

Plenum

Tisdag 10.4.2018 kl. 14.00—17.17

11. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av bilskattelagen

Regeringens proposition RP 178/2017 rd

Utskottets betänkande FiUB 3/2018 rd

Första behandlingen

Talman Paula Risikko: Ärende 11 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger finansutskottets betänkande FiUB 3/2018 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslaget.

Debatt

15.52 Esko Kiviranta kesk: Arvoisa puhemies! Taksien nykyinen 4 800 euron suuruinen autoveron alennus poistuisi neljässä vaiheessa vuoden 2022 heinäkuun alkuun mennessä. Perusteluna on 1. heinäkuuta 2018 voimaan tuleva liikennepalvelulaki, joka merkitsee taksialaa koskevan sääntelyn purkamista. Autoverosta vapaita olisivat jatkossa isot esteettömät tilataksit, jotka on hyväksytty kuljettajan lisäksi vähintään seitsemän matkustajan kuljetukseen, sekä koulukuljetustaksit.

Liikenne- ja viestintävaliokunta katsoi valtiovarainvaliokunnalle antamassaan lausunnossa, että myös taksiliikenteessä käytettävät pienet esteettömät autot, jotka on hyväksytty kuljettajan lisäksi vähintään kuuden matkustajan kuljetukseen, tulisi sisällyttää autoverosta vapaisiin ajoneuvoihin. Liikenne- ja viestintävaliokunta perusteli esitystään sillä, että autoverotuen poisto vähentäisi todennäköisesti näiden niin sanottujen Caddy-luokan ajoneuvojen saatavuutta esteettömiin kuljetuksiin. Tämä johtuisi valiokunnan mukaan siitä, että näiden autojen jälleenmyyntihinta on heikompi kuin tavallisten taksien, ja siksi niiden elinkaarikustannukset ovat tavallisia takseja suuremmat.

Arvoisa puhemies! Valtiovarainvaliokunta on asettunut asiassa liikenne- ja viestintävaliokunnan esittämälle kannalle. Tämä johtuu paitsi liikenne- ja viestintävaliokunnan käyttämistä perusteluista myös siitä, että markkinatilanne on uusi. Valiokunta esittää ainoana sisällöllisenä pykälämuutoksenaan, että autoverottomuuteen riittäisi, että ajoneuvo on hyväksytty kuljettajan lisäksi vähintään kuuden matkustajan kuljetukseen, joista yksi tai useampi voi olla pyörätuolissa matkustava henkilö.

Valiokunnan mietintöön sisältyy kaksi vastalauseetta.

15.54 Eero Suutari kok: Arvoisa rouva puhemies! Taksialan sääntelyn purkaminen todennäköisesti lisää taksien määrää, ja sentyyppisiä takseja tulee lisää, joilla on muitakin kuljetuksia kuin taksi. Sen vuoksi ei ole perusteltua kovin pitkän aikaa enää antaa niin sanotusti alennusta tai oikeastaan poistaa autoveroa takseilta, vaan tämän ajoneuvoveron osuuden tulee olla samanlainen kuin normaalissa yksityisautossa.

Punkt i protokollet PR 32/2018 rd

Nyt sitten on paljon keskustelua ollut siitä, että varsinkin nämä yhteiskunnan tarvitsemat kuljetukset tulee turvata ja niitten kaluston tulisi olla hyvää jatkossakin, kuten tällä hetkellä. Sitä varten on tehty myös esitys tästä, että esimerkiksi esteetön kuljetus tulisi jatkossa olla entistä laadukkaampaa ja muuta. Vuonna 2016 tuli asetus, jossa kaikkien esteettömien invataksien määräykset muuttuivat niin, että niitten olosuhteet ovat tällä hetkellä hyväksytyjä.

Valtiovarainvaliokunnan päätösesityksessä oli eroavaisuutta tähän esitykseen siinä, että myös pienemmät esteettömät taksit, nämä 1+6-ajoneuvot, tulisivat siihen mukaan. Aina-kin omasta puolestani, niin kuin valtiovarainvaliokunta myös lausunnossaan toteaa, olisi hyvä, että varsinkin tuolla haja-asutusalueilla, pohjoisessa ja muualla, olisi edullisempia-kin takseja esimerkiksi Kelan käytettävissä ja kuntien vammaiskuljetusten ja näiden käytettävissä. Sen takia haluttaisiin säilyttää tämä nykyinen Caddy-luokan kuljetusmuoto siellä, ja sen takia myös ne veroperusteet olisivat samat kuin näissä suuremmissa takseissa. Tässä on kaikista merkittävin asia, mikä tämän lainsäädännön tiimoilta on. Tosin myös matkailuautojen, voisi sanoa, tällaista verokikkailua pyrittiin vähentämään tällä esityksellä.

15.56 Timo Heinonen kok: Arvoisa rouva puhemies! Lyhyesti tästä lainsäädännöstä.

Itse pidän myönteisenä sitä, että kun alun perin tässä laissa olivat mukana myös ruumisautot, ne poistettiin eli niiden veroetu säilyy jatkossakin. Näytti siltä, että muutamien väärinkäytösten takia oltaisiin itse asiassa tehty uudistusta, joka olisi haitannut merkittäväällä tavalla tämän tärkeän asian hoitoa ja yrittäjien toimintaa.

Pidän myös myönteisenä sitä ja haluan antaa kiitosta siitä, että matkailuautokohtaa järkeistettiin ja muutettiin. Siellä oli kohtia, jotka olisivat merkittäväällä tavalla haitanneet esimerkiksi moottoriurheiluharrastusta ja tehneet siellä käytössä olevien matkailuautojen vaatimukset sellaisiksi, että ne olisivat olleet kohtuuttomia esimerkiksi motocrossin, kartin ja tämän tyyppisten harrastusten näkökulmasta. Nyt nämä muutokset ovat sellaisia, että ne voidaan hyväksyä ja ne toimivat järkevällä tavalla myös matkailuautojen väärinkäytösten estämiseksi.

Edellä edustaja Suutari kävi läpi tätä taksikysymystä. Autoverosta vapaita olisivat siis jatkossa tilataksit, koulutaksit, ja liikenne- ja viestintävaliokunnan esityksen mukaisesti valtiovarainvaliokunnassa lisäsimme tänne myös niin sanotun Caddy-luokan, mikä on erittäin järkevää Suomessa. Meillä tällä hetkellä esimerkiksi maaseudulla riittää tällainen Caddy-auto palvelemaan monipuolisesti sitä tarjontaa. Siellä usein on yksi taksi, joka hoitaa ison osan kuljetuksista, voi jopa olla ainoakin taksi, ja silloin on järkevää, että on se yksi invapaikka mahdollinen autossa olla. Samaa autoa voidaan toivottavasti tulevaisuudessa käyttää myös erilaisissa muissa kuljetuksissa.

Oikeastaan siksi tämän puheenvuoron pyysin — kun edustaja Viitanen on salissa — että minua hämmästytti, hämmennys oli suuri, että vihreät, jotka eivät nyt eduskunnan istuntosalissa ole yhdenkään edustajan voimin, eduskunnan valtiovarainvaliokunnassa asettuivat vastustamaan tätä Caddy-luokkaa. Heidän vastalauseeseensa ei yhtynyt kukaan, ei onneksi oppositiopuolueistakaan kukaan muu, vaan he ymmärsivät, kuinka järkevä tämä Caddy-luokka on, ja vihreät, joka esiintyy ympäristöpuolueena, olisi halunnut, että kaikki inva-autot olisivat käytännössä jatkossa suuria dieselkuorma-autoja. Jos puhutaan nyt hallituksen ja vastuullisen opposition näkökulmasta Caddy-luokasta, he olisivat halunneet puhua Sprinter-luokasta eli isoista kuorma-autoista. Niillä oltaisiin sitten kuljetettu sitä monessa

Punkt i protokollet PR 32/2018 rd

tapauksessa ainoaa esteetöntä autoa tarvitsevaa ihmistä. Tällaista esitystä vihreät esittivät, ja luulisi, että siinä monen vihreitä äänestäneen arvot ovat aika kovalla koetuksella, kun näillä dieselkuorma-autoilla tuolla ajettaisiin ja kuljetettaisiin niitä yksittäisiä inva-auton tarvitsijoita. Ymmärrän erittäin hyvin, että kaikki vihreät ovat poissa salista tämän asian käsittelyn aikana.

16.01 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa herra puhemies! Tuosta edustaja Heinosen osittain jopa tuohtuneesta puheenvuorosta näistä ympäristöarvoista on hyvä jatkaa. Olen hänen kanssaan samaa mieltä tästä ympäristöarvojen vähättelystä, koska tässä esteettömien 1+6-autojen tapauksessahan nimenomaan on kysymys pienistä päästöistä ja päästöarvoiltaan paljon pienemmistä autoista kuin Sprinter-luokan ajoneuvot.

