojen lisäys merkitsee kohoavia sähkön hintoja, ja kansalaisten kannattaa sitten miettiä, millä tavalla Suomessa energiaa tuotetaan.

Tämä keskustan vaihtoehto merkitsee 400 miljoonan markan lisäkuluja teollisuudelle. Onko se sitten sopusoinnussa sen pyrkimyksen kanssa, että me luomme uusia työpaikkoja tähän maahan? Tässä on myös selvästi käynyt ilmi se, mitkä ovat keskustan suosikit energiavaihtoehdoksi, ja ne ovat puu ja turve. Niillä ei ole kuitenkaan Suomen perusvoimatuotantoa ratkaista. Tämän päivän lehtitietojen mukaan Suomen energiatuonti oli viime vuonna 13,4 miljardia markkaa ja me veimme vain 3 miljardin markan edestä. Ilmeisesti keskustan linjalla me haluamme vain lisää sitä, että tuodaan energiaa. Nythän, niin kuin olemme nähneet, ruotsalaiset yhtiöt ovat saaneet meiltä sähkötilauksia, koska keskusta lisää energiaveroja tällä politiikalla.

Ed. S a a r i o (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ed. Ala-Nissilä on toistuvasti, mikä sinänsä kertoo sitkeästä luonteesta ja hänen hyvästä tarkoituksestaan, pyrkinyt hakemaan eräänlaisia demokraattisia kohteita, jotka tekisivät erittäin epäoikeudenmukaiseksi tämän esityksen. Totta kai — minä vielä palaan tähän — korkea polttoaineverotus on vähintäänkin yhtä toivottu kuin herpes, niin että tuskinpa sitä kukaan erityisesti haluaa.

Mutta jos katsotaan, miten se kohtaantuu eri puolilla maata, tämä totuus ei häviä mihinkään. Minulla on Tieliikenteen tietokeskuksen selvitys, joka kertoo, että polttoaineveron kustannukset koko maassa keskimäärin vuodessa olivat noin 2 678 markkaa, ja esimerkiksi pohjoisimmassa Suomessa ne olivat noin 2 900 markkaa, joten tämä ero ei kuitenkaan ole häikäisevän suuri. Ei myöskään, ja se on tietysti ympäristökysymysten kannalta varsin arveluttava näkökulma, polttoaineen hinta ole juurikaan aiheuttanut kysynnässä erityisiä muutoksia, mistä seuraa tietysti se epämiellyttävä puoli, että erityisesti ne, joiden talous on rasitettu jo muutoinkin ja jotka joutuvat työssänsä autoa käyttämään, joutuvat entistä enemmän rasitetuiksi korkean polttoaineen verotuksen vuoksi. Tämä on tietysti asian ikävä puoli.

Ed. A l a - N i s s i l ä (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Verotuksen kiristyminen, ed. Saario, sinällään on aina huono asia, mutta tulen siihen, kun hallitus on lähtenyt siitä, että työn verotusta kevennetään ja kiristetään energiaverotusta. Kyllä se täytyisi tehdä tasapuolisesti. Nyt polttoaineverotus nousee aivan Euroopan huipputasolle, ja olen varma, että tämä ei tuota sitä, mitä hallitus kuvittelee, koska tämä on noussut jo niin korkealle tasolle. Sen takia energiaveropoliittisen linjan pitäisi olla tasapuolinen,

mitä vihreät hallitusneuvotteluissa ajoivat, ed. U. Anttila, ainakin lehtitietojen mukaan.

Mitä tulee ympäristövaikutuksiin, niin Valtion taloudellisen tutkimuslaitoksen edustajahan totesi, että tällä ei ole suurta ympäristövaikutusta, vaan se on aivan marginaalinen, mutta hän vertasi sitä lähinnä muihin vaihtoehtoihin ja totesi, että niillä ei juurikaan ole eroa, niin että tämä on neutraali aika pitkälle. Sen takia tässä ovat voimakkaammat nämä liikennepoliittiset perusteet, jotka esitimme: Ei voida kohtuuttomasti yksin laittaa verorasituksen kasvua liikenteen piikkiin.

Ed. Elo, totean vielä, että SAK:n työllisyysohjelman linja on se, että meidän pitää nyt katsoa myöskin työmatkakustannuksia tässä tilanteessa. Työllisyyden näkökulmasta tämä on tärkeä asia.

Ed. T e n n i l ä : Rouva puhemies! Minä pidän tärkeänä, että joukkoliikenne asetetaan aina etusijalle ja sitä myös suositaan. Mutta nyt on vain niin, että joukkoliikenneyhteyksiä ei läheskään kaikkien käytettävissä ole. Tämä koskee myös suurta osaa työssä käyviä, joiden on pakko käyttää henkilöautoa, halusi tai ei. Kun ei ole yhteyksiä, niitä ei ole. Tässä nyt käy niin, että kun bensan hintaa esitetään korotettavaksi tällä tavoin, niin esimerkiksi 10 000 kilometriä työmatkoja vuodessa ajavan lisäkulut ovat 300 markkaa. Eli näin ne palkkamarkat, ne lisämarkat, katoavat, joita tässä on suurella mainostuksella esiin tuotu, ja ostovoimastahan se on loppujen lopuksi sekin pois.

Tämä on vielä sillä lailla huono tämä bensaverotusmalli, että maan eri osissa lisäkustannukset tulevat olemaan erilaiset. Esimerkiksi pohjoisessa välimatkat ovat selvästi pitemmät ja tämä koskee myös työmatkoja, jolloin tämä bensaveron korotus kertautuu. Näillä perusteilla me olemme aikaisemmin vasemmalla tätä yhdessä vastustaneet, ja olen tällä kannalla edelleenkin.

Kyllä tarvitaan todellakin kokonaisvaltainen energiapoliittinen ohjelma eikä vain sitä, että otetaan aina sieltä, mistä helpoin ottaa. Tuntuu olevan se duunariporukka tässä tapauksessa, jolta helpoin on ottaa, eikä teollisuus, jota voisi, jos vähänkin halua olisi, hyvällä syyllä ottaa esimerkiksi energiaveroa nyt enemmän.

Ed. P e k k a r i n e n : Arvoisa puhemies! Ed. Elon puheenvuoron johdosta, kun hän puhui populismista, olisin häntä nyt muistuttanut, että minäkin muistan menneiltä ajoilta esityksiä, joissa vaihtoehtoesitys ei fiskaaliselta tuotoltaan ollut sitä, mikä oli hallituksen esitys, mm. viime vaalikaudelta muistan tällaisia. Mutta, ed. Elo, meidän esityksemme lähtee siitä, että se on tuottovaikutuksiltaan lähes sama kuin hallituksen esitys.

Me otamme lähinnä teollisuudelta. (Ed. Elo: Se on paha työllisyydelle!) Meidän mallimme kohdistuu lähinnä teollisuuteen, ed. Elo. Pääomavaltaisilla teollisuusaloilla tällä hetkellä, ed. Elokin varmaan tietää, menee sen verran hyvin, että tämä ei niitä kaada eikä paljon muukaan. Niillä menee hyvin. On aivan perusteltua, että sinne pieneltä määrin tätä taakkaa siirretään. Mitä vielä tulee vihreiden kantaan, minäkin muistan sekä ennen vaaleja että vaalien jälkeenkin jonkin verran selailleeni vihreitten paperia, ja kyllä minulla se käsitys on, että meidän vastalauseessamme esittämämme linja ympäristöverojen suhteen ei tule lähellekään sitä, mikä on ollut aiemmissa vaiheissa vihreiden kanta.

Muistan itsekin olleeni, ei edellisellä vaan sitä edellisellä vaalikaudella, vuosikymmenen vaihteessa, yhteisessä verotyöryhmässä vihreitten kanssa. Kyllä me silloin tavoittelimme aika lailla toisia tasoja, kuin mihin meidän esityksemme tähtää.

Ed. T ö r n q v i s t : Arvoisa puhemies! Tämä keskustelu on esimakua siitä, mitä tullaan käymään koko tämän syksyn. Tämä on ensimmäisiä verolakeja, joita budjettiin liittyy. Luulen, että samaa keskustelua käydään myös viimeistään siinä yhteydessä, kun käydään keskustelua autotarran oikeellisuudesta tai epäoikeellisuudesta.

Tämähän on rahankeruulaki, ja aina kun valtiolla on ollut vaikeata, niin rahaa on kerätty viinasta, tupakasta ja bensasta. Nyt kun valtiolla on erikoisesti vaikeata — tiedämme minkälaisessa kurimuksessa valtiontalous on — ja kun mietitään, missä ajassa valtionvelka on noinkin huimiin lukemiin tullut, ja kun vielä tiedostamme jälleen kerran sen, että valtionvelan korot ovat 28 miljardia eli toiseksi suurin pääluokka valtion budjetista, niin jostain on rahat kerättävä.

Keskustan vastalauseen ja hallituksen esityksen rahojen välillä on 100 miljoonaa markkaa. Olisi mielenkiintoista tietää, millä tämä 100 miljoonaa täytetään, jos keskustan ehdotus menisi läpi.

Ed. E l o (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ed. Törnqvist kiinnitti huomion aivan oikeaan asiaan. Kun katsotaan sitä, miten

polttoainevero kohtelee autonkäyttäjiä, voidaan sanoa, että polttoainevero kohtelee tietysti rankimmin niitä, jotka paljon autoa käyttävät.

Sen sijaan mitä tulee tarraveroon, niin sehän on aivan epäoikeudenmukainen. Mielestäni keskustan pitäisi tällaista vastustaa kaikin keinoin eikä sitä, että polttoaineveroa lisätään.

Voi olla, ja epäilenkin, että keskusta tulee esittämään myöskin tarraveron ja yleensäkin kaikkien verojen poistamista, mutta se nähdään aikanaan. Mielestäni tarravero on epäoikeudenmukainen, polttoainevero on taas ympäristöystävällinen ja sillä tavoin oikeudenmukainen. Se kohtelee niitä rankimmin, jotka käyttävät paljon autoa.

Ed. Pekkarinen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minulle jäi vähän epäselväksi, esittikö ed. Elo, että tätä tarraveroa pitäisi nostaa, vai mitenkä se oli. (Ed. Elo: Poistaa mieluummin!) Minä yritin juuri äsken kertoa, että meidän esityksemme tähtäävät siihen, että ne ovat tasapainossa fiskaalisen tuoton osalta hallituksen esityksiin verrattuna. Pysyn edelleen siinä sanomassani näiltä osin.

Mitä tulee ed. Törnqvistin aivan oikeaan huomioon, on ihan totta, että meidän esityksemme ei ihan kata sitä. Sen takia olenkin puhunut, että kutakuinkin. Me tulemme myöhemmässä vaiheessa esittämään omat verolinjauksemme, jotka merkitsevät, ed. Törnqvist, juuri niitä teidän luettelemianne valmisteveroja, joita te ette nyt nosta, niiden kiristämistä, ei vain sillä 100 miljoonalla markalla, mikä on tämä ero, vaan vähän suuremmallakin määrällä, mm. tupakan jne.

Ed. Ala-Nissilä (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On todellakin luullakseni niin, että tuottovaatimuksiltaan tämä on lähes yhtä suuri. Nimittäin nyt tämä polttoaineverotus on noussut niin korkealle, että pienipalkkaiset ihmiset joutuvat säännöstelemään kulkemistaan. Niin kuin sanoin, tämän vuoden tuottoa on jouduttu laskemaan 500 miljoonaa. Nyt kun tätä veroa edelleen korotetaan 49 penniä, kyllä autonkäyttömeno on monelle pienipalkkaiselle ihmiselle iso asia ja sitä joudutaan harkitsemaan.

Mitä tulee tarraveroon, itse hyväksyn sen. Tosin viime kaudella tuli parisataa markkaa ylimääräistä SAK:n puheenjohtajan avittamana, mutta se on sittenkin auton käytön kannalta oikeudenmukaisempi. Sitä paitsi se on vero, joka kertyy erittäin hyvin, kun siinä on kolminkertainen sakko heti, jos sitä ei maksa. Siitä verosta ei ole syntynyt sillä tavalla verojäämiä kuin muista veroista. Myönnän ne monet ongelmat, joita siihen liittyy, mutta kyllä meidän on katsottava ihmisten arkielämän tilannetta, miten he pääsevät kulkemaan töihin ja takaisin.

Ed. Kuisma: Arvoisa puhemies! Kaikki verot ja verotus yleensä on liian korkea. Sillä perusteella on vaikea puolustaa minkään veron korottamista. Korkeintaan sitä voitaisiin ajatella silloin, jos jotain veroa vastaavasti pienennetään. Itse asiassa työttömyyteen ja muihin yhteiskunnan suuriin ongelmiin yksi keskeinen syy on liian korkea verotus. Erityisesti autoilun verotus on korkea, ja tämä esitys rankaisee erityisesti niitä aktiivisia ihmisiä, jotka vielä haluavat käydä töissä. Niin hyvä kuin joukkoliikenne on, näin harvaanasutussa maassa emme koskaan pääse siihen, että joukkoliikenne ulottuu kaikkiin maan osiin. Siinä mielessä on erittäin valitettavaa, että hallitus, joka muuten suosii aktiivisuutta ja työntekoa, tässä suhteessa tämän veroesityksen osalta on kyllä täysin väärässä.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Puhemies: Keskustelussa on ed. Pekkarinen ed. Ala-Nissilän kannattamana ehdottanut, että lakiehdotus hylättäisiin.

Selonteko myönnetään oikeaksi.

Äänestys ja päätös:

Joka hyväksyy lakiehdotuksen, äänestää "jaa"; jos "ei" voittaa, on lakiehdotus hylätty.

Puhemies: Ilmoitan, että pöytäkirjaan merkitään, miten kukin edustaja on äänestänyt.

"Jaa" äänestävät seuraavat edustajat:

Andersson C., Andersson J., Anttila U., Apukka, Aura, Biaudet, Dromberg, Elo, Enestam, Filatov, Gustafsson, Heinonen, Helle, Häkämies, Hämäläinen, Jaakonsaari, Joenpalo, Juurola, Kaarilahti, Kantalainen, Karpio, Kekkonen, Kiljunen, Knaapi, Kokkonen, Korhonen M., Koski V., Koskinen H., KoskinenJ., Krohn, Kuisma, Kukkonen U-M., Kuosmanen, Kurola, Laakso, Laaksonen, Lahtela, Laitinen, Lapintie, Lax, Leppänen P., Linnainmaa, Lipponen, Louekoski, Luhtanen, Löv, Malm, Mikkola,

Mähönen, Nikula, Norrback, Nurmi, Nyby, Ojala A., Paasilinna, Partanen, Peltomo, Perho, Pietikäinen S., Pohjola M., Pohjola T., Polvi, Prusti, Puhakka, Puhjo, Puisto, Pulliainen, Pykäläinen, Rantanen, Rask, Rauramo, Rimmi, Roos, Rosendahl, Saarinen, Saario, Savela, Skinnari, Tahvanainen, Tiilikainen, Tiuri, Tiusanen, Tykkyläinen, Törnqvist, Vehkaoja, Viitamies, Viitanen, Viljamaa, Vokkolainen, Vähänäkki, Wahlström ja Zyskowicz.

"Ei" äänestävät seuraavat edustajat:

Aittoniemi, Ala-Nissilä, Alaranta, Anttila S-L., Hyssälä, Isohookana-Asunmaa, Jäätteenmäki, Kalli, Kemppainen, Koistinen, Komi, Korkeaoja, Kuoppa, Kääriäinen, Lehtosaari, Leppänen J., Liikkanen, Lindqvist, Lämsä, Manninen, Myllyniemi, Mölsä, Pehkonen, Pekkarinen, Pesälä, Ranta-Muotio, Rehn, Ryhänen, Saapunki, Saari, Tennilä, Vanhanen, Vihriälä ja Väistö.

"Tyhjää" äänestävät edustajat Penttilä ja Smeds.

Poissa äänestyksestä ovat seuraavat edustajat:

Aaltonen, Aho, Ala-Harja, Alho, Aula, Backman, Brax, Bremer, Bryggare, Halonen, Hassi, Hellberg, Huotari, Hurskainen, Huttu-Juntunen, Huuhtanen, Ihamäki, Immonen, Itälä, Jansson, Juhantalo, Jääskeläinen, Kallio, Kalliomäki, Kallis, Kanerva, Kankaanniemi, Karhunen, Karjalainen, Karjula, Kautto, Kiviniemi, Korhonen R., Korteniemi, Koski M., Koskinen M., Kukkonen J., Lamminen, Lindén, Lindroos, Markkula M., Markkula-Kivisilta, Mönkäre, Niinistö, Ojala O., Ojala R., Olin, Paasio, Pietikäinen M., Piha, Rajamäki, Rinne, Räsänen, Salo, Salolainen, Sasi, Seppänen, Soininvaara, Suhola, Taina, Takkula, Tarkka, Tulonen, Tuomioja, Uotila, Vehviläinen, Veteläinen, Viinanen, Virtanen, Vistbacka ja Vuorensola.

P u h e m i e s : Äänestyksessä on annettu 92 jaa- ja 34 ei-ääntä, 2 tyhjää; poissa 71. (Ään. 1)

Eduskunta on hyväksynyt lakiehdotuksen.

Lakiehdotuksen kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Asia on loppuun käsitelty.

3) Hallituksen esitys Argentiinan kanssa tulo- ja varallisuusveroja koskevan kaksinkertaisen verotuksen välttämiseksi tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä

Osittain kolmas, osittain ainoa käsittely
Hallituksen esitys 137/1995 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 19/1995 vp

P u h e m i e s : Ensin sallitaan keskustelu asiasta kokonaisuudessaan. Sen jälkeen päätetään kolmannessa käsittelyssä lakiehdotuksesta, joka voidaan nyt hyväksyä tai hylätä, ja lopuksi ainoassa käsittelyssä valtiovarainvaliokunnan mietinnön ensimmäiseen ponteen sisältyvästä ehdotuksesta, joka koskee sopimuksen niiden määräysten hyväksymistä, jotka vaativat eduskunnan suostumuksen.

