

Täysistunto

Torstai 6.4.2017 klo 16.00—21.39

Täysistunto alkoi klo 16.00. Täysistunto päättyi klo 21.39.

Puhetta johtivat puhemies Maria Lohela (16.00—18.00 ja 20.40—21.39) ja toinen varapuhemies Arto Satonen (18.00—20.40)

1. Nimenhuuto

Nimenhuutoraportti Liite 1A

Toimitettiin nimenhuuto.

2. Suullinen kyselytunti

Puhemies Maria Lohela: Päiväjärjestyksen 2. asiana on suullinen kyselytunti, joten pyydän paikalla olevia ministereitä siirtymään tuonne ministeriaitioon. Ja seuraavaksi pyydän niitä edustajia, jotka haluavat esittää kysymyksen jollekin paikalla olevista ministreistä, ilmoittautumaan nousemalla seisomaan ja painamalla P-painiketta.

2.1. Suullinen kysymys neuvolapalveluista (Jutta Urpilainen sd)

Suullinen kysymys SKT 47/2017 vp

Suullinen kyselytunti

Puhemies Maria Lohela: Edustaja Urpilainen.

Keskustelu

16.01 **Jutta Urpilainen sd:** Arvoisa puhemies! Neuvola on kaikille lapsiperheille tuttu palvelu. Neuvoloiden ainutlaatuisuus onkin juuri siinä, että ne tavoittavat kaikki lapsiperheet riippumatta lapsiperheiden varallisuudesta tai asuinpaikasta. Lasten ja nuorten hyvinvointiin panostaminen on todellinen tulevaisuusinvestointi. Tämä todettiin myös viime vaalikaudella valtiovarainministerinä teettämässäni perhepalveluita koskevassa selvityksessä. Siksi neuvoloista on pidettävä huolta ja niitä tulee myöskin kehittää. [Timo Heinen: Oikein!] SDP haluaa kehittää neuvoloista matalan kynnyksen paikkoja, joissa on ennistä laajemmin myöskin moniammatillista osaamista muun muassa digiajan kasvatushaasteisiin. Arvoisa pääministerin sijainen, oletteko valmiit tukemaan SDP:n tavoitetta ja tekemään myöskin yhteistyötä neuvoloiden kehittämisessä?

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

16.02 Ulkoasiainministeri Timo Soini (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Urpilaisen kysymys on mitä ajankohtaisin ja tärkein. Neuvolatoiminta on maailmanlaajuisesti äitiyspakkauksineen siihen sivulla kulkien aivan maailmanluokan hanke ja suuri saavutus meiltä. Pitäisin erittäin tärkeänä, että me kaikki puolueet kantoihin katsomatta vasemmalta oikealle teemme yhteistyötä tässä asiassa ja pidämme huolta, että meillä on jatkossakin neuvoloita, jotka toimivat, jotka tuottavat korkeita palveluita matalalla kynnyksellä. Tämä on äärimmäisen tärkeä asia. Hallitus tekee osansa, ja olen todella iloinen, että myös oppositio ottaa tämän tärkeän asian esiin. Kyllähän meidän tässä täytyy yhtä köyhtä vetää, että mahdollisimman hyvin nämä palvelut kehittyvät, säilyvät ja turvataan.

Puhemies Maria Lohela: Pyydän niitä edustajia, jotka haluavat esittää lisäkysymyksiä tästä aiheesta, ilmoittautumaan.

16.03 Jutta Urpilainen sd (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Kiitos myöskin pääministerin sijaiselle tästä yhteistyövalmiudesta.

Neurolat ja kouluterveydenhuolto ovat lasten ja nuorten parissa tehtävää tärkeää kansanterveystyötä. Meillä on täällä eduskunnassa hyvin laaja yhteisymmärrys siitä, että kouluterveydenhuoltoa ei yhtiöitetä vaan se tulee jatkossakin säilymään julkisena palveluna. Tämä on erittäin hyvä asia. Sen sijaan neuvoloiden tilanne on toinen. Hallituksen linjauksen mukaisesti neuvolat voidaan nimittäin tulevaisuudessa yhtiöittää, ja tätä linjausta monet asiantuntijat ihmettelevät. Itse asiassa en ole löytänyt yhtään asiantuntijaa, joka kannattaisi tätä hallituksen linjausta. Arvoisa pääministerin sijainen, kysynkin teiltä: Miksi kohtelette kouluterveydenhuoltoa ja neuvoloita eri tavalla? Miksi hyväksytte sen, että neuvolat yhtiöitetään? Eivätkö neuvolat ole teille yhtä tärkeitä kuin kouluterveydenhuolto?

16.04 Ulkoasiainministeri Timo Soini (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Lasten ja koululaisten etu on tietysti meille suomalaisille päättäjille kaikki kaikessa, sillä se, miten he voivat ja miten he kehittyvät ja kasvavat, ratkaisee, miten meidät kaikki myöhemmin hoidetaan, koska he kaiken tämän maksavat ja ylläpitävät. Sen takia on äärimmäisen tärkeää, että tässä asiassa mennään eteenpäin juuri sillä tavalla, että näitä palveluita kehitetään, viedään eteenpäin, testataan jatkuvasti.

Kysyitte siitä käytännön järjestelystä. Neuvolat menevät maakuntien päätettäväksi, ja minä uskon, että maakunnissa olevat äänestäjät äänestävät viisaasti ja valitsevat sellaisia edustajia maakuntavaltuustoihin, jotka jakavat nämä meidän yhteiset huolestukset ja ottavat nämä linjaukset huomioon. Se on nimittäin hyvinkin demokraattinen tapa, että etukäteen kaikki päättäjät, ehdokkaat kertovat, miten he haluavat tämän neuvolatoiminnan hoitaa, ja sitten kun he [Puhemies koputtaa] maakuntavaltuutettuina ovat, niin he siitä vastaavat.

Puhemies Maria Lohela: Asiasta vastaava ministeri Rehula jatkaa.

16.05 Perhe- ja peruspalveluministeri Juha Rehula (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Neuvolatoiminnan sisältöä, sitä tekemistä ja sitä uudistumista ohjaa terveydenhuoltolain 15 § ja asetus neuvoloista. Se on se sisällöllinen kehittäminen, joka lainsäätäjällä on. Yhteistyön käsi on tässä vaiheessa paikallaan, ja se on nimenomaan paikallaan siellä maakunnissa, joissa valmistellaan sitä toimintaa, tekemistä yhtäältä palvelujen, sen verkon osalta, missä mikäkin palvelutoiminta jatkossa sijaitsee fyysisesti, ja toisek-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

seen, millä tavalla nämä moniammatilliset toimijat yhteen kootaan, millä tavalla synnytetään perhekeskukset, joissa on se asiantuntemus, jota siellä neuvolatasolla ei edes ole. Tämä on avainasia, ja sen yhteistyön käden on oltava tarjolla, jota te, edustaja Urpilainen täällä tarjoatte. Sen on, jos jossakin, niin tänä päivänä oltava siellä maakuntatason tekemisessä.

16.06 Johanna Ojala-Niemelä sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Neuvolatoiminnan historia on pitkä ja kunniakas. Pitkälle on päästy ajasta, jolloin Arvo Ylppö perusti lastenneuvolan Lastenlinnan halkokellariin. Käytössä oli yksi iso huone, ja neuvot ja hoito annettiin jokaiselle paikallaolijalle. Paikallaolijan kuullen yksityisyyttä ei ollut. Näistä lähti neuvolatoiminnan kehittäminen, ja se on nykyisin kansainvälistä huipputasoa.

Vanhempana oleminen ei kuitenkaan tänä päivänä ole helpompaa modernissa tietoyhteiskunnassa. Nopean kehityksen ja tiedon sekä suositusten kiihtyvän muutoksen vuoksi lapsuudenkodissa opitusta ei välttämättä voi ammentaa eväitä omaan vanhemmuuteen. Tämän vuoksi neuvolatoimintaa tarvitaan edelleen tulevaisuudessa. Jotta neuvolat voidaan jättää yhtiöittämättä, on ne irrotettava sote-keskuksista. Kysynkin, ministeri Rehula: teetkö näin?

16.07 Perhe- ja peruspalveluministeri Juha Rehula (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Toistan edellisessä vastauksessa sanomani:

Se sisältö, jota neuvoloissa toimeenpannaan lainsäätäjän ja hallituksen näkökulmasta, sisältyy terveydenhuoltolain 15 §:ään ja asetukseen neuvolatoiminnasta.

Toisekseen vastuu siitä, millä tavalla siellä arjen tasolla perheiden kohtaamistilanteissa neuvola on palvelujen tarjoajana, on kiinni nyt siitä, mitä siellä maakunnissa tapahtuu — syylistämättä maakuntia. Se ei ole maakuntien vika, jos maakuntatoiminnassa on jotakin ongelmia, mutta se kehittämistyö, joka on välttämätöntä tehdä, pitää tehdä siellä paikallistasolla. Säädökset antavat sille puitteet.

Hallitus on linjannut, että maakunta ratkaisee sen, mikä on se neuvolan asema ja paikka hallinnollisesti. Ja korostan, eikä voi olla korostamatta liikaa: säännökset ohjaavat kaikkea neuvolatoimintaa jatkossakin.

16.08 Joona Räsänen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kun nyt tässä asiassa kouluterveydenhuolto on jätetty tämän yhtiöittämismvimman ulkopuolelle ja täällä oppositio ja asiantuntijat ovat myös toivoneet, että neuvolat jätettäisiin tämän yhtiöittämismvimman ulkopuolelle ja sitten kun tässä keskustelussa niin pääministerin sijainen tänään kuin pääministeri edellisissä keskusteluissa ovat itse toivoneet, että maakunnissa neuvolat jätettäisiin tämän yhtiöittämismvimman ulkopuolelle, niin herää kyllä kysymys, että jos tämä on niin yksimielinen poliittinen toive, että neuvoloita ei yhtiöitetä, niin minkä takia sitä ei ole alkuvaiheessa hoidettu lainsäädännöllä, jotta niillä olisi sama arvo kuin kouluterveydenhuollolla, ja ne olisivat tämän yhtiöittämismvimman ulkopuolella. Voisiko tähän arvoisa ministeri vastata?

16.09 Perhe- ja peruspalveluministeri Juha Rehula (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja noin neljä kertaa viittasi yhtiöittämismvimmaan. Ei Sipilän hallituksella ole mitään yhtiöittämismvimmaa. [Välihuutoja vasemmalta — Naurua] Sipilän hallituksella

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

on se tavoite, että ihmiset saavat nykyistä paremmin perustason palvelut. Se on se tavoite. Se on se keskeinen tavoite.

Toisekseen — mikä autuaasti unohtuu, joutuu toistamaan — meillä on jatkossakin normit, jotka ohjaavat sitä tekemistä siellä arjessa ihmisten palveluissa.

Kolmas asia: me olemme rakentamassa perhekeskusmallia, sitä on vuosia tehty, meillä on sitä varten erikseen tällä hetkellä useita kymmeniä ihmisiä eri puolilla Suomea sitä rakentamassa ja varmistamassa sen, että niille lapsille, jotka esimerkiksi tarvitsevat tuettua apua ja niille perheille, jotka tarvitsevat omassa elämäntilanteessaan tukea, on sitä ajallaan saatavilla.

Yhtiöittämismimmasta ei ole kyse.

16.10 Antti Lindtman sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomalaiset neuvolat ovat yksi parhaiten toimivista osista meidän terveydenhuoltoa. Ne tavoittavat 99,7 prosenttia odottavista äideistä ja 99,5 prosenttia kaikista lapsista syntymästä kouluun. Suomalaisista neuvolajärjestelmää ihaillaan maailmalla. Nyt hallitus käytännössä hyväksyy sen, että neuvoloita voidaan yhtiöittää eri puolilla Suomea, ja ainoa tapa välttää tämä yhtiöittäminen on se, että ne irrotetaan sote-keskuksista. Eli jos maakunta ei suostu irrottamaan niitä sote-keskuksista, silloin neuvolat on pakko yhtiöittää. Arvoisa ministeri Rehula, kun sanotte, että hallituksella ei ole yhtiöittämismimmasta, [Oikealta: No ei todellakaan!] niin voitteko kertoa yhden asiantuntijan, joka kannattaa neuvoloiden yhtiöittämistä, kun kerran te mahdollistatte neuvoloiden yhtiöittämisen? Kertokaa yksi asiantuntija, joka tukee neuvoloiden yhtiöittämistä.

16.11 Perhe- ja peruspalveluministeri Juha Rehula (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tässä salissa käytiin välikysymyskeskustelu toissa päivänä, ja ilahduttavan monet seurasivat sitä keskustelua täällä. Sen keskustelun aikana sain useita palautteita neuvola-asiasta myös sen puolesta, että sote-keskus on se palveluntuottaja sen palvelun tarjoajana, joka on kaikkein lähimpänä ihmistä jatkossa. [Maria Guzenina: Keneltä? — Vasemmalta: Keneltä asiantuntijalta? Kerro yksi nimi!] On olemassa kaksi koulukuntaa, joista ei pysty sanomaan, kumpi on oikea. [Vasemmalta: Yksi nimi!] Tässä on lähtökohta se, että ihminen saisi, lapsiperhe saisi mahdollisimman matalan kynnyksen palvelut. — Te tiivaatte nimiä. Minulta löytyy lukematon määrä sähköposteja toissa päivältä, [Välihuutoja vasemmalta] joissa on käytännön asiantuntijoita, käytännön neuvolatoiminnasta huolissaan olevia, jotka sanovat, että neuvoloiden pitää olla siellä, missä on se lähin saavutettavissa oleva palvelu.

16.13 Sari Essayah kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Eilispäivän Vieraskynässä Mannerheimin Lastensuojeluliiton Esa Iivonen ja myöskin Lastensuojelun Keskusliiton Kirsi Pollari kirjoittavat, että sekava valinnanvapaus uhkaa perhepalveluja. He kirjoittavat, että tämä hallituksen malli hajottaa palvelut vaikeasti hallittavaksi kokonaisuudeksi ja siitä kärsivät eniten kaikkein heikoimmassa asemassa olevat ja huono-osaiset perheet. Tämä sopii erityisen huonosti sellaisille perheille, jotka tarvitsevat moniammatillista työskentelyä ja myöskin pitkäkestoista apua. Hallituksen esitys sisältää myös sen ajatuksen, että 12-vuotias — 12-vuotias lapsi — voisi valita näistä palveluntuottajista. Arvoisa vastaava ministeri, tämä valinnanvapausmalli on viemässä nämä ihmiset byrokratiaymlyyn ja jättämässä oman onnensa varaan kaikkein heikoimmassa asemassa olevat

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

perheet ja erityisesti ne lapset, jotka tarvitsevat lastensuojelua ja myöskin moniammatillista ammattilaisten apua. Voitteko ystävällisesti kertoa: mitä tapahtuu tällaisessa tilanteessa näille kaikkein heikoimmassa asemassa oleville perheille?

16.14 Perhe- ja peruspalveluministeri Juha Rehula (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Olen oppinut tuntemaan teidät, edustaja Essayah, asiallisista ja kiihkkottomista kannanotoista ja kysymyksistä. Kai se on tämä aika, joka laittaa tasaisemmatkin ihmiset hieman lämpenemään. [Välihuutoja vasemmalta]

Ensinnäkin te kysyitte siitä, onko 12-vuotias valmis tekemään valintoja. Hallitus tulee esityksessään, jonka tuomme eduskuntaan, muuttamaan tuon ikärajan 15 vuoteen juuri tämän vuoksi, että on arvioitu, että 12-vuotias ei ole vielä kykeneväinen. Tosin esimerkiksi lastensuojelulaissa on kirjattu, että 12-vuotiaasta alkaen pitää kuulla lasta. Siinäkin on oma logiikkansa.

Toisekseen: Uskotaan lakiin ja uskotaan pykäliin. Jos jotakin on pykälien kautta yritetty kerta toisensa jälkeen tehdä tässä työssä valinnanvapauslainsäädännön kehittämiseksi sen jälkeen kun lausuntokierros päättyi, niin lisätä ja tiivistää integraatiota. Jos jotain on yritetty tehdä, niin sitä. Sitten kun se esitys on täällä, toivon, että niistä edustajista, jotka kannattavat byrokratianpurkua, [Puhemies koputtaa] kukaan ei käyttäisi puheenvuoroa, että missä on byrokratianpurku, [Puhemies koputtaa] kun on yritetty integraatiota esimerkiksi rahoitusmallin kautta vahvistaa.

16.15 Krista Mikkonen vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Neuvolajärjestelmämme on aivan ensiluokkainen ja tosi tärkeä kansanterveyden tavoitteiden kannalta. THL:n tutkijat esittivät tällä viikolla huolensa neuvolajärjestelmän pirstoutumisesta eri järjestäjien vastuulle. Esimerkiksi rokotekattavuus, josta neuvolat ovat todella hyvin huolehtineet, on vaarassa sitä myötä heikentyä. Me tiedämme, että monissa maissa, joissa rokotaminen tapahtuu yksityisellä sektorilla, on rokotuskattavuuden varmistamiseksi jouduttu turvautumaan erilaisiin pakkokeinoihin, jotta rokotteet tulee annettua ajoissa ja sillä tavalla saadaan lapsille riittävä suoja. Miten aiotte varmistaa sen, että jatkossakin rokotekattavuutemme on riittävä ja vältymme lastemme vaarallisilta taudeilta?

16.16 Perhe- ja peruspalveluministeri Juha Rehula (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Uskommeko me tässä salissa niihin säännöksiin, joita eduskunta säätää? Uskommeko me niihin alemmanasteisiin normeihin, joilla ohjataan esimerkiksi sitä, miten rokotusohjelmat toteutuvat? Jos uskotaan niihin säännöksiin, niin huoli rokotekattavuuden madaltumisesta on täysin aiheeton. Ymmärrän, että tällaisessa tilanteessa asiantuntijat ovat huolissaan. Niin on ollut hallituskin huolissaan siitä, että perustason palvelut eivät nykyisin toimi tavalla, joka voisi tyydyttää meitä. Rokotekattavuuden osalta ei ole minkäänlaisia huolta.

16.17 Pekka Puska kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minä en kannata neuvoloiden yhtiöittämistä [Eduskunnasta: Hyvä!] maakunnissa kuten ei myöskään pääministeri tässä salissa, [Välihuutoja vasemmalta] ja olen aivan varma, että Ylpön perintö voidaan turvata. Kun tässä salissa suurin osa puolueista on ilmoittanut kannattavansa julkisia neuvoloita, ei ole mitään syytä epäillä, etteivätkö maakunnat näin päättäisi. [Välihuutoja]

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

Tarkoitus oli kysyä peruspalveluministeriltä tästä rokotusohjelmasta, joka on tärkeä, mutta ehkä kysyn jatkona sitä, mitenkä tätä mainittua perhekeskusohjelmaa nyt sitten vie-dään tässä eteenpäin neuvoloitten pohjalta. [Eduskunnasta: Asiallinen kysymys!]

16.17 Perhe- ja peruspalveluministeri Juha Rehula (vastauspuheenvuoro): Rouva pu-hemies! Annetaan nyt luotto maakuntapäätäjille. Annetaan nyt luotto maakuntapäätäjille siinä, että maakuntapäätäjät toimeenpanevat sitä lainsäädäntöä, [Sirkka-Liisa Anttila: De-marit ei luota omiin maakuntapäätäjiinsä!] jota eduskunta tulee tämän kevään ja alkuke-sän aikana säätämään. Luotetaan maakuntapäätäjiin. On hyvä, että on mielipiteitä. Se lait-taa teroittamaan kynän siinä tilanteessa, kun viimeisiä pilkkuja ja pisteitä lakiesitykseen, jota eduskunnalle ollaan antamassa, kirjoitetaan, mutta luotetaan siihen joukkoon, joka parhaiten tuntee sen alueellisen tilanteen.

Toisekseen rokotusohjelman toimeenpanoon liittyen: Meillä on riittävästi euroja val-tion budjetissa näinäkin aikoina siihen, että ne rokotukset, viimeisimpänä vesirokkoroko-te, kyetään antamaan rokotusohjelman puitteissa. Luotetaan siihen, että 1) rahat riittävät, 2) säännöksistä ei jää kiinni se, että rokotusohjelma ja rokotteiden se kattavuus, mikä meillä on kansainvälisesti korkealla tasolla, voidaan toteuttaa.

16.19 Jutta Urpilainen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Vierailin maanan-taina Kokkolassa neuvolassa, joka on ihan fyysisesti sijoitettu lasten erikoissairaanhoidon yhteyteen juuri sen takia, että siellä olisi mahdollisimman toimiva hoitoketju. Nyt kun kuuntelen tätä keskustelua, ministeri Rehula, kyllä minulle tulee se käsitys, että ainoa tapa estää neuvoloiden yhtiöittäminen on irrottaa neuvolat sote-keskuksista, eli se työ, jota Kokkolassakin on tehty, on menossa tässä suhteessa valitettavasti hukkaan.

Mutta, arvoisa puhemies, kaikista erikoisinta tässä keskustelussa on se, että sekä päämi-nisteri että pääministerin sijainen vetoavat maakuntapäätäjiin, että he eivät yhtiöittäisi neuvoloita. Miksi te teette tällaisen mahdollisuuden, jos te olette itse sitä vastaan? Tulee väistämättä sellainen tulkinta, että keskusta ja perussuomalaiset ovat kokoomuksen pantti-vankeina. [Välihuutoja] Haluaisin kysyä vielä ministeri Rehulta: voisitteko kenties nyt vastata kysymykseen, miksi kouluterveydenhuolto ja neuvolat ovat eriarvoisessa asemas-sa? Siihen kysymykseen en ole saanut nyt vastausta, emmekä aikaisemmin.

16.20 Perhe- ja peruspalveluministeri Juha Rehula (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hyvin pitää tulkita sitä tilannetta, jossa tänään ollaan, jos Kokkolassa joudutaan purkamaan se toimintatapa, jonka te olette sinne pystyyn rakentaneet. Mikkeliin toisena maakuntakeskustaupunkina on rakennettu malli, jossa samasta ovesta mennään sisään ihan perustason neuvolaan kuin sitten vaativan tason erikoissairaanhoidon. Näillä on näitä esimerkkejä. Missään olemassa olevassa dokumentissa ei ole sellaista tekstiä, ei tietoa, joka edellyttäisi sitä, että nämä todellakin toimivat mallit, tulevaisuuden mallit pitäisi pur-kaa.

Toisekseen, emme me odota maakuntapäätäjiltä tai vain luota. Meillä on lainsäädäntö-tehtävä, me olemme tekemässä lainsäädäntöä siihen malliin, että me luotamme siihen, me uskomme siihen, me tiedämme sen, että maakuntatason ratkaisijat osaavat tehdä oikeat rat-kaisut siihen tilanteeseen, jossa kussakin maakunnassa ollaan.

Kysymyksen käsittely päättyi.

2.2. Suullinen kysymys hallituksen leikkauksista (Ville Niinistö vihr)

Suullinen kysymys SKT 48/2017 vp

Suullinen kyselytunti

Puhemies Maria Lohela: Seuraava kysymys, edustaja Niinistö.

Keskustelu

16.21 Ville Niinistö vihr: Arvoisa puhemies! Olen huolissani suomalaisten pienituloisten asemasta ja köyhyydestä. Kun kiertää Suomea, moni ihminen tulee kertomaan siitä, kuinka erityisesti sairastavan pienituloisen asema on hallituksen leikkausten takia heikentynyt. Diabetes- ja keliakiakorvausten leikkaukset sekä matka- ja lääkekorvausten leikkaukset ovat vieneet monelta työttömältä tai pienituloiselta eläkeläiseltä jopa satoja euroja vuodessa. Se on lisännyt köyhyyttä ja kasvattanut leipäjonojen pituutta. Hallituksen kehysriihi on tulossa muutaman viikon päästä, ja nyt suomalaiset ansaitsevat tietää, mitä hallitus suunnittelee. Aiemmin hallituksesta väläyteltiin koviakin lisäleikkauksia, sittemmin on puhuttu työllisyys- ja kasvutoimista, joilla ne vältettäisiin. Pääministeri kuitenkin sanoi, että helpot keinot on jo käytetty, joten herää kysymys, mitä ne muut keinot sitten ovat. Onko kyse tosiasiaa tukien leikkaamisesta? Siis, ministeri Orpo, suunnitteleeeko hallitus pienituloisten tukiin, esimerkiksi asumistukeen, leikkauksia kehysriihessä?

16.22 Valtiovarainministeri Petteri Orpo (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Hallituksen puoliväliriihen tärkein tehtävä on huolehtia siitä, että velkaantumisen taantuminen jatkuu, vahvistetaan talouskasvua ja tehdään toimia, joilla yhä useampi työtön ihminen saa mahdollisuuden ottaa työtä vastaan. Tämä on meidän yksiselitteinen tavoitteemme, ja me hallituspuolueet olemme yksissä tuumin todenneet sen, että me teemme näitä toimia niin paljon, ettei meidän tarvitse enää leikata eikä sopeuttaa. Tähän me olemme sitoutuneet ja minusta tämä on hyvä viesti suomalaisille.

Yksi vaikea kysymys on se, että meidän pitää ratkaista työn kohtaanto-ongelma. Meillä on tällä hetkellä kymmeniätuhansia avoimia työpaikkoja, samaan aikaan meillä on 250 000 työtöntä. Meidän täytyy katsoa, mitä me voimme näiden niin sanottujen kannustinloukkujen purkamiseksi tehdä. Sitä työtä tehdään huolella, mutta missään tapauksessa emme voi tehdä ratkaisuja, joissa vähävaraisten, pienituloisten ihmisten asemaa heikennetään. Jos me jotain muutamme järjestelmän sisällä, jotta työn vastaanottaminen olisi kannattavaa, niin se pitää tehdä niin, että mahdollisesti jostain säästynyt raha suunnataan toisaalle näiden heikommassa asemassa [Puhemies koputtaa] olevien ihmisten auttamiseen.

Puhemies Maria Lohela: Pyydän niitä edustajia, jotka haluavat esittää lisäkysymyksiä tästä aiheesta, ilmoittautumaan.

16.23 Ville Niinistö vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On todella tärkeä viesti, että hallitus varmistaa, että kannustinloukkujen purkaminen on ihmistä nostavaa toimintaa, jossa parannetaan heikompiosaisten asemaa, ei raippaa tai kyykyttämistä, ja tästä lupauksesta tulemme kyllä pitämään teitä kiinni, ministeri Orpo, sitten kehysriihen aikaan.

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

Mutta toinen ongelma on se, että nuorten korkea pitkäaikaistyöttömyys uhkaa aiheuttaa nuorten pysyvää syrjäytymistä työelämästä ja koulutuksesta, ja yhden nuoren syrjäytymisen hinnaksi on arvioitu jopa miljoona euroa. Meillä ei ole varaa menettää nuoria. Taloudellinen hinta on kova, mutta inhimillinen hinta vielä kovempi. Hallituksen koulutusleikkaukset erityisesti ammatillisesta koulutuksesta ovat nyt lisäämässä koulupudokkuutta. Helsingin Sanomat arvioi, että jo 1 600 työpaikkaa on hävinnyt viimeisen vuoden aikana ammatillisesta koulutuksesta, ja opettajien määrän vähentäminen vähentää vääjäämättä lähiopetusta, ja lähiopetuksen määrän vähentäminen [Puhemies koputtaa] paikoin jopa alle 15 tuntiin viikossa johtaa juuri siihen, että eniten tukea tarvitsevat nuoret jäävät sivuun. OAJ ehdottaa, että nuorten auttamiseen ja koulutukseen pitää laittaa kehysriihessä lisää rahaa. Onko hallitus ja ministeri Grahn-Laasonen esittämässä lisää rahaa kehysriihessä koulutukseen [Puhemies koputtaa] ja erityisesti amiksille? Ja aikooko hallitus, ministeri Orpo, hyväksyä nämä päätökset?

16.25 Opetus- ja kulttuuriministeri Sanni Grahn-Laasonen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nuorten syrjäytyminen on meidän yhteinen haasteemme, johon meidän pitää löytää ratkaisuja. Se on vakava asia. Tiedän, että aikaisemmatkin hallitukset ovat pyrkineet tähän tavoitteeseen, että koulutuksen ja työelämän ulkopuolella olevien nuorten määrä saataisiin Suomessa vähentymään, ja valitettavasti näin ei ole käynyt. Siitä syystä hallitus on jo useita kuukausia sitten perustanut ministeriryhmän, joka etsii puoliväliriihtä ajatellen uusia vaikuttavampia keinoja puuttua nuorten syrjäytymiseen ja nostaa nuoria koulutuksen ja työelämän ulkopuolelta koulutuspoluille ja työelämään. Se vaatii tietysti meiltä ponnisteluja työllisyyden edistämiseksi, ja sitten ensi viikolla tai mahdollisesti muuten lähitulevaisuudessa, niin pian kuin mahdollista, annettava ammatillisen koulutuksen reformi on tärkeässä roolissa tässä, jotta voidaan rakentaa joustavampia polkuja. Sen lisäksi hallitus on jo turvannut rahoitusta muun muassa työpajatoiminnalle ja nuorten aikuisten osaamisohjelmaan, etsivään nuorisotyöhön ja niin edelleen. Mutta uusia toimia tarvitaan.

16.26 Valtiovarainministeri Petteri Orpo (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tämä nuorten syrjäytyminen ja työelämän ja opiskelun ulkopuolelle jääminen on aivan valtava ongelma tässä yhteiskunnassa, kuten edustaja kuvasi, ja siihen hallitus on todella puuttunut. Me olemme ohjanneet tähän jo aikaisemmin lisää rahoitusta ja tällä hetkellä, kuten ministeri Grahn-Laasonen kertoi, me valmistelemme uusia toimia.

Me olemme katsoneet hallituksessa päälinjoja, pääpainopistealueita puoliväliriiheen, että jos liikkumavaraa löytyy, niin mihin niitä varoja käytetään. Tämä syrjäytyneiden nuorten tilanne yhdistää tätä hallitusta hyvin voimakkaasti, ja jos liikkumavaraa on, niin tässä asiassa tulemme liikkumaan. Valitettavasti tämän enempää ei voi sanoa ennen kuin kokonaisuus hahmottuu, kun me valmistaudumme riiheen, mutta painopiste ja tavoite ovat selkeitä.

16.27 Touko Aalto vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Näyttää vahvasti siltä, että kuntavaalien vuoksi hallitus kulkee kohti kehysriiheä sammutetuin lyhdyin. Talouspolitiikan arviointineuvosto arvioi, että hallituksen talous- ja työllisyyspolitiikan tavoitteet eivät ole toteutumassa. On hyvä, että hallitus on sanonut pidättäytyvänsä uusista lisäleikkauksista, mutta ihmisten suuri huoli on nyt se, että heti kuntavaalien jälkeen halli-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

tus esittää heikennyksiä eli leikkauksia ihmisten asumistukeen ja työehtoihin. On hyvä, että valtiovarainministeri Orpo osaltaan lievensi näitä uhkakuvia, mutta voitteko kertoa jotain konkreettisia ajatuksia, miten pyritte edistämään työllisyyttä ja taloutta kuntavaalien jälkeen? Mitä ovat nämä toimenpiteet muun muassa kohtaanto-ongelman ratkaisemiseksi konkreettisesti?

16.27 Valtiovarainministeri Petteri Orpo (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minulla kun on kokemusta kahdesta hallituksesta, niin täytyy sanoa, että tässä hallituksessa päättäväisyys talouskasvun aikaansaamiseen ja työllisyystilanteen parantamiseen on kyllä ihailtavaa luokkaa. Se, missä me olemme onnistuneet, on se, että meidän talous on lähtenyt kasvuun. Tälle vuodelle ennustetaan keskimäärin 1,5 prosentin talouskasvua, ensi vuodelle edelleen talouskasvua — eli taantuma on taitettu. Se on se ensimmäinen avain, nyt tätä pitää vahvistaa. Me tällä hetkellä valmistelemme tosiaan laajalla rintamalla keinoja. Tämä kohtaanto-ongelma on yksi ilmeinen: jos meillä on kerran avoimia työpaikkoja, niin silloin meillä on yksinkertaisin ratkaisu löytää niihin niitä suomalaisia työttömiä, ja siihen meillä on tämä kannustinloukkutyö, josta äskeisessä puheenvuorossa puhuin.

Toinen asia on innovaatiotoiminnan osaamisen vahvistaminen. Siellä teemme valmistelutyötä, jotta me voisimme purkaa näitä pullonkauloja, joita niukassa resurssitilanteessa on.