Myös Invalidiliitto on ajanut omista lähtökohdistaan aivan oikein tiettenkin sitä, että autojen pitäisi olla isoja, mihinkä mahtuisi vähintään kaksi pyörätuolipaikkaa kerrallaan ja lisämatkustajia. Tämä on tietysti liiton näkökannasta ihan perusteltua, että näin ajatellaan. Mutta maakuntaa ja koko maata ajatellen pääsääntöisesti tämä esteettömien kuljetuksien tarve on aina yhdelle henkilölle kerrallaan suurimmalta osalta. Toki on palvelutaloja ja tällaisia, missä vammaispalvelukuljetustarve on isommille ryhmille ja joskus tarvitsee saada samaan kyytiin useampi auto, ja se on normaalia tilanteissa päiväsaikaan. Mutta useimmiten tällainen kyytitarve on aina vain yhdelle asiakkaalle kerrallaan.

Niin kuin täällä on tullut esille, maaseudulla ja tuolla pienemmillä paikkakunnilla tämä esteetön 1+6-taksi on erinomaisen käyttökelpoinen ja ympäristöystävällinen auto, ja ne ovat toki yrittäjällekin edullisempia vaihtoarvoltaan, mutta niin kuin tässä edustaja Kivirannan ansiokkaassa puheenvuorossa tuli ilmi, se on kieltämättä vähän huono bisneksen tekoväline vaihtautokaupoissa, ja siinä mielessä tämä veroetu on perusteltu myös tälle autojen kokoluokalle.

Tärkeää on, että 1.7., kun liikennepalvelulaki muuttuu Suomessa ja erityisesti se kohdistuu suomalaiseen taksiliikenteeseen, tämä vammaisten kuljetustarve tulee tyydytettyä, ja siihen nähden näiden esteettömien autojen saatavuus tulee varmistaa. Niitähän on suunnitteen noin kolmannes tällä hetkellä suomalaisista takseista. On tärkeää, että tällainen erityisryhmä kuin vammaiset saa palvelua haluamanaan ajankohtana ja toki myös haluamassaan kokoluokassa näissä autoissa, ja siinä tämä 1+6-auto tarjoaa sen yhden hyvän lisävaihtoehdon. Ei aina tarvitse olla sellainen isompi Sprinter-luokan auto, mihinkä parhaimmillaan mahtuu useampiakin pyörätuoleja yhtä aikaa. On aika mukavaa ja kodikasta matkustaa lähellä kuljettajaa ja keskustella kuljettajan kanssa tällaisessa pienemmässä autossa.

Itse olen alan ammattilaisena hämmästellyt tätä turvallisuusnäkökohtaa, koska aika monessa puheenvuorossa valiokuntakäsittelyn aikana arvioitiin, että tämä auto ei olisi turvallinen. Tämä esteetön 1+6-taksi on tehdastekoinen auto. Sen auton turvallisuuskohtia ei ole millään lailla muutettu. Elikkä pidän sitä täysin turvallisena. Se on erittäin mukava auto ajaa, se on taloudellinen, ja siellä on matkustajalla hyvät matkustusolosuhteet. Se kyllä täyttää kaikki nämä turvallisuuskriteerit, mitä Suomessa takseilta vaaditaan ja erityisesti tässä erityiskuljetuksessa.

Nyt kun Suomessa tämä tarveharkintainen järjestelmä muuttuu, on tärkeää, että tällainen veroetu säilyy tällaisilla autoilla, jotta yrittäjille tulee motivaatio ostaa tämän tyyppin autoja ja pitää sitä palvelua yllä, koska muutenhan tässä ei ole ihan bisneksen kannalta järkeä, jos sama auto käytännössä maksaa 15 000 euroa enemmän, jos se varustetaan esteet-

Punkt i protokollet PR 32/2018 rd

tömällä varustuksella, ja sillä ei ole mitään lisäarvoa bisneksen kannalta. On hyvä, että valtiovalta nytten muistaa tätä ammattiryhmää, joka tätä palvelua vammaisille tuottaa, tällä pienellä veroedulla. Tämähän on sellaisen noin 150 euron arvoinen veroetu kuukaudessa yrittäjille, ja ajattelenkin käänteisesti, että jos tämä sama lasku laitettaisiin kaikille suomalaisille, niin mikä haloo siitä olisikaan, jos laitetaan jokaiselle suomalaiselle 150 euron verolasku. Tämmöinen ammattiryhmä kuin taksiautoilijat toki pystyy tällaisen maksun maksamaan, sitä en epäile kuitenkaan, mutta olisiko näin, että jos valtiontaloutta korjattaisiin, niin tuskin se päättyisi tämän yhden ammattiryhmän kykyyn maksaa Suomen valtiontalouden korjaus. Toivoisinkin, että tästä asiasta arvostettaisiin tällä hetkellä suomalaisia taksityöntekijä, ja siinä mielessä tämä 4 800 euron veroetukin on merkittävä. Uskoisin, että jos joltain muulta ammattiryhmältä otettaisiin tämmöinen, mikä tarkoittaa noin 150 euron kuukausierää, niin täällä olisi aikamoinen haloo ja jonkunlainen marssi tuossa Mannerheimintien kyllä olisi käynnissä. Mutta kyllä suomalainen taksi tämän kestää. — Kiitoksia.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Edustaja Harakka haluaa vastauspuheenvuoron ja saa myös sen. Ja edustaja Viitanenkin haluaa.

16.07 Timo Harakka sd (vastauspuheenvuoro): Kiitos, puhemies! Edustaja Pakkanen on luonnollisestikin ammatti-ihminen tällä alalla, mutta hänen kommenttiaan on kuitenkin täydennettävä siltä osin, että Invalidiliiton lausunto näistä Caddy-luokan 1+6-autoista oli huomattavan nihkeä verrattuna siihen matkustamisen iloon, jonka tuossa äsken maalasitte. Itse asiassa heille ei olisi kelvannut edes 1+7, vaan he olisivat vaatineet 2+7:n veronalennuksen kohteeksi.

Liikennevaliokunta ei kuullut Invalidiliittoa, ja puolestaan meidän valtiovarainvaliokunnan verojaosto taas ei kuullut sitten sitä puolta, mitä liittyy näitten Kela-kuljetusten tulevaisuuteen.

Koska tässä on nyt kaksi ristiriitaista intressiä, niin siksi sosiaalidemokraatit ovat tässä halunneet vielä ponnella varmistaa, että seuraamme pyörätuolikuljetusten turvallisuutta ja saatavuutta jatkossa.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Olen tähän debattiin merkinnyt seuraavat vastauspuheenvuorot: edustajat Viitanen, Suutari, Alatalo ja vielä edustaja Pakkanen. Tässä kaikki, jos oikein ymmärrän. Juuri näin.

16.08 Pia Viitanen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tietenkin tämä pöydällä oleva esitys on seurausta siitä, mitä tapahtui aiemmin, eli hallitus päätti vapauttaa koko taksiliikenteen, mikä tulee kyllä tämän alan vetämään aikalaiseen hurlumhei-meininkiin täällä meillä. Tämä on meidän arviomme, että näin tulee käymään. Sosiaalidemokraatithan vastustivat kaiken kaikkiaan tällaista vapauttamisen innosta vapauttamista. Paljon on kuullut myös taksikentältä itseltään huolta siitä, että mitä tulee nyt sitten todellakin tapahtumaan tämän suhteen tuossa kesän koittaessa. Eli sen seurauksena, kun näin käy, myös tähän autoverolakiin tulee uudistuksia, ja se sitten omalta osaltaan vaikuttaa.

Haluaisin tässä yhteydessä alleviivata vielä sitä, että SDP pitää hyvänä, että tämä Caddy tuli mukaan tässä eduskuntakäsittelyssä, mutta meillä on kaksi pontta, joissa velvoitamme eduskunnan seuraamaan monelta kantilta näitä seurauksia.

Punkt i protokollet PR 32/2018 rd

16.09 **Eero Suutari kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Todellakin, vapautus on sellainen asia, johon tuolta kentältä, ainakin minulle, on tullut vastauksia hyvin paljon ja jota kohtaan on tullut duubioita.

Täytyy sanoa, että hankalaa on kaikissa asioissa niin sanotusti puolustella hallituksen esitystä, mutta tämä yhteiskunta on menossa siihen suuntaan, että vapautta yrittämisessä ja muussa tullaan enemmän suosimaan, vähän samalla tavalla kuin muuallakin länsimaissa. Todella, kokonaiskilpailukyky kun otetaan huomioon Suomessa, meidän pitää siihen suuntaan olla menossa. Sen takia minä kyllä puollan myös tätä. Täytyy sanoa, niin kuin täällä sanottiin — taksiryttäjä sanoi, suurin osa sanoi — että kyllä me nyt hoidamme myös autoveron, koska kaikkia muitakin kustannuksia on. Se on noin prosentin verran siitä liikevaihdosta. Tietysti [Puhemies koputtaa] se on oma summa. Mutta uskon, että jatkossa kilpailu tulee paranemaan.