Menettelytapa hyväksytään.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotus hyväksytään.

Lakiehdotuksen kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Valtiovarainvaliokunnan mietinnön ensimmäiseen ponteen sisältyvä ehdotus hyväksytään.

Asia on loppuun käsitelty.

4) Hallituksen esitys Etelä-Afrikan kanssa tuloveroja koskevan kaksinkertaisen verotuksen välttämiseksi ja veron kiertämisen estämiseksi tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä

Osittain kolmas, osittain ainoa käsittely
Hallituksen esitys 138/1995 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 20/1995 vp

P u h e m i e s : Ensin sallitaan keskustelu asiasta kokonaisuudessaan. Sen jälkeen päätetään kolmannessa käsittelyssä lakiehdotuksesta, joka voidaan nyt hyväksyä tai hylätä, ja lopuksi ainoassa käsittelyssä valtiovarainvaliokunnan mietinnön ensimmäiseen ponteen sisältyvästä ehdotuksesta, joka koskee sopimuksen niiden määräysten hyväksymistä, jotka vaativat eduskunnan suostumuksen.

Menettelytapa hyväksytään.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotus hyväksytään.

Lakiehdotuksen kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Valtiovarainvaliokunnan mietinnön ensimmäiseen ponteen sisältyvä ehdotus hyväksytään.

Asia on loppuun käsitelty.

5) Hallituksen esitys Pakistanin kanssa tuloveroja koskevan kaksinkertaisen verotuksen välttämiseksi ja veron kiertämisen estämiseksi tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä

Osittain kolmas, osittain ainoa käsittely
Hallituksen esitys 139/1995 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 21/1995 vp

Puhemies: Ensin sallitaan keskustelu asiasta kokonaisuudessaan. Sen jälkeen päätetään kolmannessa käsittelyssä lakiehdotuksesta, joka voidaan nyt hyväksyä tai hylätä, ja lopuksi ainoassa käsittelyssä valtiovarainvaliokunnan mietinnön ensimmäiseen ponteen sisältyvästä ehdotuksesta, joka koskee sopimuksen niiden määräysten hyväksymistä, jotka vaativat eduskunnan suostumuksen.

Menettelytapa hyväksytään.

Keskustelu:

Ed. U. Anttila: Arvoisa puhemies! Tässä täysistunnossa on kolmannessa käsittelyssä viisi Suomen verosopimusta, siis viiden eri valtion kanssa. Nämä kaikki on tehty likimain saman mallin eli Oecd-verosopimuskäytännön mukaisesti, myös tämä sopimus. Kiinnitän edustajien huomiota siihen, että näistä viidestä maasta Pakistan on sellainen valtio, jossa on eniten ihmisoikeusloukkauksia. Amnesty Internationalin viime vuoden raportin mukaan myös Argentiinassa niitä on ollut, mutta selvästi enemmän Pakistanissa. Siellä on syyllistytty mm. kidutukseen. Näin ollen Pakistania voidaan pitää ihmisoikeusloukkauksen osalta ns. keskiraskaana maana. Sillä ei ole niin suuria rötöksiä tilillään kuin esimerkiksi Kiinalla tai Turkilla, mutta kuitenkin selvästi Pakistanin ihmisoikeustilanteessa on parantamisen varaa.

Tätä valtiovarainvaliokunnan mietintöä voidaan pitää sikäli historiallisena, että siinä puututaan näihin ihmisoikeuskysymyksiin toteamalla, että Suomen pitää sopimuspolitiikallaan pyrkiä hyvinvoinnin ja ihmisoikeuksien edistämiseen. Yleensähän tämän tyyppiset lausumat ovat jääneet lähinnä ulkoasiainvaliokunnan käsiteltäviksi.

Arvoisa puhemies! Pidän kuitenkin erittäin hyvänä, että valtiovarainvaliokuntakin tässä mietinnössään puuttuu ihmisoikeuskysymyksiin, ja katson, että kun kerran tämän sopimuksen osalta tämä linjaus on tehty, niin tulevaisuudessa niiden maiden osalta, joiden kanssa Suomi tekee sopimuksia, valtiovarainvaliokunnan pitää jonkinlainen lausuma ainakin tehdä asiasta, mikäli noissa maissa enemmän tai yhtä paljon ihmisoikeusloukkauksia kuin Pakistanissa.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Lakiehdotus hyväksytään.

Lakiehdotuksen kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Valtiovarainvaliokunnan mietinnön ensimmäiseen ponteen sisältyvä ehdotus hyväksytään.

Asia on loppuun käsitelty.

6) Hallituksen esitys Tsekin kanssa tuloveroja koskevan kaksinkertaisen verotuksen välttämiseksi ja veron kiertämisen estämiseksi tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä

Osittain kolmas, osittain ainoa käsittely
Hallituksen esitys 140/1995 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 22/1995 vp

Puhemies: Ensin sallitaan keskustelu asiasta kokonaisuudessaan. Sen jälkeen päätetään kolmannessa käsittelyssä lakiehdotuksesta, joka voidaan nyt hyväksyä tai hylätä, ja lopuksi ainoassa käsittelyssä valtiovarainvaliokunnan mietinnön ensimmäiseen ponteen sisältyvästä ehdotuksesta, joka koskee sopimuksen niiden määräysten hyväksymistä, jotka vaativat eduskunnan suostumuksen.

Menettelytapa hyväksytään.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotus hyväksytään.

Lakiehdotuksen kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Valtiovarainvaliokunnan mietinnön ensimmäiseen ponteen sisältyvä ehdotus hyväksytään.

Asia on loppuun käsitelty.

7) Hallituksen esitys Ukrainan kanssa tulo- ja varallisuusveroja koskevan kaksinkertaisen verotuksen välttämiseksi ja veron kiertämisen estämiseksi tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä

Osittain kolmas, osittain ainoa käsittely
Hallituksen esitys 141/1995 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 23/1995 vp

P u h e m i e s : Ensin sallitaan keskustelu asiasta kokonaisuudessaan. Sen jälkeen päätetään kolmannessa käsittelyssä lakiehdotuksesta, joka voidaan nyt hyväksyä tai hylätä, ja lopuksi ainoassa käsittelyssä valtiovarainvaliokunnan mietinnön ensimmäiseen ponteen sisältyvästä ehdotuksesta, joka koskee sopimuksen niiden määräysten hyväksymistä, jotka vaativat eduskunnan suostumuksen.

Menettelytapa hyväksytään.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotus hyväksytään.

Lakiehdotuksen kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Valtiovarainvaliokunnan mietinnön ensimmäiseen ponteen sisältyvä ehdotus hyväksytään.

Asia on loppuun käsitelty.

8) Hallituksen esitys laiksi tuloverolain muuttamisesta

Kolmas käsittely
Hallituksen esitys 132/1995 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 24/1995 vp

P u h e m i e s : Toisessa käsittelyssä päätetty lakiehdotus voidaan nyt hyväksyä tai hylätä.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotus hyväksytään.

Lakiehdotuksen kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Asia on loppuun käsitelty.

9) Hallituksen esitys laeiksi yhdistyslain 49 §:n ja patentti- ja rekisterihallituksen suoritteista perittävistä maksuista annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Kolmas käsittely
Hallituksen esitys 149/1995 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 25/1995 vp

P u h e m i e s : Toisessa käsittelyssä päätetyt lakiehdotukset voidaan nyt hyväksyä tai hylätä.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotukset hyväksytään.

Lakiehdotusten kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Asia on loppuun käsitelty.

10) Hallituksen esitys laiksi väestötietolain 18 §:n muuttamisesta

Kolmas käsittely
Hallituksen esitys 150/1995 vp
Hallintovaliokunnan mietintö 4/1995 vp

P u h e m i e s : Toisessa käsittelyssä päätetty lakiehdotus voidaan nyt hyväksyä tai hylätä.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotus hyväksytään.

Lakiehdotuksen kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Asia on loppuun käsitelty.

11) Hallituksen esitys laiksi Siemenperunakeskuksesta

Kolmas käsittely
Hallituksen esitys 87/1995 vp
Maa- ja metsätalousvaliokunnan mietintö 5/1995 vp

P u h e m i e s : Toisessa käsittelyssä päätetty lakiehdotus voidaan nyt hyväksyä tai hylätä.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotus hyväksytään.

Lakiehdotuksen kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Asia on loppuun käsitelty.

12) Hallituksen esitys laiksi kuntien kulttuuritoiminnasta annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta

Kolmas käsittely
Hallituksen esitys 77/1995 vp
Sivistysvaliokunnan mietintö 7/1995 vp

P u h e m i e s : Toisessa käsittelyssä päätetty lakiehdotus voidaan nyt hyväksyä tai hylätä.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotus hyväksytään.

Lakiehdotuksen kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Asia on loppuun käsitelty.

13) Hallituksen esitys laiksi taiteilijaprofessorin viroista ja valtion taiteilija-apurahoista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta

Kolmas käsittely
Hallituksen esitys 78/1995 vp
Sivistysvaliokunnan mietintö 8/1995 vp

P u h e m i e s : Toisessa käsittelyssä päätetty lakiehdotus voidaan nyt hyväksyä tai hylätä.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotus hyväksytään.

Lakiehdotuksen kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Asia on loppuun käsitelty.

14) Hallituksen esitys laiksi eräistä kirjailijoille ja kääntäjille suoritettavista apurahoista ja avustuksista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta

Kolmas käsittely
Hallituksen esitys 79/1995 vp
Sivistysvaliokunnan mietintö 9/1995 vp

P u h e m i e s : Toisessa käsittelyssä päätetty lakiehdotus voidaan nyt hyväksyä tai hylätä.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotus hyväksytään.

Lakiehdotuksen kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Asia on loppuun käsitelty.

15) Hallituksen esitys laiksi kirjastolain väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta

Kolmas käsittely
Hallituksen esitys 80/1995 vp
Sivistysvaliokunnan mietintö 10/1995 vp

P u h e m i e s : Toisessa käsittelyssä päätetty lakiehdotus voidaan nyt hyväksyä tai hylätä.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotus hyväksytään.

Lakiehdotuksen kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Asia on loppuun käsitelty.

16) Hallituksen esitys laeiksi oppisopimuskoulutuksesta annetun lain 16 §:n muuttamisesta ja oppisopimuskoulutuksesta annetun lain 16 §:n soveltamisesta vuosina 1995 ja 1996 annetun lain kumoamisesta

Kolmas käsittely
Hallituksen esitys 81/1995 vp
Sivistysvaliokunnan mietintö 11/1995 vp

P u h e m i e s : Toisessa käsittelyssä päätetyt lakiehdotukset voidaan nyt hyväksyä tai hylätä.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotukset hyväksytään.

Lakiehdotusten kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Asia on loppuun käsitelty.

17) Hallituksen esitys laiksi opintotukilain muuttamisesta

Kolmas käsittely, ainoa käsittely
Hallituksen esitys 100/1995 vp
Sivistysvaliokunnan mietintö 12/1995 vp
Toivomusaloite 182/1995 vp

P u h e m i e s : Ensin sallitaan keskustelu asiasta kokonaisuudessaan. Sen jälkeen päätetään kolmannessa käsittelyssä lakiehdotuksesta, joka voidaan nyt hyväksyä tai hylätä, ja lopuksi ainoassa käsittelyssä toivomusaloitteesta.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotus hyväksytään.

Lakiehdotuksen kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Eduskunta yhtyy sivistysvaliokunnan ehdotukseen toivomusaloitteen hylkäämisestä.

Asia on loppuun käsitelty.

18) Hallituksen esitys laiksi energia-avustuksista annetun lain kumoamisesta

Kolmas käsittely
Hallituksen esitys 102/1995 vp
Talousvaliokunnan mietintö 18/1995 vp

P u h e m i e s : Toisessa käsittelyssä päätetty lakiehdotus voidaan nyt hyväksyä tai hylätä.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotus hyväksytään.

Lakiehdotuksen kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Asia on loppuun käsitelty.

19) Hallituksen esitys laiksi vesilain muuttamisesta

Kolmas käsittely
Hallituksen esitys 17/1995 vp
Ympäristövaliokunnan mietintö 6/1995 vp
Lakialoite 11/1995 vp

P u h e m i e s : Toisessa käsittelyssä päätetty, hallituksen esitykseen sisältyvä lakiehdotus voidaan nyt hyväksyä tai hylätä.

Keskustelua ei synny.

Toisessa käsittelyssä päätetty lakiehdotus hyväksytään.

Eduskunta pysyy toisessa käsittelyssä tekemässään päätöksessä lakialoitteeseen sisältyvän lakiehdotuksen hylkäämisestä.

Lakiehdotusten kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Asia on loppuun käsitelty.

20) Hallituksen esitys vuoden 1995 kolmanneksi lisätalousarvioksi

Ainoa käsittely
Hallituksen esitys 130/1995 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 27/1995 vp
Lisätalousarvioaloitteet 32—38/1995 vp

P u h e m i e s : Käsittelyn pohjana on valtiovarainvaliokunnan mietintö n:o 27.

Ensin sallitaan yleiskeskustelu lisätalousarvioesityksestä kokonaisuudessaan.

Yksityiskohtaisessa käsittelyssä esitellään ehdotusten tekemistä varten ensin menot pääluokittain ja luvuittain vastaavine perusteluineen, sitten tulot osastoittain ja luvuittain vastaavine perusteluineen, sen jälkeen mietinnössä oleva talousarvion tasapainoa koskeva lausuma sekä mietinnön toinen ponsi, joka koskee lisätalousarvioaloitteiden hylkäämistä, ja kolmas ponsi, joka koskee lisätalousarvion julkaisemista ja soveltamista.

Yleiskeskustelua pääluokista tai osastoista ei enää sallita, vaan ainoastaan ehdotukset lyhyine perusteluineen.

Kiinnitän edustajien huomiota valtiopäiväjärjestyksen 75 §:n 3 momentin säännökseen, jonka mukaan edustajan tekemä ehdotus, joka tarkoit-

taa uuden ja hallituksen esitykseen sisältymättömän määrärahan tai muun päätöksen ottamista talousarvioon, voidaan talousarviosta päätettäessä ottaa huomioon ainoastaan, jos se on pantu vireille asianmukaisesti tehdyllä talousarvioaloitteella.

Menojen yksityiskohtaisessa käsittelyssä puhemiesneuvosto ehdottaa meneteltäväksi siten, että muutosehdotukset tehdään silloin, kun asianomainen pääluokka esitellään, ja käsitellään asianomaisen momentin, luvun tai pääluokan kohdalla. Mikäli pääluokan tai pääluokan jonkin luvun kohdalla muutosehdotuksia ei ole tehty, pääluokka tai luku katsotaan hyväksytyksi valtiovarainvaliokunnan mietinnön mukaisena.

Osastoja koskevat ehdotukset tehdään ja äänestykset suoritetaan vastaavalla tavoin kuin menojen pääluokissa.

Jos mietintöä ei muuttamattomana hyväksytä, lähetetään asia valtiopäiväjärjestyksen 76 §:n mukaisesti takaisin valtiovarainvaliokuntaan.

Menettelytapa hyväksytään.

Yleiskeskustelu:

Ed. U. Anttila: Arvoisa puhemies! Kolmas lisätalousarvio on pitkälti samastettu tiehankkeisiin, vaikka toki käsittelyssä on paljon muitakin asioita. Mutta koska vihreitä on näräs-tänyt erityisesti muutos nimenomaan uusien tienhankkeiden osalta, minäkin puheenvuorossani keskityn tieasioihin.

Runsas kuukausi sitten tämä kolmas lisätalousarvio oli valtioneuvoston käsittelyssä. Tuossa yhteydessä ministeri Haavisto jätti valtioneuvoston päätökseen eriävän mielipiteen. Hän katsoi, että liikennepolitiikkaa pitäisi suunnata enemmän joukkoliikennettä ja perustienpitoa suosiviin ratkaisuihin eikä tähän ratkaisuun, jossa on kyse kolmesta tiehankkeesta, hankkeista Iittala — Kulju ja Joensuu — Ylämylly sekä moottoritiehankkeesta Kehä II välillä Länsiväylä — Turuntie. Hallituksen esityksessähän ei osoiteta lisää määrärahoja näille hankkeille, vaan käyttämättä jääneitä määrärahoja voidaan osoittaa näihin hankkeisiin, jotka mainitsin.

Vihreät pitivät ja pitävät edelleen menettelytapaa huonona. Katsomme, että olisi järkevää käsitellä näin merkittävät hankkeet, joiden kokonaisvaikutus on 1,3 miljardia markkaa, varsinaisen budjetin yhteydessä.

Erityisen tärkeää tämä olisi tilanteessa, jossa hallitus on käsittelemässä Suomen liikenneinfrastruktuuri 2010 -ohjelmaa. Tuon ohjelman myötä on mahdollista tehdä periaatteellisia linjauksia myös sen suhteen, suositaanko nimenomaan moottoriteitä, uusien teiden rakentamista vai rautateiden rakentamista tai mikä on yhdistelmäratkaisu. Niiden tietojen mukaan, joita itselläni on tuosta ohjelmasta, käsittelyssä oleva versio ei ole ainakaan sellainen, jota voitaisiin pitää rautatieliikennettä suosivana. Näin ollen toivon, että hallituksen käsittelyssä tuohon ohjelmaan voitaisiin saada pääkaupunkiseudun osaltakin mukaan sellaisia hankkeita, jotka tukevat raideliikennettä. Tämä pätee myös muun Suomen tilanteeseen. Onhan aivan kestävän kehityksen periaatteiden mukaista tukea nimenomaan raideliikennettä, koska se on ekologisempaa kuin yksityisautoilu, jota esimerkiksi moottoritierakentaminen vääjäämättä tukee.