Tämäntyyppisiä asioita me valmistelemme. Sen lisäksi työ- ja elinkeinoministeriöllä on pitkä lista yritystoiminnan kehittämiseen ja työllistymisen esteiden purkamiseen liittyviä kysymyksiä, joista varmasti ministeri Lindström voi jatkaa.

16.29 Oikeus- ja työministeri Jari Lindström (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kun konkretiaa pyydettiin, niin koetan nyt hieman aukaista, mitä me muun muassa teemme, menemättä ihan yksityiskohtiin.

Yksi iso asia on kannustinloukkuna kymmenilletuhansille ihmisille ongelmaksi koitunut ulosoton suojaosuuskysymys tai sen vaikutus. Tähän liittyen tulee ihan konkreettinen esitys puoliväliriiheen, ja uskon, että se auttaa monia ihmisiä.

Sitten toisena isona kokonaisuutena on positiivisen rakennemuutoksen hallinta, jotta me saamme levitettyä muualle Suomeen tätä hyvää, mikä on tullut Länsi-Suomeen ja Varsinais-Suomeen, Satakunnan alueelle. Mietitään niitä keinoja, millä me edesautamme positiivista rakennemuutosta.

Ensimmäisen työntekijän palkkaamisen helpottaminen, tähän toimenpiteitä.

Nämä ovat konkretiaa — ja paljon muuta on jo tehtyjen toimenpiteiden lisäksi.

16.30 Mika Niikko ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tämä on erittäin tärkeä asia, että kaikki nuoret saataisiin mukaan koulutukseen ja työelämään. Meillä on hyvin paljon nuoria, jotka eivät ammattikoulussa viihdy, ja sieltä koulutusjärjestelmästä tippuvat hyvin nopeasti pois ne henkilöt, jotka eivät koe sitä omakseen. Olisin kysynyt ministeriltä: millä tavalla tämä ammattikoulureformi tulee tuomaan tähän asiaan lisää ratkaisuja, että nuoret voisivat käydä koulun loppuun?

Toinen kysymys on, että kun Ohjaamoja aletaan vahvistamaan — tästähän meillä oli keskustelua myös nuorisotakuutyöryhmässä — ja nyt kun Ohjaamoita aletaan levittämään ympäri Suomea, niin millä tavalla kolmas sektori saadaan konkreettisesti mukaan siihen siten, että he myös osaltaan voisivat olla tekemässä niitä päätöksiä ja olisivat osallisia myös

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

rahoituksesta, kun he pystyvät kumminkin toimimaan vähän pidemmälle, esimerkiksi 24/7-periaatteella, ja kunnat eivät taas niin pitkälle pysty taipumaan. Miten me saamme tämän kolmannen sektorin mukaan tukemaan niitä nuoria, jotka tarvitsevat enemmän apua opiskeluun ja työelämään pääsemiseksi?

16.31 Opetus- ja kulttuuriministeri Sanni Grahn-Laasonen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tarvitaan koko yhteiskunnan sitoutuminen nuorten syrjäytymisen ehkäisyyn, ja siihen tarvitaan myös kolmannen sektorin apua ja tukea. Tämän hallituksen ohjelmassa on Ohjaamo-toiminnan valtakunnallistaminen, ja Ohjaamon idea on se, että nuori saisi yhdeltä luukulta tarvitsemansa palvelun, juuri sen, mitä se nuori tarvitsee päästäkseen elämässä eteenpäin, löytääkseen sen oman suunnan. Tästä on paljon hyviä kokemuksia muun muassa Lahdesta ja monilta muilta paikkakunnilta.

Sitten ammatillisen koulutuksen uudistus, joka on käynnissä, painottaa sitä, että tunnustetaan, että jokainen meistä oppii eri tavalla ja myöskin eritahtisesti. Meillä on paljon nuoria, jotka haluaisivat jo peruskoulun jälkeen päästä käytännönläheisemmin töihin kiinni; ennen vanhaan puhuttiin mestari—kisälli-mallista, nykyään puhutaan työpaikoilla tapahtuvasta oppimisesta. Sitä ammatillinen koulutus tämän uudistuksen myötä tuo lisää ensi vuoden alusta, ja sitä pilotoidaan parhaillaan eri puolilla Suomea, ja kokemukset ovat erinomaisen hyviä.

Muun muassa nämä ovat niitä keinoja, joilla voidaan tulevaisuudessa auttaa nuoria löytämään omaa polkuaan.

16.32 Ilmari Nurminen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Hallituksen politiikka on ollut hyvin eriarvoistavaa, ja monet leikkaukset ovat kohdistuneet samoihin ihmisiin. Esimerkiksi pienituloisiin, paljon sairastaviin eläkeläisiin on kohdistunut asiakasmaksujen korotukset, lääkekorvausleikkaukset, niin diabetes- kuin viidenkymmen oma-vastuu, Kela-matkat, keliakiakorvaus — monet, jotka ovat heikentäneet eläkeläisten asemaa ja aiheuttaneet heille uusia tuloloukkuja ja pienituloisuutta. Kysyisinkin ministeriltä, onko ajateltu, että kehysriihessä eläkeläisten asemaa ja ostovoimaa voitaisiin jollain tavalla parantaa esimerkiksi verotuksen kautta tai muuten, koska nyt monet näistä leikkauksista ovat aiheuttaneet erittäin isoja ongelmia arkeen ja elämään.

16.33 Sosiaali- ja terveysministeri Pirkko Mattila (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitos tärkeästä kysymyksestä juurikin eläkeläisten osalta ja laajemmassa merkityksessä tietysti kaikkien pienituloisten osalta.

Pääministeri on perustanut tämän Juho Saaren työryhmän, joka tarkastelee nimenomaan pienituloisten asemaa tällä hetkellä, ja odotamme tämän työryhmän tuloksia.

Omalta osaltani voin sanoa sen, että en ole ainakaan puoliväliriiheen tuomassa eläkeläisille mitään lisäleikkauksia, mutta tietenkin on otettava huomioon, että puoliväliriihi ei ole valmis ennen kuin se on kokonaan puitu. En tiedä, onko siellä mitään lisää luvattavaakaan, mutta mitä tulee näihin lääkeleikkauksiin, ne on nyt tältä erää tehty. Sosiaali- ja terveysministeriössä työskentelee myöskin lääketyöryhmä, joka nimenomaan kohdistaa toimintansa siihen, mikä on pienituloisten ja paljon lääkkeitä käyttävien tilanne tällä hetkellä.

16.34 Hanna Sarkkinen vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Toivon todella, että puoliväliriihen lykkääminen kuntavaalien yli ei tarkoita sitä, että hallitus suunnittelee

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

lisäleikkauksia tai työttömien kepittämistä. Hallitus voisi työttömien kepittämisen sijaan tehdä toimia, joilla tuettaisiin työllistymistä, esimerkiksi helpottamalla uudelleen koulutautumista ja työttömyysturvalla opiskelua. Toivottavasti olette tähän valmiita, sosiaaliturvan leikkausten tie on nimittäin käyty jo loppuun.

Hallitus on leikannut erityisesti opiskelijoiden toimeentuloa. Haluankin kysyä: eihän hallitus suunnittele enää uusia toimia opiskelijoiden toimeentulon heikentämiseksi, vaan voitaisiinko vihdoinkin tehdä päätökset opintotuen huoltajakorotuksesta, joka helpottaisi erityisesti opiskelevien lapsiperheiden arkea ja toimeentuloa?

16.35 Opetus- ja kulttuuriministeri Sanni Grahn-Laasonen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tärkeä kysymys on myös se, miten opiskelijoiden toimeentulo tulevaisuudessa turvataan. Se on ihan totta, että opiskelijat ovat monella tavalla tiukalla, kun opintotuki siirtyy lainapainotteisemmaksi, mutta vastaavasti tämä hallitus on tehnyt päätöksen siitä, että opiskelijat siirtyvät yleisen asumistuen piiriin, mikä nostaa suuren osan opiskelijoista asumisen tukea.

Samoin hallitus on tehnyt päätöksen siitä, että yliopisto-opiskelijoiden terveydenhuoltopalvelut turvataan tulevaisuudessa ja myös ammattikorkeakoulut pääsevät näiden laadukkaiden opiskelijaterveydenhuollon palvelujen piiriin, mikä auttaa muun muassa mielenterveysongelmissa ja näissä tilanteissa, mitkä ovat valitettavan yleisiä korkeakouluopiskelijoiden osalta.

Toisen asteen koulutuksessa vanhempien tulojen vaikutus opintotukeen poistuu, eli se on iso parannus ja tärkeä näkökulma niille toisen asteen opiskelijoille, jotka asuvat yksin, [Hanna Sarkkinen: Entä huoltajakorotus?] ja niin edelleen.

Eli hallituksen ohjelmassa ja taipaleelta kahden vuoden ajalta on myöskin monia sellaisia tekoja, mitkä parantavat opiskelijoiden asemaa, ja pidän tärkeänä myöskin kaikkia niitä koulutusreformia, jotka meillä ovat käynnissä ja joilla turvataan sujuvat opiskelupolut [Puhemies koputtaa] kaikille meidän nuorille ja opiskelijoille.

Kysymyksen käsittely päättyi.

2.3. Suullinen kysymys asumiskustannuksista (Silvia Modig vas)

Suullinen kysymys SKT 49/2017 vp

Suullinen kyselytunti

Puhemies Maria Lohela: Seuraava kysymys, edustaja Modig.

Keskustelu

16.36 Silvia Modig vas: Arvoisa rouva puhemies! Haluan nostaa esiin kysymyksen, joka on täällä Helsingissä ehkä se suurin ongelma tällä hetkellä: asumisen liian korkea hinta. Tämä on kaikkien kasvavien kaupunkien ongelma, mutta erityinen haaste se on Helsingissä. Meillä asumisen korkea hinta on jo este työllisyydelle, kun tarjottua työpaikkaa ei voi ottaa vastaan, koska siitä saatu palkka ei riitä kattamaan korkeita asumiskustannuksia. Toisaalta meillä sitten taas on paikkakuntia, joissa asuntojen arvo vain laskee. Tämmöisellä muuttotappiopaikkakunnalla, josta työpaikat ovat hävinneet, nämä ihmiset ovat todella, to-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

della vaikeassa tilanteessa. Jos heillä muuten olisi halua ja mahdollisuus muuttaa työn perässä, niin se voi olla mahdotonta sen takia, että sitä vanhaa asuntoa ei saada kaupaksi ja samaan aikaan pitäisi pystyä muuttamaan kaupunkiin, missä on yhä korkeammat asumiskustannukset.

Olisin halunnut kysyä ministeri Tiilikaiselta: Mitkä ovat hallituksen keinot tältä osin? Millä keinoin me voimme vaikuttaa asuntojen hintakehitykseen koko Suomessa, niin että tämä kohtaanto-ongelma ratkeaa, niin että työpaikkojen ja ihmisten olisi helpompi löytää toisensa?

16.37 Maatalous- ja ympäristöministeri Kimmo Tiilikainen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Modigin tilannekuva oli oikeaan osunut. Asumisen kalteus todellakin vaikeuttaa tavallisten ihmisten elämää täällä Helsingissä, ja toisaalta sitten muuttotappioalueilla asuntojen hinnat vajoavat ja se vaikeuttaa ihmisten elämää.

Tuo asumisen hinta määräytyy markkinoilla, ja senpä takia hallitus on tehnyt määrätietoista työtä lisätäkseen asuntotuotantoa nimenomaan siellä, missä asunnoista on pulaa. Tulokset ovat aika hyvät: asuntorakentamisen aloitusten määrä on kasvanut 50 prosenttia verrattuna kahden vuoden takaiseen aikaan. Se tietää lisää asuntoja, se tietää lisää tarjontaa.

Olemme myös lisänneet kaikkea erimuotoista valtion tukemaa vuokra-asuntotuotantoa ja mahdollisuuksia rakentaa lisää asumisoikeusasuntoja. Myös opiskelija-asuntojen rakentaminen on kiitettävän vilkasta. Paljon tapahtuu, mutta tarpeet ovat myös suuret.

Puhemies Maria Lohela: Pyydän niitä edustajia, jotka haluavat esittää lisäkysymyksiä tästä aiheesta, ilmoittautumaan. — Edustaja Modig.

16.38 Silvia Modig vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Myös ministeri Tiilikaisella on suht hyvä tilannekuva. Helsingin kaupungillahan on yksi merkittävä keino, jolla me pystymme luomaan kohtuuhintaisia koteja. Se on nimenomaan kaupungin oma valtion korkotukema vuokra-asuntotuotanto.

Helsinki on Suomen suurin vuokranantaja, 90 000 ihmistä asuu Helsingin vuokra-asunnoissa. Te, ministeri Tiilikainen, olette asettanut näihin vuokra-asuntoihin tulorajat uusien sopimusten osalta. Tätä Helsingissä vastustettiin yli puoluerajojen laajasti, koska me näimme sen johtavan alueiden eriarvoiseen kehitykseen ja olevan siten vastoin meidän tavoitettamme kehittää koko Helsinkiä tasapuolisesti. Pari viikkoa sitten me olimme, ministeri Tiilikainen, samassa asuntopoliittisessa vaalipaneelissa, ja teiltä kysyttiin, että kun reaaliaikainen tulorekisteri sen sallii, ollaanko ARA-tuotannossa eli kaupungin vuokra-asunnoissa siirtymässä säännöllisiin tulojen tarkistuksiin. Te sanoitte silloin, ja tämä on suora lainaus, että "kenenkään olemassa olevaan vuokrasopimukseen ei tietenkään kajota", ja jatkoitte minulle vielä, että "ei pidä mennä ihan älyvapaihin juttuihin". No, nyt kuitenkin ympäristöministeriön sivuilla on tarjouspyyntö selvityksestä, [Puhemies koputtaa] miten voitaisiin siirtyä malliin, jossa ARA-tuotannon osalta tuloja tarkistettaisiin viiden vuoden välein. [Puhemies koputtaa] Eli oletteko te siirtymässä säännöllisiin tarkistuksiin, toisin kuin te kaksi viikkoa sitten [Puhemies koputtaa] sanoitte, ja olettehan te tietoinen, että tässä luodaan uusi kannustinloukku?

Puhemies Maria Lohela: Nyt on reilusti yliajalla! [Ben Zyskowicz: Joo, mutta se oli vaalipaneeli! — Naurua]

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

16.40 Maatalous- ja ympäristöministeri Kimmo Tiilikainen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tuon edullisimman asumismuodon Helsingissä antaa ilman muuta pitkäaikainen vuokra-asuntotuotanto, 40 vuoden vuokra-asuntotuotanto. Se on vuokrata-soltaan neliötä kohti useita euroja edullisempaa kuin markkinaehtoinen. Senpä takia tämän pitkäaikaisen vuokratuotannon edellytyksiä myös selvitetään: miten voitaisiin eduskunnan tahdon mukaisesti parantaa tuon pitkäaikaisen vuokra-asuntotuotannon houkuttelevuutta? Edelleen: maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksissa, jotka on Helsingin seudun kanssa solmittu, on varattu 30 prosenttia tähän edulliseen vuokra-asuntotuotantoon, asetettu niin hyvä tavoite.

Mitä tulee näihin tulorajoihin, niin tuettu tuotanto on tietenkin tarkoitettu heille, jotka tulojensa puolesta kipeimmin tarvitsevat asuntoa. Tuo yhden hengen tuloraja, 3 000 euroa — jos tuntisitte suomalaisten tulonjakotilaston, edustaja Modig, yli 80 prosenttia suomalaisista [Puhemies koputtaa] tienaa alle tuon rajan ja on oikeutettu edulliseen vuokra-asuntotuotantoon.

16.41 Anna Kontula vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Yksi keino vähentää painetta kaupunkien asuntotuotannossa on tietenkin se, että ne ihmiset, jotka kotiseudullaan haluavat asua ja elää, sen voisivat tehdä. Digitalisaation myötä meillä on yhä enemmän potentiaalia siirtää töitä myös suurten asutuskusten ulkopuolelle, jos näin haluamme ja siihen päättäväisesti ryhdymme. Kysyisinkin ministeri Lindströmilä: mitä me olemme tekemässä näiden esteiden poistamiseksi esimerkiksi alueittain edelleen heikon verkon, työnantajien asenteiden ja sellaisen työaikalainsäädännön suhteen, joka asettaa esteitä etätyöskentelylle?

16.42 Oikeus- ja työministeri Jari Lindström (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kyllä tästä asiasta on hallituksen sisällä keskusteltu, millä tavalla me pysymme mukana näissä uusissa työn tekemisen muodoissa niin, että meillä on lainsäädäntö, joka mahdollistaa eikä estä. Tästä on keskusteltu, ja totta kai tämä vaatii tietysti vielä tutkimista, mitä se uusi työ sitten on. Me olemme puhuneet alustataloudesta, ja kaikki tietävät, mistä siinä on kysymys, mutta tietävätkö sitä, mitä meidän lainsäädäntömme vaatii, että se mahdollistuu? Siinä on tavallaan pitkän pohtimisen paikka, ja tätä työtä tietenkin tehdään koko ajan työ- ja elinkeinoministeriössä, jossa mietitään sitä, mitä tämä vaatii muun muassa lomien, työaikalain ja verotuksenkin osalta — tämä on sitten taas VM:n asia.

Kyllä näistä asioista on puhuttu, mutta edelleen tiivistäen sanon näin, että meillä pitää olla lainsäädännön sellainen, että se mahdollistaa nämä uudet työn tekemisen muodot.

16.43 Elinkeinoministeri Mika Lintilä (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Elinkeinoministeriössä olen laittamassa juuri liikkeelle työryhmää, joka tulee tekemään Suomeen tekoälytoimenpideohjelman. Tekoäly on tällä hetkellä maailmalla ehkä isoimpia trendejä, joka on menossa ja joka meidän pitää valjastaa käyttöömmä. Itse uskon vahvasti siihen, että tekoälyn hyödyntäminen tulee muuttamaan suomalaista työelämää, työn tekemisen muotoa, poistamaan etäisyyksiä enemmän kuin mikään aiempi, mikä on tapahtunut. Tämä työryhmä tullaan lähipäivinä nimeämään, ja sen jälkeen he tekevät toimenpideohjelman, ja se laajennetaan sitten tekoälyn strategiaksi.

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

16.44 **Anders Adlercreutz r** (vastauspuheenvuoro): Värderade talman! Pohdittaessa rakentamisen kustannuksia nostetaan usein esille normien purku, joka on hyvä asia. Mutta normien purkua ei kannata tehdä silmät ummessa arvailujen pohjalta. Yksi työkalu tässä voisi olla koerakentaminen. Säännöllisin väliajoin on Suomessa etsitty uusia rakentamisen ratkaisuja Asuntoreformikilpailun kautta. Olisiko nyt syytä tehdä samoin? Olisiko Suomi 100 -juhlavuoden kunniaksi syytä käynnistää suunnittelukilpailu, jolla etsitään tulevaisuuden asumisratkaisuja? Löydetään parhaille ehdotuksille koerakentamistontti vaikka Uudenmaan helmeistä Kirkkonummelta [Naurua] ja toteutetaan sinne vuokra-asuntokohde valtion avustuksella. Tämän pohjalta ryhdymme siten normien purkuun tutkitun, kokeilun tiedon pohjalta. Arvoisa ministeri Tiilikainen, eikö ministeriönne näin voisi vauhdittaa uusien ratkaisujen löytämistä?

16.45 **Maatalous- ja ympäristöministeri Kimmo Tiilikainen** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kokeilujen tekeminen on yksi Sipilän hallituksen perustavaa laatua olevia ajatuksia. Kokeiluja voidaan tehdä monella, monella hallinnonalalla. Esimerkiksi itse näkisin, että Kirkkonummi on hyvä paikka, mutta olisipas aivan loistavat mahdollisuudet tuohon Östersundomin alueelle [Naurua] lähteä toteuttamaan puukerrostalorakentamisen kokeilualuetta — aivan upeaa, maailmanlaajuisesti ainutlaatuista puukerrostalo- ja pientalorakentamisen aluetta — ekologisesti ja tehokkaasti ja saada huikea määrä hyviä asuntoja helsinkiläisille.

Mutta myös tämä norminpurku: Täytyy sanoa, että eräs keino hillitä asuntopulaa on se, että pystytään muuttamaan toimitiloja asunnoiksi. Tässä maankäyttö- ja rakennuslain muutokset, jotka eduskunta on siunannut, mahdollistavat nyt toimistorakennusten muuttamisen asunnoiksi. Pallo on kaupungeilla ja kunnilla — toimikaa.

16.46 **Silvia Modig vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ministeri Tiilikainen, Helsingin kaupungin vuokra-asunnoissa vain 9 prosenttia asukkaista kuuluu kahteen korkeimpaan tuloluokkaan, eli sitä ongelmaa, mitä olette ratkaisemassa, ei ole olemassa. Nämä tulorajat ovat sen takia huono asia, että ne johtavat talojen, alueiden eriarvoistumiseen. Ihmiset ovat voineet asua tässä kaupungin vuokra-asunnossa 20 vuotta, he ovat osa sitä yhteisöä, ja yhtäkkiä te olette siirtymässä säännöllisiin tulorajataarkastuksiin, mikä tarkoittaa sitä, että kun perheessä jonkun tulot nousevat, he ovat vaarassa menettää kotinsa. Siitä muodostuu uusi kannustinloukku. Voisitteko vielä vastata minulle, ministeri Tiilikainen? Miksi te kaksi viikkoa sitten sanoitte, että kenenkään olemassa olevaan vuokrasopimukseen ei tietenkään kajota, ja nyt ympäristöministeriön sivuilla on luettavissa, että te tilaatte selvityksen, jossa te selvitätte sitä, että säännöllisin väliajoin tuloja tarkistetaan eli kajotaan?

16.47 **Maatalous- ja ympäristöministeri Kimmo Tiilikainen** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Modig, sanoin kaksi viikkoa sitten sillä tavoin kuten asia on. Sanoin, että kenenkään olemassa olevaan vuokrasopimukseen ei kajota. Tuo hallituksen asettama tuloraja koskee ainoastaan uusia ARA-vuokrasopimuksia. [Silvia Modig: Tässä puhutaan viiden vuoden välisistä tarkastuksista!] Tuo hallituksen asetuksessa asetama tuloraja koskee ainoastaan uusia vuokrasopimuksia tällä hetkellä.

Sen lisäksi teemme selvitystä, mitä vaikutuksia olisi, jos tämänkaltaista määräaikaistarkastelua tehtäisiin, mutta selvityksessä selvitetään hyviä puolia, huonoja puolia. Tällä het-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

kellä tilanne on juuri se, minkä sanoin: vain uusissa sopimuksissa tulo-rajot tarkistetaan. 85 prosenttia ja Helsingissä näköjään peräti 90 prosenttia ihmisistä saa tulo-rajotista huolimatta hakea kaupungin vuokra-asuntoa — hieno tilanne.

Kysymyksen käsittely päättyi.

2.4. Suullinen kysymys teiden kunnossapidosta (Thomas Blomqvist r)

Suullinen kysymys SKT 50/2017 vp

Suullinen kyselytunti

Puhemies Maria Lohela: Seuraava kysymys, edustaja Blomqvist.

Keskustelu

16.48 **Thomas Blomqvist r:** Arvoisa puhemies, ärade talman! Upprätthållandet av vägnätet hör till de grundläggande uppgifterna för samhället. Den här vintern har varit speciellt svår med tanke på vägunderhållet. Bristande resurser och varierande väderlek har lett till att det bildas kraftiga spår och till att vägarna har varit osandade i långa tider. Det här har i sin tur lett till utkörningar och kollisioner.

Arvoisa puhemies! Tänä talvena teiden huono talvikunnossapito on aiheuttanut aivan liian paljon vaaratilanteita ja jopa onnettomuuksia. Joka talvi ja kevät teiden ylläpito on vaikeaa muuttuvien keliä takia, se on selvä, mutta tänä vuonna tilanne on ollut erityisen vaikea. Kysynkin siksi vastaavalta ministeriltä: mihin toimenpiteisiin hallitus aikoo ryhtyä turvataksaan kunnossapidon laatuvaatimukset sekä vähentääkseen haittavaikutuksia myös alemman tieverkoston osalta?

16.49 **Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitoksia kysymyksestä. Teiden yleinen kunnossapito hoituu ely-keskusten kautta. Tällä hetkellä teemme itse asiassa arviota siitä, kuinka tienpitoa voisi kehittää tehokkaammaksi ja liikenneturvallisuutta paremmin turvaavaksi. Joka tapauksessa me joudumme tätä kysymystä nyt analysoimaan tarkemmin, kun tulevaisuudessa maakunnat tulevat vastaamaan perusväylänpidosta, ja tässä kohtaa on syytä myöskin arvioida, millaisin kriteerein ja millaisin perustein tätä tullaan tekemään. Resurssit ovat tässä kaiken aikaa tiukkoja, mutta tässäkin kysymyksessä digitalisaatiosta on hyötyä ja pyrimme analysoimaan entistä enemmän, missä kunnossa meidän väylät ovat, millaista tienpitoa tulee tulevaisuudessa olla ja miten sitä voitaisiin kehittää paremmaksi.

Puhemies Maria Lohela: Pyydän niitä edustajia, jotka haluavat esittää lisäkysymyksiä tästä aiheesta, ilmoittautumaan.

16.50 **Thomas Blomqvist r** (vastauspuheenvuoro): Värderade fru talman! Det är ju bra att man utreder den här saken. En annan sak som har gjort det svårt, åtminstone för mig när jag försökt ta reda på saken, är att det verkar ganska krångligt när det finns den som ansvarar för vägunderhållet och sedan har man underleverantörer.

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

Päätöksentekoketju teiden ylläpidossa vaikuttaa olevan aika pitkä, ja vastuunjako teiden ylläpidossa ei ole aina selvää. Destia on monessa tapauksessa vain tilaaja, jolla on useampi alihankkija. Miten tätä tilannetta voidaan selkeyttää ja parantaa?

16.51 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Juurihan tätä kysymystä nyt tullaan aika merkittävässä määrin maakuntaudistuksen yhteydessä muuttamaan. Ely-keskusten L-vastuualueet siirtyvät osaksi maakunnan tehtäviä, ja tulevaisuudessa maakunnat järjestävät näitä. On totta, että ketjut ovat pitkiä ja siellä on paljon alihankintaketjuja olemassa, mutta entistä enemmän tulee tärkeämmäksi se, että saadaan pitkäjänteisyyttä meidän teidenpitoon, ja myöskin meidän korjausvelan hoitoon vaikuttaa se, missä kunnossa meidän tiet perustavalta laadultaan ovat ja miten sitten yleistä teidenpitoa voidaan parantaa. Mutta tämän hallituskauden aikana nytten teiden korjausvelkaan laitetaan lähes miljardin euron panostus, joka toivottavasti vaikuttaa myöskin siihen, että teiden ylläpitoon ja kunnossapitoon saadaan parempaa vaikuttavuutta.

16.52 Ari Jalonen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Teiden kunnan heikkeneminen tämän talven aikana on mielestäni osoitus siitä, että korjausvelka on kasvanut kuluvin monina vuosikymmeninä oikeastaan niin suureksi, että nyt ne näkyvät yhä useammina monttuina. Kun tässä esitettiin kysymys, miten teiden kunnossapito, auraamiset ynnä muut vaikuttavat tähän, niin tähän on perusväylänpitomomentin alla tapahtuvaa asiaa. Minä tahtoisin nyt tässä vaiheessa kysyä ministeriltä: Vaikka nämä tiet ovat huonossa kunnossa, niin tämä hallitus on tosiaan panostanut teiden kunnossapitoon ja perusväylänpitorahoitukseen. Voisitko vielä ilmoittaa vähän lukuja, kuinka paljon tämä hallitus on panostanut ja puuttunut tähän tilanteeseen? [Välihuutoja — Hälinää]

16.53 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Edellisen kauden korjausvelasta tehtiin selvitys parlamentaarisenä työnä, ja siinä todettiin, että meidän korjausvelka teissä on yhteensä 2,5 miljardia euroa. Tällä hallituskaudella olemme laittaneet lisäpanostuksen, 600 miljoonaa, korjausvelkaan. Tämän lisäksi olemme kehittämishankkeista siirtäneet korjausvelkaan — eli perusväylänpitoon, niin kuin toteatte — 364 miljoonaa euroa. Mutta meidän korjausvelka myöskin kasvaa 100 miljoonaa per vuosi, ja jotta meidän kaikki infran korjausvelka olisi hoidettu vuoteen 2027 mennessä, tarvittaisiin 300 miljoonaa per vuosi korjausvelkaan, jotta meidän tiet olisivat korjausvelattomia. Tästä näkökulmasta tarvitsemme jatkuvasti pohdintaa siitä, miten meidän infraan investoiminen voidaan pitkäjänteisesti rakentaa tulevaisuudessa.

16.54 Harry Wallin sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On tärkeätä, että investoidaan korjausvelkaan, mutta totuushan on kuitenkin se, että talvikunnossapitokriteereitä on höllennetty. Ammattiautoilijoilta tulee hyvin paljon palautetta siitä, että teitä ei aurata vasta kuin seuraavana päivänä, että tiet urautuvat, tulee vaaratilanteita. Voitteko te tässä eduskunnalle luvata, että kun ensi talvi nyt taas toivottavasti tulee, niin näitä kriteerejä myöskin tiukennettaisiin eikä höllennettäisi koko ajan?

16.55 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Sekä korjausvelan osalta että perusväylän ylläpidon näkökulmasta teemme arviota tällä hetkellä siitä, mikä on aidosti tämän rahan vaikuttavuus ja miten meidän tei-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

den talvihoito ja ylläpito tuottavat tulosta. Tämän pohjalta sitten arvioimme sen, millaisia kriteereitä tullaan tarvitsemaan ja miten tätä työtä voitaisiin tehokkaammin ohjata tulevaisuudessa. Se on ilman muuta työtä, jota tullaan tekemään, ja sitä työtä valmistellaan tällä hetkellä Liikennevirastossa.

16.55 Mikko Alatalo kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tänään juuri olin metsäteollisuuden tilaisuudessa Tampereella, ja siellä esitettiin huoli siitä, että juuri niin kuin edustaja Wallin sanoi, niin vaihtelee alueittain ja ihan ely-piireittäin tämä teiden hoito. Ilmeisesti täällä juuri nämä aliurakoitsijat on niin tiukille vedetty näissä kontrahdeissa, että ne eivät välttämättä hoida tarpeeksi hyvin niitä. Lisäksi tuli huoli siitä, mitenkä sitten, kun meillä oikein iso pyörä lähtee liikkeelle tässä biotaloudessa ja Äänekoski valmistuu ja kaikki muutkin tehtaot, tiestö kestää nämä valtavat isot rekat, kun siellä on mennyt jo ihan rakenteisiin näitten teiden huono kunto. Se ei ole enää pinnoissa, vaan se on rakenteissa. Ymmärrän tietysti tämän, että me olemme nyt lähes miljardin jo laittamassa, mutta 2,5 miljardia on tämä korjausvelka. Tullaanko tähän kiinnittämään huomiota, että tämä metsäteollisuuden laajempi käyttö nimenomaan tulee rasittamaan myös tiestöä ja myös ulkomaiset rekat?

16.56 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Paljon tästä biotaloudesta kulkee yksityisteitä pitkin, ja tällä hallituskaudella on korotettu 30 miljoonalla eurolla yksityisteiden valtionosuuksia. Tältä näkökulmalta pyritään myöskin vaikuttamaan siihen, että meillä olisi edes tämän verran mahdollisuus tukea sitä työtä, jota yksityisteiden kunnossapitoon liittyy.

Toista kokonaisuutta, joka liittyy sitten tähän pitkäjänteiseen rahoitukseen, arvioidaan tällä hetkellä parlamentaarisessa työryhmässä, joka muuten kokoontui viimeksi tänä aamuna ja jonka tuloksia nimenomaan siitä, miten korjausvelkaan ja kehittämishankkeisiin investointeja voidaan pitkäjänteisesti kehittää ja yhdessä ratkaista, tullee valmistumaan ensi vuoden helmikuun loppuun mennessä.

Kysymyksen käsittely päättyi.

2.5. Suullinen kysymys konkurssin tehneiden yrittäjien aseman parantamisesta (Harri Jaskari kok)

Suullinen kysymys SKT 51/2017 vp

Suullinen kyselytunti

Puhemies Maria Lohela: Ehditään ottaa vielä yksi kysymys.