16.10 **Mikko Alatalo kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Jos nyt puhutaan tästä autoverolaista, niin tosiaan liikenne- ja viestintävaliokunta perusteli silloin esitystään niin, että autoverotuen poistaminen vähentäisi Caddy-luokan ajoneuvojen saatavuutta. Ne isot autot taas ovat niin kalliita, että voisi olla, että maaseudulla sitten niitä ei enää olisi. Nyt niitä on niin paljon, niitä on monta sataa kuitenkin tuolla maaseudulla. Sitä paitsi viesti tuli, että no, sitten Viroon lähdetään ostamaan niitä autoja, tehdään ne muutostyötkin siellä. Elikkä sen takia tämä on kyllä hyvä asia, että näitä Caddy-luokan autojakin on.

Myönnän sen, että Invalidiliitto ei ole ollut kauhean myönteinen tälle, mutta uskon, että tällä tämä palvelutaso kuitenkin voidaan taata. Tosiaankin olen tätä viestiä kovasti Timo Kallille tuonut tuolta kentältä, että nämä autot pääsevät tähän alennuksen piiriin. Ylipäänsä tämä on iso muutos, mitä on tapahtumassa muutenkin tällä taksialalla, ja tämä ainakin turvaa sen, että meillä maaseudulla esimerkiksi on näitä esteettömiä takseja sitten riittävästi tällä alennuksella.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Vielä ennen keskustelun aloittanutta edustaja Pakkasta edustaja Kari, vastauspuheenvuoro.

16.11 **Mika Kari sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tässä edustaja Viitanen aivan oikein toi esiin sen, että tästä ei ole vuottakaan, kun hallitus talloi taksimiesten varpaille [Pia Viitanen: Pahasti!] ja sen lisäksi vielä jätti asiakkaan tolalle odottamaan. Näin käy ainakin niillä syrjäseuduilla, joille nyt tämä Caddy-luokka toivottavasti tuo hyvän lisän. Uskon, niin kuin edustaja Viitanenkin, siihen, että nyt on tärkeintä saada toimimaan jotain tästä romutetusta järjestelmästä, ja yksi tärkeä osa on taata liikkumisen mahdollisuus heille, joiden on jo valmiiksi vaikeaa liikkua.

Tämä sosiaalidemokraattien — ja taisi olla muutama muukin puolue mukana — vastalause ja siihen liittyvät lausumaehdotukset ovat erittäin kannatettavia. Katsotaan hieman perään, mitä tällä uudistuksella saadaan aikaan, ja korjataan niitä asioita, jotka ovat nyt menneet rikki, ja tarvittaessa korjataan lisää. Korjattavaa tämän hallituksen jäljiltä jää.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Nyt mieluusti sovitusti edustaja Pakkanen, vielä vastauspuheenvuoro. Kaikki vastauspuheenvuoroa pyytäneet ovat vähintään kerran sellaisen saaneet. — Nyt teillä vastauspuheenvuoro, edustaja Pakkanen, olkaa hyvä.

Punkt i protokollet PR 32/2018 rd

16.12 **Markku Pakkanen kesk** (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Niin kuin omassa puheenvuorossani sanoin, toki Invalidiliiton kannan ymmärrän, että he haluavat puolustaa mahdollisimman kalliita ja hyvälaatuisia ja isoja autoja, koska se antaa mahdollisuuden tietenkin heille ryhmissä kulkea tällä lailla, mutta se on yhteiskunnan kannalta ja sen yrittäjän kannalta aika kallis vaihtoehto, jos on vain tämä Sprinter-luokan vaihtoehto tarjolla, ja siksi tämä Caddy-luokka, esteetön 1+6, on hyvä vaihtoehto.

Liikenne- ja viestintävaliokunta kuuli myös Invalidiliittoa aikaisemmin, kun tätä taksilain uudistusta tehtiin, ja jo silloin nousi tämä autoverokysymys ja esteettömien autojen saatavuus isoksi kysymykseksi. Tässä yhteydessä annan julkisen kiitoksen valtiovarainvaliokunnan jäsenille — Kivirannalle, Suutarille ja Timo Kallille — jotka tämän käytännössä hoitivat, että tämä veroetu säilyy näillä esteettömillä autoilla, ja näin voidaan hyvää palvelua Suomessa vielä jatkaa.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Puhujalista.

16.14 **Jani Mäkelä ps:** Arvoisa puhemies! Itsekin tätä asiaa liikennevaliokunnassa olin mukana käsittelemässä, ja käsittely oli sen verran laaja ja monipolvinen ja siinä tuli myöskin muutosehdotuksia tähän valtiovarainvaliokunnan lopulliseen mietintöön kohdistuen, että otan hieman kantaa näihin asioihin, mistä siellä liikennevaliokunnassa puhuttiin.

Eli oikeastaan ainut muutos, mitä esitettiin ja mikä meni läpi tähän mietintöön, oli 1+6 henkilön invataksit. Sen lisäksi oli myöskin matkailuautoja koskevaa hienosäätöä, jota valtiovarainvaliokunta ei sitten tähän mietintöönsä ottanut.

Mutta se on kuitenkin hyvä, että tämä niin sanottu Caddy-luokka siihen mukaan otettiin, että sen verovapaus säilyy. Volkswagen Caddyhän ei kokemuseräisesti todetusta laadustaan huolimatta ole suinkaan ainut auto siinä luokassa, eli muitakin merkkejä ja malleja löytyy tästä samasta luokasta, mutta niitä kaikkia yhdistää sellainen, että ne ovat periaatteessa enemmän henkilöautoja kuin raskaita pakettiautoja. Elikkä ne ovat taloudellisempia, kevyempiä, kätevämpiä ajaa ja hankkia, mutta toisaalta se muutostyö, mikä niihin tehdään, että se invataksiominaisuus, esteettömyys siellä on, on varsin kallis, eikä se vastaavalla tavalla sitten kasvata sen auton jälleenmyyntiarvoa. Eli ne alkuperäiset argumentit siitä, että tällaisen auton jälleenmyyntiarvo olisi sama kuin jonkun taksi-Mersun, eivät paikkaansa pitäneet.

Myöskin tämä, mitä muistaakseni edustaja Alatalo toi esille, että se on kotimaista työtä, pitää paikkansa, eli ne muutostyöt tehdään nyt tällä hetkellä Suomessa. Jos veroetu olisi menetetty, niin olisi todennäköistä, että ne olisivat siirtyneet jonnekin muualle, elikkä tässä myöskin tavallaan suojeltiin suomalaista työtä.

Oma käsitykseni on se, että ilman tämän verovapauden säilymistä tässä luokassa olisi ollut suuri pelko siitä, mikä on näiden invataksien, esteettömien taksien, saatavuus vähänkin syrjemässä. Kyllähän niitä kaupungeissa on, kun on kysyntää, mutta sitten kun puhutaan maalaiskunnista, niin ylipäänsä kun on kysymys siitä, onko taksia saatavilla, niin olisiko varsinkaan tällaisia erikoisautoja saatavilla? Itse epäilen, että siinä olisi voinut käydä huonosti. Ja tätä vihreiden maaseutuvastaista linjaa kuvaakin se, että he esittävät tämän muutoksen takaisin ottamista. Ovatko he ymmärtäneet, mitä he ovat esittäneet? Onko tämä vahinko vai onko tämä tarkoituksellista vahingontekoa, sitä en pysty ymmärtämään.

Nyt jos puhutaan ylipäänsä tästä taksien niin sanotusta veronalennuksesta, niin on vähän kyseenalaista, onko se oikeastaan yritystuki. Kuitenkin on niin, että muita ammattiliit-

Punkt i protokollet PR 32/2018 rd

kenteen ajoneuvoja ei veroteta välttämättä läheskään niin tiukasti kuin takseja tähänkään asti. Eli yritystukipopulismi ei toimi tässäkään asiassa, niin kuin ei kovin monessa muusakaan asiassa.

Nyt kun eduskunta joko kaukonäköisyyttään tai suurta harkitsemattomuuttaan, kuten itse valitettavasti uskon, romutti säännellyn taksijärjestelmän, lieene sinänsä loogista, että taksienkin veroedusta — jos sitä nyt veroeduksi halutaan nimittää — vähitellen luovutaan. Periaatteessa jos kuka tahansa voi ajaa taksia, niin tulee mieleen, että voisivatko silloin kaikki myöskin saada veroetua. Joskaan sekään asia ei ole niin yksinkertainen, eli kyllähän esimerkiksi ammattiliikenteeseen tulevat vakuutukset ovat niin kalliita, että ne kuittaavat tuon veroedun pois, eli ei siitä mitään kultakaivosta muodostu, mitä monet luulevat taksiyritystoiminnan olevan. Ei siellä hinnoissa sellaista ilmaa ole, jolla voitaisiin noin vain kuitata yrittäjän katteesta tämä veroale. Kyllä se tulee sekä siirtymään hintoihin että aiheuttamaan autokannan heikkenemistä.