Periaatteelliseen keskusteluun siitä, missä vaiheessa nämä hankkeet pitäisi eduskunnassa käsitellä, lähtivät mukaan myös muut eduskuntaryhmät. Kun asiaa käsiteltiin valtiovarainvaliokunnassa, myös ruotsalaisessa eduskuntaryhmässä ja vasemmistoliiton eduskuntaryhmässä oli myötäsuuntaisuutta siihen suuntaan, että nämä hankkeet olisi käsitelty varsinaisen budjetin yhteydessä. Kuitenkaan sosialidemokraatit ja kokoomus eivät halunneet antaa periksi, vaan halusivat nimenomaan, että lisätalousarviossa päätettäisiin näistä hankkeista. Tämän kaavan mukaan valtiovarainvaliokunta etenikin, eli mietinnössä ovat sisällä esitetyt hankkeet hallituksen esityksen mukaisina, joskin sillä kritiikillä, että menettelytapaa ei valtiovarainvaliokuntakaan pidä hyvänä.

Kun on kyse toisaalta menettelytapa-asioista ja toisaalta sisältökysymyksistä liikennepolitiikan suuntaamiseksi, ei minulle valtiovarainvaliokunnan jäsenenä jäänyt muuta mahdollisuutta kuin jättää vastalause, jossa yhdyn pitkälti ministeri Haaviston näkemykseen siitä, että näitä hankkeita ei olisi pitänyt ottaa käsittelyyn.

Ajatuskulkuni ja vastalauseen mukaisesti tulen esittämään yksityiskohtaisessa käsittelyssä, että luku 31.24 Tielaitos poistettaisiin lisäbudjetista. Valtiovarainvaliokunnassahan tästä tuli äänestys lopulta sen johdosta, että sain kannatusta kristillisen liiton eduskuntaryhmältä, ed. Kallikselta.

Silloin käytiin äänestystä myös Kehä II -hankkeesta, jota keskustan valiokuntaryhmä vastusti. Ilmeisesti tästä asiasta emme tässä yhteydessä erikseen äänestä, vaan äänestys rajoittuu mainitsemiini kolmeen hankkeeseen.

Ed. Aittoniemi (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! En puutu varsinaisesti budjettitekniikkaan, pitäisikö asia käsitellä lisäbudjetissa vai varsinaisessa. Muun muassa Pirkanmaan suunnassa, missä yksi näistä moottoriteistä sijaitsee, on varmasti yhdentekevää, minkä kautta rahat tulevat. Siitä kai tässä on kysymys. Pirkanmaahan ei ole saanut yhtään mitään valtiolta, vaikka se on ollut eräs taantuneimpia ja pahoja työttömyysalueita näiden vuosien aikana. Ilman näitä moottoritiehen liittyviä toimenpiteitä se olisi jäänyt täysin puille paljaille. Tästä syystä yksinomaan kohde oli välttämätön.

Toisaalta Helsinki — Tampere-moottoritie on tehtävä varsin nopeasti loppuun suunnitelmien mukaisesti, ettei sille käy niin kuin Pispalan uittotunnelille, että se jää toisesta päästä hiukan kesken ja näin ollen sitä ei käytetä liikenteeseen. Ei sitä olisi tietysti käytetty muutenkaan, mutta jos tie kerran on tehty jo Hämeenlinnan yläpuolelle, on kai järkevää tehdä se suunnitelmien mukaisesti siihen saakka, kun se on ...

Puhemies (koputtaa): Ed. Aittoniemi, vastauspuheenvuoro!

Puhuja: Tämä on, rouva puhemies, vastausta, koska ed. U. Anttila halusi, että näitä asioita, esimerkiksi rahoja, ei olisi annettu Pirkanmaalle, vaan siirretty päinvastoin ratakalustoon. Minä esitän nyt sitä perustelua, että minä haluan, että tämä raha tulee ...

Puhemies: Minä esitän, että ed. Aittoniemi pyytää varsinaisen puheenvuoron esittääkseen tätä asiaa.

Ed. Tennilä (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Sateenkaarihallitus satsaa moottoriteihin ja hukuttanee myös Vuotos-alueen.

Erikoista tässä kaikessa on se, että näin tekee sellainen hallitus, jossa vihreät ovat mukana. Vaikka hallituksen tahto tulee toteutumaankin, mitä ilmeisimmin vihreät ovat jatkossakin mukana. Yhteenvetona voisinkin vihreiden esiintymisestä sanoa, että aito ja tärkeä vihreä liike on kuollut ja tilalle on tullut normaali vihreä puolue, puolue puolueiden joukossa, jolle mustien autojen lumo taitaa olla tärkeintä.

Ed. Tiuri (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Vihreät näyttävät järjestelmällisesti vastustavan moottoriteitä, mutta siinäkin pitäisi järki ottaa käyttöön. Esimerkiksi Kehä II vähentää ratkaisevasti työpaikkaliikennettä, kun sen varteen ja vaikutuspiiriin vähitellen saadaan työpaikkoja Espooseen, niin ettei tarvitse tulla Helsinkiin töihin. Sillä tavalla liikenne todella vähenee.

Toisaalta myös polttoaineen kulutus vähenee, kun ne monta kymmentätuhatta autoa vuorokaudessa, jotka nyt ajavat kapeita teitä pysähtyen välillä, pääsevät ajamaan suoraan, joten moottoritie voi ratkaisevasti myös parantaa ympäristöä. Ei ole mikään pääperiaate, että vain raideliikenne sitä tekisi. Ei raideliikennekään ole ympäristön kannalta edullinen, jos ei ole riittävästi matkustajia.

Ed. Tykkyläinen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Vastauspuheenvuorona ed. U. Anttilalle toteaisin, että on myös huomioitava hallituksen ehdotuksessa se, että me tarvitsemme kyseisten teiden saamista aikaan, ja vastauksena totean, että myös tällä tavalla voidaan työllistää ihmisiä. Toiselta puolelta totean myös, että tarvitsemme sekä moottoriteitä että lisäksi myös rautatieverkostoja.

Liikenneministeri Linnainmaa: Arvoisa puhemies! Kun kolmas lisäbudjetti oli lähetekeskustelussa, käytin puheenvuoron, jossa pyrin selventämään sitä, miksi tässä vaiheessa tiehankkeet tuotiin lisätalousarviossa, mutta koska nyt myös vastalauseessa ja osaksi valiokuntamietinnössä on kiinnitetty asiaan huomiota, kommentoin vielä tilannetta.

Kun uusi hallitus aloitti taipaleensa, se teki hallitusohjelman ja siihen liittyvät päätökset mukaan lukien valtiontaloudelliset säästöpäätökset, joilla rajattiin valtion menokehys sekä siihen liittyvät säästöt. Budjettiriiheen saakka jäivät päätökset siitä, miten vielä tekemättömät 5,5 miljardin markan menosupistukset kohdennetaan. Vasta tämän päätöksen jälkeen, joka siis tapahtui budjettiriihessä, tiedettiin, mikä tulee olemaan valtion, mutta myös hallinnonalojen, määrärahataso lähivuosina. Samalla voitiin saada selvyys myös liikenneministeriön hallinnonalan määrärahakehyksistä. Ne osoittivat, että keskeneräisten tiehankkeiden valmistuessa on mahdollista aloittaa uusia, liikenteen kehityksen kannalta tärkeitä tiehankkeita.

Riihen yhteydessä keskusteltiin asiasta, mutta silloin ei ollut mahdollista niin nopealla käsittelyajalla tehdä päätöksiä uusista hankkeista. Kun riihi oli ohi ja valtion talousarvioesitys kokonaisuudessaan saatu kokoon, oli mahdolli-

suudet arvioida infrastruktuurihankkeita uudelleen. Liikenneministeriö keskusteli valtiovarainministeriön kanssa tilanteesta, ja päädyttiin siihen, että muutokset tehdään lisätalousarvion yhteydessä, jolloin — korostan — se on eduskunnassa käsiteltävänä samanaikaisesti vuoden 96 talousarvioesityksen kanssa. Niin kutsuttua budjetin korjauskirjettä ei ollut mahdollista tehdä, sillä kyse ei ole vain teknisten muutosten tekemisestä.

Valiokuntamietinnössä todetaan myös, että kehittämishankkeita olisi perusteltu lähinnä liikenteellisillä näkökohdilla. Siltä osin haluaisin todeta, että liikenneministeriö pitää tärkeänä, että määrärahojen ollessa niukat — nehän ovat vähentyneet neljänneksen vuodesta 91 — joudutaan hankkeita arvioimaan erittäin tiiviin seulan läpi. Tällöin toteutetaan liikenteellisesti ja liikennetaloudellisesti parhaat hankkeet.

Samalla kuitenkin on kiinnitetty huomiota myös maanrakennusalan työllisyyden parantamiseen. Hankkeet työllistävät yhteensä elinaikanaan lähes 4 000 henkilötyövuotta. Koska työmaat kiertävät ympäri Suomea sen mukaan, missä hankkeet ovat, ei tältä osin ole merkitystä alueellisella työttömyystilanteella. Yhtä hyvin eteläsuomalainen urakoitsija työskentelee Pohjois-Suomessa kuin päinvastoinkin. Työttömyysnäkökulmaa myös lähetekeskustelussa korostin — maanrakennusalan työttömyyshän on noin 30 prosenttia tällä hetkellä — ja pidin erittäin hyvänä sitä, että tällä tavoin pystytään alalle näyttämään edes vähän vihreää valoa tai, sanoisinko, toivon säteitä.

Valitut hankkeet palvelevat myös teollisuuspolitiikkaa ja tieinfrastruktuuria vientiteollisuuden vahvistajana. Teollisuus on usein korostanut päätieverkon kehittämisen merkitystä, koska liikenteen volyymit liikkuvat nimenomaan päätieverkolla ja hyöty tulee näin useammalle.

Valiokunta on ottanut esille myös muita kehittämishankkeita. Tältä osin toteaisin, että heikon rahoitustilanteen takia jää todella paljon myös muita hyviä hankkeita toteutuksen ja toteutusmahdollisuuksien ulkopuolelle. Niitä aloitetaan rahoitustilanteen parantuessa.

On myös todettu, että hankkeet eivät viivästyisi, vaikka ne aloitettaisiin vuoden 96 talousarvion perusteella, mutta edellä jo perustelin sitä, miksi nämä hankkeet otettiin lisätalousarvioon. Eduskunnalle on annettu informaatio siitä, miten hankkeiden rahoitus on tarkoitus suorittaa vuonna 96 sekä myöhempinä vuosina.

Valiokunta on myös ilmaissut huolestumisensa verkoston rapautumisesta, mikäli määrärahat tulevat pysymään vuoden 96 tasolla ja liikenne silti kasvaa. Liikenteen kasvu vaikuttaa ennen kaikkea tieverkon kehittämistarpeeseen. Tästä syystä liikenneministeriö on pitänyt tärkeänä kehittämismäärärahan pitämisen vähintään vuoden 96 tasossa ja ehdottanut lisäbudjetissa olevia hankkeita. Ottaen huomioon sekä talousarviossa että lisätalousarviossa olevat hankkeet on muistettava, että ne valmistuvat pääosin vasta 2000-luvun puolella, jolloin liikenteen määrän kehittyessä ne vasta ovat käytössä.

Valiokunta on myös arvioinut, että tiepolitiikka perustuu tulevaisuudessa yhä enemmän lisäbudjetteihin. Koska hallitus on tehnyt pitemmän ajan talouspoliittiset päätökset, se merkitsee myös sitä, että tiedetään ensimmäisen kerran budjettivuotta pidemmän ajan osalta, mitkä ovat rahoituskehykset, joiden mukaan toimitaan. Tästä näkökulmasta voidaan todeta, että lisäbudjettien tarve ei voi ainakaan kasvaa. Ongelmana tietysti on kehysten alhainen taso.

Vastalauseesta haluaisin todeta, että alussa sanotaan, että esitetään määräraha kolmelle moottoritiehankkeelle. Ainoastaan yksi näistä on moottoritiehanke. Kaksi muuta ovat kaksiajorataisia teitä.

Vuoden 96 budjetin yhteydestä jo puhuin.

Sitten haluaisin todeta, kun kritisoidaan tielaitoksen määrärahojen merkittävää kasvattamista, että ei tässä yhteydessä kasvateta millään lailla näitä määrärahoja. Ehdotetut hankkeet perustuvat Infra 2010 -suunnitelmaan, ja tielaitoksen määrärahaa ei kasvateta, vaan lisäbudjetissa olevat hankkeet voidaan hoitaa nykyisen rahoitustason mukaisesti ilman lisätarvetta. Lähtökohtana on ollut, että liikenteen kasvun takia tieverkon kehittämismäärärahat säilytetään vähintään vuoden 96 tasolla, joka on sekin vain puolet siitä, mitä tielaitos katsoo, että pitäisi kehittämismäärärahoja olla käytettävissä.

Ministeri Haaviston eriävän mielipiteen näkökohtia myös kommentoin jo lähetekeskustelussa. Tältä osin haluaisin todeta, että meillä Suomessa on kansainvälisten vertailujen näkökulmasta erittäin korkeatasoinen joukkoliikenne, ja tästä olen jo perusteellisemminkin puhunut.

Kehä II ja Leppävaaran lisäraide palvelevat erilaisia liikkumistarpeita. Kehä II on poikittainen, tiellä tapahtuvaa liikennettä palveleva liikenneyhteys, Leppävaara säteittäinen rautatieliikennettä palveleva. Ne eivät siis ole toisilleen

vaihtoehtoja. Kehä II:n kustannus — hyöty-suhde on maan parhaisiin kuuluva.

Lisäksi on todettava, että liikenneministeriön hallinnonalan rahoja on jo muutenkin kohdennettu rautatieliikenteeseen tienpidon määrärahojen vähentyessä huomattavasti ja on lisätty radanpidon määrärahoja. Painopiste on ollut ja on ensi vuonnakin selvästi siinä, että radanpidon määrärahoja on huomattavasti hellemmin käsitelty kuin tienpidon.

Ed. Pekkarinen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Haluan vastalauseeseen liittyen ministerille vain todeta, että ei se ollut vain vastalauseen sanoma, vaan koko valiokunnan mietintö korosti sitä, että näin suurten hankkeiden liikkeelle laittamisen paikka on normaali budjetti eikä suinkaan lisätalousarvio. Se ajatus on taustalla, ja sille omat selkeät perustelunsa löytyvät, että näin pitää olla. Kiinnitän huomiota siihen, että viime vaalikaudella muistan aika paljon samaa seikkaa puhutun. Kuitenkaan viime vaalikaudella en varmastikaan muista kertaakaan laitetun likimainkaan markkamääriltään näin suuria hankkeita liikkeelle lisäbudjettien yhteydessä. Tässähän ovat miljardihankkeet lähdössä liikkeelle 15 miljoonan markan syöttörahoilla.

Ed. Lehtosaari (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikenneministeri käsitteli puheenvuorossaan valtiovarainvaliokunnan mietintöä, joka oli liikennejaostossa pitkälti valmisteltu. Se oli jossain määrin kriittinen muutamiin hankkeisiin nähden, jotka kolmanteen lisätalousarvioon sisältyvät.

Kun ei ole liikennejaoston puheenjohtaja paikalla, voin ihan lyhyesti todeta, että kritiikki oli varsin laajaa jaostossa ja siellä nimenomaan otettiin kantaa siihen, että sellaisen hankkeen kuin Kehä II ei tulisi lähteä lisätalousarvion kautta liikkeelle, vaan se tulisi valmistella huolellisesti varsinaiseen talousarvioon. Mielestämme näin iso hanke, joka eteläisessä Suomessakaan ei ole kovin yksiselitteinen, kun ottaa huomioon kuntien näkemykset ja eri intressipiirit koko laajaa Etelä-Suomea ajatellen, tulisi selvittää hyvin perusteellisesti ja siksi huitaisemalla tällaista ei pitäisi käynnistää.

On myös todettava, aivan kuten valtiovarainvaliokunnan mietinnöstä ilmenee, että on hyvin monia muita hankkeita, jotka olisivat eteläisen Suomen liikennettä ajatellen ajaneet ohi Kehä II -hankkeen. Muun muassa viitostie, joka on erittäin ruuhkautunut Lahteen saakka, tulisi rakentaa kuntoon pikaisesti. Siihen ei ole vielä ratkaisumallia löytynyt.

Keskustan kannalta tietysti eräs oleellinen kysymys, joka liittyy tieasioihin, on se, että samanaikaisesti tuntuu löytyvän rahaa Etelä-Suomen mammuttihankkeisiin, kun alemmalta tieverkolta, kuten yksityistieverkolta, ollaan viemässä kokonaan rahat pois ja se ollaan jättämässä kuntien ja tieosakkaiden huoleksi.

Ed. Laaksonen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ministerin puheenvuoro, jossa hän kosketteli valtiovarainvaliokunnan mietintöä erityisesti liikenneministeriön pääluokan osalta, oli aika tavalla ontuva, enkä siitä huolimatta voi päätyä muuhun johtopäätökseen, kuin että hallitus on hyvin nopealla tavalla, anteeksi vain, oppinut ns. pekkaroinnin, joka tuli kuuluisaksi edellisen hallituksen aikana siitä, että tuotiin lisäbudjettien kautta merkittäviä hankkeita, joissa kustannusarviot eivät pitäneet paikkaansa. Tässä aloitetaan 15 miljoonalla markalla noin 1,3 miljardin markan hankkeet. Perusteluissa viitataan siihen, että maasta löytyy, ja työllisyyspoliittisista ja liikennepoliittisista syistä, myös tiejaksoja, joilla liikennesuoritteilla mitattuna määrät ovat suurempia kuin näissä kahdessa hankkeessa. Se on ihan de facto. Osa on lueteltu, osa on jäänyt luettelematta. Kehittämissuunnitelmat ovat valmiina.

Kun ministeri viittasi siihen, että asiaa ei ole voitu hoitaa sillä tavalla kuin mietinnössä sanotaan, että asia olisi voitu hoitaa vuoden 96 budjetissa, niin tänään kuitenkin valtiovarainministeriö valtiovarainvaliokunnalle lähettämällään kirjeellä osoittaa tarvittavan muutoksen: Jos tämä lisätalousarvio täällä nyt hyväksytään, se tietää muutoksena sitä, että ensi vuoden varsinaiseen talousarvioon on otettava lisää rahoitusta 33 miljoonaa markkaa. Tällä tavalla tämä homma nyt pelaa. Ei olisi mitään vahinkoa tullut, vaikka lisäbudjetista tämä kokonaisuudessaan olisi hylätty ja palattu ikään kuin normaalijärjestyksessä näin mittaviin ja suuriin hankkeisiin.