Keskustelu

16.57 Harri Jaskari kok: Arvoisa rouva puhemies! Kaikki me tiedämme, että yrittäjyydellä ja riskinotolla Suomi nousee. Kaikki me yrittäjätaustaiset kansanedustajat myöskin tiedämme vallan hyvin, että yrittäjyyteen liittyy riskejä, pahimmassa tapauksessa myöskin konkurssiin liittyvä riski. Nythän tilanne usein on se, että konkurssin seurauksena monet yrittäjät ovat myöskin joutuneet pitkään, todella pitkään, velkavankeuteen omien vastui-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

densa takana, jopa niin pitkään, että mitään edellytyksiä yrittämiselle ei jatkossa enää ole. Eli velkavankeus kestää pahimmillaan jopa vuosikymmeniä. Voi väittää kuitenkin, että me menetämme ihan huikean määrän yrittäjäkapasiteettia sen seurauksena — uutta alkua ajattelevat yrittäjät eivät pysty aloittamaan uudestaan. Kysynkin arvoisalta oikeusministeriltä: onko hallitus suunnitellut jonkinlaista selvitystä ainakin ja jopa toteutusta siitä, millä keinolla voitaisiin edistää konkurssin tehneiden yrittäjien aitoa uutta alkua ja sitä kautta uutta voimaa Suomelle?

16.58 Oikeus- ja työministeri Jari Lindström (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kyllä. Kyllä hallitus on suunnitellut toimenpiteitä, ja tämä tulee myös tuonne puoliväliriiheen keskusteltavaksi. Itse pidän kyllä tosi tärkeänä: kun yrittäjä on sen riskin ottanut, niin eihän hän nyt ole mihinkään rikollisuuteen siinä syylistynyt. Meillä on liikaa näitä kohtaloita, ja tähän asiaan pitää pystyä puuttumaan. Minä uskon, että hallituspuoleissa on tässä asiassa hyvä yhteisymmärrys ja että me löydämme varmaan keinot auttaa näitä yrittäjiä siihen uuteen alkuun. Tietysti, kun EU:sta on direktiivi tullut asiasta, sen yhdistäminen tähän keskusteluun ja niihin toimenpiteisiin, mitä hallitus sitten tekee — itse uskon, että sieltäkin on valoa nähtävissä.

Kysymyksen käsittely päättyi.

Kyselytunti päättyi.

3. Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Hallituksen esitys HE 161/2016 vp

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

Ensimmäinen käsittely

Puhemies Maria Lohela: Ensimmäiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 3. asia. Käsittelyn pohjana on liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp. Nyt päätetään lakiehdotusten sisällöstä.

Keskustelua tästä asiakohdasta käydään kello 19 saakka eli 2 tuntia. Yleiskeskustelua jatketaan tarvittaessa päiväjärjestyksen muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi. Mikäli keskustelu päättyy ennen kello 19:ää, siirrytään päiväjärjestyksen seuraavaan asiakohtaan eli 4. kohtaan.

Keskustelu

17.01 Ari Jalonen ps (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ensimmäisenä haluan sanoa sen, että tässä tulee varmaan debatissakin puheenvuoroja, joissa osittain vastaan siten perussuomalaisena kansanedustajana, ja nyt kuitenkin lähdetään tähän puheenjohtajarooliin — eli puheenjohtajan esittelypuheenvuoro.

Perusasiat: Nyt on siis liikennekaari ja nimenomaan sen ensimmäinen vaihe hallituksen esityksestä käsittelyssä. Näitä tulee vielä kaksi muuta eli kakkos- ja kolmosvaihe. Kakkosvaiheessa tulevat mukaan muutkin liikennemuodot kuin ne, mitä tässä ykkösvaiheessa

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

on, ja kolmosvaihe varsinkin on sitten semmoinen tarkisteluvaihe, eliikä katsotaan, että kokonaisuus toimii.

Valiokunta on tehnyt useita muutoksia liikennekaareen, ja tästä eteenpäin jopa sen nimi on muuttunut, eli tämä on laki liikenteen palveluista. Tämä kuvaa hyvin tämän lain sisältöä. Tämä ei ole enää sen kaltainen kuin ne lait, jotka tällä kumotaan. Enää ei puhuta, minäköinen ajoneuvo on kyseessä oleva ajoneuvo, vaan nyt käsitellään niitä palveluita, joita ihmiset tarvitsevat.

Tämä ajattelutavan muutos vaikeuttaa tämän lain lukemista ja tulkitsemista. Yhtenä esimerkkinä tahdon valiokunnan työskentelystä tuoda esille sen, että jouduimme tosissaan miettimään jossain vaiheessa määritelmää, mikä taksi on. Kun tämä ajattelumalli muuttuu niin paljon, niin ne pykälätkin on kirjoitettu semmoisella muodolla, että jos niitä lukee vanhalla ajattelumallilla, niin siitä ei löydä välttämättä sitä oikeaa lopputulosta. Joka tapauksessa tämä laki on hengeltään mahdollistava, keskittyy siis niihin palveluihin, ja oikeastaan ytimessä on se, että uudet palvelumuodot, uudet liikenteen muodot pääsevät kehittymään.

Tämän yksi kriittisimmistä osista on se, että tieto- ja maksurajapinnat aukaistaan lailla, että nämä matkaketjut pääsevät syntyään esteettömästi. Tämä on niin tärkeä asia, että valiokunta muutti muun muassa tämän kohdan voimaantuloa, eliikä se aukeaa jo 1.1.18. Tämä tarkoittaa nyt kaikille liikenteen osapuolille sitä, että näitä tietoteknisiä muutoksia, mitä omaan järjestelmään on tehtävä, kannattaa sitten ruveta jo tekemään.

Kuten sanoin, niin kakkosvaiheessa tulevat sitten muutkin liikennemuodot tähän mukaan. Se on äärimmäisen tärkeää, että kaikki liikennemuodot ovat tässä laissa liikenteen palveluissa sitten mukana, koska jos jostain syystä jokin liikennemuoto olisi tämän lainsäädännön ulkopuolella, niin se vaarantaisi sen liikennemuodon mukana olemisen näissä tulevilla matkaketjuilla ja tämä kokonaisuus ei toimisi niin kuin sitä on ajateltu.

Paljon keskustelua on herättänyt taksiosuus tässä keskustelussa ja ylipäänsä se, mikä on se ammattimaisuus, miten tätä määritellään. Tämä on myös valiokunnan suurennuslasin alla ollut, ja tätä on ponnistettu moneen kertaan monelta eri taholta ja tähän on kiinnitetty huomiota. Tämä on oikeastaan myös tämän lainsäädännön ihan ydin, koska tämä on ihan ensimmäinen pykälä ja ensimmäinen kohta, missä tammoinen määritelmä tehdään, eli ammattimaisella kuljettamisella tiellä tarkoitetaan henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista tiellä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan. Kun tätä käsiteltiin läpi, niin tämä on semmoinen muoto, mikä ylläpitää nykymallisen arjen elämisen ja ammattimaisen liikennöinnin. Nämä määritelmät, mitä tässä on, ovat nykyisissä laeissa mukana hyvinkin pitkälle, ja ne ajatukset, mitä siellä on, ovat käytännössä.

Jos muutamien asiantuntijoiden mukaan olisi toimittu ja otettu tämä sana "tulonhankkimistarkoituksessa" pois, niin se olisi johtanut siihen, että olisi tarvinnut tehdä tammoinen poikkeuslista, jossa olisi määritelty, että anoppia saat kuljettaa, jos hän tarjoaa sinulle kahvikupin, ja saat naapuria viedä harjoituksiin, jos hän antaa sinulle pikkuisen bensarahaa ja niin edespäin. Mutta jos olisi siitä listan ulkopuolelta tapahtunut, että ei se olekaan se seuraava naapuri vaan sitä seuraava naapuri, joka menee yhdessä sinun tyttäresi kanssa samoihin luisteluharjoituksiin, ja sieltä tulee joku pieni vaivanpalkka, vaikka se kahvikuppi, niin se olisi tuon sanan poistamisella vaatinut sitten taksiluvan siltä kyseiseltä vanhemmalta, joka vie sitä lapsensa kaveria samoihin harjoituksiin. Tämä on hyvin monimuotoinen ja hyvin vaikea lukea, jos ei ole sisäistänyt sitä, että nyt nimenomaan määritellään palveluita eikä sitä ajoneuvoa.

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

Toisaalta myös sitten siellä on paljon herättänyt keskustelua se, saako joku mopoauto olla taksi vai ei. Tämän määritelmän mukaan siellä voi olla erinäköisiä ajoneuvoja. Siellä voi olla muun muassa henkilöauto, pakettiauto, kuorma-auto, kolmipyörä, kevyt nelipyörä tai raskas nelipyörä, ja näillä tapahtuva henkilöliikenne sitä korvausta tai maksua vastaan on sitten sitä taksiliikennettä. Jos tästä listalta olisi otettu joku ajoneuvotyyppi pois, niin se olisi käytännössä johtanut siihen, että se ei ole taksiliikennettä ja näin ollen se saa toimia henkilöliikenteessä ilman taksin velvollisuuksia, joten tämänkin pykälä on semmoinen, minkä on syytä olla juuri siinä kunnossa ja siinä mallissa, mitä se täällä on.

Mutta koska tämä on niin isomuutoksinen ja isot muutokset ovat myös näkökantamuutoksia, niin on erittäin tärkeää, että tämän seurauksia seurataan tarkkaan, mitä tässä tulee tapahtumaan. Tässä on kolme lausumaa, jotka korostavat tämän seuraamisen merkitystä. Muistetaan vielä samalla se, että tämä on siis tämän lainsäädännön ensimmäinen vaihe, joten palautteen perusteella näihin ongelmiin sitten voidaan puuttua ja korjata niitä epäkohtia. Oikeastaan tässä kohtaa, kun ministeri on paikalla, korostan sitä, että ministeriöllä on myös velvollisuus seurata tämän lain muutoksia ja mahdollisia epäkohtia, jotka voidaan sitten kakkos- ja kolmosvaiheessa korjata.

Mutta näistä lausumista, täällä on yksi: "Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto arvioi tiellä tapahtuvan ammattimaisen kuljettamisen määritelmää erityisesti harmaan talouden torjunnan osalta ja tarvittaessa ryhtyy toimenpiteisiin liikennemarkkinoiden terveen ja tasapuolisen toimintaympäristön turvaamiseksi." Tämä on nimenomaan harmaan talouden ehkäisemiseksi ja tämän ammattimaisen liikenteen tasapuolisuutta korostava lausuma.

Meillä tämän lainsäädännön näkökannan muutoksen johdosta ollaan muun muassa sitten jouduttu siihen tilanteeseen, että kun tällä hetkellä käsitellään taksia oikeastaan niin, että sen tunnistaa siitä taksikuvusta ja se osittain velvoitetaankin pitämään sitä — ei ihan kaikissa muodoissaan, mutta kuitenkin se on peruslähtökohta — niin nyt tästä näkökantaerosta johtuen ollaan siinä tilanteessa, että määritellään niinpäin asia, että kenellä on oikeus käyttää taksikupua, taksin tämmöistä yleistä tunnusmerkistöä, ja muilla se on sitten kielletty. Koko näkökanta on myös tässä kohtaa muuttunut.

Täällä on monia pykälämuutoksia. Muun muassa taksin kohdalla on tämä koe tullut. Se ollaan määritelty, eli taksinkuljettajalla on tulevaisuudessakin koe, jota me haluamme laadun semmoisena pohjamuotona, että se täyttää sen minimivaatimuksen. Mutta edelleen sitten taksiluvan haltija on velvollinen ja vastuussa sen taksinkuljettajan osaamisesta ja taidoista, palvelukyvyistä. Tämä on nimenomaan semmoinen perustaso.

Sitten edelleen nämä taksamittarikuviot ja kuitinantovelvollisuudet: Kuitinantovelvollisuudet tulevat muista lainsäädännöistä. Kun on julkisuudessa nyt heitetty semmoista ajatusta, että se voi olla mikä tahansa lappu, niin eihän se tosiaankaan näin voi olla. Kuitilla on omat tarkat määritelmät, millä sitä käytetään. Taksamittari pitää olla silloin, kun se on aikaan tai matkaan perustuva, ja nämä hinnat tarvitsee aina olla etukäteen näkyvillä. Se on lähtökohta. Sitten jos täyttää samat määritelmät, niin voi olla myös tekniikkaneutraaleja vaihtoehtoja. Mutta ydin on se, että verottaja saa tiedot ja jälki jää maksutapahtumista, eli kukaan harmaata taloutta ei silloin synny.

Mutta koska tässä on asioita, mitkä muuttuvat niin paljon, niin tämä seuranta on erittäin tärkeää. Tässä kohtaa me olemme myös lisänneet valvontaoikeuksia poliisille, Tullille ja Rajavartiostolle. Harmaata taloutta koskien on tehty myös sitten yksi lausuma, joka kuuluu: "Eduskunta edellyttää valtioneuvoston huolehtivan siitä, että luvanvaraista liikennettä koskevan sääntelyn noudattamisen viranomaisvalvonta säilyy tehokkaana ja lupasäänte-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

lyn keventämisen myötä ei synny harmaaseen talouteen tai markkinahäiriöihin liittyviä ilmiöitä." Me olemme tähän kiinnittäneet huomiota.

Koska aika loppuu, niin menen vielä tähän kolmanteen lausumaan, joka koskee yleisesti koko tätä lainsäädäntöä. Kun tämä on niin iso ja kolmessa vaiheessa, niin kolmas lausuma kuuluu: "Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa tiiviisti nyt säädettävän lakikonaisuuden vaikutuksia ja ryhtyy tarvittaessa viipymättä toimiin sääntelyn muuttamiseksi. Valtioneuvoston tulee antaa liikenne- ja viestintävaliokunnalle kirjallinen selvitys lain vaikutuksista ja mahdollisista muutostarpeista viimeistään vuoden 2018 loppuun mennessä. Pidemmän aikavälin seuranta ja vaikutuksia koskeva selvitys tulee antaa valiokunnalle viimeistään vuoden 2022 loppuun mennessä." [Puhemies: Nyt se aika on!] — Joo.

Viimeiseksi mainitsen [Puhemies: Kohta se loppuu!] sen, että tässä on myös sitten kaksi vastalauseita. Käsittely on ollut erittäin perusteellista, asiantuntijoita on kuunneltu, ja kiittän koko valiokuntaa hyvästä yhteistyöstä. [Vastauspuheenvuoropyyntöjä]

Puhemies Maria Lohela: Vastauspuheenvuoropyyntöjä tuli nyt sen verran, että pyydän, että varaatte puheenvuorot V-painikkeella, niin kaikki tulevat huomioiduksi.

17.17 Mikko Alatalo kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikennevaliokunta tosiaan teki paljon työtä laeissa liikenteen palveluista, ja mietinnössä on hyvin havaittu myös ne riskit, mitä muutokset aiheuttavat. Harmaata taloutta torjuttiin jo etukäteen, kun niin sanottuun kymppitonin rajaan asti verovapaana tienaavat eivät ole mukana tässä. Tässä laissa on paljon uutta, tulevaisuuden ajattelua: digitalisaatio, matkaketjut, lippujärjestelmien yhteensovittaminen. Ne ovat kaikki hyviä asioita.

Ovatko keinot oikeita taksien osalta? Se tullaan näkemään sitten, kun alalle pääsee helpommin. Ja totta kai sitä pitää seurata, niin kuin näissä lausumissa on tätä tähdennetty, mutta ei kannata myöskään dramatisoida.

Asiakas päättää, mitä tilaa — hänen ei ole pakko tilata esimerkiksi mopotaksia.

Taksien turvallisuus ja hinnoittelun oikeudellisuus ovat tärkeitä asioita. Taksin tulee ilmoittaa hinta etukäteen. Eivätkä taksitkaan halunneet loppujen lopuksi irrottautua tästä laista, vaan Taksiliiton hallitus hyväksyi tämän lakiesityksen kuitenkin, vaikka tässä on heidän kannaltaan tietysti muutamia duubioita.

Kuljettajakoe on saatu mukaan, ja se on hyvä asia.

Taksien tunnistettavuus, taksivalaisiin ja taksamittari tai vastaava laite pitää olla.

17.18 Mirja Vehkaperä kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Laki liikenteen palvelusta vie meidät liikenteen palveluissa 2000-luvulta eteenpäin. On haluttu purkaa normeja ja tasoittaa mahdollisuutta tulla tekemään uusia liikenteen palveluita. Nyt henkilö- ja tavaraliikennettä on uudistettu ja lainsäädäntöä yhtenäistetty, digitalisaatiota ja matkaketjuja on parannettu ja yhteistä lippujärjestelmää odotetaan kaikkiin erilaisiin liikennevälineisiin.

Liikenteeseen käytetään tällä hetkellä 30 miljardia euroa vuositasolla. Se on valtavan iso potti, ja jos me haluamme kilpailukykyä Suomessa nostaa, niin erityisesti henkilö- ja tavaraliikenteessä me tarvitsemme tehokkuutta, toimintavarmuutta ja kustannusten laskua niin käyttäjien kuin yrittäjien osalta.

Maailma muuttuu ympärillämme, ja minun mielestäni myöskin liikennettä koskevien lakien on muututtava [Puhemies koputtaa] eteenpäin — tämä on yksi osoitus siitä.

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

17.20 **Satu Taavitsainen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minulla on tässä kopio valiokunnan puheenjohtajan Ari Jalosen haastattelusta lehdessä, jossa hän kertoo uskovansa, että nykyisen taksijärjestelmän pohjalta taksit pystyvät parhaiten kehittämään toimintaansa vastaamaan yhä paremmin asiakkaiden ja muuttuvan yhteiskunnan tarpeita, ja kuinka luotettava on suomalainen taksi ja muuta hyvää tälle meidän nykyiselle taksijärjestelmälle. Me sosiaalidemokraatit olemme sitä mieltä, että suomalainen nykyinen taksijärjestelmä on maailman paras — se on luotettava, turvallinen, se on aina ja kaikkialla saatavilla — ja me emme kerta kaikkiaan ymmärrä, mitä varten maan hallitus haluaa romuttaa tämän nykyisen järjestelmän.

17.21 **Katja Taimela sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Vuonna 2015 vähän ennen eduskuntavaaleja, edustaja Alatalo, te totesitte lehdessä: "Lehtitietojen mukaan turisti on saattanut Ruotsissa maksaa taksimatkastaan jopa 10 000 kruunua eli yli 1 000 euroa kymmenen kilometrin matkalta." Sitten te jatkatte: "Kun Suomeen kaavailaan uusliberalistista vapautusta taksialalle, pitäisi tajuta, miten esimerkiksi Ruotsissa kävi. Tätäkö meillekin halutaan?" Tämä jatkuu niin, että Alatalo kertoo, että Ruotsissa taksiasiakkaita huijataan päivittäin ja harmaa talous rehoittaa: "Vapaassa kilpailussa taksipalvelut keskittyvät väkirikkaimmille alueille ja syntyy ylitarjontaa. Tällä hetkellä määrä sääntelyyn perustuvat taksikiintiöt takaavat päivystyksen myös kannattamattomaan aikaan syrjäseuduilla."

Olemmeko me ihan oikeasti haluamassa nyt tätä kaikkea, mitä edustaja Alatalo vielä eduskuntavaalien alla on Ruotsista tuominut? Tämä sama systeemi on tällä hetkellä käytössä Tallinnassa, ja meillä on lukemattomia huonoja esimerkkejä siitä, miten ihmisiä ollaan näissä tilanteissa huijattu: harmaa talous rehoittaa, ja vilpilliset taksiyrittäjät saavat liisää areenaa.

17.22 **Mikko Alatalo kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Todellakin, olen kiinnittänyt huomiota, mitä Ruotsissa kehitys on ollut. Siellähän hallitus puuttui siihen, että hinnoittelu ei saa olla liian kovaa. Ja totta kai myös Tallinnassa on kahdenlaisia takseja. Minä näen tulevaisuuden niin, että se on brändi, kun on luotettava taksi, jossa on myös taksitunnus, oma väri. Esimerkiksi itse käytän Ruotsissa TaxiKuririn tai Taxi Stockholmin taksia, en käytä juuri niitä, jotka hinnoittelevat yli tämän homman.

Tässä lakiesityksen mietinnössähän ollaan tehty paljon parannuksia, [Suna Kymäläisen välihuuto] on vaadittu, että hinta pitää ilmoittaa etukäteen, tässä on paljon parannettu sitä. Ja minä uskon siihen, että nämä lausumat myös markkinahäiriöiden ja harmaan talouden osalta ovat tärkeitä.

Voidaan myös korjata se, jos ilmenee tällaista vääryyttä, että ihmisiä kohdellaan huonosti. Joka tapauksessa me elämme nyt sellaista aikaa, että muutosta on tehtävä myös maa-seudun osalta. Siellä ei kerta kaikkiaan enää kohta ole takseja. Meidän täytyy yhdistää kyytejä, ja Kelakin haluaa säästöjä. Eli tässä on pakko myös näitä uusia keinoja käyttää.

17.23 **Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kun liikennekaaresta käytiin lähetekeskustelua lokakuussa, silloin te, edustaja Alatalo, totesitte: "Mutta erityisen tärkeää on tietysti myös se, että asemapaikka, ainakin pääasiallisesti, säilyy, [Mikko Alatalo: Niinhän se säilyykin!] että siellä on myös päivystysvelvollisuutta." Olisinkin tässä kysynyt, että näinköhän on. Mutta nyt, kun asemapaikkaa ei kaikkien osal-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

ta sitten ole, [Mikko Alatalo: Näinhän se on!] maaseutua uhkaa se, ettei sieltä takseja esimerkiksi yöaikaan niin helposti saa. Tähän liittyy harmaa talous, jonka myöskin Ari Jalonen tässä kovasti on esille ottanut. Jos asiakkaalla ei ole tietoa tai varmuutta siitä hinnasta, pyydetään helpommin apuun vaikka naapurin Timppaa, tyyliin vaihdetaan kyyti porkkanoihin. Kyllä tässä on suuri riski, että harmaa talous kasvaa.

Mitä tähän hintaan tulee, niin täällä muun muassa Ari Jalonen lupasi lähete keskustelussa, että myös hintasääntelyyn tulee muutoksia — ei tullut.

17.24 Ari Jalonen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä on nyt niin monta syytöstä ollut jo, että... [Suna Kymäläinen: Syytöstä?] — Joo, ja oikeastaan väärää viestiä. Siis jos edustaja Kymäläinen ei ole huomannut, niin nimenomaan valiokunnassa on säädelty siitä, että hinta on oltava tiedossa etukäteen ja samoin pääsääntönä on, että asemapaikka on oltava, elikkä nyt kehotan tarkkaavaisuuteen.

Nyt perussuomalaisena vastaan: Kiitos edustaja Taavitsaiselle, että nostitte minun haastatteluni esille. Olen edelleen sitä mieltä, ja jos perussuomalaiset tai minä olisin saanut tämän lain muodostaa, niin se ei olisi kaikilta osin tällainen. [Antti Lindtman: Siinä se tuli!] Mutta kun täällä onneksi demokratia vallitsee, niin silloin joudutaan tekemään kompromisseja, ja tämä on kompromissina niin hyvä kuin pystyy.

17.25 Antti Lindtman sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Siinä se tuli. Todistimme juuri, että edustaja Jalonen täällä totesi, että tässä asiassa perussuomalaiset ovat kääntäneet takkinsa täydellisesti. [Ari Jalonen: Ei!] Hän tunnusti, että tämä lakiesitys olisi erilainen. Ja on kuvaavaa, että huomenna, 2 päivää ennen kuntavaaleja, tästä asiasta äänestetään.

Ja kun näitä sitaatteja tässä käydään, niin on jäänyt käymättä kyllä tämä Soinin osuus läpi. Vielä silloin kun hallitus neuvotteli, Soini totesi Ilta-Sanomissa: "En lupaa mitään muuta kuin pitää puolueen linjasta kiinni." Ja täällä hän perustelee, miten takseja ei vapauteta. Minä uskon, että on totta se, mitä Alatalo sanoi Taksiliiton osalta, mutta uskon, että aika moni taksimies, joka täällä mielenosoituksessa kävi, saattaa olla vähän eri mieltä siitä, onko edustaja Jalonen, mukaan lukien edustaja Soini ja koko perussuomalainen puolue, tästäkään vaalilupauksesta pitänyt kiinni. Ei ole.

17.26 Ari Jalonen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Perussuomalaiset eivät ole kääntäneet takkia. Suomen taksin etuja on ajettu, ja perussuomalaisten ja Taksiliiton näkemykset ovat sattumoisin olleet koko ajan toisiaan vastaavia, joten taksin etuja on ajettu.

Minä haluan nyt korostaa sitä, että Taksiliitto näki äärimmäisen tärkeänä, kuten perussuomalaisetkin, että taksi on mukana tässä lainsäädännössä, koska jos se ei ole siinä mukana, se vaarantaa sen, että taksi pystyisi olemaan mukana tulevaisuuden liikennepalveluissa, liikenneketjuissa ja että taksi olisi välttämättä tulevaisuuden Kela-palveluiden piirissä. Joten jos tämä teidän vastalauseenne menisi läpi jostain syystä, se vaarantaisi taksin taloudellisen aseman, koska liikennekaari on mahdollistava ja muut ajaisivat silloin ajot.

Puhemies Maria Lohela: Ministeri Bernerille 5 minuuttia, ja sitten jatketaan tätä debattia.

17.28 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa rouva puhemies! Ensinnäkin haluan kiittää valiokuntaa siitä työstä, jonka se on tehnyt liikenteen palveluiden lain äärellä. Kysymyksessä on aivan valtavan kokoinen uudistus.

Me olemme täällä salissa keskustelleet sote-palveluiden uudistamisesta moneen kertaan. Siinä meillä on ollut kuitenkin yksimielinen näkemys hallitus—oppositio-ajan yli, että on välttämätöntä yhdistää saumattomia palveluketjuja kansalaisille ja sitä kautta myöskin mahdollistaa sitä, että ihminen pääsee mahdollisimman yksinkertaisesti ja hyvillä palveluilla paikasta A paikkaan B. Samalla me pyrimme turvaamaan sitä, että palveluiden laatu säilyy ja että yhdenvertaisuus on kustannustehokasta. Tässä meillä on varmasti yhtenäiset keinot ja päämäärät.

On myöskin äärimmäisen tärkeää, niin kuin valiokunnan puheenjohtaja tässä totesi, että kun me teemme saumattoman palveluketjun, se sisältää kaikki liikennemuodot ja että silloin myöskään yksittäiset liikennemuodot eivät jää sen ulkopuolelle — varsinkin silloin, kun jokin palvelu saa merkittävästi yhteiskunnalta rahoitusta, kuten esimerkiksi taksiliikenne saa. Tästä näkökulmasta meidän tavoitteemme on kuitenkin se, että me ennen kaikkea mahdollistamme yhdistelmäkuljetuksia, uudenlaisia palveluinnovaatioita ja että myöskin tässä kehitys menee ihan jatkuvasti kaiken aikaa eteenpäin.

On myöskin kysymys siitä, että tätä asiaa on nostettu esille jo aikaisemmin. Esimerkiksi vuonna 2009 julkaistussa lähilogistiikkayrittäjyysprojektin selvitysraportissa on todettu, että etenkin maaseudun palveluita tulee turvata kohtuuhintaisina. Siinä raportissa päädyttiin kannattamaan yhdistelmäkuljetuksia yrittäjähajalta, ja lainsäädännön puolella raportissa nostettiin esiin normi- ja rakenne-esteiden poistaminen, toimintatapojen uudistaminen ja hyvien käytäntöjen levittäminen. Työryhmä totesi, että niitä lainsäädäntöjä, joita tulisi tarkastella, ovat taksiliikennelaki, tavaraliikennelaki, joukkoliikennelaki ja erilaiset ajoneuvosäädökset sekä tieliikennelaki. Lisäksi tulisi ottaa huomioon liikenneturvallisuuskysymykset sekä kuljetuksissa että pysähtymispaikoissa. Tätä tässä kokonaisuudessa nyt merkittävässä määrin tehdään. Samalla pyritään myöskin huolehtimaan, että esimerkiksi maaseudulle voidaan mahdollistaa parempaa ja monipuolisempaa palvelutarjontaa yhdistämällä eri tahojen, kuten elintarvikekaupan, nettikaupan, kunnan, eri viranomaisten ja postin, kuljetuksia aiempaa tehokkaammin. Samalla voidaan merkittävästi laskea lähikuljetusten kustannuksia ja turvata se, että kuljetukset säilyvät kohtuuhintaisina.

Toinen keskeinen kokonaisuus, paitsi että voidaan tuottaa yhdistelmäkuljetuksia, on se, että tällä lailla ehdotetaan avattavaksi liikkumispalveluita koskevat olennaiset tiedot. Tiedolla on aivan ratkaiseva rooli liikenteessä. On olennaista, että tiedot ja tietojärjestelmät ja myös lippu- ja maksujärjestelmät ovat yhteen toimivia, ja se turvataan tässä kokonaisuudessa.

Kolmanneksi haluan tuoda esille myöskin sen, että tämän lain ehdoton vaatimus on ollut harmaan talouden estäminen. On erittäin tärkeää, että harmaata taloutta valvotaan ja torjutaan, ja digitalisaatio on tähän erinomainen työkalu. Harmaata taloutta torjutaan entistä tehokkaammin sähköisillä palveluilla ja maksuvälineillä. Jatkossa takseissa vaaditaan edelleen taksamittari tai vastaava teknologianeutraali laite, kun hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen. Laki edellyttää uutena vaatimuksena, että välityspalvelun tarjoajalla on velvollisuus seurata ja ilmoittaa maksamansa korvaukset.

Taksisääntelyn kehittäminen on noussut tässä keskustelussa keskiöön, mutta on myös aivan keskeistä muistaa, että tässä nimenomaan pyritään turvaamaan se, että meillä palvelut säilyvät. Me pyrimme huolehtimaan siitä, että palveluiden tuottaminen olisi koko ajan

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

entistä kilpailukykyisempää itsepalvelun kanssa ja että me aidosti pystymme huolehti-
maan siitä, että meillä säilyy mahdollisuus vähentää päästöjä, mahdollistaa paremmin tie-
don hyödyntämistä, olla teknologianeutraaleja, mahdollistaa innovaatioiden kehittämistä,
tukea yrittäjyyttä, luoda työllisyyttä ja sitä kautta turvata joukkoliikenne koko maassa kai-
kille liikennemuodoille yhteensopivalla tavalla. Se on tämän lain henki ja tavoite. Ja se,
että siihen tarvitaan kaikki mukaan, on toivottavasti hyvä asia, eikä niin, että suljemme
osan pois. — Kiitos.

Puhemies Maria Lohela: Jatketaan debattia.

17.33 Antero Vartia vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kymmenen
vuotta sitten liikennekaarta ei olisi voinut esittää. Silloin ei ollut niitä työkaluja, [Markku
Pakkanen: Me ollaan esitetty 20 vuotta!] — mutta vastaavalla tavalla — kun nyt meillä on
mahdollisuus tietää, missä autot liikkuvat ja missä ihmiset liikkuvat, ja me voimme tehdä
tästä aivan toisella tavalla älykästä ja ennen kaikkea resurssitehokasta ja painaa kustannuk-
sia alas. Niin kuin ministeri juuri sanoi, palvelut kilpailevat sen yksityisautoilun kanssa, ja
me liikumme huomattavasti helpommin ja edullisemmin tulevaisuudessa. Kuten täällä on
mainittu aikaisemmin, kyse on ajattelutavan muutoksesta.

Kuvaavaa on ehkä se, että kun taksikuskilta kysyttiin tolalla, mitä mieltä hän on liiken-
nekaaresta, hän vastasi, että kamalaa, eihän tässä ole mitään järkeä, kaikkihan sen näkee
että tässä taksit seisoo tolalla eikä näille ole kysyntää, mutta samassa kuvassa taustalla nä-
kyi, kuinka paljon liikennettä on kuitenkin liikkeellä. Ihmiset liikkuvat. Kun me saamme
tähän lisää dynamiikkaa, aitoa kilpailua ja sen, että myös taksien hinnat voivat vaihdella
sen mukaan kuinka paljon kysyntää on, me emme enää liiku omilla autoilla vaan me käy-
tämme näitä palveluja enemmän, ja se parantaa kaikkien asemaa.

17.34 Jukka Kopra kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Olemme tässä
valiokunnan puheenjohtaja Jalosen suulla ja ministerin suulla saaneet kuulla syyt, miksi
tätä lakiesitystä on tehty, ja tämä on tarpeen. Maailma muuttuu ja menee eteenpäin. Mei-
dän lainsäädäntömme on junnannut paikallaan, ja muutokset ovat tarpeen.