Arvoisa puhemies! Omasta puolestani pelkään, että tässä käy niin, että kun Saksassa ja Ruotsissa leviää tämä hysteria dieselautojen suhteen, niin hyvin pian ne dieselautot, mitä siellä myydään pois paniikissa, ettei niillä kohta saa ajaa kaupungeissa, tulevatkin meille taksiautoiksi. Tästä seuraa valtiolle verotulojen menetystä suoraan arvonlisäverojen muodossa, välillisesti osin myöskin autoveron muodossa, ja nämä autot, mitkä tänne kantaan tulevat, eivät ole suinkaan mitenkään erityisen ympäristöystävällisiä, koska nehan ovat Euro viitosta tai aikaisempia autoja, joilla ei siellä kaupungeissa voi ajaa.

Mutta tietenkin sitä saa, mitä tilaa, elikkä jos me tällaisia veromuutoksia teemme, ne johtavat vaikutuksiin erityisesti tällaisessa globaalissa taloudessa, mikä meidän pitäisi ymmärtää ja hyväksyä, jos me tällaisia muutoksia todella teemme. Omasta mielestäni tätä ei olisi välttämättä tarvinnut edes lähteä tekemään, koko veroedun muuttamista.

16.18 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Tämä hallituksen esitys on hyvä, ja hyvä, että veroetu säilyy tietyille autoille ja sitä kautta ohjaa investointeja oikeaan suuntaan.

Täytyy edellisen puheenvuoron käyttäjä Mäkelään yhtyä siinä mielessä, että kun tässä nyt on kysymys kuitenkin autoverosta, niin täytyy se suurempi kuvakin nähdä, ja tämäkin keskustelu tänä päivänä itse asiassa olisi ollut turha, jos me olisimme pystyneet ja osanneet luopua autoverosta jo aikanaan. Ne kaksi ongelmaa, jotka tästä autoverosta tulevat, ovat juuri ne, mitkä Mäkelä mainitsi, eli että meille tulee yli 30 000 autoa ja ne ovat vanhoja Euro 4 -dieseileitä, Euro 5 -dieseileitä, ja kun Suomi on tehnyt nämä päästötavoitteet, että 2030 mennessä puolitetaan päästöt 2005 tasoon nähden, niin se vain karkaa koko ajan. Minun mielestäni se ei ole oikein, että jos me teemme tiettyjä kansainvälisiä sopimuksia, niin me emme tee sitten tässä talossa niitä päätöksiä, jotka vievät sitä kohti, että näitä sopimuksia noudatetaan.

Kun näitä vanhoja autoja, keskimäärin 9 vuotta vanhoja autoja, tänne tulee, niin ne tuovat tänne hiilidioksidipäästöjä ja sen lisäksi tulee vielä typen päästöjä. Se ongelma, mikä tällä hetkellä koskee autokauppaa, on juuri tämä Saksan esimerkki, jossa korkein hallinto-oikeus antaa kaupungeille luvan kieltää tiettyjä vanhoja dieseileitä, että niillä ei saa siellä ajaa. Ja Ruotsi teki samankaltaisia päätöksiä: 2022 meinaavat kieltää dieseileillä, nimenomaan vanhoilla dieseileillä, ajamisen kaupungin keskustoissa.

Nyt tästä talosta pitäisi tulla mahdollisimman korkealta poliittiselta taholta sellainen viesti Suomeen, että tällä hallituskaudella ei kosketa millään tavalla dieselautojen käyttöön eikä mihinkään erilaisiin sanktioihin, joilla jollakin tavalla lähdetään Saksan tai Ruot-

Punkt i protokollet PR 32/2018 rd

sin tielle, koska tämä sotkee nyt autokauppaa ja ihmiset ovat sekaisin ja pelkäävät, mitä di-eseleille tehdään. Tämöinen tavallaan signaali pitäisi tästä talosta tulla, jolloin alkuvuonna hyvin alkanut autokauppa lähtisi taas sujumaan. Kaikki tämmöiset häiriöt tulevat just siitä, kun ihmiset ovat epävarmoja, mitä näille veroille tulee tapahtumaan ja tuleeko joitakin sanktioita.

16.20 Jari Myllykoski vas: Arvoisa herra puhemies! Tässä kuultiin jo, ketkä pelastivat koko taksiväen, eli sieltä tuli muutama nimi valtiovarainvaliokunnasta, jotka sitten ajoivat tämän kaiken niin hyvään malliin kuin tässä nyt oli. Haluaisin kuitenkin kiinnittää huomiota siihen, että liikenne- ja viestintävaliokunta oli yksimielisesti tämän asian kannalla, että näin tultaisiin tekemään, ja siinä mielessä valtiovarainvaliokunnassa ollaan sitten oikein ruvettu pohtimaan sitä, ja minun mielestäni ne ponnet, mitä siellä on joukossa, ovat asiaan kuuluvia ja niitä on hyvä tukea. Minä uskon, että tämäkin sali on sitä mieltä, että meidän pitääkin asioita katsella.

Kun paljon puhutaan Sprintereistä ja Caddy-luokasta, niin täytyy muistaa, että meillä tiettyjä asioita on ja se on tämä meidän hankintaosaaminen ja se, millä lailla alueellisesti tai kunnallisesti tehdään ja ohjeistetaan hankintapäätöksiä, ja siellä sitten jo tapahtuu sitä, että minkälaisilla ajoneuvoilla ajetaan niitä invakuljetuksia, mihinkä tarvitaan se pyörätuoli, ja mitä siellä sitten edellytetään niiltä toiminnan harjoittajilta: minkälaisella autolla sinä olet mahdollinen tulemaan.

Toki me tiedämme, että valtiovarainministeriön esityksessä oli semmoinen pieni harha siinä, kun puhuttiin näitten autojen määrästä, kun siellä todellakaan ei ymmärretty, että tätä Caddy-luokkaa on muutakin kuin Volkswagenit. Siellä puhuttiin sadasta... [Puhuja siirtyy puhujakorokkeelle]

Arvoisa puhemies! Jatkan vielä hieman siitä, mistä lähdettiin liikkeelle: Meille annetaan lukuja, kuinka paljon Suomen mantereella on näitä autoja, ja nämä luvut heittävät 500 kappaleella. Mutta tultiin sitten siihen ymmärrykseen, että tämä onkin pikkusen isompi kokonaisuus kuin oli aloituksessa, siinä, mitä hallituksen esityksessä tuotiin sisälle. Onneksi sitten asiantuntijakuulemisten myötä meillä korvat valiokunnassa aukenivat ja osasimme nähdä tämän mittakaavan.

Toki eihän se pelottelu, että nämä nyt yhtäkkiä poistuisivat liikenteestä, pidä paikkaansa, vaan sitä mukaa, kun tämä autokanta vanhenisi, ne lähtisivät pois. Mutta nyt tälle annettiin kuitenkin mahdollisuus. Varsinkin vähäliikenteisellä haja-asutusalueella tämä mahdollistaa sen, että meillä on liikuntakyvyttömiä osalta semmoinen palveluntarjoaja, joka harjoittaa taksialan liikennettä nyt ainakin näillä vielä voimassa olevilla säädöksillä — ettei osta Zetoria ja laita sinne peräkärryä perään ja heinäpaalia siihen ja turvavöitä, jotta hän voi sitten ruveta heinäkuussa aloittamaan taksiajoa, kun vain turvavälineet ovat kunnossa, minkä tämä eduskunta hallituksen toimesta junttasi väkisin ja mikä tekee tälle ammattikunnalle kyllä todella paljon. Pelkään sitä seuraavaa joulun aikaa, kun taksiryttäjä tulee sinne tolalle, kun on 200 metriä pitkä jono, ja huutaa, että se, kellä on sata euroa rahaa, pääsee aloittamaan matkanteon — kun tulee vapaata hinnoittelua. Mutta sitä tämä hallitus on halunnut edistää. Meitä oppositiossa, ja tiedän, että monta hallituspuolueenkin kansanedustajaa, tämä päätöksenteko karvanti, koska oltaisiin haluttu tämä maailman paras järjestelmä pitää tässä maassa vielä kunnossa.

Mutta vielä nyt käsittelyssä olevaan asiaan: on hyvä, että tämä nyt näin menee, ja siitä täytyy antaa hallituspuolueenkin varojen jäsenille se arvonosoitus, että otitte varteen sen,

Punkt i protokollet PR 32/2018 rd

mitä liikenne- ja viestintävaliokunta yksimielisellä mietinnöllään esitti, ja toivotaan, että ne ponnet, mitä siellä on, myöskin tulevat hyväksytyiksi.