En myöskään ymmärtänyt radanpidon hellyyttä. Tosiasiahan on kuitenkin se, että VR saa vähemmän rataverkon kehittämiseen ja rakentamiseen rahaa kuin silloin sovittiin, kun VR liikelaitostettiin. Silloinhan luvattiin, että noin 2 miljardin tasolla rahoitus järjestetään. Nyt se on vain 1,8 miljardia. Myös liikenteen kasvu on otettu liikenneministeriön ennusteesta, ja tällä rahoituksen tasolla verkosto rapautuu.

P u h e m i e s (koputtaa): Kaksi minuuttia!

Ed. N i k u l a (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Haluaisin ensin vastata ed. Laaksoselle, että ei pekkarointi ilmiönä syntynyt edellisen hallituksen aikana. Se on aina ollut silloin, kun on ollut käytettävissä valtion varoja. On jossakin määrin kohtuutonta, että ed. Pekkarinen on joutunut antamaan nimensä tälle ikivanhalle ilmiölle. Sitä varten ovat eduskunta ja eri puolueet, että tällä voidaan taittaa siivet heti, kun sitä ilmenee.

Arvoisa puhemies! Vaikka arvostan erittäin suuresti sitä, että ministeri Linnainmaa on täällä puolustanut tätä menettelyä — hän on tehnyt sen paremmin kuin varmasti kukaan muu liikenneministeri olisi koskaan voinut tehdä — tätä ei voida hyväksyä. Minusta liikenneasioissa pitäisi päästä eroon siitä henkisestä tasosta, jota osoittaa aikanaan TVH:n kollegiossa kaikkien siltojen avajaisiin valmisteltu puheenvuoro, jossa ministerit sanoivat, että sillat ovat tärkeitä erityisesti pyrittäessä yhdistämään maantieväyliä vesistöjen ylitse. Tämäntapaista ajattelun mataluutta valitettavasti tässäkin esityksessä ilmenee.

Toivoisin, että vihdoinkin voitaisiin päästä eroon liikenneasioissa osapuoliajattelusta, jossa rautatiet kyttää tieliikennettä ja tieliikenne kyttää rautateitä, ja pitäisi pohtia määrärahojen jakoja esimerkiksi energiavarojen käyttöä suhteessa kuljetettuihin ihmismääriin tai tavaramääriin, ympäristökysymyksiä. Tässä suhteessa näyttäisi, arvoisa puhemies, valitettavasti siltä, että vihreät eroavat näistä muista kriittisistä puheenvuoroista. Jos oikein olen laskenut, niin tässäkin käsittelyssä on jo käytetty tielaitoksen 15 seuraavan vuoden budjettivarat erilaisiin tiehankkeisiin. Jostakin on valittava, ja se valinta on nimenomaan tämän täysistunnon tehtävä.

Liikenneministeri L i n n a i n m a a : Arvoisa puhemies! Ensiksi ed. Pekkariselle: Aloitin puheenvuoroni nimenomaan valiokuntakritiikistä, joka koski tätä lisätalousarviomenettelyä, eli kommentoin sitä kahdessa eri kohdassa.

Ed. Lehtosaari totesi, että Kehä II olisi tullut selvittää perusteellisesti eikä huitaisemalla. Tämä on Infra 2010 -raportissa kustannus — hyöty-analyysillä 5,8 oleva hanke. Se on täysin perusteltu ja perusteltavissa. Mistään huitaisusta ei suinkaan ole kyse.

Ed. Laaksonen totesi, että tärkeitä hankkeita on paljon. Se on valitettava tosiasia. Niitä on meillä 30 rivissä, ja jokainen niistä on sinänsä perusteltu. Jos vain olisi rahaa, niin hankkeita, joita voitaisiin ottaa työn alle, on ympäri maata erittäin runsaasti. Sitten joudutaan todellakin katsomaan mm. liikennepoliittisia seikkoja, kun näitä työn alle pannaan.

Korostan vielä kerran, että ei ollut mahdollisuutta enää tässä vaiheessa antaa vihreää valoa näille hankkeille ensi vuoden budjetin yhteydessä, koska kyse ei ollut pelkästä teknisestä muutoksesta.

Kun sanotaan, että VR saa vähemmän kuin luvattiin, niin näin valitettavasti on. Liikenneministeriön määrärahat ovat vähentyneet yli 20 prosenttia tällä vuosikymmenellä, ja se on valitettava tosiasia. Yhtä hyvin ovat tienpidon määrärahat vähentyneet. Tässä on tavallaan vastakkainasettelu, mutta halusin korostaa sitä, että joka tapauksessa painopiste on säilytetty radanpidon puolella. Mutta sinänsä se, että ollaan huolissaan sekä teiden että rautateiden kunnosta, on ihan aiheellista. Kyse on vain rahasta.

Ed. L u h t a n e n (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Kehä II ei suinkaan ole uusi asia, vaikka tässä kritisoitiin sitä, että tämä tulee lisäbudjetissa ikään kuin yllättäen. Sitä on vatvottu pitkään ja hartaasti. Kun ed. Lehtosaari toi esille kuntien mahdollisen suhtautumisen tähän asiaan, voin todeta espoolaisena sen, että me espoolaiset, joita siis Kehä II ehkä suurimmin koskee, olemme erittäin tyytyväisiä siihen, että asia tuotiin nyt lisäbudjetissa esille eikä varsinaisessa budjetissa. Tämä siitä syystä, että kun näin saamme lisäbudjetin ajoissa valmiiksi, Espoon kaupunki voi omalta osaltaan budjetissaan varautua huomattavasti aikaisemmassa aikataulussa tähän tilanteeseen kuin varsinaisen budjetin kohdalla.

Korostaisin myös sitä, että Leppävaaran lisäraiteet tai Kehä II eivät ole millään tavalla vaihtoehtoja tai toisiaan poissulkevia, vaan toisiaan täydentäviä. Kun saimme tämän asian lisäbudjettikäsittelyyn, voimme todella Espoon kaupungissa varautua tähän ajoissa.

Ed. L a p i n t i e : Arvoisa puhemies! Tätä lisäbudjettia sekä liikenneministeri Linnainmaa että lähetekeskustelussa esittelypuheenvuorossaan ministeri Alho muiden asioiden ohella perustelivat työllisyydellä ja erityisesti rakennusalan työllisyydellä ja sillä, että sen vuoksi täällä on lisäyksiä korjaustoimintaan, rakentamiseen, työllisyysinvestointeihin, rata- ja tieverkon kehittämisen määrärahoihin. Vaikka tässä nyt on laajasti eri puolia otettu esille, niin ajankin puut-

teen vuoksi joudun minäkin puhumaan liikenneministeriön hallinnonalasta.

Ensinnäkin on totta, mitä ministeri Linnainmaa sanoi, että näistä kolmesta tiehankkeesta vain yksi on puhdas moottoritie, ja se näkyy mm. siinä, että moottoritieosuuden kustannusarvio on 880 miljoonaa, kun kevyempien teiden arviot ovat huomattavasti pienempiä. Mutta sitä tosiasiaa ei se muuta miksikään, että näiden yhteenlaskettu rahamäärä, josta nyt tämän lisätalousarvion yhteydessä päätetään, on 1 395 miljoonaa markkaa. Itse uutena kansanedustajana olen myös sitä mieltä, että tämän tyyppiset asiat tulisi käsitellä varsinaisen budjetin yhteydessä, olkoon se sitten vuoden 96 tai 97 budjetti. En oikeastaan kyllä ymmärrä tätä menettelyä, koska hallitus painotti kaikessa toiminnassaan ymmärtääkseni hyvin järjestelmällistä, jämäkkää ja tehokasta toimintatapaa ja esimerkiksi budjettia kehuttiin laajalti siitä, että se valmistui nopeasti. Mutta pelkkä nopeus ei tietenkään riitä.

Erityisesti tiehankkeitten osalta, totta kai, infrastruktuuri ja siihen liittyvät tiet ovat tärkeitä, ja juuri sen vuoksi ne päätökset tulisi tehdä harkitusti. Kyse ei ole pelkästään tienpätkästä, jota pitkin liikenne kulkee, vaan usein siihen liittyy laajempaakin rakentamista ja yleensä asuntotuotantoa tai pitäisi liittyä. Valitettavan usein ei liity, ja seurauksena onkin liikenneruuhkia ja pitkiä työmatkoja.

Kun aloitin kauniilla ajatuksella siitä, miten tämä lisätalousarvio nyt parantaa työllisyyttä, näin valitettavasti kyllä ei ole. Olisin itse toivonut, että esimerkiksi Sorsan työryhmän raportin vuoksi annettaisiin lisätalousarvio, joka painottuisi nimenomaan työllisyyteen. Moottoritien rakentaminen valitettavasti ei ole työvoimavaltaista rakentamista. Myönnän, että maansiirtoliikkeillä menee huonosti, ja osa niistä varmasti voidaan luokitella meidän kaikkien nykyään rakastamiksemme pk-yrityksiksi, ja totta kai nekin varmaan näitä urakoita tarvitsevat, mutta on aivan väärin väittää, että moottoriteitä tai ylipäätänsä teitä rakentamalla saadaan rakennusalalle työpaikkoja, koska näin ei todellakaan ole. Nimenomaan moottoritien rakentaminen kyllä työllistää koneita, ja nykyään suuretkin koneet liikkuvat, valitettavasti — tai tekniikan eteenpäinmeno ei tietenkään ole valitettavaa — mutta tosiasia on kuitenkin, että ne liikkuvat yhden ihmisen voimin eikä siellä lapioita kovin paljon heilutella.

Kaiken kaikkiaan moottoriteiden rakentamisen ympäristöhaitat ovat sitä luokkaa, että perustelut pelkästään vajaalla kymmenellä rivillä per hanke kyllä eivät siitä. Jos eduskunnassa on tarkoitus pyrkiä vaikuttamaan asioihin ja myös perusteellisesti päätöksiä etukäteen käsitellä, tällä tavoin ei nähdäkseni kyllä uusia tiehankkeita tai moottoritiehankkeita pidä aloittaa.

Ympäristöhaitoista esimerkiksi jokainen meistä tietää sen, minkä suuruisia maansiirtotöitä moottoriteiden rakentaminen vaatii. Esimerkiksi Tampereelle ajettaessa ulkomaalaiset ryhmät saapuessaan monitasoristeyksiin ihmettelevät, kuinka monen miljoonan asukkaan kaupunkiin tässä nyt ollaan tulossa, eli kyllä näitä tieratkaisuja aika usein joudutaan täällä Suomessa ihmettelemään.

Ymmärrän kyllä tielaitoksen huolen omasta roolistaan ja tulevaisuudestaan, ja sinne ehkä lähtökohtaisesti hakeutuu henkilöitä, jotka pitävät suurten monumenttien ja monessa kerroksessa kulkevien teiden rakentamisesta, mutta on valitettavaa, että liikenneministeriö on tähän lähtenyt mukaan. Erityisen valitettavaa on se, että asiat toteutetaan näin vaivihkaa tai salakavalasti uuden eduskunnan ymmärtämättömyyteen luottaen, ja tällä tavallahan ei missään tapauksessa pitäisi toimia.

Mitä tulee erityisesti Kehä II:een, joka käsittääkseni on jakanut mielipiteitä voimakkaasti Espoossa, sen osalta voidaan myös todeta, että vaikka kyse nyt tässä tekstin mukaan ei olekaan moottoritiestä, vaan uuden kaksiajorataisen, eritasoliittymin ja usein kevyen liikenteen väylin varustetun yhteyden rakentamisesta, siitä huolimatta hanke on kallis, tulisi menemään viherväylien, maisemallisesti arvokkaiden alueiden halki eikä suinkaan poistaisi nykyistä liikennettä esimerkiksi asuinalueilta. Kun lähetekeskustelua täällä käytiin, ymmärtääkseni ed. Klaus Bremer, joka on tämän alueen liikenneasiantuntija, nimenomaan totesi, että tällä hetkellä liikenne ei suinkaan kulje asuinalueiden vaan nimenomaan teollisuusalueiden halki, joten nämä hallituksen esittämät perustelutkin valitettavasti sisältävät ajatuksen siitä, että uutta eduskuntaa on helppo johtaa harhaan.

Mutta kaiken kaikkiaan, jos todellakin lähtökohtana on se, että tiehankkeilla halutaan myös työllisyyttä parantaa ja sen lisäksi otetaan huomioon ympäristönäkökohtia, niin totta kai täällä silloin pitäisi olla määrärahoja perustienpidon parantamiseen — nykyisten teiden leventämiseen, ohituskaistojen rakentamiseen sinne, missä niitä tarvitaan — ja lisäksi raideliikenteen tehostamiseen.

Jos esimerkiksi Kehä II:ta ajatellen todella halutaan tehokkaasti parantaa näiden alueiden työpaikkaliikennettä, eikö Suomen ainoan miljoonaväestön alueelle olisi syytä rakentaa laajalle ulottuva metro ja johtaa se sitten Espooseen ja sillä tavalla olla moderneja ja tehokkaita ja saada isoja maamassoja liikuteltua eikä lähteä rakentamaan moottoritietä?

Olisin toivonut, että hallitus ei olisi tätä esitystä tuonut, ja olen pahoillani siitä, että ympäristöministeri jäi asiassa yksin. Toivon, että eduskunnassa osoitamme hieman enemmän selkärankaa emmekä niele tämäntapaista asioiden käsittelyä ja esittelyä. Sen vuoksi kannatan ed. U. Anttilan tekemää esitystä siitä, että tämä tielaitoksen kohta ja siihen kuuluvat määrärahojen perustelujen muuttamiset hylätään.

Liikenneministeri L i n n a i n m a a : Arvoisa puhemies! Ed. Lapintielle kommenttina: Olen jo todennut useampaankin otteeseen, miksi ei ollut mahdollisuutta enää vuoden 1996 budjettiesityksen yhteydessä näitä hankkeita ottaa mukaan. Sehän johtui nimenomaan siitä, että jatkovuosien tilanne pystyttiin saamaan selväksi vasta sen jälkeen, kun oli tiedossa, miten nämä 5,5 miljardin markan supistukset kohdennetaan.

Olen samaa mieltä siitä, että harkitusti tiehankepäätöksiä pitäisi tehdä, ja sitä nimenomaan tehdään. Tässä on ollut pohjana Infra 2010 -raportti ja näkemykset siitä, mikä on tärkeysjärjestys, ja näillä päätöksillä me saamme pitkäjänteisyyttä koko tälle hallituskaudelle asioiden hoitoon.

Uuden eduskunnan ymmärtämättömyyteen luottaen ei todellakaan asioita ole tänne tuotu, vaan nimenomaan uskoisin, että täällä eduskunnassa tämän hallituksen toiminnan ansiosta on mahdollisuus enemmänkin ja paremmin ymmärtää asioita kuin aikaisemmin.

Kehä II on jakanut mielipiteitä Espoossa, mutta Espoon valtuusto on Kehä II:n takana, eikä ed. Bremer ole millään lailla tämän eikä Espoon alueen liikenteen asiantuntija, ei pienimmässäkään määrin. Uudenmaan kansanedustajat mm. ovat asettaneet ykköshankkeeksi Kehä II:n toteuttamisen, ja kyllä ilmeisesti tarvitaan myöskin Kehä II:sta sen tähden, että Helsingin satama-alueelta rekkaliikenne ohjautuu tänä päivänä Kehä I:lle ja Länsiväylälle erittäin vahvasti, ja tämä on ilmeisesti jäänyt jostakin taivaasta näkemättä.

Ohituskaistat ovat ihan tärkeitä, ja näitä ja kevyen liikenteen väyliä kun tehdään, niin perustienpidon määrärahoja silloin käytetään. Sitä varten ne eivät tule tänne eduskuntaan asti. Päätökset niiltä osin tehdään tiepiirikohtaisesti.

Ed. L a p i n t i e (vastauspuheenvuoro): Sitä, että tätä ei ole varsinaisessa budjetissa voitu hyväksyä ja että tulevien säästöjen kohdentuminen olisi se perustelu, minun on hyvin vaikea ymmärtää. Tässähän nyt lähdetään liikkeelle 15 miljoonalla markalla ja loppusumma on todellakin 1,4 miljardia markkaa, joten kyse ei voi olla vain vuoden 1996 budjetista. Jos todella pitkäjänteistä suunnittelua halutaan, niin totta kai asia olisi pitänyt ottaa esille vuoden 1997 budjetin yhteydessä. Tällähän on valmistumisvuosi 2003, ja tämäntapaista perustelua, että yhtäkkiä kun hallitus sitten sosiaaliturvaleikkauksista päättikin vasta vähän myöhemmin, sen vuoksi tämä putkahtaa esille lisäbudjetissa, en voi kyllä ymmärtää. Kyllä tässä täytyy koko ajan puhua kokonaisuudesta ja lopputuloksesta, joka ei ole 15 miljoonaa markkaa, vaan 1,4 miljardia markkaa.

Ed. P. L e p p ä n e n : Arvoisa puhemies! Tämä käsittelyssä oleva lisätalousarvio, joka on kolmas tälle vuodelle, on ylijäämäinen vajaalla 5 miljardilla markalla. Siitä on tarkoitus osa käyttää vähentämällä tämän vuoden nettolainanottoa, osa työllistämiseen sekä osa rataverkon tason säilyttämiseen ja kehittämiseen. On myös eräs hyvin tärkeä asia: Yksityishenkilöiden velkajärjestelyihin käytetään 50 miljoonaa markkaa, joka on erittäin suuri, paisuva ongelma maakunnissa, kun ihmiset käyvät oikeutta omaisuudestaan ja myöskin veloistaan.