Edustaja Taavitsainen totesi tuossa keskustelussa asian, että Suomessa on maailman pa-
ras taksijärjestelmä. [Ari Jalonen: Minun sanomana!] Voi varmaan näin olla, mutta ei sillä
kyllä kukaan elä. En ole tavannut yhtään taksiyrittäjää tämän käsittelyn aikana, en ole ta-
vannut yhtään taksikuskia, joka olisi sanonut, että töitä on riittävästi, tämä on hyvä bisnes
ja tällä elän. Kaikki puhuvat, ettei töitä ole tarpeeksi. Pitäisikö meidän jäädä jumiin sitten
tähän? Eikö ole parempi nyt muuttaa järjestelmää, jotta töitä riittää yrittäjille ja kuskeille?

Edelleen edustaja Kymäläinen puhui asemapaikkavelvoitteen poistamisesta, että kyydit
sen myötä kyliltä katoaisivat. Nythän käy niin, että PSA-asetuksen turvin kunta voi vas-
tuuttaa taksiyrittäjän maksusta sinne päivystämään, ja kunta maksaa siitä eikä sitä rahaa
oteta taksiyrittäjän selkänahasta niin kuin tänä päivänä tehdään.

17.35 Katja Hänninen vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Edustaja
Kopra, miten se työmäärä nyt nykyisillä taksiyrittäjillä lisääntyisi ja toimeentulo parantui-
si, jos nyt sitten tästä määrä sääntelystä luovutaan? Nythän se tarkoittaa sitä, että taksien
määrä voi triplautua, ja siinä vaiheessa nämä olemassa olevat yrittäjät ovat todella ahdin-
gossa. Kysyn vain teiltä, arvoisa edustaja: miten tätä perustellette?

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

Olen itse keskustellut useiden taksiyrittäjien kanssa, joista yksikään ei ole tätä esitystä kannattanut, siis ei yksikään. He eivät pelkää kilpailua mutta ovat oikeutetusti huolissaan epäreilusta kilpailusta ja mahdollisista pimeistä markkinoista. Olemme vasemmistoliitos-todella huolissamme siitä, mitä nyt käsittelyssä oleva lakiehdotus tarkoittaa taksijärjestelmämme tulevaisuudelle, sen saatavuudelle erityisesti syrjäseuduilla, hinnoittelun ennustettavuudelle ja taksiyrittäjien toimeentulolle. Miten te ministeri vastaatte niille tätä keskustelua seuraaville lukuisille huolestuneille taksiyrittäjille, jotka pelkäävät oman elinkeinonsa jatkon puolesta? Mitkä ovat ne konkreettiset keinot, joilla estämme epäreilun kilpailun ja harmaan talouden syntymisen, kun [Puhemies koputtaa] taksamittaria ei enää välttämättä tarvita ja asemapaikka-, määrä- ja hintasääntelystä luovutaan?

17.36 Jukka Kopra kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! On yleinen taloustieteellinen tosiasia, että kun kilpailu vapautuu, se vaikuttaa hintoihin, se vaikuttaa laatuun, se vaikuttaa saatavuuteen. On perusteltua olettaa, että yritystoiminnan dynamiikka taksi- ja liikennepalvelualalla muuttuu, kun se vapautuu ja kyydit mahdollisesti jopa halpenevat. Tämä sama ilmiö on nähty rautatieliikenteessä, tämä sama ilmiö on nähty linja-autoliikenteessä. Ennustan, että se tullaan näkemään myös taksi- ja muussa liikenteessä, ja ennustan, että hyvin hommansa hoitavat yrittäjät tulevat pärjäämään hyvin. Töitä tulee olemaan enemmän, ihmisten liikkumistarve lisääntyy koko ajan ja samoin tavaroiden. Tämä esityshän koskee myös tavaraliikennettä.

17.37 Harry Wallin sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Niin, te, puheenjohtaja Jalonon, olette tässä Taksiliiton lehdessä 2015 todennut, että maailman parasta taksijärjestelmää ei pidä murtaa. Nyt te kerotte perussuomalaisena kansanedustajana, että tämä hallituksen esitys ei tyydytä teitä, mutta keskustapuolue on painostanut teidät tämän hyväksymään. Sitten te sanotte, että Taksiliitto on tämän takana. Tänä päivänä me saimme pääkaupunkiseudun taksiyhdistysten avoimen kirjeen kansanedustajille, suuren vetoomuksen siitä, että tätä hallituksen esitystä ei hyväksyttäisi. 200 taksaria ajoi viime perjantaina mielenosoituksessa tässä Eduskuntatalon ympärillä ja osoitti mieltään tätä ehdotusta vastaan. Kaksi päivää kunnallisvaaleihin — te sanoitte, että keskusta on teitä painostanut.

17.38 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Keskustapuolue ei ole painostanut yhtään eduskuntaryhmää tässä liikennekaariasiassa. Tämä on koko hallituksen yhteinen esitys, ja ministeri on vienyt tätä omalta osaltaan määrätietoisesti eteenpäin. Voin sanoa, että kun liikenne- ja viestintävaliokunnassa tätä asiaa on käsitelty, niin siellä on erittäin paljon tästä asiasta keskusteltu ja on lähes yksimieliseksi saatu. Se, missä on oltu eri mieltä, on, että SDP on halunnut erottaa taksit, taksiasian kokonaan pois tästä liikennekaariasiasta. Omasta mielestäni on hyvä, että kaikki liikennemuodot ovat mukana tässä liikennekaareissa tai oikeastaan laissa liikenteen palveluista. Miten te, SDP, haluaisitte sitten kehittää taksialaa, taksiliikennettä, kun te haluatte nyt sen kokonaan pois tästä liikennekaaresta tai laista liikenteen palveluista? Omasta mielestäni on hyvä, että kaikki liikennemuodot ovat näissä palveluissa mukana. Tässä asiassa, nimenomaan tässä laissa on asiakas keskiössä, kun tähän asti kehittäminen on ollut hyvin paljon järjestelmäkeskeistä. Nyt mennään eteenpäin asioissa.

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

17.39 **Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olisi hyvä, että täällä hallituspuolueen jäsenet myös lukisivat tämän meidän jättämämme vastalauseen, kun täällä tulee väitteitä siitä, että haluaisimme jättää kokonaan tämän taksin pois tai emme haluaisi kehittää. Täällä lukee, että esitetty täydellinen vapautus markkinoiden varaan ilman vakuuttavia ohjauskeinoja ei ole paras tapa uudistaa taksipalvelujen tarjoamista. Me emme näe, että vastustaisimme taksiliikenteen kehittämistä, mutta emme voi tässä muodossa, mitä hallitus nyt esittää liikennekaavassa, missään tapauksessa tätä hyväksyä. Poikkeuksellisen laajaa on ollut valiokunnan keskustelu ja myöskin ne kirjaukset sinne perusteluteksteihin. Ja juuri sen takia olemme jättäneet vastalauseen, koska te olette kirjoittaneet perusteluteksteihin tuotuja huolia ja toiveita valvonnasta, markkinavaikutuksista ja harmaan talouden torjunnasta. Juuri tämän vuoksi emme halua tällaista lainsäädäntöä, koska ne vaikuttavuudet ja valvonnat tehdään pykälissä, ei perusteluteksteissä.

17.41 **Jani Mäkelä ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä puhe tästä täydestä vapauttamisesta sosiaalidemokraattien suunnalta on kyllä tätä niin sanottua luovaa totuuden käyttämistä. Niin kuin täällä jo aikaisemmin ollaan todettu, se ei kyllä vapaudu ollenkaan täydellisesti elikkä siinä jää tämä luvanvaraisuus ja lupien määräaikaisuus ja monet muut asiat, joita siihen alkuperäiseen esitykseen verrattuna ollaan saatu aikaan.

Mutta olen samaa mieltä edustaja Torniaisen kanssa siitä, että tämä SDP:n vastalause on varsin kunnianhimoa vailla. Mielestäni se on vähän sellaista ei-politiikkaa. Että kun taksi-ala erotettaisiin kokonaan tästä lakiesityksestä, niin mitä sitten teidän mielestänne pitäisi tehdä takseille? Mitä pitäisi tehdä sille, että maassa on satoja taksilupia, joita kukaan ei hae, että käytännössä liikenteessä on kuljettajia, joilla ei ole aitoa, riittävää paikallistuntemusta ja joiden suhteen on epäily, että ei makseta myöskään asianmukaista palkkaa. Mitä pitäisi tehdä taksijärjestelmälle, jolle sitä mitenkään uudistettaisi? Onko se hyvä nyt tällaisena kuin äsken mainitsin?

17.41 **Mika Kari sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Itsellä on ollut ilo keskustella Lahden seudun taksiyrittäjien kanssa, ja ei sieltä kehuja tälle esitykselle ole tullut. Päinvastoin, niin kuin tässä keskustelussa on esiin tullut, on tullut enemmänkin palautetta siitä, että taksiyrittäjät ovat huolissaan siitä, pysyvätkö hallituspuolue perussuomalaisten napit kiinni liiveissä, mutta niin kuin tässä edustaja Jaloselta kuultiin, niin ei ole pysynyt, takki on pyörinyt päällä.

Edustaja Vartia tässä kehui tätä esitystä. Tässä esityksessä on kiistatta ihan hyviäkin asioita, niin kuin on tähän digitalisaatioon viitattu, mutta nyt on katsottava Suomea kokonaisuutena. Me ymmärrämme edustaja Vartiaa, joka täällä pääkaupunkiseudulla pyörii, tässä helsinkiläisessä — kauniisti sanottuna — hipsterikuplassa. Täällä tekniikka varmasti toimii ja palvelee asiakasta, mutta miten koko Suomessa?

Ja yksi asia, johon ministeri viittasi: Tuetaan yrittäjyyttä, kyllä, mutta tuetaan suomalaisia rehellisiä yrittäjiä eikä vapauteta kilpailulle, sellaiselle kilpailulle, jossa epärehelliset pärjäävät mutta suomalainen rehellinen yrittäjä ei.

17.43 **Antero Vartia vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Jos me ajattelemme harvaan asuttua aluetta, niin parhaat mahdollisuudet ihmisillä on saada kyyti, kun tarjontaa on riittävästi. Se tarkoittaa sitä, että mitä useammalla ihmisellä on oikeus ajaa taksia, niin sitä enemmän siellä on myös niitä, jotka voi sitten ottaa kyytiin. Ja nyt kun meillä on nämä

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

sovellukset olemassa, siellä se henkilö, joka tarvitsee sen kyydin, voi painaa nappia ja sanoa, että minä tarvitsen kyydin, ja kertoo todennäköisesti vielä etukäteen, minne menee. [Suna Kymäläisen välihuuto] — Mutta silloin, kun siellä on enemmän niitä, jotka voivat tarjota sen kyydin, todennäköisesti hinta laskee, saatavuus paranee.

Se päivystysvelvoite ei takaa sitä, että siellä on aina auto saatavilla, jos ne autot ovat jo sillä hetkellä ajossa, ja jos se päivystysvelvoite kuitenkin halutaan säilyttää, niin se mahdollisuushan säilyy kunnilla, että ne maksavat siitä palvelusta. Tämä parantaa saatavuutta, ei heikennä sitä, ja erityisesti kun se laskee liikkumisen hintaa, niin se jos mikä tuo nämä palvelut ihmisten saataville.

17.44 Hanna Sarkkinen vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä esityksessä on paljon hyvää, ja liikennesääntely kaipaa uudistamista, kun maailma muuttuu. Olen kuitenkin erittäin huolissani taksien enimmäishintasääntelyn poistamisesta. Sääntelyn poistaminen jättää erityisesti syrjäseutujen asukkaat vaikeaan asemaan, kun taksi voi laskea yksittäisestä kyydistä melkein mitä vain eikä kansalainen voi tarjonnan puutteen vuoksi aina äänestää jaloillaan. Olen erityisesti huolissani vanhusten asemasta, sillä Trafín yleisen hintatason seuranta ei riitä estämään ryöstöhinnoittelua yksittäistapauksissa. Vanhukset eivät osaa käyttää näitä sovelluksia, eivätkä he aina ymmärrä edes rahan arvoa.

Mutta, arvoisa puhemies, nykyisin taksi ei voi kieltäytyä ottamasta asiakasta kyytiin muutoin kuin työturvallisuussyistä. Uusissa pykälissä tätä säännöstä ei ole. Kuljettajat voivat siis jatkossa kieltäytyä ottamasta asiakasta, jos vaikka hänen naamansa ei miellytä. Voiko tämä todella olla näin?

17.45 Hannu Hoskonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! On todellakin suuri ihme, että oppositio näkee kaikissa asioissa suuria mörköjä, kun lähdetään uudistamaan maailmaa. Mitä edustaja Sarkkinen mainitsi maaseudun takseista, niin kyllä minä suuresti ihmettelen sitä. Se ammattikunta, mikä siellä tekee töitä, taksiryttäjät, he ovat tänäkin päivänä äärimmäisen hyviä, loistavia ihmisiä, jotka ovat palveluhaluista, ammattitaitoisia, [Välihuutoja vasemmalta] ja tämä uusi liikennekaarimahdollisuus monipuolistaa heidän palvelumahdollisuutensa monin verroin. Se antaa siihen mahdollisuuden, että voi tehdä monta muuta palvelua sen taksipalvelun yhteydessä ja kunta voi joustavasti käyttää palvelua toisinpäin, ja siihen on aitoa tarvetta.

Ei meillä Ilomantsin olosuhteissa esimerkiksi tänä päivänä, arvoisa puhemies, ole enää linja-autoliikennettä. Se on nyt äärimmäisen vähäistä. Kun koulukyydit ovat menneet, linja-autoja ei näe. Taksi on ainoa vaihtoehto. Älkää hyvät ihmiset vastustako, [Välihuutoja] älkää hyvät ihmiset vastustako kehitystä. Metsäpuolella olen kokenut sen saman kehityksen. Aikanaan tehtiin lyijykynällä ja paperilla kaikki hommat. Nyt ne tehdään tietokoneella, ja kaikki pelaa. Ei ole mikään muuttunut maailmassa pahaksi. Älkää unohtako, että maailma on kehittynyt.

17.46 Sari Essayah kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Nyt täytyy kyllä vieruskaverilta, edustaja Hoskoselta, kysyä sitä, että kun asemapaikkavelvoite poistuu, niin millä siellä Ilomantsissa ne taksit pysyvät, koska onhan paljon kannattavampaa lähteä hakemaan niitä kyytejä Joensuusta ja jättää se Ilomantsi tyhjäksi. Eli kyllä tässä sinälänsä, vaikka tässä esityksessä on paljon hyviä elementtejä — on matkojen yhdistelyjä, lisääntynyttä kilpailua ja mahdollisesti alentuneita hintoja — monet näistä toiveista liittyvät

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

nimenomaan Ruuhka-Suomeen, suuriin kaupunkeihin. Mutta sitten kun mennään sinne Ilomantsiin ja mennään sille Itä-Suomen seudulle, jonka me molemmat edustaja Hoskosen kanssa hyvin tunnemme, niin kyllä on vaikea nähdä, että sillä seudulla arki-iltaisoin olisi yhtään ketään päivystämässä missään, koska ei ole asemapaikkavelvoitetta eikä niillä kunnilla ole rahaa maksaa siitä, että siellä joku sitten vielä taksitolpalla olisi. Elikkä kyllä lähdetään hakemaan ne asiakkaat sieltä, missä ne ovat — ne menevät Kuopioon, ne menevät Joensuuhun. Määräsääntelyn ja enimmäishintasääntelyn yhtäaikainen poistaminen [Puhemies koputtaa] varmasti heikentää maaseudun taksipalveluja.

17.47 Hannu Hoskonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitoksia edustaja Essayahille hyvästä kysymyksestä ja lämpimästä myötätunnosta ilomantsilaisia ihmisiä kohtaan. Kuten tässä olemme kuulleet jo aikaisemmin, niin pääasiallinen määräpaikka-asema taksimiehillä ja taksiyrittäjillä säilyy edelleen, elikkä kyllä siellä takseja on ihan varmasti saatavilla. Nyt tämä järjestelmä joustavoituu — jos aikaisemmin oli sellaisia ongelmia, ja minä tiedän sen, että reuna-alueilla taksilla on ollut vaikeuksia — ja kuitenkin tähänkin päivään mennessä taksit ovat palvelleet kiitettävän hyvin, ja nyt joustavoitetaan ja annetaan mahdollisuuksia palvella paremmin erilaisissa tehtävissä, ei olla enää siinä samassa kaavassa. Maailma on muuttunut aivan valtavasti viimeisen 20 vuoden aikana, ja toivoisin, että te, arvoisat opposition edustajat, panisitte myös tämän merkille. Emme me voi enää elää metsäpuolellakaan siinä lintukodossa, mikä 20 vuotta sitten oli. Digitalisaatio on tullut sillekin puolelle rytinällä läpi, ja sille me emme vain mahda mitään. Onko se parempi, että hyväksymme tämän muutoksen, vai se, että rupeamme tappelemaan sitä vastaan ja vetäydymme johonkin maailmaan, jota ei enää ole?

17.48 Susanna Koski kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ensinnäkin olen ilahtunut siitä, että Suomessa tehdään maailman edistyksellisintä liikennelainsäädäntöä. Tosin tämä kuilu edistyksen ja taantumuksen välillä tässäkin salissa on miltei käsin kosketeltavissa — kun puhutaan siitä, että tässä salissa ollaan usein myös huolissaan työn määrästä ja työn määrän vähydestä ja siitä, miten Suomeen saataisiin lisää työtä. Tämä lainsäädäntö ulottaa vaikutuksensa myös siihen kysymykseen, että kun muutamme sitä ajattelutapaa, johon itse asiassa edustaja Vartiakin tässä viittasi, niin silloin tulee myös uusia mahdollisuuksia, joita voimme käyttää. Nämä yrittäjät voivat luvata, vaatimukset täytettyään kuljettaa sekä ihmisiä, tavaroita että erilaisia palveluita niin niillä harvaan asutuilla syrjäseuduilla kuin sitten täällä tiiviimmin asutuissa kaupunkikeskuksissa, tämä tuo varmasti toteutuessaan paljon enemmän hyvää kuin kukaan osaa kuvitellakaan. Minusta on hienoa ja äärimmäisen tärkeää, että tämä lakipaketti [Puhemies koputtaa] ja uudistus viedään eteenpäin pikimmiten. [Suna Kymäläinen: Hallelujaa!]

17.49 Krista Mikkonen vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä liikennekaarilakihankkeessa on paljon hyvää, ja näihin tavoitteisiin, mihin tällä pyritään, on helppo yhtyä, mutta kyllä minun oma huoleni kohdistuu siihen, miten käy syrjäseutujen taksi-liikenteen. [Eduskunnasta: Näin on!] Ajatus siitä, että avataan markkinoita, on hyvä, mutta jos ollaan alueella, jossa markkinoita ei ole, niin se ei oikein toimi. Itse olisin nähnyt kyllä hyvänä sen, että tässä kohtaa olisi maakunnille annettu mahdollisuus valita, avataanko näitä markkinoita vai ei. [Eduskunnasta: Yksi maa!] — Joo, yksi maa, mutta hyvin erilaiset olosuhteet eri puolilla maata. — Tässä on puhuttu siitä, että kunta voi rahalla sitten ostaa,

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

mutta me tiedämme, että nämä syrjäseudun kunnat ovat yleensä taloudellisesti kaikkein heikoimmassa asemassa. Tässä on kerrottu, että kun linja-autoliikenne vapautettiin, niin hinnat alentuivat. Kyllä, siinä kaupunkien välisessä liikenteessä kyllä, mutta eivät ne Onnibussit edelleenkään kulje siellä syrjäseuduilla.

17.51 Eeva-Maria Maijala kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitoksia siitä, että maaseudun palveluista ollaan yhä huolissaan, mutta minä maaseudun asukkaana, oikein syrjäisimmän maaseudun asukkaana, sanon, että kiitos tästä esityksestä, kiitos siitä tulevasta postilakikokonaisuudesta ja muistakin, tästä liikennekaarikokonaisuudesta. Nämä laajentavat mahdollisuuksia maaseudun monielinkeinoyrittäjyydelle. [Eduskunnasta: Hyvä!] Nämä todella monipuolistavat meidän mahdollisuuksiamme. Minun työurani on se, että minä olen ollut maaseudun kehittäjä, olen kehittänyt maaseudun monipuolista yritystoimintaa. Maaseudulla perinteisesti on elanto saatu monesta eri palasesta, ja nyt on järkevää, että jatkossakin voidaan kuljettaa palveluita, tuotteita, ihmisiä, kaikkia näitä. Sitten kun sanotaan, että voi voi, kun maaseudulta on joukkoliikenne poistunut, niin tietenkin se on poistunut, koska joukkojen kuljettamiseen tarvitaan joukkoja. Ja sen takia meillä on tämä liikennekaarikokonaisuus, ja nyt laki liikenteen palveluista on sillä tavalla, että me voimme uudella tavalla [Suna Kymäläisen välihuuto] kuljettaa ihmisiä ja yhdistellä ne muihin palveluihin.

17.52 Katja Taimela sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Jos ette oppositiota usko, niin uskokaa alan toimijoita. Elikkä me olemme saaneet postia ja yhteydenottoja, että taksiyrittäjät ja -kuljettajat ovat tavanneet tätä liikennevaliokunnan mietintöä ja ovat edelleen sitä mieltä, että kun alalle tuloa ei käytännössä mitenkään säännellä ja hinnoittelu vapautetaan eikä takseissa enää vaadita taksamittareita, on lopputuloksena harmaan talouden kasvu ja huijatuksi tulleita asiakkaita, ja että on myös selvää, että taksien saatavuus tulee kaupunkien ulkopuolella romahtamaan, kun päivystysvaatimuksista ja autojen sijainnin varmistavasta asemapaikasta ollaan tosiasiallisesti luopumassa. He jatkavat myös sanomalla, että nyt päätettävä uusi lainsäädäntö johtaisi Suomessakin järjestelmään, jonka ongelmat ovat tuttuja Tukholmasta ja Tallinnasta. Tätäkö me ihan oikeasti haluamme?

Sitten täällä on puhuttu siitä, että — ministeri totesi — tuetaan yrittäjyyttä. Edustaja Koskesta lähes fantastinen, ihana lakiesitys tuo työtä. [Eeva-Maria Maijala: Tuo työtä!] Lähetekeskustelussa edustaja Jalonen, joka on myös valiokunnan puheenjohtaja, duubioi: maaseutu tyhjenee takseista, [Puhemies koputtaa] palvelu heikkenee, siellä tulevat hinnat nousemaan. Sitten kun kasvukeskuksiin tulee ylitarjontaa autoista, niin tulee olemaan aika paljon konkurssseja. [Puhemies: No niin, aika!] Tämä konkurssiaalto pitäisi jotenkin välttää.

17.53 Ari Jalonen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä aikaisemmin kysyttiin, onko luettu demareitten vastalauseita. Kyllä on, ja minä olen sinänsä vähän huolissani siitä, että teillä ei nyt välttämättä ole ollut ihan ymmärrystä siitä, mihin se teidän vastalauseenne johtaisi. Kun täällä edustaja Kymäläinen toi esimerkin, että kyyti maksetaan porkkanoilla, niin nimenomaan tuo teidän vastalauseenne tekisi sen tilanteen, että näillä porkkanoilla, naapuriapuna maksettu kyyti vaatisi taksiluvan, joten tällainen tavanomainen sosiaalinen kanssakäyminen teidän vastalauseenne perusteella ei olisi mahdollista.

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

Toinen asia: Kun täällä on mainittu tämä Suomen paras taksi, mikä on edelleenkin hyvä, niin minun mielestäni tämä olisi siinä alkuvaiheessa pitänyt tehdä sen ympärille, koska nyt tämä on mahdollistava laki ja jos nyt tästä mahdollistavasta laista otetaan ulos [Puhemies koputtaa] tämä taksi, niin se vaarantaa sen, [Puhemies: Aika täynnä!] että taksi on mukana Kela-kyydeissä ja -matkoissa.

17.54 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kyllä tämä keskustelu tässä salissa hallituspuolueen jäsenten osalta on perin liikuttavaa "toivotaan, toivotaan" -osastoa, kun kuitenkin itse pykälissä näitä huolia ja toiveita ei ole otettu huomioon.

Kun taksikentille syntyy tämän teidän uudistuksenne jäljiltä kaaos, toteatteko, että tämä tiedettiin ja siksi kirjattiin perusteluteksteihin tarkasti — ja kuten edustaja Jalonenkin totesi esittelypuheenvuorossaan, että sitten lakia voidaan muuttaa, että on tärkeää, että tätä seurataan, niin todetaanko sitten, että "kyllä me toivoimme, ettei kaaosta syntyisi, koska kirjattiin se ylösikin"?

17.55 Markku Pakkanen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kyllä suomalainen taksi on huolissaan omasta tulevaisuudestaan, ja minusta ihan perustellusti. Nämä lakiesityksen muutokset ovat uhka tietenkin nykyjärjestelmälle, mutta kun maailma muuttuu, niin suomalainen taksikin haluaa olla muutoksessa mukana ja siksi on lähtenyt esittämään omia toiveitaan tähän lakiesitykseen.

Kovasti ihmettelen täällä valiokunnan jäsenen ja opposition sekä hallituspuolueitten edustajien tietämättömyyttä tästä asiasta. Esimerkiksi tammöinen asia, että joillain porkkanoilla maksetaan kyytiä ja se vaatii liikenneluvan, on minusta ammattikunnan halventamista, ja pidän sitä tosi epäsojivana vertailuna, miten suomalaista hyvää taksijärjestelmää arvioidaan täällä salissa.

Taksiliikenteen rahoitukseen on muun muassa täällä puututtu: Yhteiskunta tukee suomalaista taksia 4 008 eurolla hankintavaiheessa. Kaikki muu raha pitää taksin itse suorittaa, ajaa, jotta sitä yhteiskunnan niin sanottua Kela-rahaa tulee, ei sitä mistään ilmaiseksi suomalaiselle taksille tule. Toivoisin, että tällaisia karkeitä virheitä ei täällä esiteltäisi, ettei täällä tarvitse koko iltaa oikoa näitä asioita.

17.56 Ari Jalonen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Pakkanen varmasti taksikuskina tietää, ettei nykylainsäädännössä porkkanoita annettaessa vaadita taksilupaa, se on täysin näin. Mutta tämä demarien vastalause vaatii sen. Se muodostaa tilanteen, jossa ollaan mahdollistavan lainsäädännön kautta mahdollistamassa muitten liikennöinti ja sitten taksi otetaan siitä erikseen. Silloin se naapuriapu, missä annetaan porkkanoita korvaukseksi, johtaa siihen, että se vaatii taksiluvan, koska se on maksu ja ansaintatarkoitus on otettu pois. Se tekee tämän, vaikka sitä porkkanaa ei ole mainittu tietenkään siellä poikkeuslistalla.

Ja tämä epäily, että voi olla, ettei taksi pääse matkaketjuihin, ja voi olla, ettei pääse Kela-kyyteihin, on varmistettu LVM:stä.

17.57 Krista Kiuru sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täytyy sanoa, että itsekin porilaisena yhdyn kyllä siihen porilaisen kansanedustaja Ari Jalosen ajatteluun, että maailman parasta taksijärjestelmää ei pidä murtaa, ja ymmärrän pettymyksen siitä, että

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

tämä hallitus kuitenkin meni näin pitkälle. Minusta on tärkeä muistaa, kun digitaalisuudesta puhutaan, että ei tämä nykyjärjestelmä ole poissulkeva digitaalisuuden osalta. On käsitämätöntä keskustelua kuunnella sitä, että ajatellaan, että vain joku muu järjestelmä voi tarjota täysin digitaalisia mahdollisuuksia. Ei kai meillä sentään näin yksinkertaista ajattelua voi tällaisessa talossa olla?

Minun täytyy sanoa, että jos ainoa vaihtoehto, kun taksiliikennettä kehitetään, oli se, että tämä markkinointuminen oli ratkaisu, vapautetaan kaikki, niin sellaisella logiikalla ei minusta hirvittävän hyvää lopputulosta pääse saamaan aikaiseksi. Tältä osin olen hyvin pettynyt siihen, että edes taksamittaria ei haluta säilyttää olennaiselta osalta niin, että varmasti harmaa talous voidaan torjua.

17.59 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Koulutus ja ammattitaito ovat joka ammatissa tarpeellisia, ja suomalainen taksi on ollut tähän saakka turvallinen ja siihen on voinut kaikissa olosuhteissa luottaa. Toivottavasti se on sitä jatkosakin. Mutta kyllä tämä huoli syrjäseutujen kuljetuspalveluista on aivan aiheellinen, sillä monin paikoin julkinen liikenne ei enää toimi ja taksit oikeastaan ovat se ainoa keino, millä saa jonkunmoisen kuljetuksen ja hädänkin sattuessa jopa yöaikaan. Onko, ministeri, näin, että me kuitenkin tulemme seuraamaan — vaikka kunnilla kuinka on oikeus ja ehkä jopa jonkinasteinen velvollisuus huolehtia, että tämä kuljetustouhu sitten pelaa eri vuorokaudenaikoina — ja voimmeko me tässä salissa olla varmoja ja voiko ministeri luvata, että jos näitä kohtuuttomia ongelmia jossakin puolella Suomea esiintyy, niin niihin palataan joko eduskunnan toimesta tai viranomaisten toimesta? Tästä pitää pitää huoli, ja mitään epäselvyyttä ei saa siihen tulla, että joku osa Suomesta jää täysin ilman liikennepalveluja.

Puhemies Maria Lohela: Ministeri Berner, sopiiko 3 minuuttia tähän kohtaan?

18.00 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Rouva puhemies! Liikenne on kotitalouksien toiseksi suurin yksittäinen kustannus. Kotitalouksilta menee yhteensä noin 19 miljardia euroa liikenteen kulujen kattamiseen. Me puhumme siis merkittävästä kokonaisuudesta, jolla on aitoa vaikutusta. Tämän lisäksi tämän lakikokonaisuuden tehtävä on nimenomaan huolehtia siitä, että me lähdemme asiakas edellä, palvelut edellä, jotta jokaisella olisi mahdollisuus järkeviin, kustannustehokkaisiin palveluihin.

Tässä on puhuttu paljon harmaasta taloudesta. Uudistus ei edistä harmaata taloutta, ja taksitoiminta on jatkossakin viranomaisten kontrollissa. Me emme myöskään tällä lainsäädännöllä puutu vero- tai työlainsäädäntöön, vaan ne velvoitteet ovat edelleen voimassa. Digitalisaatio edistää harmaan talouden kitkentää. Se mahdollistaa sen, että kaikille välittäjille syntyy velvoitteita toimittaa tietoa viranomaisille maksusuorituksista, joita sen kautta kulkee. Tilaa javastuu on edelleen voimassa. Ja jatkossakin vaaditaan taksamittari tai luotettavuudeltaan, tietosuojaltaan vastaava laite. [Eduskunnasta: Juuri näin!]

Tämän lisäksi haluaisin kiinnittää teidän huomiotanne Verohallinnon valiokunnalle antamaan lausuntoon, jonka mukaan taksamittari antaa mittaridataa, jota Verohallinto pysyy vain vertailemaan sille toimitettuihin tietoihin. Se ei kerro, vastaavatko ajettu matka ja mittarin tuottama tieto toisiaan. Verohallinnon mukaan pitäisi mennä kohti Ruotsin-mallia, jolloin vertailutietoa saataisiin nykyistä laajemmin ja yhtenäisemmin. Tässäkin pyritään nimenomaan edistämään sitä, että meillä syntyy vertailutietoja ja lähdetään kehittä-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

mään sitä mallia, jolla kehitetään taksien läpinäkyvyyttä ja myöskin markkinoiden toimivuutta.

Se on myöskin selvää, että jos emme tee mitään, niin silloin maaseudun liikenteen palvelut jatkavat näivettymistä. On myöskin erittäin tärkeätä, että tässä syntyy myös uutta liiketoimintaa ja uutta yrittäjyyttä. Kaiken kaikkiaan kysymys ei ole siitä, että nyt syntyy mahdollisuus ryöstöhinnoittelulle, vaan taksipalvelut ja kaikki liikennepalvelut ovat samanlaista palvelua kuin mikä tahansa muukin palvelu: hinta ja sen määräytymisen perusteet on ilmoitettava etukäteen. Uudet digitaaliset palvelut ovat muutenkin lisääntyneet, ja se mahdollistaa entistä enemmän asiakkaille sen tilan selvittää hintaa ja myöskin vertailla eri hintoja keskenään.

Jos vielä halutaan katsoa, miten Ruotsissa tulot ovat kehittyneet, niin siihen joudun varmaan palaamaan sitten seuraavassa puheenvuorossa, mutta ihan niin yksiselitteistä tämä ei ole kuin annetaan ymmärtää, että Ruotsissa kehitys on ollut vain negatiivista, päinvastoin.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Avaamme vielä V-painikkeen ja otamme tässä tämän yhden debattikierroksen. — Edustaja Mäkisalo-Ropponen.