16.25 Pia Viitanen sd: Arvoisa herra puhemies! Oikeastaan jatkan tästä toisinpäin kuin ajattelin aluksi sanoa. Koska viittasitte ponsiin, niin minäpä tässä vielä sanon, mitä näissä ponsissa edellytetään, mitä esitämme sitten toisessa käsittelyssä.

Eli edellytetään seurantaa, mikä vaikutus tällä on ajoneuvokantaan — ennen kaikkea ilmasto- ja energiatarvoitteiden kannalta — mikä vaikutus työllisyyteen ja mikä vaikutus sosiaaliseen ja alueelliseen tasa-arvoon, ja sitä, että hallitus ryhtyy sitten toimenpiteisiin, jos näitä ongelmia ilmenee. Sitten toinen ponsi tosiaan lähtee tästä Invalidiliiton tieteenkin siinänsä hyvin perustellusta huolesta, että myös se huomioitaisiin ja hallitus seuraisi, miten uudistus vaikuttaa pyörätuolia käyttävien matkusturvallisuuteen sekä terveyteen, ja ryhtyisi tarvittaessa toimenpiteisiin. Eli tämänkaltaisia hyviä ponsia esitämme. Periaatteessa voisin kuvitella, että nämä olisi aika helppo täällä yksimielisestikin eduskunnan siunata, sillä kun katsoo tätä meidän valtiovarainvaliokunnan mietintöä, niin tässä valiokunta itsekin toteaa, että näitä uudistuksia on syytä seurata, eli siinä mielessä voisin toivoa kannatusta näille ajatuksillemme.

Mutta sen sijaan, puhemies, kun täällä puhuttiin taksialan pelastuksesta ja muusta, kyllä luulen, että tätä pelastusta, mitä pistettiin silloin hallituskauden alussa eteenpäin, ei kyllä kukaan taksialalla eikä varmaan moni asiakaskaan tilannut. Sitä saa, mitä tilaa — moni kysyy, mistä voi peruuttaa tilauksen, nimittäin kovin moni ei halunnut tällaista täydellistä vapauttamista ja taksimarkkinoiden täydellistä ajamista tietynlaiseen epävarmuuteen. Ihan aidosti siis kuluttajat ovat huolissaan ja myös taksiväki itse. Olen kuullut tästä niin paljon epäilyä, että kauhistuttaa, mitä tulee tapahtumaan. Siksi, puhemies, olisi ollut hyvin tärkeää, että hallitus ei olisi lähtenyt tämänkaltaisiin uudistuksiin.

Muutakin sanottavaa olisi, mutta tässä vaiheessa pitäydyn tässä kahdessa minuutissa, puhemies.

16.27 Joona Räsänen sd: Arvoisa puhemies! Todella tämä kupletin juoniin lähtee sieltä viime vuodesta, kun täällä liikennekaarta ja lakia liikennepalveluista käsiteltiin, minkä johdosta nyt sitten olemme tämän taksimullistuksen edessä, mistä täälläkin on paljon tänään puhuttu ihan hyviä, perusteltuja puheenvuoroja. Niin kuin tässäkin keskustelussa esiin nousi näitä huolia ja murheita, kyllähän oikeastaan oli tiedossa silloin vuosi sitten, mihin tämä tulee johtamaan, kun tätä sääntelyä puretaan, hinnoittelua puretaan, ja siitä kyllä juontuu sitten ihan loogisena seurauksena myös se, että tähän veroetuunkin joudutaan koskemaan. Siinä mielessä tämä esitys nyt, mitä tässä käsitellään valtiovarainvaliokunnan mietinnön pohjalta, on täysin perusteltu, sillä kun me emme enää pysty lupaprosessilla huolehtimaan siitä, että tietyntyyppisiä autoja on eri puolilla saatavissa, niin pystymme edes tällä veroedun jatkamisella huolehtimaan siitä, että näitä esteettömiä autoja, niin näitä suurempia kuin myös sitten pienempiä, löytyy erilaisiin tarpeisiin.

Täällä monesti viitataan siihen, että se on tärkeää nimenomaan sen takia, että Suomi on laaja maa ja näitä palveluita löytyy sitten eri puolilta, mutta kyllä se on tärkeä asia myös ihan näiden kasvukeskustenkin kannalta, missä meillä on ollut kyllä jatkuvasti pulaa näistä autoista, jotka pystyvät myös sitten pyörätuoleja kuljettamaan. Siinä mielessä on erittäin perusteltua, että tämä niin sanottu Caddy-luokka myös tähän mukaan otettiin, jotta pystytään vastaamaan siihen palvelutarpeeseen, joka ihmisillä on.

Punkt i protokollet PR 32/2018 rd

Lopuksi voisi todeta, että tämä edustaja Viitasen kuvaama lausumaehdotus, jota sitten toisessa käsittelyssä esitetään, on myös ihan perusteltu. Onhan meidän tärkeää nyt seurata sitä, mihin tämä tulee tosiaan johtamaan ja tuleeko se tarjonta sitten painottumaan enemmän tänne Caddy-puolelle vai tullaanko edelleen hankkimaan näitä molempia autoja ihan tasapainoisesti, jolloin ei [Puhemies koputtaa] tämä Invalidiliitonkaan huoli ole aiheellinen.

16.29 Mika Kari sd: Arvoisa herra puhemies! Tästä liikennekaaresta on puhuttu tietenkin paljon ja pitkään ja hartaasti eikä aina ihan pienilläkään kirjaimilla, ei ainakaan pienillä kirjaimilla siellä taksitolpilla, missä tälläkin hetkellä tuhannet ja tuhannet taksialan yrittäjät yrittävät selvitä siinä muutostilanteessa, joka heitä lähikuukausina tulee kohtaamaan.

Minä pidän tätä valtiovarainvaliokunnan mietintöä kyllä ihan hyvänä ja erityisen hyvänä tätä vastalauseita, jossa näitä ponsiehdotuksia nyt on. Edustaja Viitanen tässä hyvin kuvasi näiden ponsiehdotuksien sisältöjä, ja toivon, että tätä korjausta tehtäisiin nyt eduskunnassa yhdessä niin, että eduskunta voisi yksimielisesti hyväksyä nämä kaksi vastalauseen lausumaehdotusta, jotka täällä vastalause 1:ssä sisällä ovat.

Tämä Caddy-luokan käyttöönotto on varmasti energia- ja ilmastotavoitteidenkin näkökulmasta perusteltua, ja mietinnössä ja valiokunnan vastalauseessa on hyvin tätä asiaa perattu ja kuvattu, mutta uskon, että myös Invalidiliiton huoli on aiheellinen, ja siltä osaltaan nämä Invalidiliiton näkemykset ja huolet olisi hyvä sitten kartoittaa niissä selvityksissä, joita tämän lain voimaantulon jälkeen tullaan tekemään. Toivon, että eduskunta yhtyy näihin selvityspyyntöihin yksimielisesti.

16.31 Mikko Alatalo kesk: Puhemies! Jos nyt meillä menneeseen palataan, niin olin itse kriittinen liikennepalvelulain siihen osaan, mikä koski taksiuudistusta aikoinaan, ja toin sen kyllä esille sekä ministerille että hallituksen edustajille, myös omalle hallitusryhmälle, ja uskon, että edustaja Pakkanen toi sen vielä painokkaammin. Me saimme korjattua monia asioita liikennevaliokunnassa, tosiaankin monta hankalaa asiaa, mutta varmaan tätäkin lakia tullaan jossain vaiheessa tarkentamaan. Ruotsissahan muun muassa heidän asetuksiin on tarkennettu villin kilpailun suhteen ja sen, että kuluttajansuoja säilyy, että hinnat näkyvät kunnolla ja niin edelleen. Olen kuullut kyllä myös positiivisiakin asioita, varsinkin nuoremmilta kuskeilta. He ovat katsoneet, että on hienoa, että he pääsevät myös mukaan tähän kilpailuun.

Mutta itse tähän asiaan elikkä autoveroasiaan.