Arvoisa puhemies! Kaikkein eniten tähän saakka, on käytetty puheenvuoroja liikenneministeriön pääluokasta. Se varmasti kiinnostaa meitä monia ja myös maakunnissa eri tasoilla olevia ihmisiä. Hallitus on ottanut sellaisen linjan, että se tekee hyvin nopeasti hyvin suuria ratkaisuja. Nyt käsittelyssä oleva kolmas lisätalousarvio myös liikenneministeriön pääluokan osalta kertoo, että vauhti on Hornetien tasoa. Sehän on tänä päivänä tosiasia.

Hallitus on esittänyt, niin kuin täällä on todettu jo useampaan kertaan, kahden uuden hankkeen avaamista lisätalousarvion kautta, Joensuu — Ylämylly ja Kehä II. Hallituksen esityksen mukaan nämä kohteet käynnistettäisiin 15 miljoonalla markalla, mutta niin kuin täällä jo ed. Laaksonen kertoi, tänään on jaettu valtiovarainministeriön suunnalta, valtiovarain-

valiokunnassa uusi esitys, jossa näihin jo esitetään lisää määrärahoja. Näilläkin tiehankkeilla on varmaan omat perusteensa. Mutta samanaikaisesti puhutaan, niin kuin täälläkin on puhuttu, miten entinen tieverkostomme rappeutuu, miten käy sille, kun ei ole rahaa sitä hoitaa ja samanaikaisesti käynnistetään uusia hyvin mittavia hankkeita, joitten hoito tulee maksamaan tulevina vuosina.

Tämä paljon puhuttu menettelytapa, että käynnistetään näin suuria hankkeita lisätalousarvioitten kautta, on varmasti sellainen asia, joka kannattaa tulevaisuudessa miettiä, oli hallitus mikä tahansa, että näin ei tulisi tapahtumaan. Siihen ovat kiinnittäneet niin vasemmistoliiton eduskuntaryhmä, vihreät kuin myös valtiovarainvaliokunta yksimielisesti huomiota, jotta ei tulevaisuudessa tehtäisi tällaista virhettä, kuin tässä nyt on päässyt tapahtumaan. Näillä asioilla ei ole mielestämme niin kiire, vaan ne olisi voitu hoitaa normaalitalousarvion puitteissa, ja silloin ei myöskään näitä keskeytyksiä olisi tullut.

Mielestäni Iittala — Kulju-moottoritien rakentamisen jatkaminenon perusteltua, koska tämä pullonkaula Hämeenlinnan ja Tampereen välillä pitää rakentaa loppuun saakka tulevina vuosina. Mutta uusien osalta me olemme hyvin kriittisiä.

Tässä mielessä toivoo, että hallitus ja tulevat hallitukset myös uskovat tämän valtiovarainvaliokunnan yksimielisen kriittisyyden, joka mietinnössä on esitetty.

Minä esittäisin arvoisalle liikenneministeri Linnainmaalle erään väittämäni, jonka olen aikaisemminkin tältä puhujakorokkeelta esittänyt: En usko siihen, mitä ministeri täällä aikaisemmassa puheenvuorossaan sanoi enkä usko tielaitoksen laskelmiin, että liikennemäärämme kasvavat niin nopeasti, kuin laskelmissa on esitetty. Meillä autokanta nähtävästi kasvaa, mutta näihin autoihin ei riitä kuljettajia. Ne autot seisovat parkkipaikoilla, korjaamoilla, autotalleissa tai jossain muualla. Se ongelma tulee sitä kautta vastaan, että vaikka meillä vuonna 2000 olisi puolta enemmän autoja kuin tänä päivänä, niin autonkuljettajia ei riitä ajamaan näitä autoja jatkuvasti tien päällä.

Kun arvoisa ministeri on myös paikalla, toivoisi, että tämä eduskunta vielä viime metreillä, kun se käsittelee tulevan vuoden talousarviota, pystyisi yksityistievaltionavustuslain säilyttämään vaikka pienemmälläkin määrärahalla, jotta tämä laki ei olisi viimeistä kertaa tänä vuonna voimassa.

Ed. R i m m i (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Ed. P. Leppänen kertoi puheenvuorossaan siitä kriittisyydestä, mitä vasemmistoliiton eduskuntaryhmällä moottoriteiden rakentamiseen yleisestikin on ollut. Itse olen kuulunut siihen joukkoon, joka on koettanut määrätietoisestikin kamppailla sen asian eteen, että mammuttimainen tierakentaminen olisi mahdollisimman vähäistä. Yhdyn kovinkin siihen kritiikkiin, mitä on tässä esitetty, että näitä rahoituksia lisätalousarviossa tulee. Siihen kritiikkiin muilta osin yhdyn, paitsi siltä osin, että pidän myös hyvin tärkeänä kyllä sitä seikkaa, että Kulju — Iittala-moottoritien rahoitus nyt vihdoin turvataan. Tien rakentaminen on siellä kesken, ja on rakentamisen kannaltakin järkevämpää se, että tie saadaan rakennettua yhteen menoon valmiiksi, kuin se, että rahoitus välillä katkeaisi ja epätietoisuus jatkuisi. On myös Pirkanmaan koko yritys- ja elinkeinoelämän kannalta tärkeätä, että saadaan varmistettua, että se tie Tampereelle saakka rakennetaan.

Ed. T ö r n q v i s t (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ed. P. Leppäselle toteaisin, niin kuin hän itsekin totesi, että liikennejaosto on kriittisesti näihin tiehankkeisiin suhtautunut ja sitä myöten koko valiokunta nimenomaan siinä mielessä, että nämä on jouduttu nyt tuomaan lisätalousarviossa esille ja päätettäväksi. Nämähän eivät ole mitään uusia hankkeita, eivät mistään tuulesta temmattuja, vaan nämä ovat vuosikausia tielaitoksen ja tiepiirien suunnitelmissa olleet odottamassa vuoroaan, kun rahoitus löytyy. Nyt kun on sellainen tilanne, että hyvin suuri osa nykyisistä rakennettavista teistä valmistuu vuonna 97, jolloin vapautuu tielaitoksen budjetin sisältä määrärahoja, niin on aivan viisasta, että näitä tiehankkeita on jonossa tehtäväksi sitten ja rahoitettavaksi suuremmassa määrin, kun rahoja tielaitoksen budjetin sisältä vapautuu.

Mitä tulee esimerkiksi Onttola — Ylämyllytiehen, niin tiedän, että se oli budjettiriihessä varsinaisen budjetin tekemisen yhteydessä hyvin voimakkaasti esillä, mutta tiettyjen seikkojen vuoksi se pudotettiin sieltä. Kun Pohjois-Karjalassa ei ole yhtään suurempaa tiehanketta nyt tekeillä, niin minusta on aivan viisasta jo työllisyysperustein, mutta ennen kaikkea myös liikenteellisin perustein, aloittaa tämän tien rakentaminen.

Ed. A l a - N i s s i l ä : Arvoisa puhemies! Tässä on käyty keskustelua tiepolitiikasta.

Ed. P. Leppänen viittasi yksityistieasiaan. Kommentoin sitä ensin lyhyesti. Jos tämä järjestelmä nyt romutetaan, kyllä se mielestäni täyttää kiusanteon tunnusmerkistön tässä yhteydessä. Kyllä vielä pitäisi tehdä kaikki voitava, että tämä säilytettäisiin, vaikka siinäkin asiassa säästettäisiin.

Toinen asia on lossiliikenne. Monelta taholta otetaan jatkuvasti yhteyttä, että jos se aikataulutetaan ja jos se kovin paljon huononee, tämä tuottaa kyllä lossien takana asuville ihmisille todella isoja ongelmia.

Varsinainen asiani koski menettelytapaa siinä, että lisätalousarvioon on otettu kolme mittavaa tiehanketta. Sitä on valiokunnan mietinnössä kritisoitu. Sitä on keskustan toimesta kritisoitu. Itse valtiovarainvaliokunnassa, niin kuin ed. Pekkarinen totesi, me äänestytimme lähinnä vain Kehä II:sta, joka on pääkaupunkiseudullakin ristiriitainen hanke. Se olisi ainakin sellainen hanke, joka pitäisi ottaa esille varsinaisen talousarvion yhteydessä eikä tällä tavalla lisätalousarvioteitse.

Mitä tulee liikennepoliittisiin tiehankkeisiin, kyllä kai on niin, että Eurooppa 18 -tiehanke nousee Suomessa ylitse muiden eurooppalaisena tiehankkeena. Sitä ei valtiovarainvaliokunnan mietinnöissä eikä liikennepolitiikassa mielestäni riittävästi huomioida.

Toinen näkökulma, menemättä nyt kotikonnuille sen enempää: kyllä niiden ratahankkeiden sähköistäminen, esimerkiksi Turku — Toijalaratahankkeen, joka on aloitettu, sen rahoitus, pitäisi hoitaa. Se olisi liikennepoliittisesti järkevää.

Arvoisa puhemies! Kyllä näitä pitäisi katsoa kokonaisuutena varsinaisen talousarvion yhteydessä. Esimerkiksi Eurooppa 18 -tiehanke pitää hoitaa, yksityistiejärjestelmä pitää säilyttää ja rautatieverkoston sähköistämisen pitää olla sille kuuluvassa asemassa.

Ed. Rosendahl: Arvoisa rouva puhemies, värderade fru talman! I regeringsprogrammet förbinder sig statsminister Lipponens regering att satsa på långsiktig utveckling av infrastrukturen i trafiken under hela valperioden och att börja behandla projektet "Finlands trafikstruktur år 2010". Mot den bakgrunden är det anmärkningsvärt att regeringen i en tilläggsbudget går in för att starta byggandet av tre nya vägprojekt för 1,3 miljarder mark inom ramen för en uppgiven besparing om 15 miljoner i kapitel 31.24.

Också statsutskottet anser att det inte är ett lämpligt förfaringssätt att starta dylika stora utvecklingsprojekt genom en tilläggsbudget. Projekt av den här digniteten hör hemma i den ordinarie statsbudgeten, konstateras det i utskottets betänkande. Jag är av samma åsikt, vilket jag och sex andra riksdagsmän anfört i tilläggsbudgetmotion nr 35.

I synnerhet då anslagen för vägunderhåll under senare tid kraftigt minskats och statsanslagen för stöd till privata vägar helt har slopats, borde det utrymme som föreligger för väganslagen disponeras för vägunderhåll.

Statsutskottet konstaterar också i sitt betänkande att vägnätet kommer att försämras kraftigt om anslagen till trafikministeriet även i fortsättningen kommer att ligga på 1996 års nivå, eftersom trafiken av allt att döma ökar med 6—8 procent fram till år 1999.

Det faktum, att en del av trafikökningen kan förväntas i anslutning till hamnarna i södra Finland på grund av den ökade utrikeshandeln, underlättas inte av man startar byggandet av några kilometer ny motorväg eller motortrafikled på olika håll i landet. De vägprojekt som föranleds av ett eventuellt framtida beslut om en ny storhamn, t.ex. i Kantvik eller Nordsjö, kan givetvis inte avgöras innan själva hamnfrågan är löst. Däremot borde förbindelserna till befintliga hamnar prioriteras. Här tänker jag då närmast på väg nr 5 Lahtis — Helsingfors, väg nr 6 Kouvola — Helsingfors samt förbindelserna till Hangö hamn. Däremot är frågan om Helsingforshamnens bevarande synnerligen osäker och därför är det förvånande att byggandet av Ring II motiveras med förbindelserna från Helsingfors hamn.

I Nyland finns det cirka 900 kilometer oasfalterade allmänna vägar, dock inte i Esbo och Vanda. Vägnätet är dessutom i dåligt skick i södra Finland i förhållande till den stora trafiktätheten. På många orter saknas också behövliga cykelvägar — barns, fotgängares och cyklisters säkerhet äventyras dagligen på smala och livligt trafikerade vägar bl.a. i Nyland. Mot den bakgrunden och med tanke på sysselsättningsläget anser jag att underhåll och ombyggande av mindre vägar och cykelvägar borde prioriteras inom ramen för de anförda besparingarna. Jag föredrar därför att stöda reservationen, trots att jag är beredd att godkänna utskottets motivering till huvudtitel 31.

Arvoisa rouva puhemies! Hallitusohjelmassa pääministeri Lipposen hallitus sitoutuu pitkäjän-

teiseen liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen koko vaalikauden ajaksi ja lupaa alkaa käsitellä Suomen liikenneinfrastruktuuri 2010 -suunnitelmaa.

Tätä taustaa vasten ihmettelen, että hallitus ilman lopullista kokonaissuunnitelmaa ja ilman hyväksyttyjä painopisteitä käynnistää kolme suurta uutta tiehanketta, joiden lopullinen kustannusarvio on 1,3 miljardia markkaa käyttämättä jääväksi ilmoitetun noin 15 miljoonan markan määrärahan puitteissa. Myöskään valtiovarainvaliokunta ei pidä perusteltuna menettelytapana sitä, että suuria ja merkittäviä kehittämishankkeita käynnistetään lisätalousarvion puitteissa. "Tällaiset hankkeet kuuluvat selkeästi varsinaiseen talousarvioon", toteaa valiokunta. Olen samaa mieltä ja olen sen kuuden muun edustajan kanssa lausunut meidän yhteisessä lisätalousarvioaloitteessamme n:o 35.

Valitettavasti valtiovarainvaliokunta ei ole vetänyt johtopäätöksiä sinänsä hyvistä ja kannatettavista perusteluistaan pääluokassa 31 ehdottamalla, että luku 31.24 poistettaisiin vuoden 95 kolmannesta lisätalousarviosta ja että vastaava säästö käytettäisiin teiden ylläpitoon. Tämän takia olen valmis kannattamaan vastalausetta, koska se vastaa suurin piirtein lisätalousarvioaloitettani.

Ed. Pykäläinen: Arvoisa rouva puhemies! Täällä on jo useampaan kertaan todettu, että hallitusohjelmassa sanotaan, että kestävän kehityksen ja pitkäjänteisen liikenneinfrastruktuurin mukaiset suunnitelmat ovat tärkeitä. Ne edellyttävät mielestäni tehokasta raideliikenteen kehittämistä, joukkoliikenteeseen satsaamista ja peruskunnossapitoon panostamista voimakkaasti, yhtä lailla teiden peruskunnossapitoon kuin myös ratojen.

Mutta jos me lähdemme siitä, että meille ovat tärkeitä kestävän kehityksen periaatteet, me emme voi satsata tämänhetkisessä yhteiskunnassa moottoriteiden rakentamiseen, emme myöskään moottoriliikenneteiden rakentamiseen. Ne eivät todellakaan, toisin kuin ed. Tiuri väitti, vähennä liikennettä, vaan nimenomaan päinvastoin lisäävät, koska mitä tehokkaampia, suurempia ja leveämpiä väyliä me teemme, sen houkuttelevammaksi me teemme yksityisautoilun ja näin ollen myös ympäristön kannalta saastuttavammaksi liikennemäärien kasvun. Toisin voimme vaikuttaa sillä, että tehostamme joukkoliikennettä, parannamme joukkoliikenteen toimivuutta, yhteensovitettavuutta ja saatavuutta, jolloin myös liikennemäärät vähentyvät ja liikenneturvallisuus paranee.

Myös siinä suhteessa, että meillä on liikennevaliokunnassa käsittelyssä yksityisteiden valtionapujen vähentäminen, tuntuu vähän kaksinaismoralistiselta, että sieltä haluamme viedä vähän toistasataa miljoonaa avustuksia pois yli 60 000 kilometrin matkoilta teiden kunnossapidosta ja samanaikaisesti olemme valmiit lisäbudjetissa aloittamaan kolme suurta tiehanketta. Minusta se ei ole oikean suuntaista politiikkaa, ja tulen yksityiskohtaisessa käsittelyssä kannattamaan ed. U. Anttilan esityksiä.

Ed. Aittoniemi: Rouva puhemies! Ed. U. Anttila sekä vastalauseessaan että puheenvuorossaan kiinnitti huomiota kolmeen asiaan, kolmas oli vähän verhotusti siellä taustalla.

Ensimmäinen, ja sen minäkin hyväksyn, oli se, että budjettiteknisesti ja moneen kertaan hyväksyttyjen toteuttamisperiaatteiden mukaan tämän tyyppisten asioiden tuominen lisäbudjetissa ei ole ollenkaan tarpeellista. Siitä tietysti pitäisi päästä.

Toinen kysymys, jonka hän puheenvuorossaan ja vastalauseessaan toi esille, on vertailu raideliikenteen ja maanteiden välillä. Vihreät ovat perinteisesti kannattaneet raideliikennettä, lähteneet siitä, että maantieliikenne saisi olla lehmipolkujen asteella, niin että autot eivät liikkuisi ollenkaan, kun taas kaikki liikkuisivat raideliikenteessä. Tämä on mahdoton ajatus nykyaikaisessa yhteiskunnassa niin meillä kuin muuallakin. Kumpaakin liikennealuetta pitää kehittää tasapuolisesti, ja millä puolella on kulloinkin taloudellisen panostuksen painoarvo, riippuu tietysti siitä, minkälaisia hankkeita kulloinkin on liikkeellä.

Kolmas asia, johon hän selvästi viittasi ja johon minäkin vastauspuheenvuoroyrityksessäni paneuduin, oli selkeä vastustus sille, että Iittala — Kulju-tien rakentamista jatketaan. Se pitäisi jättää sellaiseksi tyngäksi kuin se on tällä hetkellä, vähän niin kuin Pispalan uittotunnelikin, jolla ei ole mitään käytännön merkitystä. Tie päättyisi johonkin Hämeenlinnan ja Iittalan välille ikuisesti ja pysyvästi.

Minä kiistän, ed. U. Anttila, pirkanmaalaisena kansanedustajana — myöntäen nämä budjettitekniset virheet — näkemyksenne maanteiden eteenpäinajamisesta raideliikenteen kustannuksella ja totean, että tämä hanke, joka on perusteltu, eli Iittala — Kulju-moottoritien jatkaminen Helsinki — Tampere-moottoritiehankkeessa on Pirkanmaalle ja sille alueelle tällä hetkellä välttä-

mätön. Jos katsotaan, mitä Pirkanmaa on näinä vaikeina työttömyyden aikoina saanut valtiolta ja sen budjetista, niin se ei ole saanut yksinkertaisesti yhtään mitään. Sitä vedettiin retkuun jo Ahon hallituksen aikana, kun oli kysymys tukialueratkaisusta. Me putosimme sieltä pois. Jos nytkään ei saataisi moottoritiehankkeen jatkoa, mehän olisimme vallan onnettomassa tilanteessa.