18.03 Merja Mäkisalo-Ropponen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nyt käytän hiukan toisenlaisen puheenvuoron Muistiliiton puheenjohtajana. Olen nimittäin erittäin huolissani ikäihmisistä, muistisairaista ja muista paljon apua tarvitsevista taksien asiakkaista. Heidän on hyvin vaikea vertailla palvelujen laatua tai hintaa. Kuljettajien koulutuksesta luopuminen on heidän kannaltaan todella huono asia. Tämmöinen pelkkä kuljettajakoe ei anna valmiuksia auttaa apua tarvitsevia asiakkaita. Eli kuljettajakurssista ei pitäisi missään tapauksessa luopua. Monille sosiaali- ja terveystieteiden palveluiden asiakkaille, vammais- ja palveluiden asiakkaille sekä ikäihmisille, ammattitaitoiset kuljettajat ovat turvallisuustekijä. Mielestäni liikenneluvan haltija ei ole riittävä taho varmistamaan kuljettajan turvallisia auttamis- ja vuorovaikutustaitoja. Nämä valmiudet pitäisi jatkossakin varmistaa riittävän laadukkaalla koulutuksella. Eli olen huolissani siitä, miten käy ikäihmisille ja paljon apua tarvitseville asiakkaille jatkossa.

18.04 Mirja Vehkaperä kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! On käsitämätöntä, että sosiaalidemokraatit ja vasemmisto tällaista kaaosta ja villin lännen meininkiä nyt kaavailevat taksialalle. Taksit ovat mukana liikennekaareissa, laissa liikenteen palveluista, jota te itsekin kannatatte, ja se tarkoittaa silloin sitä, että kaikki tavara- ja henkilöliikenne on yhden lain ja yksien kansien välissä. Te ette esimerkiksi esitä koko lain hylkyä, mikä olisi sitten tälle liikennekaarelle rastit päälle.

Minäkin olen huolissani ja valiokunnassakin on otettu huomioon taksien luotettavuus. Me jatkossakin haluamme, että taksiautoilulta vaaditaan taksilupa, ajolupa ja ajoneuvolta niitä kriteerejä, mitä me olemme sinne vaatineet. Kuljettajalla tai harjoittajalla ei pidä olla rikostaustaa, pitää olla hyvä vakavaraisuus ja toimipaikka Suomessa. Pätevyysvaatimuksia on listattu todella paljon. Ei tämä ole mikään villi länsi takseille.

18.05 Matti Semi vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olin yhteydessä alueen taksiyrittäjään ja taksiyhdistyksen vetomieheen ja kysyin häneltä, miten heistä näyttää tämä tilanne. Ensinnäkin tuohon asemapaikkavelvoitteen poistumiseen hän oli sitä mieltä suoraan, että maaseudun palvelutaso heikkenee, kun yrittäjällä ei ole velvoitetta toimia tak-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

sitolpalla. Toiminta-alueeksi voi ilmoittaa vaikka useamman kaupungin Utsjoen ja Helsingin välillä ja olla siellä, missä on niitä taksikuljetettavia. Taksiluvan saanti helpottuu, samoin maksuliikenne ja laskutus muuttuvat. Se mahdollistaa käteiskaupan ja vaaran harmaaseen talouteen. Nykyiset maksukuitit sekä tämän nykyisen hyvän järjestelmän ylläpitäminen, missä menee suoraan verottajalle se tieto, hänen mielestään romuttuvat.

Sitten kysymys vielä ministerille, kun tässä on puhuttu näistä taksikuljetuksista ja [Puhemies koputtaa] taksojen karkaamisesta: miten varmistetaan myös, että Kela-kuljetusten maksut eivät pääse karkaamaan käsistä?

18.07 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täytyy hieman nykysysteemejä arvioida ensin, kun lähtee arvioimaan tulevaisuutta. Ainakin itse aika paljon olen käyttänyt taksipalveluja, ja kyllähän ne ovat korkeatasoisia Suomessa, ja minusta tämä luotettavuus, turvallisuus ja ennen kaikkea tietoisuus siitä, mitä tämä kyyti maksaa, eikä tarvitse tinkiä eikä huolehtia siitä, ovat aika suuria arvoja ja niille pitää antaa myös arvo.

Toinen, mihin kiinnittäisin huomiota asiakkaana, on myös tämä autojen kohtalaisen korkea laatu Suomessa, että kyllähän nämä taksiautot ovat hyviä. Nyt pidetään huoli sitten siitä, että jos tämä uudistuu — ja toteutuuhan tämä — niin tämä laatu ei kärsi missään suhteessa. Jo tänä päivänä joutuu joskus Helsingissä ihmettelemään, minkä kurssin taksinkuljettaja on käynyt, jos ei takapenkiltä ohjaus oikealle vasemmalle toimi. Tämäkin täytyy ihan rehellisesti sanoa, että emme me voi semmoiseen tulevaisuuteen mennä, jossa ammatitaitoa poljetaan ja kalustoa poljetaan ja kaikkea, ja kyllä siitä joku raha täytyy sille kuljettajallekin jäädä, ja liikenteen verotus on korkea.

18.08 Sari Essayah kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Niin kuin monessa puheenvuorossa on tullut esille, tuntuu, että tässä tämmöinen vastakkainasettelu "stadi vastaan lande" tahtoo nyt toteutua. Tässä on paljon sellaisia asioita, joitten kohdalla ajattelee, että kasvukeskuksissa ja pääkaupunkiseudulla tämä varmasti tulee parantamaan ja tämä varmasti tulee olemaan monella tavalla eteenpäin vievää, mutta sitten on maaseutu ja haja-asutusalue ja se ongelma, mitä siellä tullaan kohtaamaan. Olisin halunnut ihan ministeriltä kysyä, että nyt kun tässä on sekä tämä määräsääntely että tämä enimmäishinta, molemmat, haluttu purkaa, niin olisiko ollut mahdollista ajatella, että jompikumpi näistä olisi säilytetty, jotta tämä olisi jollakin tavalla ollut hallitumpaa. Tästä haluaisin kuulla vähän perusteluja, miksi näin ei voitu ajatella. Myöskin se, kun tämä asemapaikkavelvoite jää kunnille katsottavaksi, ja kun me tiedämme kuntatalouden tilanteen, että tuskin siellä sitä rahaa on, niin millä me estämme taksien karkaamisen pelkästään niihin kasvukeskuksiin?

18.09 Mika Niikko ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Onhan tämä huomattava parannus siitä, mistä tämä liikennekaari lähti liikkeelle, varsinkin tämän taksilain osalta. Tästä todistaa myös se, että Taksiliitto on itse hyväksynyt tämän esityksen ja ollut sitä mieltä, että tämä on riittävä. Toki tässä on paljon haasteita. Itse olen sitä mieltä, että kyllä meidän täytyy erilaisia monopoleja purkaa, ei tässä yhteiskunnassa enää yhdenlaisia monopoleja voi olla oikeastaan kenelläkään. Mutta se, miten ne purkamiset tehdään, on ihan aiheellinen kysymys oppositiolta, minä olen ihan samaa mieltä.

Olen itsekin huolissani, mistä edustaja Eestilä mainitsi, ovatko taksit tulevaisuudessa luotettavia paikkoja ja onko myös laadukkaita kulkuvälineitä, niin että siellä ei millä tahan-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

sa traktorilla tulla hakemaan lentoasemalta, kun tullaan lentokoneesta. Siinä mielessä olisin kysynyt ministeriltä, millä tavalla voidaan varmistaa taksien laatu ja luotettavuus jatkossakin, koska varmasti seuraavaksi pohditaan esimerkiksi sitä, tuleeko taksiautoilijoilla enää tulevaisuudessa olemaan tätä veroetua, että saa uusia takseja ostaa.

Ja harmaan talouden [Puhemies koputtaa] kitkeminen on äärimmäisen tärkeä homma: se taksamittari pitäisi olla aina, vaikka ei olisi kysymys matkan pituuden mittaamisesta, [Puhemies koputtaa] vaan se on oltava joka kerta.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Pidetään kiinni tästä minuutin vastauspuheenvuoroajasta, jotta mahdollisimman moni edustaja pääsee ääneen.

18.10 Satu Taavitsainen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Viime vuonna maan hallitus ministeri Soinin johdolla poisti Suomesta kansalliset kabotaasimääräykset, vaikka olisi pitänyt taistella näistä meidän omien kuljetusyrittäjien puolesta. No, nyt sitten tässä lakiesityksessä on taksien lisäksi erittäin haitallinen kuljetusyrittäjiä koskeva asia eli se, että enää ei vaadita liikennelupaa ollenkaan alle 3,5 tonnia painavilta autoilta. Nyt se raja on ollut 2 tonnia. Eli tämä tarkoittaa sitä, että tulee todella paljon pakettiautoja ammatimaisen kuljetustoiminnan markkinoille ja tulee kahdet markkinat: ne, jotka kuljettavat kuorma-autoilla tavaroita, joilta vaaditaan kaikki verot, liikenneluvat, kaikki asialliset hoitamiset, ja sitten nämä alle 3,5 tonnia, joilta ei vaadita mitään.

18.11 Mikko Alatalo kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olin puolitoista viikkoa sitten puhumassa Hämeen taksiyhdistyksen 60-vuotisjuhliissa juhlapuhujana. Siellä oli myös Lahden seudulta taksimiehiä, ja kyllä he ymmärsivät, että ei tämä maailmanloppu ole, mutta toki huolta on varmasti siitä, miten harmaa talous torjutaan, ja siitä, että se on asiakkaan valinta, millaisen taksin haluaa. Kerroin ihan tarkkaan, miten tämä mietintö menee, ja ilman muuta siellä oltiin tyytyväisiä siihen, että taksamittari tai muu vastaava laite pitää olla. Kuitinantovelvollisuus on toisen lain pohjalta. Tunnettavuus on takseilla tärkeä, monet haluavat jopa brändätä nyt sen oman luotettavan taksinsa. Ja todellakin poliisi, Tulli, Rajavartiolaitos ja ylimpänä Trafi tulevat seuraamaan myös, ja Trafi seuraa hintakehitystä. Eli kyllä tässä aiotaan puuttua siihen sitten, jos siellä tällaista ryöstöä tapahtuu.

Maaseudulla, minä luulen, tulee erilaisia yhdistelmäkyytejä: halutaan autot täyteen. Tämä tulee olemaan se tulevaisuuden kehitys joka tapauksessa, ja ihan siihen [Puhemies koputtaa] ei enää päästä, että esimerkiksi Kela-kyydissä on vain yksi ihminen kyydissä.

18.13 Jukka Kopra kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tämä on iso uudistus, eikä mikään tietenkään ole täysin itsestään selvää ja ennalta nähtävissä. Siksi valtiokunta on rajannut tätä esitystä, tehnyt sinne merkittäviä rajauksia, kolme lausumaa, joilla suitsitaan ja kontrolloidaan uudistuksen vaikutuksia ja jätetään perusteet, joilla voidaan puuttua, jos tarve on.

Palaisin vielä tähän asemapaikkavelvoitteeseen, kun siitä niin moni puhui. Tilannehan on se, että taksilupaani liittyy velvollisuus päivystää siellä asemapaikalla. Nyt kun se taksikuski on siellä yöllä, niin kuka tämän maksaa nyt? Sen maksaa se taksikuski itse — siitä, että hän on siellä, oli kyytiä tai ei. Siitä ei maksa kukaan muu, muuta kuin siinä vaiheessa, kun se kyyti tulee. Onko tämä oikein? Sitten jos tämä velvollisuus nyt poistetaan, niin se kunta tai liikenteen järjestävä viranomainen kyllä saa sen päivystyksen sinne. Se on maa-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

kunta tai kunta, joka sen järjestää sopimalla tästä päivystyksestä sillä tavoin, että siellä on joku taksiyrittäjä, joka sen kyydin tarjoaa sillä alueella. [Puhemies koputtaa] On oikeampaa, että se liikenteen järjestävä viranomais maksaa siitä, kuin että se otetaan yrittäjän selkänahasta. Yrittäjillä kuitenkin on huonommin asiat tällä hetkellä.

18.14 Katja Taimela sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kun käydään luultavasti tässä kohtaa viimeistä debatoitukierrosta, niin on pakko nyt lukea tämä meidän vastalauseemme tekstiosio, kun täällä on vähän väitetty, että me haluamme jollain tavalla betonoida taksit. Tämä on ihan suora lainaus: "Taksiliikenteen poistaminen lakiesityksestä ei tarkoita, että vastustamme taksiliikenteen kehittämistä tai vaadimme nykyisen järjestelmän kahliutumista. Se tarkoittaa, ettei meidän mielestämme nyt esitetty täydellinen vapautus markkinoiden varaan ilman vakuuttavia ohjauskeinoja ole paras tapa uudistaa taksipalvelujen tarjoamista. Taksipalveluita tulee kehittää kohti parempia, digitaalisia palveluita pitäen mielessä teknologian kehityksen ja jo nyt toimialan itsenäisesti tekemän kehitystyön. Nykyisen järjestämistavan muutokset pitää toteuttaa hallitusti, jotta voidaan minimoida muutosten negatiiviset vaikutukset." — Ne negatiiviset muutokset, joita nyt tämä hallituksen esitys on väistämättä tuomassa, koska jos tämä hallituksen esitys olisi jollain tavalla täysin ongelmaton, tämä olisi tuskin ollut meillä valiokunnassa niitä lukuisia kuuksia, joita se oli siellä, [Puhemies koputtaa] ja täällä tuskin olisi näin monta lausumaesitystä "huolissaan siitä", "huolissaan tästä", "viipymättä toimiin".

18.15 Ari Jalonen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olen täysin vakuuttunut, että myös oppositio on huolissaan tästä tilanteesta, ja olen täysin vakuuttunut siitä, että demaritkin ovat halunneet hyvää taksiliikenteelle. Mutta käytännössä on kuitenkin niin, kuten olen sanonut, että teidän vastalauseenne tähän lakiin käytännössä uhkaa sitä, että taksi pääsee mukaan matkaketjuihin ja Kela-kyyteihin — mutta sen olen sanonut jo moneen kertaan.

Täällä tuli tämä ammattiliikennekäsitys, edustaja Taavitsainen nosti sen esiin: Kaikki ajoneuvot, jotka ovat taksiliikenteessä tai pakettiautoliikenteessä, pitää rekisteröidä ammattiliikenteeseen. Eli tämä väite, että ei vaadita mitään, on täysin tyhjä. Ja jos kaikki eivät ole sitä huomanneet, niin valiokunta vaatii myös kabotaasisäädöksiä [Puhemies koputtaa] pakettiautoille.

18.16 Markku Pakkanen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä hyvin edustaja Kopra perusteli tätä päivystysvelvoitetta. Sehän on velvoite silloin, kun on tarveharkintaan perustuva lupasääntely ja hinnat on rajattu. Siihenhän se lähtökohtaisesti perustuu, ja siksi se on hyvä asia. Mutta kun sitä nyt muutetaan, niin silloin tietenkin päivystysvelvoitteestakin pitää luopua, koska ei voi velvoittaa ihmisiä, joilla ei ole mitään oikeuksia. Näinhän tämä nykyinen säädäntö menee.

Sitten tuossa arvoisa ministeri otti puheeksi tämän Verohallinnon tiedon, että taksamittari ei kerro, vastaavatko mittarin ajettu matka ja tuottama hinta toisiaan. Valitettavasti Verohallinnolla on tässä väärää tietoa, minkä toin jo valiokunnassa esille: Kyllä taksamittari kertoo. Se on sinetöity mittari, eli se kertoo tasan tarkkaan ajatut kilometrit ja ajatut tuotot, ja niitä Verohallinto pystyy vertailemaan. Ne ovat katsastuskonttorin sinetöimät tuotteet, ja kyllä verottajan pitää niihin pystyä luottamaan. Ei siinä ole semmoista ongelmaa. Valitetavan paljon täällä on tätä harmaata tietoa liikkeellä.

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

18.17 **Mika Kari sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Me kaikki varmaan muistamme, olikohan Taksiliiton markkinointikampanjan slogan aikanaan: "Onneksi on taksi." Se on hyvä kysymys jatkossakin, jos me pystymme vastaamaan tähän esitettyyn kysymykseen, johonka voi laittaa kysymysmerkinkin. Onneksi on taksi — vai onneksi oli taksi aikana, jolloin me saatoimme laittaa lapsemme, vanhukset taksiin luottavaisin mielin ja olla varmoja siitä, että toisessa päässä tulee tyytyväinen asiakas turvallisin mielin autosta ulos palvelun saatuaan?

Mutta tämä asemapaikkavelvoite on yksi keskeinen puute tässä esityksessä. Se tulee ammattiautoilijoilta itseltään esiin. Silloin kun palvelun saatavuutta heikennetään, jossain vaiheessa tulee hetki, jolloin myös kysynnän puolella tapahtuu iso notkahdus. Kun kysynnän puolella tapahtuu notkahdus, missä on se taksi, se onneksi on -taksi? Se on siellä kaukana keskuskaupungin tolalla odottamassa niitä asiakkaita, jotka varmasti [Puhemies koputtaa] edustaja Vartian ja muiden toimesta löytävät sinne kännykkäsovelluksiansa kautta. Mutta missä se maakunnan taksi on? Ei enää maakunnassa.

18.18 **Antero Vartia vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olisi mielenkiintoista palata siihen aikaan, kun televerkot aikoinaan avattiin markkinoille ja kilpailulle, minkälaisia uhkakuvia siihen on nähty. Mutta jos sitä ei olisi tehty, niin ei meillä olisi koskaan syntynyt Nokiaa, emme olisi rakentaneet tämänkaltaista hyvinvointia. Liikenteessä me puhumme vielä paljon suuremmista summista. Me olemme ensimmäisinä maailmassa tekemässä tämänkaltaista muutosta. Se tarkoittaa, että täällä syntyy palveluita, jotka tulevat leviämään muualle maailmaan.

Kun me puhumme takseista, minä ymmärrän taksiyrittäjän ahdistuksen, kun se ympäristö muuttuu. Se on pelottavaa. Mutta meidän ensisijainen tehtävämme eduskunnassa ei ole miettiä, miten taksiyrittäjän käy. Meidän tulee miettiä, miten kuluttajien käy. Kuluttajien kannalta mitä enemmän on tarjontaa, sitä enemmän on kilpailua, niin markkinatalous on toiminut kaikilla muillakin alueilla yhteiskunnassa. Ei ole mitään syytä, miksei se toimisi myös taksien kohdalla. Se parantaa palvelua, se lisää saatavuutta, se painaa hintoja alas. Varmistutaan niistä reunaehdoista, varmistutaan siitä, että tieto kulkee, verot maksetaan, ja siitä, että ei tapahdu väärinkäytöksiä. Mutta näille uhkakuville, mitä täällä esitetään, on vaikea nähdä [Puhemies koputtaa] todellisia perusteita.

18.20 **Ari Torniainen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Koska kyseessä on iso muutos nykyjärjestelmään, niin aivan aiheesta ja ymmärrettävästi asiaan liittyy myös paljon huolenaiheita ja epävarmuutta. Nyt tämä tietysti konkretisoituu nimenomaan tässä taksialalla ja taksikeskustelussa. Erityisen tärkeää on seurata ja varmistaa asiakkaan aseman, palveluiden alueellisen saatavuuden ja markkinoiden kilpailuedellytysten tasapuolisuuden sekä uudenlaisten liikennepalveluiden syntymisen tavoitteiden toteutumista, mitä tällä lailla haetaan nimenomaan. Sitä on syytä seurata.

Mitä tässä keskustelussa on tullut esille tästä asemapaikasta, niin kyllä tämä hallituksen esitys lähtee siitä, että tämän jälkeen taksialan nimenomaan toimijoiden on ilmoitettava asemapaikkansa ja päivystysaikansa elikkä pääasiallinen toiminta-alueensa ja palveluajankansa. Mitä tulee taas näihin hintoihin, jos hinnat karkaavat, niin Liikenteen turvallisuusvirasto elikkä Trafi voi tarvittaessa antaa määräyksen taksiliikenteen palveluiden [Puhemies koputtaa] hinnoista, jos hinnat nousevat kohtuuttomiksi.

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

18.21 **Jani Mäkelä ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Näistä uhkakuvista kun nyt puhutaan, niin on hyvä, että tämä kabotaasikysymys otettiin esiin. Sehän oli varsin ikävä asia, kun siihen aikanaan jouduttiin EU-tuomioistuimen paineesta taipumaan, että näitä kabotaasisäädöksiä muutettiin, ja silloin sosiaalidemokraatit suuresti pelottelivat, että tämä on sitten kuljetusalan maailmanloppu. Nyt kun ne määräykset ovat olleet voimassa jonkun aikaa, en ole nähnyt yhtään lehtiotsikkoa, että se olisi ollut maailmanloppu. Korjatkaa, jos joku on niitä lehtiotsikoita nähnyt.

Mutta tämä liikennekaari on laaja kokonaisuus, ja on hieman harmillista, että keskustelu keskittyy pelkästään tähän taksikysymykseen. Täytyy muistaa, että taksiyrittäjiä kyllä kuultiin valiokunnan kuulemisessa mutta kuultiin kaiken kaikkiaan 70:tä eri asiantuntijaa tästä laajasta lakikokonaisuudesta. Lähetekeskustelussa esittämiäni huolia tämän lain suhteen on huomioitu erittäin hyvin valiokunnan mietinnössä. Jos mietinnön tekstillä ei olisi mitään merkitystä, niin miksi niitä mietinnön tekstejä nyt sitten laadittaisiin täällä eduskunnassa? Miksi meidän aikaamme siihen käytettäisiin? Ne kuvastavat lainsäätäjän tahtoa, ja se sinne huomioidaan.

18.22 **Harry Wallin sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minä nyt vetoaisin teihin, kansanedustajat, lukekaa pääkaupunkiseudun taksiyhdistysten avoin kirje, joka on tänään tullut teille kaikille. [Välihuuto] — No hyvä. — Eli minä lainaan sitä: "Lähialueillamme ollaan menossa täysin päinvastaiseen suuntaan kuin Suomessa. Ruotsissa vapautettiin taksien määrä ja hinnoittelu 90-luvun alussa. Viime aikoina säätelyä on kuitenkin lisätty, koska vapauttaminen ei laskenut hintoja ja lisäsi harmaata taloutta. Ruotsissa ollaan esimerkiksi ottamassa käyttöön 1.5. fiskaali mittari, jossa rajapinta on auki suoraan verottajalle juuri harmaan talouden estämiseksi." Älkää täällä kertoko, että taksiyrittäjät ovat tyytyväisiä tähän hallituksen esitykseen. Suuri tyytymättömyys on kentällä, ja se on varmaan tullut teille tietoon. Ja kiitos, edustaja Pakkanen, te tunnette tämän asian ja tuotte esille näitä epäkohtia, mitkä tämä hallituksen esitys pitää sisällään.

18.23 **Hannu Hoskonen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Varmaan maailmassa täydellistä esitystä ei ole tehty sen jälkeen, kun kumipyörän joku keksi.

Mutta, arvoisa puhemies, kysyn ministeriltä, kun hän on nyt arvokkaasti paikalla täällä: Moni liikenteen käyttäjä, lähinnä julkisen liikenteen käyttäjä, on harmitellut sitä ihan käytännössä, kun linja-autojen aikatauluja, niitä vuorolistoja ei enää Matkahuollosta kaikkien osalta saa. Onko tähän tulossa parannusta? Moni on sitä minultakin kysynyt, että mistä ihmeestä he löytävät, esimerkiksi kun Ilomantsiin, Joensuuhun menevät, linja-autojen ajoaikataulut. Tai sitten jos haluaa mennä vaikka Pohjois-Karjalan maakunnasta Kuopioon, niin sen aikataulun löytäminen vaatii äärimmäisen tarkkaa salapoliisityötä. Onko tähän tulossa parannusta? Minusta olisi hyvä, että kootusti saataisiin nämä aikataulut näkösalille, koska sehän parantaisi tämän julkisen liikenteen mahdollisuutta tarjota palveluitaan, kun ihmiset tietävät, milloin bussit kulkevat.

18.24 **Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Todellakin täällä on otettu keskustelussa esille myöskin se, että tähän pakettiin kuuluu paljon muuta kuin taksit. Toki taksiliikenteen täysin markkinoille vapauttaminen on tämän paketin suurimpia asioita ja sen vuoksi varmasti ansaitsee sen keskustelunsakin tässä salissa.

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

Muun muassa traktoreiden osalta meidän vastalauseessamme olemme ottaneet kantaa siihen, kun nyt esitetään traktorien lupavaatimusrajaa jopa 60 kilometriä tunnissa kulkeviin traktoreihin. Tällä on suuri vaikutus muun muassa liikenneturvallisuuteen, sillä kyllä se on tätä päivää Suomessa, kun nähdään, että muun muassa nuoret, 16-vuotiaat kokoontuvat kirjastojen tai kauppojen pihalle vanhempiensa traktoreilla. Ja kun näillä ajellaan 60 kilometriä tunnissa sitten kuntataajamissa, niin kyllä se on muun muassa liikenneturvallisuuden kannalta merkittävä asia.

On surullista, että täällä hallitus kuulee eri tavalla taksiyrittäjiä [Puhemies koputtaa] kuin oppositio on kuullut. Oli aika kuuluva mielenosoitus viime viikolla tässä Eduskuntatalon ympärillä, kun taksiyrittäjät vastustivat tätä esitystä.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Vielä edustaja Maijala.

18.25 Eeva-Maria Maijala kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On niin helppo sanoa "ei". On helppo hakea myötätuntoa ja sanoa kaikkeen "ei, en kannata, en kannata". Mutta sitten, kun me tämän mietinnön olemme tehneet, se, että kun taksikuskeilta ja monilta teiltä opposition edustajiltakin olen kysynyt, että mitä siinä mietinnössä lukee, niin yllätys, yllätys: hyvin harva on todellisuudessa perehtynyt, mitä täällä mietinnössä lukee, sanotaan vain, että ei pidä tehdä muutosta, ei tarvitse tehdä näitä. Esimerkiksi hyvin monet niistä asioista, mitä opposition edustajat ovat tänään tuoneet tässä esille, lukevat täällä mietinnössä. [Suna Kymäläisen välihuuto] Ne on täällä selostettu ja kerrottu, miten niitten asioiden kanssa tullaan toimimaan ja tekemään. Ja tosihan on se, että täydellisyyttähän ei pysty kerralla tekemään — sen takia meillä liikenne- ja viestintäministeriöllä on mahdollisuus asetuksilla tarkentaa ja säätää näitä asioita. Eli hyvin paljon siinä on vielä tehtävissä ja tehdään ja tullaan tekemään, että me saamme semmoisen hyvän kokonaisuuden nyt sitten aikaiseksi.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: No niin, ja sitten ministeri Berner, 5 minuuttia. Sen jälkeen puhujalistaan.

18.26 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa herra puhemies! Kiitoksia näistä moninaisista näkökulmista, ja kiitoksia myöskin tästä keskustelusta.

Tämä lakikokonaisuus on valtava muutos, ja se ansaitsee siihen liittyvän keskustelun, näkökulmat, opponoinnin ja myöskin sen, että ne lausumat, joita valiokunta on tähän tuonut, myöskin huomioidaan nimenomaan siitä näkökulmasta, miten markkina kehittyi.

Se on kuitenkin totuus, että liikennemarkkina on valtavan murroksen kohteena, ja sekin on totuus, että uusia, vaihtoehtoisia palveluita syntyy. Sekin on varmasti selvää, että on parempi, että niitä varten on olemassa lainsäädäntöä, kuin että ne kehittyvät omalla tavallaan riippumattomasti.

Samanaikaisesti meillä on haasteita ylläpitää maaseudun palveluita. Meillä on aidosti huolenaiheita siitä, miten palvelut tulevat jatkossa uudistumaan, miten tietoa voidaan hyödyntää nimenomaan asiakkaan ja kuluttajan parhaaksi ja millä tavalla me myöskin huolehdimme ja vastaamme yhdessä eduskuntana siitä, että veronmaksajan rahat käytetään viisaasti ja harkitusti ja että pystytään luomaan yhtenäiset ketjut, yhtenäiset palvelut, yhtenäiset mahdollisuudet tasavertaisesti yhdenvertaisuutta korostaen koko maassa. Maaseudulle tämä uudistus on täysin välttämätön. Ainoastaan yhdistämällä kuljetuksia, mahdollista-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

malla kokonaisvaltaisia palveluketjuja me pystymme turvaamaan sen, että jatkossakin maaseudulla saadaan taksipalveluita. Meillä ei nytkään ole maaseudulla kaikkia kiintiöitä käytössä, meillä on nytkin vapaita kiintiöitä siellä. Meillä ei nytkään ole velvoitetta päivystää kaikkialla syrjäseuduilla. Meillä nytkään taksit eivät ole maaseudulla tolalla. Meillä nytkin maaseudulla keskimäärin 80 prosenttia taksien tuloista tulee yhteiskunnan maksamista palveluista.

Me haluamme, että tällä uudistuksella luodaan takseille uutta tulevaisuutta. Me haluamme huolehtia siitä, että palvelut kehittyvät. Me haluamme huolehtia siitä, että meillä on jatkossakin maailman paras taksijärjestelmä. Mutta silloin pitää myös olla rohkeutta antaa yrittäjyydelle tilaa, antaa uusille palveluille tilaa ja antaa tilaa myöskin sille, että se, joka haluaa ja pystyy luomaan uusia innovaatioita, uudenlaisia palveluita asiakkaille, saa siihen mahdollisuuden.

Meidän taksikalusto on keskimäärin 35-prosenttisella käyttöasteella. Me haluamme vähentää yhteiskunnan liikenteestä tulevia päästöjä. Me haluamme huolehtia siitä, että meillä ajoneuvot ovat paremmassa ja tehokkaammassa käytössä. Siihen pitää antaa myös lupa, ja siihen pitää antaa myös tilaa. Liikennemarkkinoiden kilometrimääräisestä liikevaihdosta taksien osuus on 1,4 prosenttia. Me puhumme koko liikennemarkkinan uudistamisesta. Me puhumme myöskin siitä, että voidaan luoda yhteiskuntaa varten kutsupohjaisia palveluita, voidaan uudistaa joukkoliikennepalveluita. Ja meidän tavoitteemme on saada aikaiseksi tällä uudistuksella 1 miljoonan tonnin päästövähennykset [Suna Kymäläisen välihuuto] vuoteen 2030 mennessä. Se edellyttää sitä, että me aidosti saamme koko maahan aikaiseksi sellaisia palveluita, jotka pystyvät kilpailemaan sen kanssa, että me palvelemme itseämme, ja löydämme aidosti kilpailukykyisiä ratkaisuja ja vaihtoehtoja myös autoilulle. Se tarkoittaa myöskin sitä, että taksiyrittäjille ja yleensä liikennesektorin yrittäjyydelle toivon löytyvän sellaisia ratkaisuja, jotka luovat myöskin mahdollisuuksia parempaan ansaintaan, mahdollisuuksia parempaan kaluston hyötykäyttöön ja myöskin mahdollisuuksia kannattavaan liiketoimintaan. Taksiliiketoiminta on Suomessa tällä hetkellä kannattavimpien liiketoimintojen joukossa, suunnilleen samassa tasossa apteekkiliiketoiminnan kanssa. [Antero Vartia: Ja kummallekin alalle tulo on este!] — Niin. Tämä tarkoittaa myöskin sitä, että me haluamme huolehtia, että tulevaisuudessakin näin voi olla, mutta on myöskin ehkä selvää, että jos me mahdollistamme markkinoille tulon ja sallimme yrittäjyyden, niin meillä ei voi olla määrä sääntelyä. [Puhemies koputtaa] Ja määrä sääntelyn vastinpari on hintasääntely. Meillä ei voi olla joko—tai, vain toista. Meillä pitää olla joko molemmat tai ei kumpaakaan. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Sitten puhujalistaan.

18.32 **Katja Taimela sd:** Arvoisa herra puhemies! Hyvät kollegat! Laki liikenteen palveluista, tuttavallisemmin liikennekaari ykkönen, on viimein ponnistettu ulos liikenne- ja viestintävaliokunnasta, niin kuin olemme keskustelusta voineet jo ehkä havaita. Me olemme kuulleet kasvotusten valiokunnassa noin 70:tä asiantuntijaa ja kirjallisesti olemme saaneet useita kymmeniä lausuntoja. Osana lakia liikenteen palveluista on kannatettava tavoite digitalisaation edistämisestä. Tietorajapintojen avaaminen uusien liikennepalveluiden ja matkaketjujen luomiseksi on kannatettavaa ja digitalisaatiokehitystä tukevaa. Pällekkäisyyksiä pitää voida välttää, ja uusien palvelumallien käyttöönotto sekä esimerkiksi kulje-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

tuskalustojen tehokkaampi käyttö on tärkeä keino myös liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseksi.