Oli hyvä, että valtiovarainvaliokunta tosiaan teki tämän päätöksen. Tosiaan meidän yksimielisesti liikenne- ja viestintävaliokunnassa toimme esille sen näkymän, että näitä on sen verran paljon, meillä oli jo tiedossa, että näitä Caddy-luokan autoja on niin paljon, vaikka kaikilla asiantuntijoilla ei tuntunut olevan sitä tietoa, että tämä on merkittävä asia, miten tämä kalusto pysyy meillä liikenteessä. Sitä mukaa, kun kalusto vanhenee, sitten niitä täytyy vaihtaa, ja tosiaan jopa semmoisia uhkia oli, että jotkut liikennöitsijät sanoivat, että he lähtevät sitten Viroon ostamaan sen auton ja siellä tekevät myös nämä kalliit muu- tostyöt, mitkä täytyy tähän esteettömään autoon olla. Siinä mielessä on hyvä asia, että Caddy-luokan autoja on tulevaisuudessakin saatavilla niin maaseudulla kuin kaupungeissakin. Tosiaan nämä kalliit autot, joita nyt Invalidiliittokin puolustaa, toki ovat hienoja, ne ovat näitä Sprinterin pohjalta tehtyjä autoja, ja niissä on paremmat tilat, ne ovat hieman korkeampia, myös se sisäänmeno niihin. Totta kai heidän tehtävänsäkin on ajaa sitä asiaa, että

Punkt i protokollet PR 32/2018 rd

heidän eturyhmänsä saa mahdollisimman hyviä autoja, mutta todellakaan ei se ero niin ratkaiseva tässä ole, kyllä Caddy-luokan autollakin voidaan tämä palvelu hyvin hoitaa.

Todellakin sen verran vielä sanon siitä, että ylipäänsä tämä taksien nykyinen autoverolennushan menee portaittain, niin että tämä onneksi ei nyt mene ihan yhtäkkisesti, mutta erittäin tärkeää on tämän tasapuolisuuden kannalta, että meillä on nyt sitten sekä ne isommat autot että nämä Caddy-autot samalla viivalla.

Uskon, että muutenkin, esimerkiksi maaseudulla varmaan, tulevat yleistymään tällaiset erilaiset tila-autot ja sellaiset autot, jotka voivat toimia sekä esteettöminä autoina että myös tilausliikenteessä maaseudulla, että yhdistetään kyytejä, ja tämmöiseen autoon sopii sitten useampia matkustajia, koska ei kannata sitä yhtä henkilöä kuljettaa välttämättä esimerkiksi terveyskeskukseen, tai mikä lääkäriasema se silloin onkin.

Haluan kiittää kyllä todella, että valtiovarainvaliokunta kuuli meitä, asiantuntijavalio-kuntaa, liikennevaliokuntaa, ja tässä kyllä varmasti uskon, että sellainen tulevaisuus esteet-tömään ihmisten kuljettamiseen säilyy.

16.35 Eero Suutari kok: Arvoisa puhemies! Alkuperäinen puhe on muuttunut täysin tässä keskustelun kuluessa, koska se olisi ollut, voisi sanoa, melkoista jaarittelua näihin ilmeikkäisiin puheisiin verrattuna, mitä täällä on tästä asiasta käyty läpi, edustaja Myllykosken osalta varsinkin. Hänhän oli oikeassa puheen alkuvaiheessa, mutta loppu oli täysin lennokasta, jota ei pystynyt oikein seuraamaan.

Se isompi luku Caddy-luokasta oli aivan oikein, piti paikkansa. Sitä taustaa vasten itse mietin siellä jaostossa, että siinä käy niin, että jos hyväksytään se, että poistetaan se veroetu näiltä pienimmiltä invatakseilta, niin ne pikkuhiljaa sitten ehkä häipyvät vähitellen pois ja se suuri kanta sieltä häipyä pois. Se tarkoittaa sitä, että ostopalvelu kunnilla ja Kellalla kallistuu jatkossa, ja sitä minä myös halusin lähteä siellä poistamaan. Sen lisäksi tämä työpaikkojen määrä, mikä on suomalaisessa koriteollisuudessa, säilyy jatkossakin, ja se lisääntyy. Sehän on arvokasta työtä, ja Suomi on erittäin kuuluisa Pohjoismaissa ja myös Euroopassa nimenomaan ajoneuvokorien rakentamisessa, ja niitä viedään myös ulos täältä. Elikkä siinä on tällainen näkökulma, ja sen takia se on hyvä päätösesitys tässä asiassa. Jos olisi tullut suurempi, kalliimpi ja raskaampi auto, niin sen lisäksi olisivat tulleet nämä ilmastovaikutukset sitten lisäksi, joten olisi mennyt vähän taaksepäin tämä asia.

Edustaja Kari käytti puheenvuoron. Häntä arvostan suuresti yleensä näissä argumen-toinneissa, ja hän on monessa asiassa oikeassa yleensä, mutta ei tässä asiassa, kun hän sanoi, että asiakas jätettiin sinne tolपालle. Mehän otamme tietysti selvää asioista. Selvityksen mukaan ministeriössä sanottiin sillä tavalla, että uusia autoja rekisteröitiin viime kerralla autoverovähennyksen — siis taksien autoveron huojennuksen, pienennyksen — jälkeen ihan samalla tavalla kuin ennenkin. Eikä ole mitään palautetta ollut siitä, että taksien saatavuus olisi huonontunut sen jälkeen. Elikkä siihen perustuen tehtiin tällainen jatkopäätös sillä, että pikkuhiljaa poistetaan nämä taksien veroedut tässä tapauksessa. Ne veroedut olisi joutunut myöntämään myös niille, jotka ilmoittavat, että ”minä ostan nyt taksin”, jolloin saa sen veroedun, ja sitten ei kuitenkaan kuljeta mitään vaan sanoo parin vuoden päästä verottajalle, että ”sori, ei ole yhtään tilausta tullut, tosin minä en ollut missään järjestelmässä mukanaan, mutta ei tullut tilausta”, ja niin pois päin. Tässä olisi tullut isoja asioita sitten. Sen takia se veroetu voidaan jatkossa hyväksyä vain sellaisessa, missä on pätevä syy, niin kuin silloin, kun autoa esimerkiksi on jouduttu muuttamaan sitä kuljetusta varten nimenomaan sentyyppiseksi.

Punkt i protokollet PR 32/2018 rd

Tässä vaiheessa minun kärkiasia tässä oli. — Kiitoksia.

16.38 Esko Kiviranta kesk: Arvoisa puhemies! Haluan esittää tässä valtiovarainvaliokunnan verojaoston puolesta kiitoksen liikenne- ja viestintävaliokunnalle, joka lausunnotsaan oli tehnyt erittäin asiantuntevaa työtä. Oli tietysti hyvin helppo tarttua tähän esitykseen, varsinkin kun verojaostossa olimme valmiiksi aika paljon samaa mieltä. Mutta tästä oli merkittävä tuki tuossa meidän lausuntomme tekemisessä.

Sitten Invalidiliiton kahdesta lausunnosta haluan todeta sen, että hallituspuolueitten edustajat verojaostossa erittäin perusteellisesti tutustuivat näihin kannanottoihin. Tilanne oli semmoinen, että jouduimme sitten kuitenkin tekemään kokonaisarviointin ja ottamaan huomioon tämän alueellisen saatavuuden, taloudellisuuden ja sitten myöskin ilmastönäkökohdat, ja tällä perusteella päädyimme kannattamaan tätä tässä jo ylistettyä liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunnossa ollutta ehdotusta.

Sitten sosiaalidemokraateille täytyy tässä antaa erityinen kiitos. He kannattivat näitten pienten esteettömien autoverottomuutta. Nämä lausumaehdotukset, joita sosiaalidemokraatit ovat esittäneet, ovat ihan hyviä, niissä ei ole mitään pahaa. Selvää on tietysti, että vaikka näitä lausumia ei huomenna tässä salissa hyväksyttäisikään, niin seuranta tulee toteutumaan. Seuraamme tietysti sitä aktiivisesti, miten tämä lainsäädäntö vaikuttaa ja toteutuu.

16.40 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa herra puhemies! Täällä on käyty ansiokasta keskustelua tästä autoveron poistosta ja oppositiosta on saatu tukea sille hallituksen hyvälle esitykselle, että tämä esteetön 1+6-auto myös luokitellaan tähän autoverovapaiden taksien joukkoon. Se on hyvä asia, ja siinä valtiovarainvaliokunta löysi onneksi laajankin yksimielisyyden.

Edustaja Eestilä piti täällä erinomaisen puheen tästä dieselautojen ongelmasta. Mikäli tilanne eskaloituu näin, niin kuin hän kuvaili, että aletaan Euroopasta tuomaan puolikäytettyjä dieselautoja, tämä ympäristötavoite entisestään vaikeutuu Suomessa. Tämä on hyvin merkittävä asia myös tässä autoveroasiassa mietittäväksi, että pystyttäisiin tällainen tilanne estämään.

Täällä käytettiin myös hankintapäätöksiä yhtenä perusteluna puheenvuoroissa. Se on totta, että kun kunnat tai yhteiskunta näitä palveluja vammaisille tilaavat, niin hankintalakiin aika useasti vedotaan. No, hankintalaki sinällään Suomessa on ihan ok. Jos sitä oikein tulkitaan ja oikein tehdään, niin kyllä pystytään vammaisten kuljetukset järjestämään. Mutta kuntapäätäjien pitäisi olla hereillä silloin, kun erityisryhmille näitä kuljetuspalveluja järjestellään, että käytettäisiin siinä vaiheessa tämä. Mielestäni tämä esteetön 1+6-auto puoltaa paikkansa siinä, että se kuuluu näihin verovapaisiin autoihin, jotta niitä palveluja olisi joka puolella Suomea saatavilla.