Näin ollen työllisyyssyistä, vaikkakaan tierakentaminen ei kovin paljon työllistä, ja tarkoituksenmukaisuussyistä siltä osin, että tiehen on jo uhrattu valtavia summia rahaa, se tulisi saattaa lopulliseen päätökseensä Tampereelle, jolloin se palvelisi liikennettä tietysti sillä tavalla ja sillä tarkoituksella, kuin on aikaisemmin suunniteltu.

Toivottavasti pirkanmaalaiset kansanedustajat tässä nyt ovat jämäkästi mukana ja omalta osaltaan pyrkivät vaikuttamaan siihen, että tässä asiassa ei jonkin muotihuuman vuoksi tulisi katastrofia. Jos se tästä lisäbudjetista putoaa, se tulee putoamaan muutenkin pois, ja se on kovin katkera isku Pirkanmaan alueelle.

Rouva puhemies! Näillä perusteilla katsoisin, että vaikka tekniikka tässä on väärä, niin käytännön syistä nämä rahat pitäisi myöntää sillä varmuudella, että niiden varaan voitaisiin rakentaa eikä jätetä asiaa ilmaan leijumaan. Asia on erityisesti Pirkanmaan kannalta tärkeä tältä osin, josta minä puhun.

Esiintyminen täällä salissa on ihan selkeästi sellainen, että ne, joiden suunnassa ei ole saatu jotakin tiehanketta nyt, ovat valmiita kaatamaan koko homman, koska heille ei ole saatu mitään, vaan Pirkanmaa on saanut jotain — ja Kehä II tai joku Ylämyllyn tiehanke. Ei tällä tavalla voida yhteiskunnan asioita ajaa, vaan vuoroin teillä, vuoroin meillä ja tasapuolisesti.

Ed. U. A n t t i l a (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Vastaan, vaikka tiedän, että ed. Aittoniemi rakastaa provosoimista.

Mitä tulee priorisointiin raideliikenne — tieverkko, kiinnittäisin ed. Aittoniemen huomiota siihen, että vuoden 1996 talousarvioesityksessä määräraha perustienpitoon on pienempi kuin määräraha vuoden 1995 budjetissa ja vuoden 1995 lisätalousarviossa. Erotus on useita satoja miljoonia markkoja. Sinänsä tieverkon kehittämiseen on ensi vuonna tulossa lisämäärärahoja noin 100 miljoonaa markkaa ja myös raideliikenteen puolelle on tulossa lisäystä.

Jos tarkastellaan sitä suhdetta, mikä on uusien hankkeiden eli momentin Tieverkon kehittäminen ja Perustienpito -momentin välillä, niin siinäkin on epäsuhtaa. Ei ole siis kyse siitä, että vihreät viimeiseen hengenvetoon asti vastustaisivat kaikkia tiehankkeita, vaan kyse on myös priorisoinnista tiehankkeiden sisällä, siis siitä, rakennetaanko jotain uutta vai pidetäänkö yllä entistä. Toki uuttakin pitää rakentaa, mutta suhteessa siihen, mitkä ovat muut hankkeet ja mikä on kokonaisuus. Siinä mielessä raideliikenteen kehittäminen on ekologisesti tietenkin aivan järkevää.

Puhetta on ryhtynyt johtamaan ensimmäinen varapuhemies S-L. Anttila.

Ed. G u s t a f s s o n (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Pyysin vastauspuheenvuoron ed. Aittoniemen puheenvuoron johdosta, joka oli ihan hyvä. Haluan vain oikaista sen painotuksen, johon en itse yhdy. Minusta ei Iittala — Kulju-moottoritien jatkaminen Tampereelle asti ole perusteltua sen vuoksi, että Pirkanmaan pitää jotakin budjetista saada. Sekin tietysti pitää paikkansa, että erityisesti Ahon hallitus röykytti Pirkanmaata raskaimman jälkeen. Mutta ei moottoritien jatkaminen ole välttämätöntä sen vuoksi, vaan sen on oltava yleisistä lähtökohdista perusteltua, koska muutoin tien rakentaminen keskeytyisi.

Tärkeintä on se — ja ihmettelen, etteivät vihreät nyt ymmärrä sitä, että totta kai Tampere ja Pirkanmaa on yksi suomalaisen yhteiskunnan vetureita. Totta kai me haluamme sinne hyvät raideliikenne- ja junayhteydet, mutta myös moottoritien, jotta se voi kehittyä dynaamiseksi kasvukeskus- ja osaamisalueeksi, mitä Tamperekin jo tänäkin päivänä traditionsa, tavallaan kokemuksen, pohjalta on. Tämän vuoksi, ed. Aittoniemi, me olemme samaa mieltä asiasta, mutta halusin painottaa tätä perustelua: Emme halua moottoritietä sen vuoksi, että haluamme budjetista jotkut roposet Pirkanmaalle.

Ed. R i m m i (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Ed. Aittoniemi totesi, että toivottavasti pirkanmaalaiset kansanedustajat nyt puolustavat moottoritien loppurahoitusta niin, että tie saadaan valmiiksi. Käsittääkseni sen kannatus on koko lailla saumaton. Me pidämme välttämättömänä ja itse pidän, kuten aikaisemmin jo sanoin, sitä että tie saadaan valmiiksi. Pirkanmaan elinkeinoelämä ja koko Pirkanmaa kaikin

puolin tarvitsee tuon tien. Se on nyt jo aivan liian myöhässä.

Mitä tulee ed. Aittoniemen heittoon siitä, että vain rautateitä kannatettaisiin, kyllä me pirkanmaalaiset kansanedustajat olemme ja ainakin itse olen hyvin huolestunut myös siitä, että rautateiden ratamäärärahat ovat liian vähäisiä. On kovin murheellista, että esimerkiksi pääradan nopeuden nosto edelleen on hidastunut. Koska päärata on koko valtakunnan lävitse kulkeva päärata, kyllä sen pitäisi olla hyvin tärkeää, kun vastaisuudessa näitä rahoja katsellaan, että siihen ne rahat osoitetaan.

Sen sijaan, mitä tulee muihin moottoritiehankkeisiin, niin esimerkiksi Pirkanmaalla on TVL:llä menossa tiehanke Lakalaiva — Vaasan tie, siis yhteys Kuljun moottoritieltä Vaasan tielle. Itse olen sitä mieltä, että siinä ei taas tarvita moottoritietä. Siinä tarvitaan parannuksia, mutta siinä pärjätään kyllä ihan hyvin muullakin kuin moottoritiellä.

Ed. T i u s a n e n: Arvoisa puhemies! Mitä tulee moottoritierakentamiseen, siitä voidaan todeta, että tuo ideologia on ensinnäkin lyhytjänteistä, se on hyvin poukkoilevaa ja ennen muuta rakentuu ikään kuin sellaiseen vanhakantaiseen ajatteluun, että mitä leveämmät tiet, mitä enemmän kaistoja, sitä enemmän rikkautta ja hyvinvointia. Tosiasiassa nopeuksien lisääntyessä tulee aina enemmän typpioksideja, ja kuten tiedämme, ympäristöä ajatellen liikenne ja nimenomaan typpioksidit ovat suurin ongelma ilman saastumisessa myös Suomessa tällä hetkellä.

Kun puhutaan E18:n kehittämisestä ja moottoritierakentamisesta sen yhteydessä, ollaan hyvin kaukana metsässä. E18 ei myöskään tarvitse moottoritierakentamista, sitä vastoin moottoriliikennetierakentamista se kyllä tarvitsee. Toteaisinkin, että maahamme pitäisi pystyä rakentamaan aitoja moottoriliikenneteitä, ei sellaisia puolikkaita moottoriteitä, joilla odotetaan, että se toinen suunta rakennetaan myöhemmin, niin kuin on E18:n kohdalla esimerkiksi Porvoon ja Koskenkylän välillä. Sitten taas Koskenkylästä itään alkaa sellainen vuoristorata, joka poikkeaa vuoristoradasta siinä mielessä, että on paljon hengenvaarallisempaa ajella siellä kuin vuoristoradalla Linnanmäellä. Se on tällainen aito moottoriliikennetiekohde, ja se pitäisi toteuttaa.

Edelleen E18 nähdään vahvuutena, mutta se ei ole sitä, jos se on vain tuollainen liikenneränni, joka jättää lähinnä ympäristöönsä saasteet, mutta ei luo esimerkiksi työpaikkoja, kuten ei myöskään luo moottoritierakentaminen. Siinä mielessä työllisyysnäkökohdin ei pystytä perustelemaan koskaan moottoritierakentamista.

Mitä tulee kolmanteen lisäbudjettiin moottoritiehankkeiden esiin nostamisessa, se on varsin ongelmallinen tilanne kaiken kaikkiaan, muun muassa päätöksentekoprosessin kannalta: Aloitetaan suuria asioita, ja itse päätöksentekoprosessi häipyy, kuten esimerkiksi ed. Nikula on täällä aikaisemmin todennut.

Edelleenkin esimerkiksi Joensuun — Ylämyllyn kohdalla puuttuu täysin yva-tarkastelu. Sitä ei ole suoritettu tuolle välille. On vain lyöty tällainen päätös lukkoon. Pohjois-Karjalassa tällä alueella vuosien mittaan ihmiset ovat olleet varsin aktiivisesti liikkeellä, kansanliike on ollut ja nimenomaan tämän moottoritien rakentamista vastaan. Vanha tielinjaus sielläkin riittäisi; sen parantaminen nimenomaan olisi kaikkein työllistävintä ja ympäristön kannalta kaikkein järkevintä.

Joensuu — Liperi-väli mullistetaan moottoritierakentamishankkeella, kulttuurimaisema menee siinä. Alueella on muun muassa geomorfologisesti arvokas muinaisranta, ja todellakaan yvaa eli ympäristövaikutustarkastelua ei ole sielläkään tehty.

Vielä moottoritierakentamisessa usein vilautellaan tätä Ten-asiaa, EU-toivetta, että sieltä tulisi sitten rahaa näihin kansainvälisiin tieyhteyksiin. Todellakin Suomi haki runsaasti yli 100 miljoonan markan tukea ja sai 28 miljoonaa markkaa, eli sieltä ei tule apua moottoritierakentamiseen.

Haluaisin vielä tuoda yhden asian, jolla on myös tuollainen EU-ulottuvuus, näkyviin moottoritierakentamisessa. Uskoisin, että ajan mittaan Keski-Euroopassa, ennen muuta ehkä Saksassa, kiinnitetään huomiota myös siihen, millä ja miten tavara on tuotu kuluttajille. Tällä hetkellä paperin käyttäjät kiinnittävät huomiota siihen, että eivät ota sellaista paperia käyttöönsä, paina siitä lehtiä, joka on valmistettu esimerkiksi ikimetsien puuraaka-aineesta. Uskoisin, että ajan mittaan aivan samalla tavalla kiinnitetään huomiota siihen, onko paperirulla toimitettu Keski-Eurooppaan ympäristöä vahingoittavalla tavalla vai ei. Tässä tulee vaihtoehto kumipyörillä tai kiskoilla kysymykseen.

Jos me oikein järkevästi ajattelemme Suomen kansallista etua pitkällä tähtäimellä, niin tästäkin näkökulmasta meidän pitäisi panostaa raideliikenteeseen. Sitä ei ole kylliksi tehty. Eli raskasta liikennettä ei tällä tavalla saada pois pyöriltä

kiskoille. Radat todella uhkaavat romahtaa alta. Täällä mainittu 300—400 miljoonan markan klappi on siinä, mitä Valtionrautatiet, VR-rataytymä, tarvitsisi toteuttaakseen liikennöintiä, kehittääkseen sitä, mihin valtiovalta on nyt sitten vastoin sitoumuksiaan ollut kuitenkin valmis. Valtiovalta odottaa ratamaksuja ja osinkoja, mutta samalla ratojen kunto heikkenee.

Hyvät edustajat, haluaisin viitata sellaiseen erityisen ongelmalliseen väliin, joka on Kouvolan sekä Kotka — Hamina-satamaparin välillä. Siellä on yksi pätkä Juurikorpi — Inkeroinen, jolla on yksi kiskopari, jonka yli on jo nyt kulkenut yli 370 miljoonaa bruttotonnia, kun tällaisen kiskon laskennallinen kestävyys on vain 300 miljoonaa tonnia. Eli hyvällä onnella tällä hetkellä ajellaan kemikaalitransitoa Venäjältä Kotkan ja Haminan satamiin. Sitten kun tapahtuu todella sen kiskoparin murtuminen, eivät junat kulje enää ollenkaan. Silloin ei tule myöskään ratamaksua eikä osinkoa. Nimenomaan kemikaalitransito on ollut VR:lle ja Suomelle varsin tuottoisa. Koko transitoa pitäisi kehittää siihen suuntaan, että se olisi muuta kuin yksinkertaista kuljettamista ja ympäristöuhkia.

Arvoisa puhemies! Ympäristönäkökulmasta moottoriteitä ei tule rakentaa, ei myöskään pitkällä tähtäimellä mistään muustakaan järkevästä näkökulmasta. Moottoriliikenneteitä tulee kehittää ja nimenomaan siellä, missä tällä hetkellä on henki vaarassa, kuten Koskenkylä — Loviisa-välillä. Radanpitoon pitäisi enemmän kiinnittää huomiota.

Lopuksi haluaisin todeta, että valtioneuvosto tai hallituksen iltakoulu ei ole oikein pystynyt käsittelemään näitä liikenneasioita kyllin nopealla, kyllin joustavalla ja tukevalla tavalla, vaan lykännyt jatkuvasti asiaa. Liikenneinfrastruktuuri 2010 -asia on jälleen lykätty tulevaisuuteen.

Omalta puoleltani haluan myös tukea ed. U. Anttilan esitystä tässä asiassa, hänen esittämäänsä vastalausetta, eriävää mielipidettä. Toteaisin, että me emme voi tehdä mittavista moottoritierakentamisista tuollaisia ratkaisuja ilman selkeätä päätöksentekoprosessia.

Ed. Aittoniemi (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Minulle jäi kovin epäselväksi, miksi ed. Tiusanen koko ajan ylisti moottoriliikennetietä ja hylkäsi ajatuksissaan moottoritien, joka on toki huomattavasti kalliimpi, se on selvä asia, mutta jos ajatellaan turvallisuuskysymyksiä, luonnollisesti omaa luokkaansa. Tietyille alueille moottoriteiden rakentaminen on välttämätöntä, koska tämä yhteiskunta, niin kuin muukin maailma varmasti, liikenteellisesti, siis liikenteen määrän ja myöskin nopeuksien osalta, menee koko ajan lisääntyvään suuntaan.

Mikä ihme se on se moottoriliikennetie! Mitä hyvää siinä on siinä mielessä? Se ei paljonkaan poikkea tavallisesta maantiestä muuten, kuin että mopot ja tämän typpiset eivät siellä saa ajaa. Olisi mukava kuulla eroista. En minä tiedä, saako täällä kysyä, mutta saahan sitä ihmetellä, mikä sen moottoriliikennetien niin ihmeelliseksi tekee ed. Tiusasen mielestä siellä Koskenkylän paikkeillakin, mikä tekee moottoritiestä niin mahdottoman huonon sellaisella alueella, missä on voimakkaasti kasvava liikenne!

Ed. Joenpalo (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Ed. Tiusasen puheenvuorosta syntyi aivan samanlainen ajatus minulle kuin ed. Aittoniemelle. Kyllähän Valtatie 3:n kohdalta selvitykset moottoritien tarpeesta on tehty jo vuosia vuosia sitten, ja sen jatkorakentaminen perustuu tehtyihin selvityksiin. Sen kesken jättäminen on suurinta typeryyttä, mitä voidaan liikennepoliittisesti ja tienrakennuksen kannalta kaiken kaikkiaan tehdä.

Ne hankkeet, joita tässä hallituksen ohjelmassa on merkattu, ovat hankkeita, jotka ovat vuosikausia olleet TVL:n erilaisissa ohjelmissa. Ne ovat vain siirtyneet vuodesta toiseen, kun rahaa ei ole löytynyt. Nyt niihin on rahoitus olemassa ja ne on järkevää tehdä, olipa moottoritien kannattaja taikka ei. Ei tätä liikennettä, joka tässä ollaan ohjaamassa näille tieosuuksille, voi siirtää rautateille. Ei Kehä II:kaan voi korvata rautatiellä tai Valtatie 3:a sillä tavalla, että kaikki liikenne olisi hoidettavissa rautateillä. Nämä tiet ovat osa suomalaista liikennepolitiikkaa. Ne on nyt järkevää toteuttaa, kun ollaan rahoitus löytämässä.

Ed. Tykkyläinen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Totean ed. Tiusaselle, että moottoriteiden rakentaminen on ensiksikin kaikkein tärkein asia sen johdosta, että sillä lisätään liikenneturvallisuutta. Toiseksi sillä lisätään myös työllisyyttä, joskin työllisyyden lisääminen rakentamisen yhteydessä on vähäistä. Sen sijaan sitten kun katsellaan sitä, että näitä teitä pitkin kuljetetaan eri elinkeinoelämän puolelta tulevia tarvikkeita ja tavaroita, niin silloin niillä on ratkaiseva ja merkittävä vaikutus. Työllisyysnäkökohtaa ei pidä aliarvioida. Olen edelleenkin sitä

mieltä, että tiehankkeet pitää hoitaa Suomessa järjestykseen senkin johdosta, että me olemme menossa myöskin kansainvälistymistä kohti. Euroopan unionin rahoituksia tullaan tulevaisuudessa hyödyntämään näihin hankkeisiin.