Mutta siihen se hyvä lainsäädäntö sitten jääkin, ja siitä ollaan täällä salissa tänään suurimmaksi osaksi keskusteltu, koska iso asia tässä uudistuksessa on se, että hallituspuolueet ovat valmiit romuttamaan tällä lakipaketilla maailman parhaan taksijärjestelmän — toistan, uskallan sanoa: maailman parhaan taksijärjestelmän. Te olette valmiit luopumaan taksien hinta- ja määrä sääntelystä. Vielä viime eduskuntavaalien aikaan 136 kansanedustajaa piti määrä sääntelyä hyvänä.

Jos mietimme tämänhetkistä tilannetta: Taksi on viimeinen valtakunnallinen liikennemuoto, joka on saatavilla kaikkialla Suomessa kaikkina vuoden- ja vuorokaudenaikoina kohtuulliseen hintaan. Taksipalvelu ei ole kadonnut maaseudulta ja haja-asutusalueilta muiden liikennemuotojen tapaan. Tämän hetken sääntely takaa palveluiden saatavuuden, luotettavuuden, turvallisuuden ja kohtuullisen hinnoittelun alan kustannustason huomioon. Tästä hallituspuolueet ovat nyt valmiit luopumaan.

Jatkossa hallituksen linjauksien mukaan myös asemapaikkavelvoite on poistumassa. Kun asemapaikkaa ei enää ole, yrittäjä voi aivan vapaasti toimia miten parhaaksi näkee, siis käytännössä keskittyä hyville liikepaikoille, ja sivualueet tulevat jäämään vaille autoa. Näin tämä vain menee.

Päivystysvelvoitteen poistaminen taas tekee sen, että yrittäjät ovat töissä vain kannattavina aikoina. Hiljaisemmat ajat samoin kuin työn tekemisen kannalta hankalat ajat jäävät helposti vaille riittävää tarjontaa.

Jatkossa ei myöskään vaadita enää autokohtaisia lupia. Kun yhdellä luvalla voi liikennöidä vapaasti useammalla autolla eikä lupaa tarvita autossa, valvonnan mahdollisuudet heikkenevät oleellisesti. Harmaalle taloudelle hallitus antaa tässä ihan täyden tarjottimen.

Taksamittaria ei myöskään jatkossa enää vaadita hallituspuolueiden toimesta. Jos asiaa vähänkään miettii, ymmärtää, että autossa voi olla useampi kännykkä ja niissä useampi eri taksa-applikaatio, joissa kaikissa eri hinnat. Kuka kuvittelee tämän jälkeen, että palveluntuottaja ilmoittaisi kaikki tulonsa verottajalle?

Taksinkuljettajilta ei enää vaadita jatkossa myöskään ammatillista kurssia. Pelkkä koe riittää. Tässä kohdin erityistä huolta aiheuttaa erityisryhmien taksipalveluiden laatu jatkossa. Turvallinen kalusto ja turvallinen kuljetus on heidän kohdallaan erityisen tärkeää.

Taksien lisäksi en halua oikeastaan nostaa esiin kuin liikennekaaren sisällä olevat kaksi esitystä, jotka tulevat sotkemaan kuljetusmarkkinoita ja viemään leivän muutamilta kuljetusyrittäjiltä. Yksi sellainen on se, että hallituksen esityksessä ollaan poistamassa paketti-autojen luvanvaraisuus. Toinen on se, että tavaraliikennelupaa ei edellytetäisi Suomen sisäisessä tavarankuljetuksessa sellaisilta traktoreilta, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa. Kukin meistä voi miettiä, mitä nämä kaksi esitystä tarkoittavat paitsi kuljetusmarkkinoiden kannalta myös liikenneturvallisuuden ja ympäristön näkökulmasta.

Arvoisa puhemies! Yleisesti tästä pitkittyneestä käsittelystä valiokunnassa voi todeta erityisesti kaksi murhetta. Ensimmäinen on se, että kun hallituksessa ei ollut valmiutta pykälämuutoksiin, lakiteksti on täynnä tulkintaohjeita paremman omantunnon vuoksi. Toinen mutta ei vähäinen murhe on se, että kansalaiset ovat eri tavoin saaneet tietää, että substanssivaliokunnan roolia asiantuntijavalioikuntana ei arvostettu vaan ministeriö päätti sapluunan, jossa pysytään, vaikka muutoksille olisi asiantuntijakuulemisten jälkeen ollut huutava tarve. Tätäkö on hallituksen demokratiakäsitys laajemminkin?

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

Me sosiaalidemokraatit yhdessä vasemmistoliiton kanssa jätimme valiokunnassa tähän hallituksen esitykseen vastalauseen. Se on tullut tässä debatissa jo selväksi. Taksien kohdalla meille ei jäänyt muuta vaihtoehtoa kuin esittää, että pidättäydytään nykyainsäädännössä, koska me emme missään nimessä halua vapauttaa takseja hinta- ja määrä sääntelystä. Lisäksi teimme pykälämuutokset, että pakettiautot pidetään jatkossakin luvanvaraisina ja Suomen sisäisissä kuljetuksissa suurin sallittu nopeus ilman lupaa traktorilla kuljettavalla tavaralla on 40 kilometriä tunnissa. Vastalauseemme pitää sisällään myös kolme lausumaehdotusta.

Nyt huomaan, että aikaa on mennyt, mutta, arvoisa puhemies, ihan tähän loppuun vielä: Kun valiokunnan puheenjohtaja totesi tässä mietinnön esittelypuheenvuorossaan useamman kerran sanat "seuranta" ja "muutospaineet" ja sitten siellä mietinnössä on tietysti ne lausumat ja näistä asioista keskusteltiin myös tässä debatin aikana hyvin paljon, niin kyllä jotenkin itse lähtisin siitä, että eiköhän meidän pitäisi tehdä pääsääntöisesti sellaista lainsäädäntötyötä tässä talossa, ettemme me ainakaan heti, kun valiokunnan käsittelyn jälkeen laki tulee ensimmäiseen käsittelyyn tänne saliin, olisi jo huolissamme niin monesta asiasta, että niitä pitää täällä sitten miettiä siitä kannasta kuin olemme tänään miettineet ja tehdä lausumia seurannasta ja kaikesta muusta. Sinänsä lausumat ovat hyviä, mutta kun niillä paikataan tavallansa huonoa lainsäädäntöä, silloin ne eivät ole oikeutettuja.

18.38 Satu Taavitsainen sd: Arvoisa puhemies! "Tumma on yö, sade lasiin lyö, pyyhkimen sulat puhdistaa koettaa. Sää armoton, mutta mentävä on. Jälleen tien päällä oon, tai vaat mua varjeltoon." Näin runoili eräs ammattikuljettaja. Suomalaiset raskaan kuljetusalan yrittäjät ja taksiyrittäjät painavat pitkää päivää. Jos he eivät ole itse ratin takana, niin he päivystävät puhelimen äärellä, jos tulee soitto, että ajossa oleva auto on hajonnut tai on tapahtunut onnettomuus. Rautaisella ammattitaidollaan he pystyvät puhelimestakin selvittämään sen, mikä letku on sillä kertaa aiheuttanut vian. Arvostan suuresti heidän sitkeytään ja nälän, kuumuuden, kylmyyden, pimeyden ja yksinäisyyden sietokykyään. [Kari Kulmala: Vaalipuhe!] Sekä henkilö- että tavarakuljetusalan ihmisten turnauskestävyys on kova. Pienyrittäjän työviikko on usein yli 45-tuntinen eivätkä lomat ja pyhät aina toteudu. He ovat duunareita isolla d:llä. Kuljetusyrittäjänä on raskasta silloin kun töitä ei ole tai niitä on liikaa tai kun koneet hajoavat ja velat painavat päälle. Toisaalta arki on mukavaa silloin kun saa tehdä sitä työtä, josta tykkää.

Mutta miten arvostaa maan hallitus suomalaisia kuljetus- ja taksiyrittäjiä? Ensin se teki ministeri Soinin johdolla päätöksen luopua Suomen kansallisista kabotaasikuljetuksia koskevista määräyksistä eikä taistellut EU:n komissiota vastaan, ei siis pitänyt huolta omien yritystensä menestymisestä. Ja nyt maan hallitus perussuomalaisen edustaja Jalosen johtaman valiokunnan esityksen mukaisesti heikentää suomalaisten raskaiden ajoneuvojen kuljettajien, yrittäjien mahdollisuutta pärjätä alalla sallimalla tavarankuljettamisen ilman liikennelupaa eli niin, että kuljettajaan ja yritykseen ei kohdisteta mitään liikennelupavaatimuksia silloin kun auto painaa alle 3,5 tonnia, nykyisin raja on 2 tonnia. Tämä vapauttaa viranomaisten valvonnan piiristä pakettiautoilla harjoitettavan ammattimaisen kuljetustoiminnan. [Kari Kulmala: Mikä valvonta?] Tällä muutoksella luodaan kahdet selkeästi eri kuljetusmarkkinat, jotka eivät tule olemaan sääntelyn, velvoitteiden ja niistä aiheutuvien kustannusten osalta tasavertaisessa kilpailuasetelmassa. Vaarana on pakettiautokuljetusten siirtyminen ulkomaisten yritysten käsiin, kun yrityksiin ei kohdistu valvontaa ja kun uhka työehtojen polkemisesta on kokemusten perusteella suuri. Tämä tarkoittaa suoma-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

laisten ahkerien ja rehellisten kuljetusyrittäjien vähentymistä, työntekijöiden työttömyyden lisääntymistä ja valtion verotulojen vähentymistä. Liikennelupa ei ole ollut tähänkään asti este työntekijöiden palkkaamiselle ja laadukkaalle palvelulle. Työllisyyden ja liikevaihdon osalta merkityksellistä on kuljetustarve, eikä liikenneluvan poistaminen lisää kuljetettavien tavaroiden määrää. Töitähän yrittäjillä on, jos vain on tilauksia, joita pitää kuljettaa rakennustyömaille, tehtaille, satamiin, lentokentille, kauppoihin ja kuluttajille.

Arvoisa puhemies! Liikennelupa on kaiken viranomaisvalvontamme perusta. Harmaan talouden myötä Suomi menettää vuosittain miljardeja euroja. Liikennesektori ja rakennusala ovat suurimmat alat, joissa harmaata taloutta esiintyy jo nykyään, ja tehokkaalla valvonnalla on onnistuttu sitä kitkemään. [Kari Kulmalan välihuuto] Harmaasta taloudesta kärsivät rehelliset yrittäjät, heidän työntekijänsä ja valtio. Valvonnan väheneminen tavara-liikenteessä sekä taksamittarivaatimuksen poistuminen taksiliikenteestä heikentävät valtion mahdollisuutta varmistaa, että verot ja maksut maksetaan asianmukaisesti. Taksamittarivaatimuksen poistaminen on sama asia kuin emme enää vaatisi kauppoissa kassakonetta. Valitettavasti ei voi välttyä siltä ajatukselta, että hallituspuolueiden tavoitteena on nakertaa rehellisesti toimivien kuljetus- ja taksiyrittäjien toimintamahdollisuuksia lisäämällä harrasteliija- ja pimeitä kuljetuksia. Ministeri Berner kerran paljasti todelliset korttinsa sanoessaan eräässä haastattelussa kabotaasiin liittyen, että kuljetusten avaaminen ulkomaiselle kilpailulle sujuvoittaa kuljetuksia ja laskee kustannuksia ja että tämä taas hyödyttää elinkeinoelämää yleensä. Ministeri siis ajaa vain suuryritysten etua, jotka haluavat tilata kuljetuksia halvalla. Kyllähän kuljetusten hinnat saadaan alas, jos työsuhteiden ehdoissa ei noudateta työlainsäädäntöä ja työehtosopimuksia eikä makseta veroja tai jos pienyrittäjä ei ota itselleen voita leivän päälle.

Arvoisa puhemies! Suomalaiset tavalliset pienet ja keskisuuret kuljetusyritykset ja taksiyrittäjät tarvitsevat nyt puolustajia. Puolustajia tarvitsevat myös kansalaiset. Kun taksialle tuloa ei jatkossa käytännössä säädellä lainkaan, hinnoittelu vapautuu, takseissa ei ole enää taksamittareita ja paikallistuntemusalueena onkin koko Suomi, niin on suuri vaara, että Suomessa tulee olemaan huijatuksi tulleita asiakkaita. Taksien saatavuus kaupunkien ulkopuolella laskee, kun enää ei ole päivystysvelvollisuutta eikä asemapaikkaa. Kakkua jakamaan tulee varmasti suuri määrä takseja silloin kun juna saapuu rautatieasemalle, mutta sen jälkeen ei varmasti takseja näykään. Entä kun pitää lähteä tärkeään kokoukseen tai työpaikalle tai päästä sateisena, hiljaisena arki-iltana kotiin hiljaisessa suomalaisessa pikkukaupungissa? Silloin pitää alkaa soitella taksiyrittäjille ja kyselemään hintoja. Ihminen, palveluiden tarvitsija, ei ole tässä keskiössä, ja hinnat voivat olla käytännössä mitä tahansa, eikä kukaan takaa päivystystä maaseudulla. Kunnat laitetaan nyt maksamaan päivystävistä takseista. Mistä ne rahat otetaan? Lasten päivähoidostako? Ruotsin huonoista kokemuksista ei ole opittu näköjään yhtään mitään, ei taksien eikä soten osalta. Taksien vapauttaminen Ruotsissa ei laskenut hintoja ja lisäsi harmaata taloutta. Miksi ihmeessä emme ota käyttöön samaa kuin Ruotsi nyt eli sitä, että takseissa tulee olemaan sellainen taksamittari, jossa on suora yhteys verottajalle harmaan talouden estämiseksi. Tanskassa on harmaan talouden valvonta takseissa viety niin pitkälle, että takapenkeillä on istuintunnisteet, jotta verottaja saa tietää, kun matkustaja on istunut kyydissä, ja vertaa sitä saatuihin maksuihin.

Arvoisa puhemies! Keskustalaisen ministeri Bernerin esitys perussuomalaisten ja ko-
koomuksen siunauksella romuttaa maailman parhaimman taksijärjestelmän. Sitä tosiasiaa on ihan turha täällä salissa kaunistella.

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

18.46 Katja Hänninen vas: Arvoisa puhemies! Liikennesektori elää tosiaan suurten mul-listusten aikaa. Nyt käsittelyssä oleva laki liikenteen palveluista eli vanhalta nimeltään liikennekaari on vain yksi osa tätä kokonaisuutta. Lakiesitys on laaja, eikä sitä tässä puheen-vuorossa ole mahdollista käydä yksityiskohtaisesti läpi, joten nostan muutamia keskeisiä seikkoja esiin.

Lakiesitys parantui valiokuntatyöskentelyn aikana erityisesti valvonnan osalta. Oli ainoa järkevä ratkaisu palauttaa lakiin poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät. Myös nimen muuttaminen oli hyvä päätös. Valitettavasti valiokunnassa emme päässeet yksimieliseen lopputulokseen vaan lakiin jäi vielä kaksi suurta puutetta. Ensimmäinen koskee tavaraliikenteen harmaata taloutta ja toinen taksien sääntelyä. Ylipäätään harmaan talouden torjuntaa ei tässä laissa huomioitu riittävästi.

Me vasemmistoliitossa haluamme suojella kotimaista työtä ja rehellisiä yrittäjiä. Tavaraliikenneluvan rajoja ei pidä nostaa, vaan niiden tulisi olla 2 000 kilossa pakettiautojen ja 40 kilometrissä tunnissa traktoreiden osalta. Vasemmistoliiton tavoite on estää ja kitkeä harmaata taloutta sekä panostaa suomalaiseen osaamiseen ja yrittäjyyteen.

Taksien kohdalla valiokunnan tekemät muutokset olivat lähinnä kosmeettisia. Varsinainen ongelma eli asemapaikka- ja maksimihintasääntelystä luopuminen jäi ennalleen. Ymmärrän kyllä tarpeen sääntelyn muuttamiselle ja tavoitteet luoda uudenlaisia joustavia palveluita, mutta näiden muutosten hinta on liian kova etenkin harvaan asutulla alueella sekä kuvaannollisesti että konkreettisesti. Taksien hinnat nimittäin nousisivat siellä, missä kysyntää ei ole niin paljoa, ja taksien saatavuus ylipäätään heikentyisi. Lisäksi kyytien hintojen yksittäisiltä ylilyönneiltä ei suojelisi mikään, mikä vaarantaa erityisesti ikääntyneiden ihmisten aseman.

Kaupungeissa tilanne olisi toinen. Täällä suuri tarjonta pitää huolen siitä, että hinnat ovat kurissa. Samalla kuitenkin voi tosin käydä niin, ettei taksinkuljettaja enää tule toimeen tekemällään työllä. Kuulimme viime perjantaina taksiyrittäjien äänekkään protestin tätä lakia kohtaan. Olemme myös saaneet jatkuvasti viestiä taksikuskeilta sekä sähköpostilla että asiakkaina. Haluankin kiittää kaikkia viestin lähettäjiä, meille päätöksentekijöille on nimittäin todella tärkeää ja arvokasta saada kuulla eri tahojen näkemyksiä. Järkevintä tässä vaiheessa on jättää taksien sääntelyä koskevat pykälät pois laista liikenteen palveluista ja suunnitella ne paremmin ja riskit huomioon ottaen.

Arvoisa puhemies! Vasemmistoliitto korostaa, että emme ole esittäneet koko lain hylkäämistä. Liikenteen sääntely kaipa uudestaan, ja on hienoa, että nyt vastataan tulevaisuuden tarpeisiin liikenteen digitalisaation ja liikennetiedon avaamisen osalta. Erilaiset uudet liikenteen palvelut ovat tärkeitä, jotta liikennetottumuksemme voivat muuttua ja voimme saavuttaa liikennesektorille asetetut päästövähennystavoitteet. Uudet liikenteen palvelut luovat myös uutta työtä. Tulemme näkemään liikennesektorilla seuraavien 15 vuoden aikana todella suuren muutoksen. Me emme nyt voi edes kuvitella, miten liikumme vuonna 2030, saati sen jälkeen. Siksi meidän täytyy katsoa avoimin mielin tulevaisuuteen ja luoda tilaa uusille ideoille. Samalla on kuitenkin pidettävä mielessä kirkkaana se, mikä on arvokasta: laadukkaat ja sujuvat koko maan kattavat palvelut, liikenneväylien kunnossapito, reilut pelisäännöt markkinoilla, veronmaksun ja valvonnan luotettavuus, päästöjen vähentyminen ja turvallisuus liikenteessä.

Arvoisa puhemies! Olisimme halunneet kestävän ja ehyen kokonaisuuden laiksi liikenteen palveluista myös taksiliikenteen osalta. Näin ei valitettavasti käynyt, ja siksi vasemmistoliitto yhtyy sosiaalidemokraattien vastalauseeseen, jossa taksilainsäädäntö esitetään

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

erotettavaksi nyt tässä käsiteltävänä olevasta laista. On pakko kysyä hallitukselta, kenen etu on tuhota suomalainen, yksi maailman luotettavin, parhain ja toimivin taksijärjestelmä.

18.51 Jyrki Kasvi vihr: Arvoisa puhemies! Viime vuosikymmeniä on leimannut tieto- ja viestintätekniikan nopea kehitys, joka ei osoita hidastumisen merkkejä. Päinvastoin: se kiihtyy. Tähänastinen digitalisaatio onkin vasta esimakua haasteista, joihin Suomen on lähivuosina kyettävä vastaamaan.

Liikenne on yksi digitalisaation radikaalisti muuttamista toimialoista, jo pelkkä tekniikan muutos on raju. Ensimmäiset robottilaivat seilaavat Suomen vesillä 20-luvulla. Ensimmäiset robottiautot ajavat Suomen teillä ensi vaalikaudella. Ensimmäiset drone-lähetit kuljettavat ostoksia Tallinnan kaduilla jo nyt. Mutta tekniikka on vain digitalisaation väline. Digitalisaatio ei tarkoita esimerkiksi drone-lähetettä vaan niiden mahdollistamia uusia liiketoimintamalleja ja arvoketjuja.

Hyvän vertailukohdan tarjoaa rautatie. Kun veturien höyryvoima korvasi hevosten lihasvoiman, syntyi aivan uudenlainen Suomi. Rautatien vaikutukset yhdyskuntarakentamiseen ja talouteen olivat dramaattiset, mutta murros kesti vuosikymmenten ajan. Nyt kaikki tapahtuu nopeammin, paljon nopeammin. Sopeutumisaikaa on vain vuosia.

Jotta Suomi voi olla edelläkävijä uusien liikenteen palveluiden kehittäjänä ja viejänä, Suomen liikennelainsäädännön on oltava mahdollistavaa ja neutraalia. Mitään liikenne- muotoa on mahdotonta kapseloida toimialan muutosten ulkopuolelle. Se olisi yhtä järkevää kuin vossikkatoimiluvan sitominen hevosvoiman käyttöön olisi ollut sata vuotta sitten.

Tästä esityksestä käyty keskustelu on keskittynyt taksipalveluiden sääntelyn keventämiseen, mutta kyse on paljon kokonaisvaltaisemmasta murroksesta, joka kattaa kaikki liikenteen sektorit. [Eduskunnasta: Juuri näin!] Näin kokonaisvaltaisessa murroksessa on tietysti riskinsä, se on totta, ja nimenomaan meidän lainlaatijoiden tehtävä on ottaa ne huomioon, jotta pystymme paitsi hyödyntämään uuden tekniikan mahdollisuudet myös minimoimaan ainakin ennakoitavissa olevat riskit.

Liikenne- ja viestintävaliokunta tekikin perusteellista työtä, kuuli laajaa joukkoa asiantuntijoita ja kiinnitti huomiota useisiin kipupisteisiin. Toki ote olisi voinut olla tiukempi, mutta liian tiukka sääntely voi ehkäistä paitsi riskit myös innovaatiot. Kilpailun rajoitukset rajoittavat väistämättä myös palveluiden kehittymistä. Hallituksen esityksen tavoitteena, kannatettavana tavoitteena, on kuitenkin nimenomaan mahdollistaa uusien, uutta tekniikkaa hyödyntävien, asiakkaiden tarpeista lähtevien liiketoimintamallien synty henkilö- ja tavaraliikennemarkkinoilla.

Arvoisa puhemies! Näin laajassa lakipaketissa on ongelmana, että kokonaisuudessa on väistämättä mukana myös sellaisia yksityiskohtia, joita on vaikeampi kannattaa. Esimerkiksi huoli harmaasta taloudesta on perusteltu, mutta siihen on mielestäni kiinnitetty valiokunnan mietinnössä ja lausumissa paljon huomiota. Lisäksi valiokunta teki esitykseen muutoksia, jotka ainakin auttavat torjumaan harmaata taloutta. Se ei tietenkään tarkoita, ettei tilanteen kehitystä tulisi seurata, kuten valiokunta lausumassaan edellyttää. Lisäksi valiokunta valtuutti poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen jatkamaan lain noudattamisen valvomista. Hallituksen esityksen olisi nimittäin voinut tulkita niinkin, että liikennepalveluiden luvanvaraisuutta ei olisi tien päällä valvonut kukaan. Joka tapauksessa tähän lakiin palataan vielä monta kertaa. Näin suuri paradigman muutos vaatii hienosäätöä, eikä toimintaympäristön kiihtyvä muutos ainakaan helpota asiaa.

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

Arvoisa puhemies! Valiokunnan mietinnössä on kuitenkin yksi kohta, jota en voi kokonaisuuden nimissäkään hyväksyä. Lakiesitys vapauttaisi traktoreilla tehtävät kuljetukset tavaraliikenneluvasta 60 kilometrin tuntinopeuteen asti. Esitetyn lupapoikkeuksen vaikutus luvanvaraisiin kuljetusmarkkinoihin ei olisi vähäinen, ja mikä tärkeintä, se heikentäisi liikenneturvallisuutta merkittävästi. Traktorilta edellytetään kuorma-autoihin verrattavaa jarrujärjestelmää vasta, kun sen nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa. Myös ajokorttivaatimukset ovat traktoreilla kevyemmät: jo 15-vuotiaana voi saada LT-ajokortin, joka oikeuttaa ajamaan perävaunuineen traktoria, jonka enimmäisnopeus on se 60 kilometriä tunnissa. Kun tämä laki tulee voimaan, tiellä voi siis tulla vastaan ilman liikennelupaa ajavan, 15-vuotiaan kuljettama 60 kilometrin tuntinopeudella kulkeva, 15 tonnia painava traktori-perävaunuyhdistelmä, jossa ei ole edes kuorma-autojen jarruja. Siksi vihreiden vastalauseessa esitetään traktorien lupapoikkeuksen rajanopeuden laskemista 40 kilometriin tunnissa. Se parantaisi liikenneturvallisuutta ja vähentäisi vaikutusta luvanvaraisiin kuljetusmarkkinoihin mutta mahdollistaisi edelleen maatilayrittäjien oheisbisnekset, eli esimerkiksi hallo- ja hiekkakuljetukset.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Edustaja Kymäläinen, ja edustaja Kymäläisen puheenvuoron jälkeen tämän asian käsittely keskeytetään ja siihen palataan sen jälkeen, kun kaikki muut istunnon asiakohdat on käsitelty.

18.57 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa herra puhemies! Tämä on huono päivä monille Suomen kansalaisen hyvinä pitämille palveluille. Samaan aikaan, kun voimme lukea joukko-liikenteen loppumisesta monelta paikkakunnalta Suomessa, toteuttavat hallituspuolueet taksiliikenteen vapauttamista, toisin sanoen alasajoa. Olen pahoillani kaikille suomalaisille, ettei valiokunnassa kyetty edes näitä pahimpia virheitä korjaamaan.

Arvoisa puhemies! Valiokunnan mietintö on harvinaisen laaja, ja valiokunta on ottanut hallituksen esitykseen kantaa erityisesti perusteluteksteissä. Valiokunta on tehnyt kovasti töitä tämän eteen, ja tästä hallituspuolueiden edustajatkin kyllä ansaitsevat kiitoksen. Varsinaisia pykälämuutoksia on tullut jonkun verran, muun muassa se, että ensisijainen valvontavastuu on laajennettu Trafilta poliisille, Tullille ja Rajavartiostolle, mikä on hyvä asia.

Mutta kaiken kaikkiaan valitettavasti voi todeta, että valiokunta tuomalla toiveitaan valvonnasta, markkinavaikutuksista ja harmaan talouden torjunnasta on tehnyt lainsäädännöllisesti huonoakin tulkintojen toivomiseen perustuvaa työtä. Lainsäädäntömme perustuu kirjoitettuihin pykäliin, joissa asian pitäisi olla yksiselitteisesti todettu. Mietinnössä valiokunta yrittää pelastaa perusteluteksteillään, mitä pelastettavissa on. Tämä on ollut, ikävä kyllä, tyypillistä koko vaalikauden ajan. Esimerkiksi kabotaasilainsäädännön kansallisten määritelmien purkamisen jälkeen liikenne- ja viestintäministeriö perusti työryhmän, jonka yhteenvedon loppulause oli tiivistettynä: "Harmaan talouden torjuntaan tähtäävästä säätelystä ei tulisi aiheutua suhteettomia kustannuksia tai rasitteita yrityksille tai kansalaisille."

Valiokunnan työskentelyn aikaan hallituspuolueet kipuiliivat selvästi monen lainkohdan kanssa, ja valiokunta esitti liikenne- ja viestintäministeriölle pykälämuutoksia, joita ei kuitenkaan suostuttu ministeriössä tekemään. Laajassa asiantuntijakuulemisessa tuotiin esiin useita lain ongelmia, joita meidän sosiaalidemokraattien vastalauseeseen on sisällytetty.

Arvoisa puhemies! Taksiliikenteen osalta meidän ja suuren osan kuulluista asiantuntijoistakin mielestä suurin uhka taksiliikennelupien ja hinnoittelun vapauttamisessa on pal-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

veluiden keskittyminen kilpailluille markkinoille suuriin kaupunkikeskuksiin, joissa asiakkaita riittää. Samalla syntyy myös vaara taksiyritysten keskittymisestä suurten toimijoiden lähtiessä liikkeelle. Pienimmissä maakuntakeskuksissa hallituksen tavoitteet julkisesti ostettujen kuljetusten hinnan laskemisesta saattavatkin kääntyä nousuun, kun kilpailutuksissa onkin enää mukana yksi tai kaksi yritystä. Yksittäiset kansalaiset tuskin ovat enää mitenkään yhdenvertaisessa asemassa taksipalveluiden saatavuudessa. Harvemmin asutuilla alueilla ei enää taksia saa kohtuulliseen hintaan öisin tai viikonloppuisin, ja näin sanovat nuo taksiliikenteessä toimivat yrittäjät. Te kaikki voitte mennä todentamaan, mihin tämä johtaa jopa kaupungissakin. Menkää yksin naisena tai miehenä Tukholman Arlandan lentoasemalle kello 22:n jälkeen yrittämään saada taksia Tukholman keskustan hotelliin. Voi tulla useille orpo olo säällisestä hinnasta puhumattakaan.

Meidän sosiaalidemokraattien esityksen tavoitteena on taksipalveluiden nykyinen järjestämistapa, jolla turvataan yrittäjöpohjaisten taksipalveluiden mukaan lukien esteettömien palveluiden saatavuus koko maassa asemavelvoitteen myötä ja ehkäistään markkinoiden keskittyminen vilkkaimmille alueille sekä suuremmille taksiyrityksille. Jatkossakin asetuksella määriteltävällä enimmäishinnalla estetään villi hinnoittelukulttuuri alalla. Taksiliikenteen poistaminen lakiesityksestä ei tarkoita, että vastustamme taksiliikenteen kehittämistä. Se tarkoittaa, ettei meidän mielestämme nyt esitetty täydellinen markkinoiden vapautus ilman vakuuttavia ohjauskeinoja ole paras tapa uudistaa taksipalvelujen tarjoamista. Taksipalveluita tulee kehittää kohti parempia digitaalisia palveluita pitäen mielessä teknologian kehitys ja jo nyt toimialan itsenäisesti tekemä kehitystyö.

Arvoisa puhemies! Lakiuudistuksen pitää taata tavarankuljetuksessa yhtäläiset toiminta- ja kilpailuedellytykset kaikille toimijoille. Tästä syystä esitämme tavaraliikennelupa-vaatimuksen alarajaksi 2 000 kiloa ajoneuvoille tai ajoneuvoyhdistelmille, kuten nykyisessäkin laissa. Vaikka pakettiautot eivät kilpaile täysin päällekkäin raskaamman kuorma-autokaluston kanssa, toisi esitetty muutos eriarvoisen kilpailuasetelman eri ajoneuvotyyppien välillä. Traktorien lupavaatimuksen ehdotamme muutettavaksi EU-asetuksen mukaiseen korkeintaan 40 kilometrin tunnissa nopeuteen. Traktorikalustoa käytetään pääasiallisesti maansiirtokuljetuksissa, joissa kuljetukset ovat lyhyitä joka tapauksessa. Jo tällä hetkellä traktoreiden osuus liikenneluvan alaisista maansiirtokuljetuksista on ajoneuvomäärällä mitattuna noin 40 prosenttia. Vaikutusta ei siis voi pitää vähäisenä kuljetusmarkkinoihin maansiirtoalalla ottaen varsinkin huomioon suuret erot kaluston teknisten tarkastusten ja vaadittavan kuljettajakoulutuksen määrässä. Esitetyllä muutoksella olisi todennäköisesti negatiivinen vaikutus liikenneturvallisuuteen traktorikaluston matalammasta ikärajasta, ajokorttivaatimuksesta sekä siitä johtuen, ettei ole esitetty katsastuspakkoa tulevaisuudessa katsastuslaissakaan huomioiden.