Täällä nostettiin kasvukeskuksien ongelmat, ja ainakin oma tietoni ja kokemusperäni on se, että mitä suurempi kasvukeskus, niin aina suurempi mahdollinen ongelmatilanne myös esteettömien autojen saatavuudelle on. Kyllä maaseudulla mielestäni kuitenkin kohtuuhyvin ovat palvelut pelanneet, mutta täällä Espoon seudulla ainakin, mitä on julkisuudessa noussut uutisiin, tämä vammaisten kuljettaminen on joskus aiheuttanut ongelmia, ja se on tietenkin yhdenvertaisuuden periaatteen näkökulmasta väärin. Tässäkin mielessä toivon, että tämä asia parantaa.

Punkt i protokollet PR 32/2018 rd

Täällä on monessa yhteydessä tätä keskustelua viitattu siihen liikennepalvelulain ja taksilain muutokseen, mikä täällä vuosi sitten tehtiin. Valitettavasti se juna meni. Itse olin silloin kovasti kriittinen sille lakiesitykselle, niin kuin edustaja Alatalo tuossa kertoi, mutta tämän asian tärkeyttä kuvaa hyvin se, että silloin keskustelua seurattiin lehtereiltä arvokkaasti ammattiveljien kanssa, ja huomaan, että tänäänkin ansiokas porukka ammattiautoilijoita on seuraamassa tätä keskustelua ja tämä asia kiinnostaa. Siksikin tämä on mielestäni tärkeä asia, että suomalaisesta taksista ja sen tulevaisuudesta ollaan huolissaan ja käydään avointa ja hyvää keskustelua. Tästä täytyy mennä eteenpäin, ja uskon näin.

Tässä verokohtelussa, mikä tässä asiassa on pääkohta, siinä liikennepalvelulain ykkösvaiheessahan edellytettiin, että tulee tasapuoliset kilpailuedellytykset, ja tässä suhteessa tämä verottomuus on kilpailun kannalta tasapuolista. Mutta nyt henkilöautot ovat täydellä autoverolla 2022 jälkeen, ja ellei siihen mennessä muuteta lakia, niin siihen yhteyteen linja-autot ynnä muut autot ovat autoverottomia, tämä veroetu säilyy sitten niissä. Siinä mielessä on kyllä haasteellinen tilanne tulevaisuutta ajatellen tämä tasapuolinen kilpailutilanne autojen veroedun suhteen. Mutta onneksi meillä nyt ovat vielä nämä invataksit ja esteettömät 1+6 hengen autot tässä veroedun piirissä ja saadaan ainakin tällä lailla tätä palvelua ja tarjontaa pidettyä yllä.

16.45 Jari Myllykoski vas: Arvoisa herra puhemies! Lyhyestä virsi kaunis. — On pakko palata tuohon, mitä edustaja Suutari toi esille. Pitää nähdä se, että jos palveluntarjoajaverkosto rapistuu, niin se tarkoittaa yhteiskunnalle suurempia kuluja. Eli matkat palveluntarjoajalta palvelun tarvitsijalle pitenevät ja sitä kautta yhteiskunnan menorakenne tulee kalliimmaksi. Tämä on hyvä huomioda. Vaikka sillä 600 autolla nyt ei tietenkään voida sanoa, että se nyt on sitten maailmaa mullistavaa, on mielestäni hyvä nähdä lähtökohtaisesti, että tässä on sekä ilmastosta, palveluista että yhteiskunnan kustannusrakenteista myös kysymys.

Siinä mielessä se oli hyvä huomio, ja se jäi tuossa omassa puheenvuorossani, joka sitten osaltaan meni lennokkaaksi. En tiedä, oliko se matalalentoa vai korkealentoa, kun edustaja Suutari ei kaikesta kiinni saanutkaan, mutta lähinnä omassa puheenvuorossani tarkoitin sitä, että se ajoneuvon määrittely ja se, millä lailla ja minkälaisella vekottimella sitten jatkossa palveluja tarjotaan, on vähän tässä semmoinen, mikä arveluttaa näin kansanedustajaa, joka voi ilkeämielisesti taikka piloillaan sanoa, että minä ostan ensi kesänä Zetorin ja laitan sinne pulteilla heinäpaalit kiinni ja turvavyöt ja rupean ajamaan tuossa Rautatieaseman läheisyydessä taksiautoilupalveluja ja haen ne luvat niin kuin ne kuuluu olla.

Mielestäni keskustelu on siltä osin, kuin ollaan pitäydytty tässä asiassa, ollut rakentavaa ja hyvin näkemyksiltään yhteistuumaista, enkä kysy hallituspuolueitten kansanedustajilta, kuinka äänestitte, kun näistä asioista äänestettiin.

16.47 Mika Kari sd: Arvoisa herra puhemies! Katson en vain oikeudekseni vaan myös velvollisuudekseni kiittää edustaja Kivirantaa SDP:lle esitetyistä kohteliaista sanoista. Mielellämme olemme tekemässä korjausliikkeitä niihin hallituksen esityksiin, joihin syytä on tehdä korjausta, ja toivotaan tietenkin, että myös tämän vastalauseen osalta seuranta-asiaa voidaan painokkaammin yhdessä edistää, jos myös hallitus on tässä vastalauseasiasa opposition kanssa samaa mieltä. Jos ei, niin täytyy toivoa, että mietintö velvoittaa tulevaakin eduskuntaa seuraamaan näitä muutoksia, joita tässä yhteydessä huonoon lakiin tehdään.

Punkt i protokollet PR 32/2018 rd

Edustaja Suutarille myös kiitokset kauniista sanoista, mutta haluan vielä alleviivata sitä, että ainakin se palaute, joka taksiaautoilijoilta itselleni tulee, viittaa siihen, että tämä taksilaki ei ole asiakkaiden näkökulmasta positiivinen mutta ei se ole myöskään taksiaautoilijoille, yrittäjille. Toivon, että jossain vaiheessa me kaikki tässä talossa havahtuisimme siihen, kuinka paljon täällä menee läpi lakeja, joita kukaan ei halua. Kuuntelin edustaja Pakkasta ja edustaja Alataloa ja olen kuunnellut tietenkin opposition ja hallituspuolueiden edustajia laajemminkin tässä puolentoista, kahden vuoden aikana, kun asiaa on käsitelty eduskunnassa, ja tuntuu, että juuri kukaan ei tätä taksilakia halunnut, mutta kappas kummaa, täällä talossa se kuitenkin läpi meni.

Puhun ja tuon tänne myös oman alueeni Lahden seudun taksiyrittäjien äänen ja toivon, että joskus vielä kansanedustajana pääsen istumaan tässä talossa, kun otetaan, toivottavasti, korjausliikkeitä. Ruotsalaiset näyttivät omalla taksilaillaan sen, että tämä järjestelmä ei Ruotsissa toimi ja ruotsalaiset kansalaiset ja yrittäjät tästä kärsivät, ja nyt Suomessa tehdään samoja virheitä. Korjataan niitä pala kerrallaan.

16.49 Jari Myllykoski vas: Arvoisa herra puhemies! Hämeessä lapsuuteni asuneena, vaikka satakuntalainen olenkin, täytyy vielä yksi asia ottaa esille — mutta nyt edustaja Suutari ei saa kovasti röyhistää rintaansa: Puheenvuorossanne oli myös yksi erittäin tärkeä näkökulma eli se, että täällä on myös työllisyysvaikutus. Itse kun tulen tuolta Luopioisista, missä vietin lapsuuteni, niin siellä on tällä hetkellä Rego-niminen yritys — no, onko nyt nimi enää se, koulutoverini veljensä kanssa perustama yritys — ja he tekevät paljon. Tiedämme, että tässä maassa on ajoneuvo-osaamista niin, että meillä tehdään hälytysajoneuvojen muutostöitä, paljon se työllistää tässä maassa, ja se on tärkeää osaamista. Me olemme, niin kuin edustaja Suutari sanoi, osaava maa ja meillä on ammattitaitoinen henkilöstö ja hyvät yrittäjät, jotka vievät tätä asiaa eteenpäin. Se on osaltaan signaali siitä, että myös sitä yritystoimintapuolta arvostetaan tällä päätöksellä.

16.50 Esko Kiviranta kesk: Arvoisa puhemies! Haluan kiittää edustaja Karia tästä äskeisestä puheenvuorosta. Voisin sanoa avoimesti sen, että ei tämä autoverotuen poistaminen helppo asia ole tietysti hallituspuolueitten edustajille, ja oli hyvä, että sosiaalidemokraatit eivät tätä perusasiaa tässä riitauttaneet vaan käytännössä olivat tässä asiassa noita lausumahdotuksia lukuun ottamatta täysin samaa mieltä kuin hallitus.