Ed. T i u s a n e n (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ed. Aittoniemelle tietysti voisi luetella pitkänkin litanian, mutta lähdetään nyt siitä, että moottoriliikennetiet voidaan hyvin usein linjata nimenomaan vanhaa tielinjausta myöten eikä niin, että tarvitsisi vetää viivoittimella jostakin muualta läpi ja tehdä näitä hehtaaripyssyllä ammuttuja liikennesolmuja, joista Suomi on todellakin kuuluisa: kolmitasoristeyksiä täällä varsin harvaan asutussa maassa, joku kahden tien risteys, jossa toisen laidasta toiseen tuskin on näköyhteyttä enää, ainoastaan taivaanranta siintää. Moottoriliikenneteitä puoltavat nimenomaan nopeudet — typpioksidien syntyminen on paljon voimakkaampaa moottoriteillä kuin moottoriliikenneteillä — aidot leveät ohituskaistat, pientareet jne. Aito moottoriliikennetie, nimenomaan sopii E18-suuntaan, ed. Aittoniemi. Siellä hyvinkin pitkälle voidaan toteuttaa edistyksellistä liikennekulttuuria tällä eikä moottoritien rakentamisella.

Toteaisin lopuksi vielä sen, että nimenomaan Saksassa on jo todettu, että ei moottoritieideologia johda mihinkään muuhun kuin niihin Stauungeihin, jotka ovat tunteja kestäviä. Eli moottoritiet on todettu siellä vanhanaikaisiksi. Me emme ole tietenkään sellainen tiheästi asuttu teollisuusmaa kuin Saksa, mutta saksalaiset puhuvat dinosauruksista pyörillä ja tarkoittavat polttomoottoreita. Todella tulevaisuus on aivan toisen tyyppinen kuin tämä, että lisää nopeutta ja autoja, ed. Aittoniemi.

Ed. E l o : Arvoisa rouva puhemies! Kieltämättä se tapa, jolla hallitus toi nämä tiehankkeet lisätalousarvioon, ei välttämättä ole kovin siisti, mutta minun mielestäni se on hyväksyttävissä, erityisesti sitä taustaa vasten, mistä viime vaalikaudellakin, itse kun ulkopuolella olin, lehtitiedoista luin: Esimerkiksi Raippaluodon sillan Norrback toi ohi kaikkien suunnitelmien sellaisella budjetilla, joka oli alun perin alimitoitettu. Pekkarinen teki Keski-Suomeen erilaisia tiehankkeita. Ei tässä olla minkään uuden tilanteen edessä, ja varsinkin, kuten ed. Joenpalo totesi, nämä ovat hankkeita, jotka ovat jo pitkään olleet esillä.

Omasta puolestani olen ilmoittautunut raideliikenteen kannattajaksi ja toivon, että myös sitä pystytään tasapuolisesti kehittämään. Sehän on eurooppalainen ilmiö, se on ympäristöystävällinen ilmiö. Me tiedämme, että esimerkiksi ensi vuoden budjetista puuttuu noin 200 miljoonaa markkaa rahaa radanpidosta, ja se on valitettavaa, mutta on tietysti tässä budjettitilanteessa jotenkin ymmärrettävää.

Ed. Gustafsson aivan oikein sanoi, että liikenneyhteyksillä on suuri merkitys alueiden kasvulle ja dynamiikalle. Siinä yhteydessä toivoisinkin, että Valtatie 2, johon ed. Laaksonen aikaisemmin kiinnitti huomiota, tulisi voimakkaammin esille. Pori ja Rauma edustavat maan teollisinta läntisintä aluetta, ja Valtatie 2:n varrella on sellaisia merkittäviä paikkoja, ed. Joenpalo, kuin Forssa ja monia muita. Rouva puhemieskin tuntee tämän Valtatie 2:n rakentamistarpeet oikein hyvin. Toivon, että meidän aloitteellisuutemme tässä asiassa myöskin johtaa eteenpäin niin, että läntisen Suomen valtaväylä myöskin otetaan huomioon, kun tulevaisuudessa tieratkaisuja tehdään.

Ed. M y l l y n i e m i : Arvoisa puhemies! Kun itse kukin tuntuu pitävän huolta oman suuntansa teistä, en minäkään malta olla sanomatta muutamaa sanaa.

En osaa vastustaa tietenkään Kehä II:n rakentamista enkä näitä muitakaan moottoritiehankkeita sinänsä, koska moottoritie on ilman muuta turvallisin tiemuoto. Siitä on aivan turha edes keskustella.

Mutta olisin kuitenkin toivonut, että työvoimapoliittisesti myöskin tuonne Oulun seudulle olisi esimerkiksi 35 miljoonaa löytynyt rahaa Valtatie 20:n perusparantamiseen Oulusta Kuusamon suuntaan. Oulun kaupungilla olisi valmista rahaa saman verran, 35—40 miljoonaa, elikkä olisi käytettävissä 80 miljoonaa jo sen tien rakentamiseen koska tahansa tai jatkamiseen, parannustyöhön, mikä siellä tällä erää on meneillään. Nyt työt on keskeytetty Kuusamon tiellä, vaikka sillä ajaa joka vuorokausi kuitenkin 20 000 autoa, aivan yhtä paljon kuin täällä etelässäkin ja jopa päivä eikä pelkästään viikonloppuisin.

Tällä keskeneräisellä 10 kilometrin matkalla jätettiin joka toinen silta rakentamatta. Ne eivät onneksi olleet kuitenkaan perättäisiä siltoja, siinä mielessä liikenne sujuu, vaan rinnakkaisia siltoja. Saattaa arvata, kuinka paljon tulee maksamaan, kun tämä tietyömaa uudestaan pe-

rustetaan. Tämä ei todellakaan vaikuta kovin tarkalta suunnittelulta tiemäärärahojen käytön suhteen.

En minä osaa sanoa moottoriteistä etelässä, että olisi hyvä saada rakentaa tietä joka suuntaan riittävästi. Toivottavasti kaikki tielaitoksen suunnitelmat eivät toteudu. On laskettu, että Suomessahan olisi silloin vain asfalttia, jos näin kävisi, mutta ehkä rajoituksiakin on.

Yleiskeskustelu julistetaan päättyneeksi.

Eduskunta ryhtyy lisätalousarvioehdotuksen yksityiskohtaiseen käsittelyyn.

Esitellään menot.

Pääluokka 23

Luku 25 Valtioneuvoston edustus- ja virkahuoneistot hyväksytään.

Pääluokka 24

Luku 01 Ulkoasiainhallinto, luku 30 Kansainvälinen kehitysyhteistyö, luku 50 Yhteistyö Keski- ja Itä-Euroopan maiden kanssa sekä luku 99 Ulkoasiainministeriön hallinnonalan muut menot hyväksytään.

Pääluokka 25

Luku 10 Ylimmät tuomioistuimet, luku 20 Hovioikeudet, luku 30 Käräjäoikeudet, luku 45 Eräät oikeudenhoitomenot ja avustukset, luku 46 Syyttäjänvirastot ja luku 47 Ulosottovirastot hyväksytään.

Pääluokka 26

Luku 05 Lääninhallitukset, luku 75 Poliisitoimi, luku 80 Pelastushallinto ja luku 90 Rajavartiolaitos hyväksytään.

Pääluokka 27

Luku 10 Puolustusvoimat hyväksytään.

Pääluokka 28

Luku 05 Valtiokonttori ja luku 39 Eräät siirrot Ahvenanmaan maakunnalle.

Pääluokka 29

Luku 01 Opetusministeriö, luku 02 Evankelisluterilainen kirkko, luku 05 Ortodoksinen kirkkokunta, luku 07 Opetushallitus, luku 10 Korkeakoulut, luku 11 Valtion harjoittelukoulut, luku 19 Muut korkeakoulumenot, luku 39 Opintotuki, luku 42 Valtion yleissivistävät oppilaitokset, luku 43 Lukiot, peruskoulut ja musiikkioppilaitokset, luku 60 Valtion ammatilliset oppilaitokset, luku 65 Kunnalliset ja yksityiset ammatilliset oppilaitokset, luku 69 Aikuiskoulutus, luku 80 Varastokirjasto, luku 83 Arkistolaitos, luku 88 Suomen Akatemia ja tieteen tukeminen, luku 89 Tieteen muut menot, luku 92 Valtion taidemuseo, luku 93 Museovirasto ja kulttuuriperinne, luku 94 Kirjastotoimi ja luku 95 Suomen elokuva-arkisto hyväksytään.

Pääluokka 30

Luku 01 Maa- ja metsätalousministeriö, maaseutuelinkeinopiirit ja EU:n rakennetuki, luku 32 Maataloustuotteiden markkinointi ja tuotannon tasapainottaminen (osa EU), luku 36 Kala-, riista- ja porotalous, luku 70 Maatalouden tutkimuskeskus, luku 76 Metsäntutkimuslaitos, luku 83 Kasvintuotannon tarkastuskeskus, luku 84 Eläinlääkintä- ja elintarvikelaitos, luku 85 Vesivarojen käyttö ja hoito (osa EU), luku 87 Maanmittauslaitos sekä luku 99 Maa- ja metsätalousministeriön hallinnonalan muut menot hyväksytään.

Pääluokka 31

Luku 01 Liikenneministeriö hyväksytään.

Luku 24 Tielaitos

Keskustelu:

Ed. U. Anttila: Arvoisa puhemies! Vastalauseen mukaisesti ja puheenvuorooni viitaten ehdotan, että luku 31.24 poistetaan.

Ed. Pykäläinen: Arvoisa rouva puhemies! Kannatan ed. U. Anttilan ehdotusta.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Ensimmäinen varapuhemies: Keskustelussa on ed. U. Anttila ed. Pykäläisen kannattamana ehdottanut, että luku poistetaan.

Selonteko myönnetään oikeaksi.

Äänestys ja päätös:

Mietintö "jaa", ed. U. Anttilan ehdotus "ei".

Ensimmäinen varapuhemies: Äänestyksessä on annettu 88 jaa- ja 17 ei-ääntä, 1 tyhjä; poissa 93. (Ään. 2)

Eduskunta on hyväksynyt mietinnön.

Luku 30 Merenkulkulaitos, luku 31 Merentutkimuslaitos, luku 41 Ajoneuvohallinto, luku 50 Ilmatieteen laitos sekä luku 58 Radanpito ja radanpitoon liittyvät valtionavut hyväksytään.

Pääluokka 32

Luku 01 Kauppa- ja teollisuusministeriö, luku 02 KTM yrityspalvelun piiritoimistot, luku 40 Geologian tutkimuskeskus, luku 41 Turvatekniikan keskus, luku 49 Kera Oy, luku 50 Teollisuuden ja sitä palvelevan tutkimuksen edistäminen, luku 51 Yritystoiminnan alueelliset investointi- ja kehittämistuet, luku 52 Pienen ja keskisuuren yritystoiminnan kehittäminen sekä pääluokan perustelut hyväksytään.

Pääluokka 33

Luku 01 Sosiaali- ja terveysministeriö, luku 07 Työterveyslaitos, luku 08 Kansanterveyslaitos, luku 09 Sosiaali- ja terveydenhuollon tuotevalvontakeskus, luku 12 Valtion koulukodit, luku 14 Valtion mielisairaalat, luku 15 Perhekustannusten tasaus, luku 16 Yleinen perhe-eläke, luku 17 Työttömyysturva, luku 19 Eläkevakuutus, luku 21 Rintamaveteraanieläkkeet, luku 29 Pakolaisten ja turvapaikanhakijoiden vastaanotto, luku 32 Kuntien järjestämä sosiaali- ja terveydenhuolto sekä luku 57 Lomatoiminta hyväksytään.

Pääluokka 34

Luku 03 Työsuojelun piirihallinto, luku 06 Työvoimapolitiikan toimeenpano ja luku 99 Työministeriön hallinnonalan muut menot hyväksytään.

Pääluokka 35

Luku 13 Ympäristöyhteistyö Suomen lähialueen maiden kanssa, luku 25 Vesi- ja ympäristöhallinto, luku 26 Alueelliset ympäristökeskukset sekä luku 45 Asunto- ja rakennustoimi hyväksytään.

Pääluokka 36

Luku 01 Markkamääräisen velan korko ja luku 03 Valuuttamääräisen velan korko hyväksytään.

Esitellään tulot.

Osasto 11

Luku 01 Tulon ja varallisuuden perusteella kannettavat verot, luku 04 Liikevaihdon perusteella kannettavat verot ja maksut, luku 06 Tuonnin perusteella kannettavat verot ja maksut, luku 08 Valmisteverot ja luku 10 Muut verot hyväksytään.

Osasto 12

Luku 25 Oikeusministeriön hallinnonala, luku 28 Valtiovarainministeriön hallinnonala, luku 29 Opetusministeriön hallinnonala, luku 30 Maa- ja metsätalousministeriön hallinnonala, luku 32 Kauppa- ja teollisuusministeriön hallinnonala, luku 33 Sosiaali- ja terveysministeriön hallinnonala sekä luku 39 Muut sekalaiset tulot hyväksytään.

Osasto 13

Luku 01 Korkotulot, luku 03 Osinkotulot ja luku 05 Valtion liikelaitosten voiton tuloutukset hyväksytään.

Osasto 15

Luku 02 Valtion nettolainanotto hyväksytään.

Mietinnössä oleva talousarvion tasapainoa koskeva lausuma hyväksytään.

Eduskunta yhtyy mietinnön toiseen ponteen sisältyvään ehdotukseen lisätalousarvioaloitteiden hylkäämisestä.

Mietinnön kolmas ponsi, joka koskee lisätalousarvion julkaisemista ja soveltamista, hyväksytään.

Asia on loppuun käsitelty.

21) Eduskunnan kirjaston kertomus vuodelta 1994

Ainoa käsittely
Kertomus 9/1995 vp
Sivistysvaliokunnan mietintö 6/1995 vp

Ensimmäinen varapuhemies: Käsittelyn pohjana on sivistysvaliokunnan mietintö n:o 6.

Keskustelua ei synny.

Mietintö hyväksytään.

Asia on loppuun käsitelty.

22) Hallituksen esitys laiksi indeksiehdon käytöstä vuosia 1996 ja 1997 koskevissa työ- ja virkaehtosopimuksissa

Ensimmäinen käsittely
Hallituksen esitys 154/1995 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 26/1995 vp

Ensimmäinen varapuhemies: Käsittelyn pohjana on valtiovarainvaliokunnan mietintö n:o 26.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

23) Hallituksen esitys laeiksi suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain muuttamisesta annetun lain muuttamisesta sekä valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä annetun lain 15 §:n muuttamisesta

Ensimmäinen käsittely
Hallituksen esitys 107/1995 vp
Hallintovaliokunnan mietintö 5/1995 vp

Ensimmäinen varapuhemies: Käsittelyn pohjana on hallintovaliokunnan mietintö n:o 5.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotusten ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

24) Hallituksen esitys aluksen takavarikkoa koskevan lainsäädännön muuttamisesta

Ensimmäinen käsittely
Hallituksen esitys 158/1995 vp
Liikennevaliokunnan mietintö 2/1995 vp

Ensimmäinen varapuhemies: Käsittelyn pohjana on liikennevaliokunnan mietintö n:o 2.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotusten ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

25) Hallituksen esitys vuonna 1996 perittäviä sosiaaliturvamaksuja ja kansaneläkelaitoksen rahoitusta koskevaksi lainsäädännöksi

Ensimmäinen käsittely
Hallituksen esitys 103/1995 vp
Sosiaali- ja terveysvaliokunnan mietintö 15/1995 vp
Toivomusaloite 270/1995 vp

Ensimmäinen varapuhemies: Käsittelyn pohjana on sosiaali- ja terveysvaliokunnan mietintö n:o 15.

Keskustelu:

Ed. Manninen: Arvoisa rouva puhemies! Hallituksen ja nyt valiokunnan esittämässä muodossa poistetaan vakuutetun kansaneläkevakuutusmaksu, mikä sinänsä on tietysti hyvä asia. Myöskin vakuutetun sairausvakuutusmaksua ehdotetaan alennettavaksi 80 000 äyrin yli menevältä osalta 0,45 penniä äyriltä. Sosiaaliturvamaksujen taso ja porrastushan vaikuttavat sosiaaliturvan kohdentumiseen, julkisten ja yksityisten palvelujen tuottajien suhteeseen sekä vakuutus- ja verorahoituksen eroihin. Niillä on myös merkittäviä työllisyys- ja tulonjakovaikutuksia.

Eduskunta on useasti edellyttänyt, että työnantajan sosiaaliturvamaksuja koskevaa lainsäädäntöä kehitetään siten, että työvoimavaltaisten yritysten asemaa parannetaan. Viimeksi näin tapahtui eduskunnan vastauksessa hallituksen esitykseen laeiksi työttömyysvakuutusmaksusta ja työttömyyskassalain väliaikaisesta muuttamisesta (hallituksen esitys 268/1994 vp), jolloin eduskunta sosiaaliturvamaksujen osalta totesi:

"Sosiaaliturvajärjestelmän rahoituksen kokonaisuudessa on pyrittävä työllisyyden kannalta myönteisiin vaikutuksiin sekä viennin ja tuonnin aseman huomioon ottamiseen. On myös selvitettävä uusien rahoitusmahdollisuuksien käyttökelpoisuus. Maksujen porrastus on selvitettävä ottaen huomioon mainitut näkökohdat."

Hallituksen esityksessä ei ole juurikaan työllisyyteen myönteisesti vaikuttavia elementtejä. Esityksellä helpotetaan suurituloisten maksuja selvästi enemmän kuin pienituloisten. Sen seurauksena lapsiperheiden ja muiden pienituloisten sosiaaliturvaa ollaan leikkaamassa. Toimenpiteet heikentävät kotimaista kulutuskysyntää ja lisäävät työttömyyttä.

Vuonna 1996 perittävät sosiaaliturvamaksut ja Kansaneläkelaitoksen rahoitusta koskevan lainsäädännön sisältämät esitykset tulee yhteensovittaa työttömyysvakuutusmaksun alentamisesityksen kanssa, josta hallitus tulee tekemään erillisen esityksen siten, että suurimmat helpotukset kohdistuisivat pienituloisimmille henkilöille ja työvoimavaltaisille pienille ja keskisuurille yrityksille.