Arvoisa puhemies! Hallituksen esityksen pahimpia puutteita on vaatimaton suhtautuminen harmaan talouden torjuntaan. Harmaan talouden myötä Suomi menettää vuosittain jopa miljardeja erilaisten verojen ja maksujen menetyksinä. Liikennesektori on yhdessä rakennusalan kanssa merkittävin harmaan talouden sektori. Kuljetusalan harmaan talouden osuudeksi on arvioitu noin 500 miljoonaa euroa. Joustavoittamalla sääntelyä vaatimusten ja valvonnan osalta hallituksen esitys asetti valiokunnan melko mahdollittoman korjausoperaation eteen. Suomalaisille yrittäjille, työntekijöille ja koko kuljetusalalle valvonta ja yhteiset vaatimukset merkitsevät reilua kilpailua, jossa parhaat yritykset pärjäävät, kasvavat sekä menestyvät, eivät ne, jotka välttelevät velvollisuuksiaan valvonnan puutteiden vuoksi. Kuljetustoimialalla harmaan talouden torjunta on ensiarvoisen tärkeää, jota ei tehdä

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

vain silloin, kun siitä ei synny ylimääräistä työtä tai kustannuksia. Valitettavasti valiokuntamme joutui suurelta osin työssään varmistamaan nykytasaisen harmaan talouden torjunnan keinoja mietinnössään eikä usein peräänkuulutettuja uusia keinoja syntynyt lakiuudistuksen myötä.

Arvoisa puhemies! Olen havainnut, että monelle hallituspuolueiden maakuntaedustajalle tämä hallituksen esitys on ollut vaikea ja on esiintynyt tarvetta selittää myös mustaa valkoiseksi. Perussuomalaiset ovat kääntäneet takkiaan taksijärjestelmän puolustamisessa. [Ari Jalonen: Ei pidä paikkaansa!] Keskustan edustaja Pakkanen on ymmärrettävästi vastustanut esitystä ryhmässään ja valiokunnassa. Nämä ovat oireita, joita nousee esiin, kun hallituksen esitys on huono tai perustelut ovat ylimalkaiset ja vaikuttavuusarviot perustuvat toiveisiin. En ole lainkaan varma, kuinka helposti näitä virheitä seuraavat eduskunnat onnistuvat korjaamaan.

Tämä hallituksen esitys on myös aiheuttanut riitaa taksiyrittäjien keskuudessa. Viime viikolla ollut mielenilmaus oli myös taksiyrittäjien epäluottamuslause Taksiliittoa kohtaan. "Kyllä tämän kanssa voidaan elää" on lause, jonka moni taksinkuljettaja jättää allekirjoittamatta. Tilanne on kuvaava tämän hallituksen toiminnalle. Luodaan vahingossa tai tietämättäkin kaaos. Häviöjä on kansalainen, joka kaipaa luotettavia, turvallisia ja laadukkaita palveluja päivään, kellonaikaan ja sijaintiin katsomatta. On valitettavaa, että valiokunnasta ei löytynyt rohkeutta tämän lain suurempiin muutoksiin. Edustajan tehtävänä on säätää hyviä lakeja kansalaisille koko valtakisjärjestelmän antamalla painoarvolla eikä toimia hallituksen politiikan käsikassarana. Vaihtoehtomme antaa mahdollisuuden äänestää SDP:n minimikorjauslistan mukaisesti tai ainahan voi olla poissa äänestyksestä, jotta tämän esityksen mukanaan tuomat mustat aukot saadaan tilkittyä.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Tässä vaiheessa yleiskeskustelu ja asian käsittely keskeytetään. Asian käsittelyä jatketaan tässä istunnossa päiväjärjestyksen muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi.

Yleiskeskustelu keskeytettiin kello 19.06.

Yleiskeskustelua jatkettiin kello 20.16.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Nyt jatketaan aiemmin tässä täysistunnossa keskeytetyn asiakohdan 3 käsittelyä.

20.17 Mirja Vehkaperä kesk: Arvoisa puhemies! Käsittelyssä on laki liikenteen palveluista. Siinä yhdistetään henkilöliikenne ja tavaraliikenne ja lisäksi tuodaan mukaan tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus — digitaalisuus, lippujärjestelmät esimerkiksi.

Lain tarkoituksena on yhdistää liikenteen palveluita nykyistä paremmin niin, että eri liikennemuotoja yhdistetään tiedon avulla esimerkiksi juuri lippupalveluiden avulla, mutta mahdollistetaan matkaketjut, esimerkiksi oman auton käyttö, sen pysäköinti, junan lipunkäyttö ja sen jälkeen vaikka pyörällä ajo jossakin kaupungissa. Voi ostaa koko tämän pake-tin yhdellä sähköpostilla tai lippujärjestelmällä ja toimia sen mukaisesti. Se siis helpottaa arkea kansalaisten palveluilla.

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

Samoin me haluamme, että kuljetuksia yhdistetään, siis niin tavarakuin henkilöliikenteen osalta. Salissa on käyty kovaa keskustelua siitä, mitä tulee tapahtumaan maaseudun liikennepalveluille. Erityisesti on otettu taksipalvelut tässä keskiöön, mutta tarkoitus on, että joka puolella Suomea liikkumisesta ei rangaista, päinvastoin sitä helpotetaan, ja myöskin palveluita yhdistetään toisiinsa niin, että tulevaisuudessa esimerkiksi postipalvelut, henkilöliikenne, kaupalliset palvelut, mitkä tahansa kunnan ja kaupunkien järjestämät lakisääteiset palvelut voidaan laittaa yhteen ja kuljettaa niitä eri puolille kuntaa ja kuntakeskuksia. Liikennepalvelujen integraatio siis pyritään tekemään saumattomaksi kuljetusketjuksi.

Tässä vaiheessa tätä ensimmäistä liikennekaarta oli siis mukana henkilö- ja tavaraliikenne, mutta toisessa vaiheessa tulee mukaan juna-, lentoliikenne ja sitten meriliikenne. Siellä tarkastellaan näitten ketjujen sujuvuutta mutta myöskin ammattipätevyyksiä.

On huomattava, että asiakkaan pompottaminen lippuluukulta toiselle loppuu ja mahdollisuus yhdistää lippuja ja maksualustoja tässä helpottuu. Samalla myöskin kiinnitetään huomiota siihen, että liikkumisen kustannuksia pyritään alentamaan julkisella puolella, kun palveluita ostetaan, mutta toivottavasti myöskin asiakkaan palveluhintoja.

Me annamme nyt tilaa ja päätösvaltaa kehittää kuljetuspalveluita alueelliset olosuhteet huomioiden ja asiakaslähtöisesti. Omassa maakunnassani on esimerkiksi olemassa kunta-kohtainen liikennekaari tai omanlainen viritys, jossa käydään läpi kaikki yhden kunnan käyttämät liikkumispalvelut ja -muodot. Tämä on hyvin järkipäätäistä siinä mielessä, jos halutaan esimerkiksi koulukyytejä tai palvelukyytejä yhdistää ja miettiä kustannustehokkuutta ja järkevyyttä siihen, miten ihmisiä saadaan liikkumaan eri muodoilla palveluitten perään. Se mahdollistaa myöskin uutta yrittäjyyttä, jota itse toivon, että liikenteen palveluihin tulee entistä enemmän mukaan.

Arvoisa puhemies! Keskiöön tässä liikennekaaren käsittelyssä ja valiokuntakäsittelyssä on joutunut taksilainsäädännön uudistaminen. Se herättää hyvin paljon mielipiteitä puolesta ja vastaan, mutta ennen kaikkea uusi luo aina epävarmuutta. On puhuttu siitä, miten yhdenvertaisesti tämä laki käsittelee kansalaisiamme taksiliikenteen osalta eri puolilla Suomea. Miten käy maaseudun palveluiden, nousevatko kustannukset vai laskevatko, kuka päättää hinnasta, miten taksien luotettavuudelle käy? Entä sitten kaikkien erilaisten kysymykset taksamittareista, kuitinantovelvollisuudesta, siitä, mitä velvollisuuksia taksinkuljettajan ammattipätevyydelle on asetettu? Hyvin paljon erilaisia kysymyksiä, joihin valiokuntatyöskentelyssä paneuduttiin ja pyrittiin säätämään ja katsomaan lakia sen kautta, että juuri tämä taksin palvelualltius, luotettavuus säilyisi tulevaisuudessa entistä paremmin. Sen vuoksi tehtiin useita täsmennyksiä mietintöluonnokseen, ja ennen kaikkea lähdettiin siitä, että tulevaisuudessa taksipalvelu on edelleenkin luvanvaraista. Tarvitaan taksilupa, ajolupa ja taksin ajoneuvolupa taksitoiminnan harjoittamiseen. Ammattipätevyysvaatimuksia pistettiin myöskin paljon mukaan siitä, minkälaista ammattipätevyyttä edelleenkin taksinkuljettajalta vaaditaan.

Teknologianeutraalisuudesta taksamittarin osalta sanon sen, koska myöskin talousvaliokunta otti siihen kantaa, että taksamittaritan edelleenkin säilyvät vaatimustasolla. Pitää siis olla taksamittari tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan vastaavat mittaustiedot, sen luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso. Täällä salissa on moneen kertaan sanottu, että taksamittarit poistuvat. Kun olen ammattilaisilta sitä kysynyt, niin moni luottaa edelleenkin siihen taksamittariin ja tulee varmasti

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

sen mukaan myöskin toimimaan. Mutta teknologianeutraalisuus haluttiin tuoda mukaan myöskin tähän taksamittarilogiikkaan.

Kuitinantovelvollisuus säilyy myöskin. Kuitinantovelvollisuus on pääsääntö ja siitä on poikkeuksena lähinnä jotkut sähköisesti, esimerkiksi tilauksen yhteydessä, suoritettavat maksut, ja nämä maksut on sähköisesti todennettava ja niin edelleen. Eli kyllä tässä hyvin paljon otettiin kantaa siihen, että luotettavuus edelleenkin säilyy.

Taksinkuljettajalta, niin kuin sanoin, edelleen sitä lupaa — ajolupaa, taksilupaa ja taksin ajoneuvolupaa — tarvitaan, mutta mitä tulee taksinkuljettajan ammattipätevyyteen, niin hänen on oltava soveltuva henkilö alalle ja hänen on omattava tarvittavat tiedot ja osaamiset. Me tässä valiokuntakäsittelyssä toimme uuden elementin esiin, eli kun se kurssittaminen, koulutus, pakollisuus poistuu, niin silti kuljettajan koe mittaa sen, kuinka ammattipätevä kuljettaja tulevaisuudessa kuitenkin on.

Kaikkienans voidaan sanoa, että olemme uuden edessä. Liikenteen palvelut muuttuvat, voi sanoa, melkein lainsäädännöstä huolimatta. Niin linja-autopuolella kuin junapuolella olemme sen vastikään nähneet, ja kyllä taksiala on aivan olennainen osa meidän liikenteen palveluja. Toivon, että tämä laki menee eteenpäin ja pystymme matkaketjuja soveltamaan niin, että myöskin taksit ovat osa meidän matkaketjua.

20.26 Ari Torniainen kesk: Arvoisa herra puhemies! Liikennekaari tai oikeastaan nyttemmin laki liikenteen palveluista on merkittävä ja kunnianhimoinen lakipaketti, jolla on käytännön toimeenpanossa onnistuessaan positiivisia vaikutuksia liikennejärjestelmämme toimivuuteen ja saatavuuteen. Tämä lakipaketti voi luoda myös kokonaan aivan uusia liiketoimintamahdollisuuksia, edistää kilpailua ja mahdollistaa ihmisille sekä tavaroille nykyistä sujuvamman ja tehokkaamman liikkumisen niin kaupungeissa, taajamissa kuin maaseudullakin.

Tässä isossa lakipaketissa asiakas on keskiössä, kun tähän asti liikenteen kehittäminen on ollut hyvin paljon järjestelmäkeskeistä. Koska kyseessä on iso muutos nykyjärjestelmään, niin aivan ymmärrettävästi asiaan liittyy myös paljon huolenaiheita ja epävarmuutta. Nyt tässäkin tänään keskustelussa ja tuon puolen vuoden aikana, mitä se oli liikenne- ja viestintävaliokunnassa käsittelyssä, nämä asiat ovat konkretisoituneet etenkin taksialalla.

Erityisen tärkeää on seurata ja varmistaa asiakkaan aseman, palveluiden, alueellisen saatavuuden, markkinoiden kilpailuedellytysten tasapuolisuuden sekä uudenlaisten liikennepalveluiden syntyminen tavoitteiden toteutumista jatkossa. Samoin esimerkiksi sääntelyä ja toimintaa on tarpeen seurata hyvinkin tarkasti nimenomaan harmaan talouden torjumisen näkökulmasta.

Koko tässä isossa tulevaisuuteen tähtäävässä asiassa ovat eniten keskusteluttaneet ja askarruttaneet taksit ja taksialan tulevaisuus. Omasta mielestäni on hyvä, että taksiala on mukana tässä lakikokonaisuudessa. Mikäli se olisi jätetty kokonaan tämän lain ulkopuolelle, niin todennäköisesti se ei olisi ollut myöskään taksialan etu. Myöskin Taksiliitto on itse halunnut, että taksit ovat tässä liikennekaareissa tai laissa liikenteen palveluista mukana.

Nyt ehdotetun taksijärjestelmän on arvioitu edistävän resurssien tehokasta käyttöä ja helpottavan kuljetusten yhdistämistä. Toki on tässäkin yhteydessä todettava, että valiokunnan laajassa kuulemisessa asiantuntijat ovat sekä kannattaneet että vastustaneet esitettyjä uudistuksia. Huolta on ollut etenkin taksien saatavuudesta haja-asutusalueilla, taksipalveluiden korkean laadun säilymisestä ja hiljaisten viikonloppujen ja öiden hinnoista.

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

Taksiliikenteen suurimmat muutokset ovat nyt lupakiintiöjärjestelmästä luopuminen sekä asemapaikka- ja enimmäissääntelyn muuttaminen. Valiokunnan käsittelyssä ja mietinnössä on kiinnitetty erityisesti huomiota muun muassa taksiliikenteen palvelun laatuun, kuljettajan lupavaatimuksiin ja hinnoitteluun.

Valiokunta haluaa turvata taksiasiakkaiden oikeusturvan säilyttämällä Trafin määrittelemän taksinkuljettajan kokeen, jossa vaaditaan muun muassa ainakin toisen kotimaisen kielen osaaminen, nimenomaan suomen kielen osaaminen, ja riittävä paikallistuntemus. Taksinkuljettajalla tulee olla edellytykset huolehtia asiakkaan turvallisuudesta ja ottaa huomioon mahdolliset toimintarajoitukset. Taksinkuljettajilta edellytetään jatkossakin ammattitaitoista ajotaitoa ja henkilökohtaista soveltuvuutta tähän vaativaan työhön. Nyt taksiluvan haltijoista tulee aidosti yrittäjiä, jotka myös vastaavat, että heillä on ammattitaitoiset taksinkuljettajat jatkossakin. Taksiliikenteen harjoittaja vastaa, että taksinkuljettajalla on taksinkuljettajan ajolupa.

Itseäni, kun olen kuunnellut tämänpäiväistä keskustelua, harmittaa se, että monissa puheenvuoroissa on tavallaan syyllistetty taksinkuljettajia ja taksialaa aivan turhaan, sillä he ovat ammattitaitoisia ja palvelevaa väkeä kyllä tänäkin päivänä.

Kun nyt taksipalvelun hintasääntely muuttuu, niin jatkossa Trafi voi puuttua asiaan, mikäli hinnoittelun osalta todetaan olevan merkittäviä ongelmia. Valiokunnassa on kannettu huolta myös taksien tunnistettavuudesta. Siksi on tärkeää, että taksiliikennettä suorittavan ajoneuvon tulee olla asiakkaan tunnistettavissa. Samoin asiakkaan oikeusturvan kannalta on tärkeää, että hinnoittelu on selvästi tiedossa ennen matkan alkua ja että asiakas saa maksustaan taksamittarin tai vastaavan laitteen osoittaman kuitin. Jatkossakin siis takseissa vaaditaan taksamittari tai luotettavuudeltaan ja tietosuojaltaan vastaava laite, kun hinta perustuu matkan tai matka-ajan mittaamiseen.

Kaiken kaikkiaan tämä laki liikenteen palveluista on ihmisten liikkumista ja tulevaisuuden tarpeita mahdollistava lakikokonaisuus, jota tulevat jatkossa täydentämään jo valmistelussa oleva kakkosvaihe sekä aikanaan myös kolmosvaihe. Siten saadaan sitten kaikki liikennemuodot samalle viivalle.

Arvoisa puhemies! Valiokunnan mietinnössä olevat kolme lausumaa ovat aivan aiheellisia ja perusteltuja. Niissä kiinnitetään huomiota siihen, että luvanvaraista liikennettä koskevan sääntelyn noudattamisen viranomaisvalvonta säilyy tehokkaana eikä lupasääntelyn keventämisen myötä saa syntyä harmaaseen talouteen tai markkinahäiriöihin liittyviä ilmiöitä sekä myös että valtioneuvosto seuraa tiiviisti nyt säädettävän lakikokonaisuuden vaikutuksia ja ryhtyy tarvittaessa viipymättä toimiin sääntelyn muuttamiseksi.

20.33 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa herra puhemies! Hyvät edustajat! Laki liikenteen palveluista on nyt ollut salikäsittelyssä tänään, ja itse asiassa tämä on lähes vuoden ollut eduskuntakäsittelyssä eri vaiheissa. Matkan varrella hallituksen esitys on muuttunut toki paljon, ja tänään on sitten lopullisen esityksen salikeskustelun vuoro. Laissa lähdetään liikkeelle siitä, että henkilökuljetukset ja niihin läheisesti liittyvät kuljetukset edustavat noin 30 miljardin euron liikevaihtoa Suomessa ja siitä yksityisautoilun osuus on erittäin merkittävä, laskentatavasta riippuen siellä yli 90 prosentin luokkaa. Tänään suurimman huomion on keskustelussa saanut taksiliikenne, jonka osuus tästä potista on noin 1,5 prosenttia. Voimme siis syyllä sanoa, että taksiliikenne on merkittävin osa suomalaisesta henkilöliikenteestä, jos tätä keskustelun määrää mietitään. 1,5 prosenttia on kuitenkin alan lii-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

kevaihto koko potista, ja täysin vaille huomiota on jäänyt yksityisautoilu, jonka osuus on sen lähes 90 prosenttia. Mielestäni tähän olisi tullut kiinnittää huomio paljon suuremmassa määrin, kun kaiken kaikkiaan tänään on keskusteltu laista liikenteen palveluista.

Hyvää tässä hallituksen esityksessä on digitalisaation eteneminen, muun muassa lippukäytäntöjen yhtenäistämisessä eri kuljetusvälineiden kesken ja aikatauluinformaatio. Aikatauluista tiedottaminen on tätä päivää, ja se on digitalisaation kautta hyvä asia.

Taksien merkitsemiseen, taksikupuun, taksivaloon, on myös valiokuntakäsittelyssä kiinnitetty huomio. Muistuttaisin kuitenkin, että jo olemassa oleva taksi Suomessa on hyvin merkitty taksikuvulla ja taksivalolla. Tässä hallituksen esityksessä on nostettu tämän tyyppisiä itsestään selviä asioita esille, jotta se päähuomio ilmeisesti saataisiin käännettyä siitä suurimmasta kysymyksestä pois.

Hyvää tässä esityksessä on myös nuorten yrittäjien alalle tulo. Heille ei ole juurikaan mitään vaatimuksia alalle tulolle. Nuhteettomuus, ja kun rikostausta on puhdas, niin lupa taksiryttäjälle heltiää, ja kun se lupa on yrityskohtainen, niin määrä sääntelystä luopumisen myötä lupia tulee niin paljon kuin haluaa. Nuoret yrittäjät varmaan kiittävät tästä asiasta, ja täällä salikeskustelussa on tänään hehkutettu myös paljon tämän asian puolesta.

Hyvää tässä varmaan on tämä vapaa hinnoittelukin, koska toki markkinataloudessa jos eletään, vapaa hinta on aina se, mikä sillä hetkellä siitä kyydistä on maksimaalisesti saatavissa. Tästä myös nuoret yrittäjät varmasti kiittävät, koska vapaa hinnoitteluhan mahdollistaa myös huippuhinnat. Toki hintajoustoa tulee varmaan olemaan verrattuna nykyiseen tämän päivän kiinteä taksaiseen hintajärjestelmään, mikä Suomessa on ollut. Tässä vapaassa hinnoittelussa Trafilla on sitten mahdollisuus määritellä joku kattohinta, mutta jokainen voi kuvitella, että jos vappuaatonyönä kokee, että on satasten maksanut jostain kyydistä, niin kannattaako yöllä Trafin virkamiehelle soittaa ja alkaa nuhtelemaan ja vaatia asiasta oikaisua? Tämä on sellainen kaunis toive, mutta ei normaalielämässä tule kyllä toteutumaan tällainen hintasääntely. Tietenkin sitten, jos jatkuvaa ylihinnoittelua jollain alueella on, Trafi voi puuttua, mutta siinäkin tapauksessa ollaan jo koko lailla myöhässä, ja voin sanoa, että kun maito on kaatunut, niin turhaa sitä on enää pyristellä.

Itse haluaisin tässä hallituksen esityksessä ja valiokunnan mietinnössä vertailla tilannetta nykytilaan, koska tänään on käyty keskustelua siitä, mikä muuttuu ja mitä hyvää tässä uudessa esityksessä on. Lupa on edelleen toki taksille edellytys, ja lupa on tulevaisuudessa sitten yrityskohtainen. Tänä päivänä lupa on autokohtainen, ja esimerkiksi luvan myynti ei ole mahdollista, vaan se lupa luovutetaan pois takaisin ely-keskukselle, ja tällä lailla seuraava yrittäjä, joka aloittaa, pääsee mahdollisimman pienin kustannuksin aloittamaan, koska hänen ei tarvitse itse liikenneluvasta maksaa kuin niin sanottu leimavero, mikä on tänä päivänä muutaman sata euroa. Tätä on kovasti hehkutettu, että tämä on hyvä asia, koska tästä tulee myyntitavaraa. Itse alalla 26 vuotta toimineena tiedän, että mikäli aletaan tekemään bisnestä liikenneluvilla, se nostattaa välittömästi taksan hintaa ja näin kulluttajat sen maksavat. Mutta näin on tänään keskustelussa moneen otteeseen todettu, että tämä on hyvä asia. Itse pidän sitä haitallisena ja huonona asiana.

Kyytien yhdistelyä on kovasti hehkutettu tässä uudessa esityksessä, ja se toki tulevaisuudessa voi olla mahdollista. Tänä päivänä kuitenkin lainsäädäntö estää vielä elintarviketiljetuksen, tavarankuljetuksen ja henkilökuljetuksen yhdistämisen säännöllisesti, koska elintarviketiljetuksissa on määrätty kylmä- tai lämminsäädökset. Tänä päivänä taksi ei ole siihen tarkoitukseen sopiva. Myös erilainen arvonlisäveropohja elintarviketiljetten kuljetamisessa, tavarankuljetuksessa ja henkilökuljetuksessa on iso kynnyskysymys, ja luulen,

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

että käytännön ongelmia myös tästä syntyy. No, tätä on pidetty uudistuksena, mutta mo-
neen otteeseen on todettu, että postin kuljettamista on taksi hoitanut Suomessa jo viime
vuosisadalta — joten se siitä uudistuksesta.

Kilpailun edellytyksethän tässä tietenkin on aina se yksi asia, mitä halutaan verrata, ja
tällä on annettu ymmärtää, että tasapuoliset kilpailun edellytykset on lain suuri tavoite. Se
pitää paikkansa, se on hyvä tavoite, mutta erilainen autoveropohja, autoverosäädökset,
mitkä ovat tällä hetkellä vielä voimassa — ja tässäkin esityksessä erityisesti painotetaan,
että autoveroasiaan ei puututa — luovat jo sellaisen tilanteen, että nuo tasapuoliset kilpai-
lun edellytykset eivät toteudu. Autoveroasiahän sinällänsä on hyvä: taksin autoveroetu,
4 800 euroa, säilyy. 1.7.2018 sitten kaikilla, joilla on se taksilupa taskussa, on mahdoli-
suus ostaa autoverovapaa auto, mutta mitään velvoitetta ei ole aloittaa taksiliikennettä,
koska luvansaanti ei ole millään lailla velvoittava vaan taksiluvan voi hankkia kuka vain
Suomessa ja niin mennä sitten autokauppaan ja ostaa tällaisen autoveroetuauton pois itsel-
leen ja ajella sitten sillä siviiliajoo niin paljon kuin haluaa, koska millään lailla ei velvoiteta
liikenteen aloittamista. Tänä päivänä, mikäli haluaa taksiluvan ja ottaa veroedun, on ehdot-
tomasti kuuden kuukauden sisällä aloitettava liikennöinti — ellei, niin luvan joutuu palaut-
tamaan ely-keskukselle ja toki autoveroedunkin joutuu sitten maksamaan autokauppiaille,
mikäli on kerennyt auton ostaa. Elikkä tänä päivänä se on velvoite aloittaa, tulevaisuudes-
sa siinä ei ole mitään velvoitetta.

Harmaan talouden ongelmiin on myös kiinnitetty täällä paljon huomiota, ja tämä esitet-
ty lainsäädäntöuudistus verrattuna nykytilaan on erittäin monilta osin selvästi löysempi ja
mahdollistaa monella tapaa harmaan talouden tulon takaisin alalle, elikkä palataan noin 20
vuotta ajassa taaksepäin ja otetaan nämä Ruotsin 20 vuoden takaiset esimerkit käyttöön
Suomessa. Tämä on erittäin valitettavaa minusta, koska tässä olisi ollut mahdollisuus ottaa
naapurimaasta esimerkkiä ja mennä edes siihen, missä Ruotsi tällä hetkellä on. Siellähän
on monessa asiassa tultu takaisin, mutta valiokunnassa ja hallituksen esityksessä ei haluttu
ottaa Ruotsista eikä myöskään Tanskasta esimerkkiä vaan haluttiin käydä tämä asia. Tämä
asiahan ei ole missään maailmassa toteutunut niin. Kun liikennesäätelystä on luovuttu,
missään päin maailmaa tämä ei ole lähtenyt laskemaan kyytien hintoja eikä juurikaan ta-
loutta parantanut, vaan on lähdetty, voisiko sanoa, montun kautta aina yrittämään ja sitten
asioita on jouduttu uudestaan palauttamaan.

Taksien saatavuudesta on täällä kannettu myös huolta. Itse näen, että haja-asutusalueilla
taksin saatavuus heikkenee nykypäivästä, koska tänä päivänä asemapaikkavelvoite on ja
päivystysvelvoite ja kohtuullisen etäisyyden päästä on taksi saatavissa joka puolella Suo-
mea. 1.7.2018 tämä velvoite sitten poistuu, ja sitten mennään kysynnän ja tarjonnan mu-
kaan, ja jokainen voi kuvitella tilanteen, miten silloin käy: saatavuus heikkenee, ja toki sit-
ten hintakin siinä kyseisessä kyydissä aina menee markkinoiden mukaan. Maaseudun pal-
veluista on kannettu myös huolta, ja tämä saatavuuskysymys koskee erityisesti maaseutua.
Palvelut siellä mielestäni ovat selvästi uhanalaiset.

No, Ruotsin ja Tanskan esimerkkiä tuossa jo mainitsinkin. Olisin nähnyt viisaana, että
Suomi olisi ottanut naapurimaista nyt esimerkkiä ja mennyt tässä säädännössä Ruotsin ny-
kytilannetta vastaavaan tilanteeseen, kun haluttiin uudistuksia tehdä. Siellähän on nämä
säädökset ja harmaa talous saatu nyt hyvin hanksaan.

Vielä muutama sana taksien koulutuksesta ja kuljettajien koulutuksesta: Nyt yrittäjä-
koulutusta ei vaadita...

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

Puhemies Maria Lohela: Edustaja Pakkanen, joudun muistuttamaan, että se 10 minuutin suositus on kaikille sama puheenvuoron enimmäispituudeksi.

Okei, voin sitten jatkaa myöhemmin... Minulla olisi ollut kaksi kohtaa, mutta otan uuden 10 minuuttia sitten illan mittaan. Selvä, kiitoksia.

20.44 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Lyhyesti omalta osaltani tähän liikennekaarikeskusteluun vielä sen verran, että erittäin suuresti arvostan suomalaista taksiyrittäjyyttä, siellä ovat todelliset alan ammattilaiset. Ja tämä uusi lainsäädäntö, mikä nyt on saanut liikennevaliokunnan mietinnössä lopullisen muotonsa, on mielestäni kohtuullisen hyvä kompromissi. Totta kai sinne jää vielä muutamia ongelmia, joista emme kaikkea edes tiedä vielä, koska uusi lakihan ei ole voimassa ja uutta käytäntöä olemassa, mutta onneksi laissahan on ihan selkeät, liikennevaliokunnan hyväksi harkitsevat lausumaehdotukset, joiden perusteella sitten seurataan tilannetta ja tarvittaessa puututaan niihin ongelmiin, mitä uusi lain tilanne aiheuttaa.

Ja kun edustaja Markku Pakkanen omassa puheenvuorossaan erinomaisesti nosti esille näitä eri vaihtoehtoja ja eri ongelmia, mitä siihen voisi liittyä, niin allekirjoitan ne hänen puheensa kaikki teesit. Ja toivon hartaasti, että kun uusi laki tulee voimaan, niin jos niitä ongelmia tulee, niihin sitten aidosti ja välittömästi puututaan. Meillähän on läntisessä naapurissa Ruotsissa tästä esimerkkejä, mitä pahimmillaan voisi olla se taksiliikenteen epäonnistuminen, jos lainsäädäntö ei vastaa olemassa olevia olosuhteita. Mutta uskon, että liikennevaliokunta on tätä asiaa asiantuntijakuulemisissa ja omassa pohdinnassaan tarkasti miettinyt, ja mielestäni lopputulos, mikä on nyt saatu aikaiseksi, on hyvä, ja sitä tulee sitten parantaa lähiaikoina tulevilla mahdollisilla lain korjauksilla.

Sitten vielä yksi asia, arvoisa rouva puhemies, on tämän tavarakuljetusliikenteen puolella. Olen hyvin tyytyväinen siitä, että traktorien liikennelupamenettely poistuu. Liikennetraktorithan nykyisin pystyvät hyvin kätevästi kuljettamaan isojaakin kuormia ja ihan turvalisesti, ja ne ovat hyviä esimerkiksi maaseutuolosuhteissa. Siellä, missä kuorma-autoja ja isoja kaivinkoneita ei ole nopeasti saatavilla, tuommoinen liikennetraktori, jossa on etukuormaaja, kyllä aika hyvin pystyy muun muassa teiden sorastukset hoitamaan itsenäisesti ilman sen suurempia apuja. Siitä on suuri apu, ja se toimii todella tehokkaasti, ja nyt, kun siltä liikennelupamenettely poistuu, se on monelle nuorelle yrittäjälle erittäin merkittävä asia.

20.46 Jukka Kopra kok: Arvoisa rouva puhemies! Käsillä oleva esitys laiksi liikenteen palveluista on huomattava ja kunnianhimoinen lainsäädäntöhanke. Tarkoitus on modernisoida liikenteen palveluiden sääntelyä ja tarjota toimijoille tasapuolisempia kilpailun mahdollisuuksia. Esitys vaikuttaa henkilö- ja tavaraliikenteen palveluiden sääntelyyn. Liikennepalvelut ovat kautta maailman muuttumassa kovasti johtuen teknologian kehityksestä ja uusista palveluinnovaatioista. Suomen lainsäädäntö ei ole tunnistanut maailman muuttumista, ja siksi lakia on uudistettava. Lainsäädäntömme on oltava sellaista, että se mahdollistaa kehityksen ja eteenpäinmenemisen.

Liikennepalveluiden ja maailman muuttumisen vaikutuksia on vaikea yksityiskohtaisesti ennustaa ja arvioida, ja siksi valiokunta on rajoittanut hallituksen esittämiä muutoksia joiltain osin sekä korostaa mietinnössään vaikutusten tiiviin seurannan ja tarvittaessa nopean reagoinnin merkitystä. Lain uudistamisen onnistumisen kannalta on kriittisen tärkeää

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

seurannalla varmistaa, että lain tavoitteet saavutetaan asiakkaan aseman, palveluiden saatavuuden, sääntelytaakan vähentämisen, markkinoiden ja kilpailun tasapuolisuuden sekä uudenlaisten liikennepalveluiden syntymisen osalta.

Kun rajapinnat liikkumispalveluja koskeviin olennaisiin tietoihin avataan ja säädetään niiden yhteistoiminnasta, syntyy mahdollisuuksia uusille markkinointi-, myynti- ja palveluntuottamistavoille. Tarkoitus on edistää palveluiden kehittymistä asiakkaiden ehdoin vapaan ja terveen kilpailun periaatteita noudattaen. Palveluntarjoajat voivat avoimien rajapintojen avulla kehittää liikkumispalvelutuotteita, auttaa asiakkaita matkaketjujen hahmotamisessa ja ostamisessa ja niin edelleen. Näitä MaaS-palveluita ja -innovaatioita edistämällä voidaan saada suomalaisille yrityksille uusia liiketoimintamahdollisuuksia ja mahdollisesti jopa merkittäviä vientituotteita.