16.50 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa puhemies! Itsekin haluan nostaa vielä tämän työllisyysnäkökulman. Näitä korinrakentajia Suomessa on todellakin paljon, ja ammattitaito on huippuluokkaa, koska tuolla Euroopassakin käytetään tätä suomalaista valmistustyötä hyödyksi, ja niitä autoja viedään paljon vientiin. Se on tärkeää, silloin työllisyys vaikuttaa alueellisesti, niin kuin tässä edustaja Myllykoski kertoi.

Tietenkin tämä keskustelu olisi tarpeetonta, jos Suomessa olisi poistettu autovero kokonaan ja kaikki autoveroasiat, ja tämä autoveron poistohan on semmoinen asia, mikä täällä salissa ei ole ollut millään lailla yksimielinen. Siinä hallituspuolueilta tuli esityksiä, ja siihen sai kyllä kovasti vastustusta ympäri Suomea, ympäri oppositio- ja hallituspuolueiden, että tämä autoverokeskustelu olisi syytä käydä. Jos se olisi yhtään samanhenkinen kuin tämä keskustelu, niin minä luulen, että tämän tyyppisiä ongelmia ei olisi.

Toinen asia on sitten, kun edustaja Kari mainitsi, että kukaan ei halua täällä tätä taksilakiuudistusta. Rehellisyyden nimissä täällä salissa on ollut valtavan paljon haluja taksilain

Punkt i protokollet PR 32/2018 rd

uudistuksiin. 20 vuotta, 90-luvun puolestavälistä asti, täällä on tuotu tätä asiaa esille, ja nyt tämän eduskunnan enemmistö ja varsinkin oppositiossa muun muassa vihreät ovat erittäin mielissään olleet tästä taksilain uudistuksesta. Jos mietitte, mitä keskusteluja täällä yritystukikeskustelujen yhteydessä on käyty, niin taksilakiuudistus otettiin moneen kertaan esi-merkkinä, kuinka hyvä uudistus on, että tarveharkinta poistettiin.

Kyllä täällä nuorempi polvi on ollut hyvin halukas muuttamaan tätä asiaa, eli todellisuudessa täällä eduskunnassa ei ole taksin nykyisen järjestelmän, hyvän suomalaisen järjestelmän, puolustajia enää kuin murto-osa jäljellä. Valitettavasti se on näin mennyt, mutta elä-mässä mennään eteenpäin ja uudellakin lailla pärjätään. Se on ainakin minun mottoni.

16.52 Eero Suutari kok: Arvoisa puhemies! Kun täällä edustaja Kari mainitsi — vai oli-kohan se Myllykoski, anteeksi — tuosta Ruotsin tilanteesta, niin täytyy sanoa, että Ruot-sissahan tietysti alussa kävi niin, että siellä kallistui tämä palvelu ja taksin saatavuudessa oli vähän haasteita, mutta nykyisellään on minulla sellainen käsitys, että Ruotsissa tämä asia toimii ihan ammattimaisesti ja taksit ovat saatavana ja myös ne hinnat ovat kehittyneet normaalisti eli ettei siinä ole ollut sitä pelättyä — mitä täällä pelättiin välillä — kehitystä nyt viimeisen kolmen vuoden aikana.

Kaikkein parasta tietysti olisi, että tämä suomalainen erikoisuus, autovero, poistuisi sit-ten kokonaan, ja sehän olisi ratkaisu tässä asiassa. Elikkä vielä meillä on tekemistä tässä, kun mennään eteenpäin kohti vapautta.

16.53 Mika Kari sd: Arvoisa herra puhemies! Taisin olla se, joka otti tämän Ruotsi-esi-merkin esiin.

Kun aikanaan keskustelin Ruotsin taksiliiton edustajan kanssa — taisi olla taksiliiton puheenjohtaja Ruotsista — kun Lahdessa pidettiin Taksiliiton suomalaiset juhlat tai taksi-päivät, siinä yhteydessä muutaman sanan keskustelin, niin kyllä silloin ruotsalaiset taksia-lan yrittäjät olivat äärimmäisen huolissaan, eivät pelkästään omasta elinkeinostaan vaan myös asiakkaista, jotka joutuvat sellaiseen rulettiin, jossa ei ihan tarkkaan tiedä, millä hin-nalla se päivän matka sinne apteekkiin tai kauppaan tai muualle palveluihin tehdään ja minkätyyppinen kuljettaja, minkätyyppinen turvallisuus siinä kuljetuksessa on ja niin edel-leen, kalustosta vielä puhumattakaan, eli onko auto vai onko vain pelkät karrut ja rattaat.

Mutta vielä edustaja Pakkaselle näistä vihreistä: Itse en tietenkään ole alan asiantuntija, kun en kyseisen puolueen jäsen ole saatikka edustaja täällä, mutta tätä vanhaa taksijärjes-telmää tässä ehkä nyt vähän kaivataan ja kaihoisasti ehkä jo ajatellaankin. Mitä kauempa-na tästä pääkaupunkiseudun vihreästä kuplasta on siellä arkitodellisuudessa tuolla haja-asutusalueilla, pienissä kaupungeissa, maaseudulla, niin sitä arkisempaa taksin saaminen päivittäisiin asioimisiin tulee jatkossa olemaan. Ei se Uber tai taksiäppi paljon pelasta, jos ei alueella ole kilpailua, ei ole yrittäjiä eikä alueen toimijoita ja palvelut sitä kautta karkaa-vat kauemmaksi. Täällä pääkaupunkiseudulla ongelmat eivät ole samantyyppisiä kuin haja-asutusalueilla, eivät myöskään taksialalla.

16.55 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Tuohon edustaja Karin äskeiseen puheenvuo-roon kommenttina, että näin varmasti on, että uudessa taksilaissa on omat riskitekijänsä sen suhteen, miten se vaikuttaa taksipalvelujen saatavuuteen maaseudulla juurikin tämän ase-mapaikka- ja päivystysvelvoitteen poistumisen myötä, mutta toisaalta asiassa on myös se puoli, että aikaisemminkaan ketään ei ole voitu pakottaa hakemaan lupia takseihin. Eli on

Punkt i protokollet PR 32/2018 rd

monia sellaisia maaseutukuntia, joissa on hakemattomia taksilupia, eikä tarvitse olla niinkään edes maaseutua. Ellen väärin ole ymmärtänyt, niin omassa asuintaajamassani, joka on kuitenkin maakuntakeskuksen aluekeskus, olisi hakemattomia taksilupia ainakin jossain vaiheessa ollut, eli ei se bisnes ole niin loisteliasta ollut tähänkään asti. Vaikea sanoa, huonontaako taksiluudistus tätä asiaa ratkaisevasti vai voiko se parantaa. Itse olisin pessimisti, ettei se nyt ainakaan paljon paranna, mutta voiko se huonontaa? Kenties tiettyinä vuorokaudenaikoina vähemmän liikennöityinä päivinä saattaa olla taksi huonommin saatavilla, kun tämä vapautuu, erityisesti tämä päivystysvelvoite.

16.56 Arto Satonen kok: Arvoisa puhemies! Täällä edustaja Kari ja edustaja Mäkelä Jani ovat käyttäneet hyviä puheenvuoroja siitä, miten myös maaseudun taksipalvelut tulee turvata, ja ne haasteet todellakin ovat siellä vähän erilaiset kuin kaupungeissa. Se on kyllä ikävä juttu, että tämä tieto ei ole vihreitä vielä saavuttanut, että maaseutu ja kaupunki ovat eri asemassa. Se on jo tälläkin hetkellä niin, että jos me vertaamme kaupunkilaistaksin ja maaseututaksin toimintaedellytyksiä, niin ensinnäkin ne ajot ovat aivan toisenlaisia. Maaseututaksi on hyvin pitkään riippuvainen Kela-ajoista, jonkun verran kouluajoista, sen sijaan tällaiset normaalikydyt, jos tällaista termiä voi käyttää, eivät maaseudulla juuri isoa roolia näyttele, kun sen sijaan täällä Helsingissä ne ovat pääelinkeinomuoto ja samaten muissa isommissa kaupungeissa.

Tietysti on myös niin, että jos katsotaan taksikohtaisia tuloksia, niin kyllähän siellä maaseudulla useimmiten — ainakin se käsitys itselläni on — se taksiyrittäjän vuotuinen ansio jää alle sen, mitä se on täällä ydinalueella, joskin täällä ehkä jotkut kulut ovat sitten korkeammat. Mutta sen takia juuri se, että tulee joustavuutta veroedun kautta tässä asiassa, on erittäin tärkeää sen takia, että voidaan turvata taksien saatavuus ja erikoistaksien saatavuus myöskin siellä maaseudulla ja haja-asutusalueilla.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten och avbröt behandlingen av ärendet.