Vakuutettujen sairausvakuutusmaksun alennus olisikin tullut toteuttaa siten, että helpotusta ei olisi tullut myöntää suurituloisille, vaan pikemminkin jättää se ennalleen tai myöntää se välille 80 000—150 000 äyriä. Näin säästyvä summa olisi voitu käyttää esimerkiksi sairauspäivärahojen maksamiseen, sillä tuo helpotus on suurin piirtein saman suuruinen summa kuin sairauspäivärahaesityksessä tuleva säästö, joka on erillisenä käsittelyssä sosiaali- ja terveysvaliokunnassa.

Siksi olisikin perusteltua, että kun hallitus antaa erillisen esityksen työttömyysvakuutusmaksusta ja se tulee käsittelyyn, maksun alentamisessa ja porrastamisessa huomioitaisiin eduskunnan aiemmin edellyttämät työllisyyden kannalta myönteiset vaikutukset ja helpotusten suuntaaminen ensisijaisesti pienituloisten hyväksi. Tämä tulisi yhteensovitettavaksi nyt käsiteltävänä olevaan lakiin. Tarvittaessa tulisi myös tähän lakiin tehdä vielä tarvittavat muutokset siltä osin, kuin yhteensovittaminen sitä edellyttää.

Arvoisa puhemies! Toisessa käsittelyssä tulen esittämään, että lain 1 § saisi sen muodon, kuin vastalauseessa on esitetty.

Ed. Kemppainen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Esityksessä pelkistyy ehkä tyypillisimmillään hallituksen valitsema linja. Samalla kun on hallituksen puolelta perusteltu sitä, että meidän pitää saada säästöjä — ja säästöjähän on tehty erityisesti alimpien toimeentuloryhmien kohdalta perusturvatasoisista tuloista — kuitenkin helpotetaan suurempituloisten toimeentuloa. Tässä tulonjakolinja tämän hallituksen osalta selvästi näkyy. Kun aikaisemmin keskusteluissa on myös arvosteltu edellisen hallituksen mahdollisia pieniä leikkauksia ja säästöesityksiä kaikissa sosiaaliturvamenoissa, ne ovat tietysti olleet perusteltuja sillä tavalla, että kaikki tulonsaajaryhmät ovat osallistuneet lamatalkoisiin. Mutta nyt nämä periaatteet menevät aivan päälaelleen ja päinvastoin eli pienistä on otettu ja tällä annetaan helpotusta tulohaitarin yläpäähän.

Ensimmäinen varapuhemies: Kiinnitän huomiota siihen, että vastauspuheenvuoron tulisi kiinteästi liittyä edelliseen puheenvuoroon, koska vastauspuheenvuorossa ei saa esittää muuta kuin selvityksiä tai oikaisuja toisen puheenvuoron tai vastauspuheenvuoron johdosta tai vastineen siinä esitettyyn väitteeseen.

Ed. Kuoppa: Arvoisa puhemies! Sosiaaliturvan leikkaukset on kohdistettu väestöryhmille, joiden toimeentulosta sosiaaliturvaetuudet ja yhteiskunnalliset palvelut muodostavat merkittävän osan, kuten lapsiperheiden, työttömien, opiskelijoiden, sairaiden ja eläkeläisten toimeentulossa tapahtuu. Julkisen talouden säästöt kohdistuvat hyvin epätasaisesti, ja ne, jotka ovat yhteiskunnan tuen tarpeessa, menettävät eniten, ja eräät ryhmät menettävät, jos hallituksen esitykset toteutuvat sellaisinaan, koko sosiaaliturvansa. Hyvätuloiset sen sijaan saavat erilaisia sosiaaliturvamaksujen helpotuksia ja alennuksia.

Palkkasumma, vaikka työttömyys on edelleenkin suurtyöttömyyden mitoissa, kasvaa suhteellisen voimakkaasti. Vuonna 94 palkkasumma oli noin 200 miljardia markkaa, vuonna 95 eli tänä vuonna arvioidaan sen nousevan 216 miljardiin ja vuonna 96 jo 233 miljardiin markkaan. Ne, joilla on työtä, tulevat toimeen, ja erityisesti suurituloisia palkkaratkaisut hyödyttävät, koska niissä on kuitenkin aina vähintään 1,8 prosenttia palkankorotusta.

Samalla tavalla tapahtuu myös sosiaaliturvamaksujen alennuksessa. Erityisesti hallitus suosii ratkaisuissaan hyvin toimeentulevia ihmisiä. Mielestäni esimerkiksi sairauspäivärahaan ja myös eläkkeisiin tulisi säätää katto, leikata yläpäästä ja antaa mielummin alapäähän ihmisille,

joiden toimeentulo on heikointa. Nyt näin ei tapahdu, vaan päinvastoin hyvätuloisille annetaan lisää helpotuksia. Muun muassa suuria eläkkeitä saavien käteenjäävä tulo kasvaa useita satoja markkoja kuukaudessa, kun sen sijaan keskituloisilta eläkeläisiltä leikataan ja heidän eläkkeensä reaaliarvo laskee. Samoin sairauspäivärahan osalta tapahtuu niin, että peruspäiväraha poistetaan ja suhteellisen hyvätuloiset ihmiset taas eivät menetä sairauspäivärahasta juuri mitään, korkeintaan joitakin kymmeniä pennejä päivää kohti.

Tämä on erittäin epäsolidaarinen talouspoliittinen linja, ja näin ollen tulisikin siirtää rasitusta niille, joilla on maksukykyä. Erityisesti tulevat mieleen suuryhtiöt, suuryritykset, teollisuuskonsernit, jotka tekevät historiansa parasta tulosta, saavuttavat kymmenien miljardien markkojen liikevoiton. Mielestäni ei ole perusteita antaa näille yrityksille sosiaaliturvamaksujen helpotuksia. Pelkästään työttömyysvakuutusmaksun alennus antaa näille helpotuksia yli 3 miljardia markkaa. Samoin myöskään hyvätuloisille ei tulisi antaa sairausvakuutusmaksun alennusta, vaan yli 150 000 markkaa vuodessa ansaitsevilta tulisi periä edelleenkin tätä korotettua sairausvakuutusmaksua ja näin ollen rahoittaa vähimmäispäiväraha, jolloin siihen ei tarvitsisi puuttua.

Samoin esityksessä edelleenkin esitetään perittäväksi eläkeläisiltä sairausvakuutusmaksua 3 penniä veroäyriltä eli enemmän kuin muilta. Tämä on erityisesti eläkeläisiä ärsyttänyt suunnattomasti. Kansaneläkevakuutusmaksun poistaminen sinänsä eläkeläisiltä on perusteltu ja oikea toimenpide, mutta toisaalta taas esityksen pääasiallinen sisältö suosii hyvätuloisia. Kun muut hallituksen esitykset leikkaavat erilaisia toimeentulotukimuotoja, tulonsiirtoja saavilta ihmisiltä toimeentuloa, tämä jatkaa edellisen hallituksen linjaa. Se leikkaa köyhiltä ja antaa rikkaille.

Ed. Alaranta: Arvoisa puhemies! Olen sosiaali- ja terveysvaliokunnan varajäsen enkä ole osallistunut asian käsittelyyn. Siksi rohkenen puhua eräästä asiasta, joka minusta on jäänyt vähälle huomiolle valiokuntakäsittelyssä.

Valiokunta ei ole tällä kertaa lakia käsitellessään kuunnellut ollenkaan kirkkohallitusta, jota työnantajamaksut myös koskettavat. Aikaisemmin oli sellainen tapa, että valiokunnassa kuunneltiin kaikkia niitä tahoja, jotka tähän lakiin jollakin tavalla liittyvät. Tällä kertaa ei myöskään kuntatyönantajaa ole näköjään kuunneltu.

Hallituksen esityksen perusteluista taas kerran käy ilmi, että ero kunnan ja seurakunnan maksamien työnantajamaksujen välillä perustuu työttömyysturvaetuuksien veronalaistamiseen eli ns. sove-pakettiin vuodelta 84, jossa yhteydessä kirkkokin sai lisää verotuloja ja lisäystä tällä tavalla kerättiin pois korkeammalla työnantajamaksulla. Uutena perusteluna, jota ei ole aikaisemmin ollut, todetaan se, että vuonna 94 toteutettu perhetukiuudistus lisäsi edelleenkin kirkon verotuloja ja siksi osa niistä peritään nyt pois korottamalla kirkkotyönantajalta perittävää sairausvakuutusmaksua. En ole koskaan ymmärtänyt enkä vieläkään ymmärrä logiikkaa, jolla eroa kuntien ja seurakuntien välillä perustellaan, koska myös kunnat ovat hyötyneet molemmista uudistuksista, joihin viittasin.

Ei ole käsitelty myöskään sitä historiaa, joka kirkon osalta liittyy asiaan, jota olisi ehkä voitu käsitellä, mikäli valiokunta olisi kirkkohallituksen edustajia kuunnellut. Tässähän on sellainen historia taustalla, että kirkkohallitus, joka siis kirkossa vastaa samaa kuin hallitus valtakunnan politiikassa, teki aikoinaan, siis vuonna 84, valtion kanssa sopimuksen, että näin meneteltäisiin sove-uudistuksen yhteydessä, että kirkko olisi valmis maksamaan suurempia työnantajamaksuja. Mutta kävi niin, että kirkon parlamentti eli kirkolliskokous kaatoi tämän kirkkohallituksen tekemän sopimuksen ja sitä ei siis sillä tavalla kirkon puolella koskaan ole hyväksytty. Tästä jäi jonkinlaista sähköä tietysti sekä kirkon sisälle että varmaankin myös kirkon ja ainakin valtiovarainministeriön, ehkä koko valtionkin, välille.

Tällä viikollahan istuu taas kirkon parlamentti eli kirkolliskokous Turussa. Asia on sielläkin nyt esillä sillä tavalla, että kun keskustellaan tuomiokapitulilaitoksen asemasta eli sen kustannusten siirtämisestä valtiolta kirkon kustannuksiksi ja kirkon maksettaviksi, siinä yhteydessä jälleen on tämä asia eräänä neuvottelukohteena. Olisin toivonut, että valiokunta olisi nyt tälläkin kertaa voinut asiaan vähän paremmin perehtyä.

Valiokunnan mietinnössähän on todettu, että kaikkia työnantajia olisi kohdeltava tasapuolisesti, ja haluan ajatella niin, että siinä on tavallaan sisälle kirjoitettuna myös se, että kuntien ja seurakuntien välillä viimeinkin päästäisiin myös tasa-arvoiseen kohteluun. En oikein ymmärrä oman ryhmäni edustajien menettelyä valiokunnassa. Kun kerran vastalause on mietintöön jätetty, ajattelen, että kirkonkin asiassa olisi ehkä

ollut — voiko sitä sanoa oppositiopolitiikaksi — vastalauseen paikka. Kun sitä ei ole jätetty, yksittäisen edustajan ei varmaan kannata muutosesityksiä toisessa käsittelyssä tehdä. Ne eivät tietenkään voi mennä läpi, mutta käytin tämän puheenvuoron vanhaa perinnettäkin noudattaen myös sen takia, että asiaan jatkossa kiinnitettäisiin huomiota, kun se kirkon puoleltakin luultavasti taas uudestaan ajankohtaiseksi on tulossa.

Ed. Manninen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ed. Alarannan puheen johdosta totean, että varmaan moite siitä, että kirkkoa ei kuultu eikä kuntatyönantajaa, on aiheellinen.

Mutta mitä itse asiaan tulee, haluaisin todeta, kun hän totesi, että kunnatkin saivat saman etuuden, että kunnat ovat saaneet todella saman etuuden, mutta kunnilta se on leikattu 86. Muun muassa arpajaisverotuotto kunnilta meni. Myös silloin kuntien sosiaaliturvamaksu nostettiin yksityisiä korkeammaksi. 94 kunnilta leikattiin yli 2 miljardia markkaa perhetukiuudistuksen varjolla ja lisäksi toinen 2 miljardia. Se leikkaushan oli yhteensä noin 4 miljardia markkaa, eli kunnilta tämä lisäverotulo on valtion toimesta otettu pois. Sen sijaan kirkon ja valtion välillä ei ole vastaavia rahasuoritteita, ja ainakin minun saamani informaation mukaan tämän vuoksi on täytynyt tehdä tällainen ratkaisu kirkon osalta.

Mutta mitä muuten tulee tähän asiaan, niin periaatteessa tietenkin ed. Alaranta on siinä oikeassa, että kyllähän työnantajamaksujen pitäisi olla saman suuruiset, kun ajatellaan eri työnantajia. Tietysti voidaan ryhmitellä erilaisia suuruusluokkia, jos niillä halutaan tiettyjä vaikutuksia yhteiskunnassa.

Ed. Skinnari (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä ei tietenkään ole kaikkia asioita otettu esille, ja se johtuu siitä, että viime eduskunnan aikana valiokunta edellytti pariin otteeseen hallituksen selvityksiä sosiaaliturvamaksujen uudistamisesta juuri sillä tavoin kuin ed. Alarantakin edellytti. Niissähän on historiallinen taustansa, niin kuin ed. Manninenkin osittain toi esille, ja ne liittyvät myös työttömyysturvauudistuksen toteuttamiseen aikanaan 80-luvulla.

Nyt tämän hallituksen toimesta on luvattu, että tämä paljon kaivattu selvitys sosiaaliturvamaksujen rahoituspohjasta tulisi lähikuukausina. Tämän takia niitä asioita, jotka yleensä on tähän koetettu kerätä, on säästetty siihen ajankohtaan, jolloin tätä voitaisiin vähän tarkemmin pohtia, koska tämä on tietysti sellainen asia — siitä olen ed. Alarannan kanssa jopa samaa mieltä — että on oikeusturvan ja yhdenmukaisuuden kannalta hieman outoa, että on erilaisia sekavia järjestelmiä, joilla on historiallinen taustansa, mutta historiasta pitää jossain vaiheessa irrottautua, ja varmaan se hetki on nyt tullut.

Mitä tulee ed. Alarannan väitteeseen siitä, että kirkkoa ei olisi kuultu, niin nimenomaan tänä syksynä valiokunta vieraili kirkkohallituksessa, jossa nämä kaikki asiat paljon laajemmastakin näkökulmasta tulivat esille, joten kyllä kirkkohallitusta oikeastaan enemmän kuin monta muuta tahoa, niin voin sanoa, tämän syksyn osalta on kuultu ja varmasti sen näkökannat tullaan valiokunnan työssä ottamaan huomioon.

Ed. Kemppainen: Arvoisa puhemies! Ed. Kuoppa piti aikaisemmin puheenvuoron, joka varmasti lähti aivan perustelluista mielipiteistä.

Mutta hän lopetti puheensa siihen, että tämä esitys jatkaa edellisen hallituksen linjaa. Tältä osin ed. Kuopan puheenvuoro kyllä menettää koko uskottavuutensa. Edellisen hallituksen aikanahan lähdettiin nimenomaan lamatalkoissa yhdessä maksamaan kasinotalouden velkaa. Tämänkin lakiesityksen pohjana näkyy edellisen hallituksen linja, jossa nimenomaan tehtiin porrastus sairausvakuutusmaksuun, kiristettiin suurituloisten verotusta. Kun katsotaan kaikki edellisen hallituksen toimenpiteet, niin niillähän ei tuloeroja lisätty huolimatta siitä, että sosiaaliturvaakin jouduttiin nipistämään eri kohdiltaan. Edellisen hallituksen linjassahan oli nimenomaan lainavero. Tässä hallituksen esityksessä näkyy sairausvakuutusmaksuporrastus 80 000 markkaa ylittävältä osalta.

Siinä ed. Kuoppa on tietysti oikeassa, kun hän kritisoi tätä edelleen, ja ed. Kuopan entinen eduskuntaryhmä kyllä kantaa erittäin suuren vastuun siitä, että tässä on tapahtunut täysi linjan muutos.

Ed. Alaranta: Arvoisa puhemies! Kun en saanut vastauspuheenvuoroa, haluan vain todeta tässä käytettyjen puheenvuorojen johdosta, että olen tyytyväinen siihen, että tähän asiaan kiinnitettiin huomiota. Tietysti tällainen säästeliäs asiantuntijakuuleminen sopii tähän yleiseen ilmapiiriin, jossa nyt kaikesta säästetään.

Kun valiokunnan puheenjohtaja ed. Skinnari kertoi, että valiokunta on käynyt kirkkohallituk-

sessa, toivon, että valiokunta ei olisi unohtava kuulija, vaan myös niiden sanojen tekijä, mitä teille on siellä kerrottu. Itse olen ollut yhteydessä kirkkohallitukseen ja tiedän, että siellä ajatellaan kyllä sillä tavalla, kuin puheenvuorossani totesin.

Nämä perustelut ovat erittäin ontuvia. Esimerkiksi perhetukiuudistuksen yhteydestä täytyy muistaa, että silloin kiinteistövero ulotettiin myös kirkoille ja seurakuntataloille eli sillä tavalla myös kirkolta kannettiin kolehtia valtiolle. Ainoastaan historialliset muinaiskirkot, joissa ei ihmisiä juuri enää käy, vapautettiin ja sitten täällä Helsingissä tietysti sellaisia suuria kulttuurilaitoksia kuin Oopperatalo ym. vastaavia paikkoja.

Pitäisi päästä aukottomaan logiikkaan. Olen täällä aikaisemminkin korostanut, että työnantajina paikallistasolla kunta ja seurakunta, ainakaan pienet kunnat ja seurakunnat, eivät millään tavalla periaatteessa poikkea toisistaan niin, että näissä maksuissa voisi sallia niin suuren eron, kuin niissä tällä hetkellä on.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Lakiehdotusten ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

Ensimmäinen varapuhemies: Eduskunnan seuraava täysistunto on tänään kello 17.

Täysistunto lopetetaan kello 16.52.

Pöytäkirjan vakuudeksi:

Jouni Vainio