Joukkoliikenteen osalta tässä uudistuksessa poistetaan kansallinen vaatimus erillisestä reitti- ja kutsuliikenneluvasta. Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyksiä kevennetään. Tavaraliikenteen harjoittajalta ei jatkossa vaadita pakollista yrittäjäkoulutusta alle 3 500 kilon painoisen kaluston osalta ja liikenteen harjoittamisen luvanvaraisuuden raja nostetaan niin ikään 3,5 tonniin. Yli 2 000 kilon painoisella autolla tavaran kuljettaminen ammattimaisesti vaatii siis kuitenkin rekisteröitymistä Trafín rekisteriin.

Arvoisa puhemies! Liikennekaaren valiokuntakäsittelyssä ylivoimaisesti eniten aikaa ja työtä oli taksiliikenteen muutoksien ja niiden vaikutusten pohdinnassa. Valiokunta ei hyväksynyt alkuperäistä ministeriön esitystä sellaisenaan, vaan sitä täydennettiin matkan varrella, ja sen lisäksi valiokunta otti mietinnössään kantaa taksipalveluiden järjestämiseen. Valiokunta on siis neuvotellut ministeriön kanssa lukuisia muutoksia matkan varrella.

Taksijärjestelmässä on siis tapahtumassa kolme isoa muutosta: luopuminen lupien määräsääntelystä, hintasääntelystä ja asemapaikkavelvoitteesta. Näiden muutosten vaikutuksia henkilöliikennepalveluihin on haluttu arvioida huolellisesti. Taksiliikenteen osalta valiokunnassa on käyty suuri määrä keskusteluja ja kuultu lähes 70:tä asiantuntijaa. Huomionarvoista on, että perustuslakivaliokunta on lausunnossaan katsonut, että taksilupien määräsääntelystä luopuminen on valtiosääntöoikeudellisesti perusteltua.

Taksiliikenneluvan saanti siis helpottuu merkittävästi. Enää se ei myöskään ole ajoneuvokohtainen. Lupaa ei kuitenkaan saa kuka tahansa jatkossakaan, vaan tietyt perusehdot on täytettävä.

Alun perin esitysluonnoksen ajatuksena oli luopua kuljettajan ajoluvasta. Ajolupa säilyy. Kurssivaatimus helpottuu olennaisesti, mutta kuljettajan soveltuvuus ja taidot mitataan kokeella jatkossakin ja tietty taito ja taso ja kyvyt on oltava. Valiokunta muun muassa lisäsi lakiin vaatimuksen, että kuljettajan kielitaito ja esteettömyysosaaminen mitataan kokeella.

Taksin on oltava asiakkaalle helposti tunnistettavissa. Tästä säädellään erikseen. Kokoomukselle on tärkeää, että oikeus taksitunnisteiden käyttöön on vain taksiluvan haltijoilla. Tällä hetkellä keltaisen kuvun voi autonsa katolle laittaa kuka tahansa, eikä sitä ainaakaan lailla ole kielletty.

Taksamittaria vastaava järjestelmä on oltava käytössä jatkossakin. Valiokunta on asettanut tälle minimivaatimukset ja vaatii, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset vaadittavista laitteista. Luotettavuuden tason on oltava vähintään samalla tasolla kuin nykyisissä taksamittareissa. Havaintojeni mukaan ei yksikään liikenteen välityspalvelu tällä hetkellä, ei suomalainen eikä ulkomainen, ole vielä toteuttanut taksamittarin korvaavaa järjestelmää, joka täyttäisi nyt asetettavat vaatimukset, joita valiokunta pe-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

nää, ja jossa esimerkiksi olisi automaattinen digitaalinen rajapinta sen varmistamiseksi, että yhteiskunnalliset velvoitteet varmasti tulevat hoidettua.

Erityisen tarkkana tulee olla ulkomaisten välityspalveluiden osalta muun muassa sen suhteen, että arvonlisävero ja muut vastuut maksetaan Suomeen. Tällä hetkellä asia ei ole mitenkään itsestäänselvä. Edelleen: Joidenkin ulkomaisten välityspalveluiden osalta on viitteitä siitä, että rahaliikenteen ja varsinaisen välityspalvelun hoitavatkin eri yhtiöt. Suomalaisen viranomaisen on seurattava toimintojen asianmukaisuutta tarkasti, sillä tällainen järjestely hämärtää vastuuta ja antaa perusteen tarkastella perusteellisemmin kyseisten yritysten tahtoa hoitaa yhteiskuntavastuunsa. Luonnollisestikaan uutuuskien huumassa ei tule sallia minkäänlaista ketkuilua tai puliveivausta veronmaksun, vakuutusten tai muiden työnantajamaksujen suhteen.

Valiokunta sisällytti mietintöönsä kolme lausumaa, joilla valtioneuvosto käytännössä velvoitetaan seurantaan ja toimiin mahdollisten markkinahäiriöiden syntyessä ja harmaan talouden suhteen. Edelleen: eduskunta vaatii valtioneuvostolta selvityksiä tämän lain vaikutuksista aina vuoteen 2022 asti, ja tarvittaessa valtioneuvoston on ryhdyttävä viipymättä toimiin sääntelyn parantamiseksi, mikäli aihetta on.

Arvoisa puhemies! On kysytty, tarvitaanko tällaista uudistamista lainkaan. Mielenkiintoinen piirre asiantuntijakuulemisissa oli se, että kukaan kuultavista tai keskusteluun osallistuneista ei missään vaiheessa sanonut, että taksialalla tai henkilöliikenteessä menisi liiketoiminnallisesti hyvin ja että nykytilanne kannattaa säilyttää tällaisenaan. Olen keskustellut kymmenien taksiyrittäjien ja taksikuskien kanssa, eikä heistä yksikään ole todennut, että ajettavaa on ihan riittävästi eikä enempää kaipaasi. Päinvastoin: jos jostain ollaan oltu yhtä mieltä, niin ainakin siitä, että kyytejä ja ajettavaa pitäisi olla enemmän. Toisaalta on käynyt myös ilmi, että kuljettajia on vaikea saada.

Nykykäytäntö on hankala, ja muutoksia siis tarvitaan. Varmasti moni taksialan toimija joutuu miettimään omia toimintatapojaan. Kilpailun kirittävä vaikutus on yleisesti tunnettu talouden tosiasia. Kun kilpailu lisääntyy liikennealalla, kuluttajan liikkumispalvelun hintalapun voi kokonaisuutena tarkastellen odottaa pienenevän ja laadun paranevan. Kun palveluja tarjotaan, yhdistellään ja käytetään monipuolisemmin ja tehokkaammin, on tämä oletus perusteltu. Jos näin ei käy, on viranomaisen ja lainsäätäjän puututtava asiaan ja ohjattava säädöksillä siten, että tämänkin lakihankkeen perimmäinen tarkoitus toteutuu. Esimerkit maailmalta kertovat, niin kuin täällä tänään on todettu moneen kertaan, ettei tässä onnistuminen ole mitenkään itsestäänselvää, ja siksi seuranta on tarpeen.

On erityisen tärkeää, että kilpailutilanne on reilu eikä kukaan saa epäreilua kilpailuetua esimerkiksi ulkomaisesta alemmasta verokannasta tai muusta vastaavasta. Tähänkin valiokunta on kiinnittänyt huomiota. Kysymysmerkkejä on, sitä on turha kiistää. Esimerkiksi taksien saatavuutta jatkossa on seurattava. Erityisesti haja-asutusalueilla asemapaikkavoihteen poistumisen myötä on riski, ettei kyytiä ole tarjolla silloin, kun sitä tarvitaan. Tähän on puututtava tarvittaessa ohjaavin toimin. Mikäli näin käy jossain säännöllisesti, voi alueen liikenteestä vastaava viranomainen soveltaa palvelusopimusasetuksen mukaista menettelyä ja hankkia taksiliikennettä avoimena, joukkoliikenteeseen verrattavana liikenteenä. Tällöin maksajana olisi yhteiskunta eikä taksiyrittäjä niin kuin tällä hetkellä.

Summa summarum: Edessä on suuri muutos liikenteen palveluissa. Tilanne on uusi ja tarjoaa uusia mahdollisuuksia. Tämän lain myötä Suomeen syntyy aito liikkumispalvelumarkkina ja mahdollisuuksia uudentyyppiselle liiketoiminnalle ja uusien innovaatioiden helpommalle soveltamiselle. Tiedän, että joitain uudistus arveluttaa, ja toisaalta tiedän, että

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

moni suhtautuu tähän innostuneesti ja on jo ryhtynyt kehittämään toimintojaan. Maailma muuttuu, ja toimintatavat kehittyvät. Tämä lainsäädäntö antaa Suomelle mahdollisuuden olla kehityksessä mukana ja jopa näyttää muille suuntaa.

20.55 Juha Pylväs kesk: Arvoisa puhemies! Historia tuntee monia isoja muutoksia yhteiskunnassa. Näitä ovat muun muassa autoilun vastustaminen kansalaisten toimesta, erityisesti kaupungeissa 1960-luvulla henkilöautojen lisääntyessä ja virkamiesten siirtyessä autopuolueeseen. Käytännössä tuolloin teitä suunniteltaessa ja rakennettaessa yksityisautoilua pyrittiin lisäämään tarkoituksella, koska se oli trendikästä. Onneksi tässä ei ihan edetty hulluimpien visioiden mukaan, vaan nykyään kaikkia liikennemuotoja kehitetään sopusoinnussa. Turvavyöpakkoa vastustettiin, koska se rajoitti yksilöiden vapauksia, samoin nopeusrajoituksia. 1800-luvulla suhtauduttiin ilmassa liikkumiseen erittäin epäluuloisesti. Nyt todennäköisesti meistä jokainen on lentänyt useita kertoja, ja se on arkinen ja turvallisin liikkumisen muoto.

Muutos on myös mahdollisuus. Liikenne kehittyy uusilla visioilla ja mahdollisuuksilla. Tätä pitää tukea poliittisilla päätöksillä, ei vaikeuttaa. Siksi onkin ollut varsin surullista kuulla täällä tänään, että taksiyrittäjät ovat ilman erittäin tiukkaa sääntelyä heti harmaan talouden suurkuluttajia. Minun oma kokemukseni palveluyrittämisestä lähtee rehellisyydestä ja luottamuksesta. Ilman sääntelyäkin palvelun pitää olla erinomaista, joustavaa ja velvollisuudet hoidetaan lain mukaan.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö liikennekaaresta ja eräistä siihen liittyvistä laeista on laadittu varsin perusteellisesti. Lakiesitys on varsin uudistuksellinen, ja monia uusia avauksia on lakiesitykseen otettu mukaan. Eniten keskustelua ovat herättäneet taksi liikenteen muutokset. Tavoitteena on jatkuvasti ollut taksiliikennetoiminnan mahdollistaminen edelleen tulevaisuudessakin supistuvilla tilauskannoilla. Varsinkin maaseutualueilla ovat monet taksiyrittäjät lähes vain koululaiskuljettajia ja Kela-kyytien hoitajia. Varsinaiset asiakaskyydit ovat olleet melko vähissä pitkältä tolppa päivästä huolimatta. Tähän on tulossa muutoksia, juuri näihin tiukkoihin säännöksiin. Kankea etusijajärjestelmään perustunut taksilupajärjestelmä poistuu, ja jatkossa lupa pitää olla yrittäjällä, olipa hänellä niitä autoja sitten yksi tai useampia. Samoin linja-autoliikenteelle tehdään paljon sääntelyn poistamista ja mahdollistetaan entistä yrittäjämäisempää toimintaa ilman jatkuvaa lupien hakemista erilaisiin uusiin reitteihin tai toimintaideoihin. Tällä lailla rakennetaan pohjaa tulevaisuuden liikenteen palveluille. Tällä lailla saadaan hyvä perusta hyödyntää digitalisaatiota entistä enemmän tulevaisuuden palvelukokonaisuuksille. Perusajatukseksi olisi edelleen, että keskiössä olisi asiakas järjestelmän sijaan. Minä ainakin luotan suomalaisen taksialan ammattilaisiin, jotka tämän muutoksen myötä nopeasti kehittävät omaa yritystoimintaansa lain sallimiin laajempiin kokonaisuuksiin.

Arvoisa puhemies! Toinen tärkeä kokonaisuus tässä laissa on tavaraliikennetoiminnan helpottaminen. Perimmäisenä ajatuksena on helpottaa ilman kankeaa lupajärjestelmää suoritettavaa tavaraliikennetoimintaa. Toiminta, jolla on vähäinen vaikutus kuljetusmarkkinoihin, ei edellytä jatkossa liikennelupaa. Tämä ratkaisu on todella toivottu ja oikeansuuntainen norminpurku. Tältä osin normeja on hyvä purkaa myös pitempään. Lain mukaan muun muassa traktoriliikennelupa poistuu enintään 60 kilometriä tunnissa kulkevilta traktoreilta. Tämä helpottaa varsinkin maansiirtotehtävissä olevien traktoriyrittäjien toimintaa. Toisin kuin monet haluavat pelotella, traktoriliikennöinti suoritetaan yleensä siellä, mihin kuorma-autoilla ei pääse. Toiminta-alueet ovat siten toisiaan täydentäviä eivätkä kil-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

pailevia. Näin helpotetaan hankalissa olosuhteissa olevien maanrakennustöiden sujuvampaa ja edullisempaa toteutumista. Samalla myös valvontaresursseja säästetään merkittävästi, kun ylimääräisiä sääntelyrajoja vähennetään. Käytännössä monet yrittäjät ovat tuskastuneet ilmiäntöjen ja valvontojen noidankehään, jota onneksi tällä esityksellä ainakin vähennetään.

Täällä tänään esillä olleisiin väitteisiin siitä, että nyt kossit alkavat traktorilla ajella kuuttakymppiä: Käytännössä tuollaisia traktoreita ei Suomesta löydy. Laki sallii, mutta käytännössä sellaisia ei ole. Toki traktorit kulkevat reilua viittäkymppiä jo nykyisinkin. Niiltä osin kauhukuvien luominen on harhauttavaa, koska nykyisinkään liikenne-riskit eivät ole uhkamaalauksista huolimatta lisääntyneet. Tässä esityksessä vapautetaan ne vain liikenne-luvasta, ei ajoluvasta.

Arvoisa puhemies! Tämä lakiesitys on kannatettava. Vaikka joitain huolia lakiesitykseen liittyy, pidän kokonaisuutta oikeasuuntaisena.

Valiokunta on mietintöön lisännyt kolme lausumaehdotusta, joita pidän varsin onnistuneina ja kannatettavina.

21.01 Harry Wallin sd: Arvoisa puhemies! Hallitus on ottanut suuren riskin lähtiessään romuttamaan Suomen erinomaisesti toimivaa taksijärjestelmää. Liikennekaariesityksestä näkyi jo alusta alkaen poliittinen tavoite lähteä purkamaan itse asiassa muihin maihin nähden varsin vähän säänneltyä lupajärjestelmää. Sääntelyn härkäpäinen purku on ollut ministeri Bernerin kunnianhimoinen tavoite, ja liikennekaariesitys on tehty tämän linjauksen pohjalta välittämättä sen vaikutuksista maamme elintärkeisiin liikennepalveluihin, jotka ovat etenkin maaseutualueilla kansalaisille ja kunnille sekä Kelalle muiden liikennepalvelujen puuttuessa elintärkeitä.

On huomattava, että taksien säätely on pääsääntö koko Länsi-Euroopassa ja jopa Yhdysvalloissa. Missään ei ole vielä tehty onnistunutta taksialan säätelyn purkua, vaan nekin harvat maat, jotka ovat tähän lähteneet, Ruotsi, Hollanti ja Irlanti, potevat valtavia ongelmia ja tekevät koko ajan uutta säätelyä epäkohtien korjaamiseksi. Miten pelkkään markkinatalouteen perustuva malli voisi onnistua harvaan asutussa Suomessa, jossa kansalaiset ja yhteiskunnan vastuulla olevat taksipalvelut ovat täysin riippuvaisia toimivasta taksijärjestelmästä? Tämän vuoksi Tanska, Islanti ja jopa varakas Norja pitävät edelleen voimassa taksilupien ja taksimaksujen säätelyä, koska se on halvin keino turvata palvelut koko maassa ja kaikkina aikoina.

Poikkeuksena on Ruotsi, jonka taksiliikenteen mallia ei ole aikaisemmin tänne haluttu. Toki lupamäärien säätely on siellä lopetettu mutta se on korvattu tiukalla muulla säätelyllä, niin sanotulla soveltuvuusharkinnalla. Lähtökohtana on se, että maaseutualueiden palvelut ostetaan yhteiskunnan rahalla.

Mikäli tämä hallituksen esitys hyväksytään, merkitsee se suurelta osin taksipalvelujen voimakasta heikennystä tai jopa loppumista useissa maaseutumaisissa kunnissa. Uber-taksiliikenne on laitonta, näin totesi Helsingin hovioikeus, kun se tuomitsi kaksi kuljettajaa sakkoihin ja vahingonkorvauksiin luvattoman taksiliikenteen harjoittamisesta. Tosiasiallisesti Suomessa tietyt tahot myös liikenne- ja viestintäministeriössä innostuivat kyytipalvelu Uberin rantautumisesta Eurooppaan ja myös Suomeen, vaikka jopa sokea Kreettakin näki, että toiminta on voimassa olevan taksilainsäädännön vastaista.

On huomattava, että tähän Uber-ylistämiseen lähtivät myös monet mediat. Äänenpainot kyllä laantuivat sen jälkeen, kun Saksassa, Ranskassa, Espanjassa, Belgiassa ja Ruotsissa

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

toiminta laittomana kiellettiin. Valiokunnassa on ollut esillä vaihtoehto, jossa lupa tarvittaisiin aina, kun kuljetuksia hoidetaan korvausta vastaan. Nykykäytäntöä vastaavat poikkeukset olisi lueteltu erikseen, kuten satunnainen yhteisajaminen vastavuoroisesti tai pientä korvausta vastaan, lasten kuljettaminen harrastuksiin, vaikka siitä jotain korvausta maksettaisiinkin, siis yleensä sellaiset tilanteet, joissa ei ole kyse taksityyppisestä toiminnasta. Selkeä rajanveto ei hallituspuolueille kelvannut, joten epäillä sopii, että tässä haetaan taas jotain porsaanreikää Uberille tai jollekin muulle toiminnalle, johon ei haluta esimerkiksi tulojen salaamisen vuoksi hakea liikennelupaa.

Erittäin huonoa lakiesityksessä on myös lähes kaiken koulutuksen karsiminen pois nykykäytännöstä. Koulutus on esityksen mukaan tarkoitettu säilyttää yrityksille. Kuitenkin uusi tyypillinen yritys on yhden henkilön harjoittama taksiryitys. Sehän siis tulisi alalle usein ulkomaalaistaustaisena ilman minkäänlaista yrittäjäkoulutusta. Valiokunnassa kuljettajia koskevaa sääntöä sentään muutettiin sen verran, että kuljettajiksi aikovilta vaaditaan jonkinlainen koe.

Ruotsista ei ole haluttu kokemuksia ottaa, vaikka olisi jotain kannattanut kuitenkin selvittää. Ruotsissa vaaditaan kuluttajansuojan ja verotuksen vuoksi takseissa luvat ja oikeat taksamittarit. Taksien pitää, kuten muissakin Euroopan maissa, näyttää takseilta. Vaaditaan myös taksamittarit, joilta saadaan suoraan tiedot ilman mitään pilvipalveluja verotusta ja palkanmaksua varten. Täällä valiokunnassa jopa Trafín edustajat pitivät taksamittaria kilpailun esteenä korkean hankintahinnan vuoksi. Nykyaikainen, jopa Suomessa valmistettu, taksamittari uudella tiedon taltioivalla tekniikalla maksaa noin 700 euroa. Ei voine olla kenenkään yrittäjätoiminnan aloittamisen este.

Miten hoidetaan asiakkaan ja kuljettajan väliset riitatapaukset, kun matkan hinnasta syntyy ristiriita? Ruotsissa kuljettajat, niin sanotut friåkaret, ovat olleet suurissa Ruotsin kaupungeissa suuri ongelma muun muassa ylisuuren hinnoittelun vuoksi. Näille ei Ruotsissa voida mitään, kun vahvistettua enimmäistaksaa ei ole. Suomessa nykyisin on, jatkossa esityksen mukaan ei. Kun väärinkäytöksiä hinnoittelun osalta alkaa esiintyä, koska Trafí määrää hintakaton ja kenelle — kaikille vaikeita käytöksiin syyllistyneille?

Hallituksen tavoitteena on vähentää byrokratiaa. Ihmettelen vain, miten se voi onnistua. Nykyisin taksiasioita hoitaa valtakunnassa noin 15 henkilöä, siis 10 000 yrittäjän ja noin 15 000 kuljettajan ammattia. Miettikääpä, paljonko tuohon verrattuna tarvitaan väkeä vaikkapa vain kuluttajavalitusten käsittelyyn tai rikosten selvittelyyn, jota väistämättä tällä lakiesityksellä taksiliikenteeseen syntyy. Siitä ei ole epäilystäkään.

On myös syytä huomioida, että taksialan jo rakentamat keskitettyihin tilausjärjestelmiin ja yhteiskunnallisiin kuljetuksiin perustuvat kuljetukset ovat säästäneet jo nyt yhteiskunnan varoja pelkästään Kela-kuljetuksissa noin 20 miljoonaa euroa vuositasolla.

Oma lukunsa on vielä hallituksen esityksen mukaan taksiliikenteessä käytettävä kalusto. Mitä tekevät takseina kuorma- ja pakettiautot, kevyet ja raskaat kolmipyörät ja nelipyörät ja niin edelleen? Läntisessä Euroopassa ja muuallakin halutaan, että takset ovat uusia ja vähäpäästöisiä henkilöautoja.

Mikäli tämä esitys hyväksytään, se tulee aiheuttamaan suunnattoman epävarmuuden alan yrittäjien ja heidän perheidensä toimeentuloon. Rajut muutokset tulisivat koskettamaan nuoria, vasta luvan saaneita yrittäjiä, joilla on velkarahalla hankittu auto ja laitteet. Syntykö ulkomailta tulevien taksien suuryritysten kautta Suomeen halvat taksihinnat ja jäävätkö verorahat Suomeen? Oma arvioni on, että voitot menevät ohi verotuksen samaan

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

osoitteeseen kuin Uberinkin voitot. Tästä laskun maksaa suomalainen taksin pienyrittäjä ja heidän kuljettajansa.

Kannatan, että lakiesitys hylätään ainakin taksiliikenteen säännösten osalta ja uusi valmistelu aloitetaan nykyisten taksisäännösten pohjalta. Pohjaksi asetetaan alueelliset lupakiintiöt, asemapaikat ja kuluttajataksa, joka on myös kuluttajaa suojaava enimmäistaksa. Luvat ovat joukkoliikennelain tapaan autokohtaisia ja takseina voitaisiin käyttää vain uusia, vähäpäästöisiä henkilöautoja. Laatuvaatimuksista ja nykyisen koulutuksen laajuudesta sekä alan yrittäjien ja kuljettajien osalta pidetään kiinni, jolloin alan peruskoulutustaso ja taksipalvelujen laatu säilyy.

Lopuksi. Helsingin ja Uudenmaan taksiryttäjät julkaisivat asiantuntijanakemyksen, mitä tulee tapahtumaan, jos hallituksen esitys hyväksytään: "Uusi laki johtaisi sekavaan järjestelmään, jonka ongelmat ovat tuttuja esimerkiksi Tukholmassa ja Tallinnassa. Valvonnan puuttuessa hinnat voivat olla käytännössä mitä tahansa, eikä kukaan takaa päivystystä harvaan asutetuille alueille. Vastuu ja vahingot kaatuvat matkustajille. Juuri näistä syistä Tukholmassa on palattu säänneltympään malliin. Perinteiset taksit eivät toki ole katoamassa. Sen sijaan suomalainen taksiala sellaisena kuin se on palvellut 111 vuoden ajan on jäämässä historiaan. Uudet toimijat voivat tuoda kasvua, mutta pelkona on se, että se kohdistuu harmaan talouden alueelle." Taksiryttäjät toteavat, että liikennekaarihanketta puoltavien vastuulla on ratkaista, miten palveluiden laatu ja toiminnan rehellisyys tulevaisuudessa varmistetaan, taksimatkustamisen kun ei kuulu olla onnenkauppaa.

Lopuksi haluan kiittää edustaja Pakkasta asiantuntevasta puheenvuorosta ja erityisesti siitä rehellisestä puheesta, jonka piditte täältä pöntöstä. [Markku Pakkanen: Kiitos!]

21.10 Ari Jalonen ps: Arvoisa puhemies! Aloitin esittelypuheenvuoron toteamalla, että tämä lainsäädäntö muuttuu paljon ja se muuttuu periaatteellisesti, mikä johtaa siihen, että joillakin voi olla vaikeuksia ymmärtää, mitä tässä säädetään. On todella paljon vääriä käsityksiä, kuten esimerkiksi äskeisessä puheessa se, että mitä nyt nämä kuorma-autot ja nämä tarkoittavat, miten ne liittyvät tähän taksiliikenteeseen. Jos toimittaisiin tosiaan niin kuin tämä äskeinen näkemys oli, niin silloin näillä voisi nimenomaan liikennöidä ilman lupaa ja velvoitteet eivät tulisi koskemaan niitä, jolloin liikenne vapautuisi. Eli tämä demareitten vastalause ohjaa nykyiset taksit säädöksiensä vangiksi eivätkä ne pääsisi, ainakin vaarantaisivat sen, käytännössä niihin liikenneketjuihin, ja todennäköisesti Kelan kyyditkin jäisivät saamatta. Eli tämän lain henkeä, kun se on mahdollistava, ei pystytäkään enää tässä kohtaa korjaamaan.

Täällä on perussuomalaisten kimppuun hyökätty tämmöisillä väärillä valheilla. Kerron hieman, miten tähän tilanteeseen on päädytty ja miten tämä juttu on mennyt. Kun ministeri Berner toi keskusteluun sen ensimmäisen esityksensä, missä oli muun muassa tämä kymppitonin puuhasteluraja, ja silloin ei olisi tarvinnut mitään velvoitteita olla mihinkään suuntaan, niin se ei käynyt tosiaan perussuomalaisille [Mirja Vehkaperän välihuuto — Ari Torniaisen välihuuto] — silloin kun se oli lausuntokierroksella, joo, täsmennetään. Hyvä. Eli silloin kun se ensimmäinen muotoilu tuli siitä, käytetään nyt muotoilu-termiä, ja se ei perussuomalaisille käynyt, ja se ei käynyt Taksiliitolle.

Sitten kun ajan saatossa, keskustelujen saatossa kävi ilmi, että tätä ei nyt saada semmoisessa muodossa läpi, että taksin nykylainsäädäntö olisi mukana tässä liikennekaariesityksessä, niin siinä vaiheessa Taksiliitto muutti linjaansa, vaihtoi sen B-vaihtoehtonsa, joka on siis markkinaehtoinen liikenne tietyin säädelyin kuvioin, ja siinä vaiheessa myös sitten pe-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

ruusuomalaiset siirtyivät keskustelujen jälkeen vastaavalle linjalle, ja näin ollen Taksiliittoa kuunnellen päädyttiin liikennekaareen. Eli liikennekaari kun tuli tänne, niin siinä oli sitten pohjana markkinaehtoinen liikennekuvio. Kun siitä mentiin eteenpäin ja tehtiin täsmennyksiä, niin edelleenkin on Taksiliitto ollut mukana, sitä on kuultu. Ja osa näistä tiedoista, mitkä julkisuudessa nyt menevät vähän sinne sun tänne, on tämmöistä väärään tietoon pohjautuvaa.

Nyt on joka tapauksessa valiokunnassa tehty näille pykälämuotoiluille, mitä meillä nyt on käytössä, niin hyvä mietintö, lainsäädäntö kuin se on mahdollista. Nyt se tulee esimerkiksi niin, että vaikka lupien määrä ei ole enää rajoitettu, niin samat lupaehdot koskevat kaikkia, esimerkiksi niin, että sen ajoneuvon tulee olla ammattiliikenteeseen rekisteröity, ja sitä kautta tulevat tietyt laatuvaatimukset, muun muassa vakuutukset, katsastukset ynnä muut. Täällä on väitetty, että lupaa ei tarvitse olla mukana autossa. Se on väärää tietoa. Lupa pitää olla autossa mukana. Siellä pitää olla myös kuljettajan tiedot mukana, elikkä siellä autossa pitää olla kahden luvan tiedot matkassa. Matkanvälitysjärjestelmällä, on se sitten missä tahansa ja minkämoisessa järjestelmässä tahansa, kaikki maksuliikennetiedot, mitä on tiedossa, on ilmoitettava. Nämä ovat niitä kohtia, jotka on valiokunnan pöydän ympärillä nähty erittäin tärkeiksi, ja näitä tullaan paimentamaan. Jos on jotain epäilystä, että tämä kirjoitusasu on jotenkin niin, että se voisi aiheuttaa tulkintavaikeuksia, niin sitten kakos- ja kolmosvaiheessa tähän tullaan palaamaan. Se on valiokunnan henki, että kaikesta rahaliikenteestä ilmoitetaan aina kaikki tiedot eteenpäin. Tämä on sitä harmaan talouden torjuntaa. Tämä on joka tapauksessa niin tasapuoliseksi tehty kuin pystyy.

No, ydinhän tässä oli tosiaan se, että kaikkien liikennemuotojen tulee olla tässä samassa lakisääntelyssä. Jos taksi jostain syystä olisi tästä ulkopuolella, niin kuin esimerkiksi demareitten vastalauseessa ilmoitetaan tai ehdotetaan, tarkoittaa se sitä, niin kuin olen jo sanonut aikaisemminkin, että se vaarantaa sen, että ne eivät pääse näihin matkaketjuihin mukaan eivätkä ne pääse edes Kela-kyyteihin mukaan, mikä tarkoittaisi sitä, että taksiyrittäjien tulot romahtaisivat, koska tämän lain muoto on semmoinen, että se mahdollistaa muunlaisen toiminnan. Se olisi ollut mahdollista kirjoittaa silloin sen alkuperäisen perussuomalaisten tavoitteen mukaan, elikkä koko laki olisi muotoiltu niin, että taksi toimii sen sääntelyn perusteella, mikä nyt tällä hetkellä on. Mutta kun se on kirjoitettu tähän muotoon, niin sitä ei pysty ottamaan pois ilman, että taksi kärsii. Tämä mahdollistaa nyt siis nämä matkaketjut.

Nyt täällä pääkaupunkiseudullahan on ollut MaaS-kokeilu. Mitä siitä on kuultu uutisia, niin se on toiminut juuri niitten odotusten mukaan, mitä näiltä matkaketjuilta odotetaan, elikkä kokeilijat ovat vähentäneet oman auton käyttöä ja lisänneet joukkoliikenteen ja taksin käyttöä, joka on osana joukkoliikennettä. Tämä tarkoittaa, kun puhdasta rahaa käytetään taksiliikenteeseen enemmän, taksiyrittäjien tulojen lisääntymistä. Se tarkoittaa myös sitä, että sen ihmisen, joka on liittynyt näihin palveluihin, menot pienenevät, koska sitä omaa autoa ei välttämättä tarvita. Tämä toimii silloin, kun tämä lähtee kunnolla menemään. Nythän on vasta kokeilu. Silloin kun tämä lähtee kunnolla menemään ja se tulee, tässä ympäri maailmaa on hyviä paikkoja, mistä se kehittyi, niin siinä vaiheessa tästä hyötyvät taksiyrittäjät, joukkoliikenneryrittäjät ylipäättänsä ja koko kansa, koska silloin joukkoliikenteen olemassaolo lisääntyy ja sen käytettävyys lisääntyy.

Niin tai näin, perussuomalaiset ovat koko ajan puolustaneet suomalaista taksia, Suomen kansaa. Tällä pykäläkokoontamalla, pykälämuotoilulla, minkä tässä on nyt hallitus valin-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

nut ja Taksiliitto siunannut, tämä on niin hyvä kuin tällä pykälämuotoilulla saa. Kiitoksia tästä.

21.20 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Jatkan siitä, mihin edellisellä kerralla jäin, eli hallituksen esityksen koulutusosioon haluaisin vielä puuttua.

Tässä esityksessä luovutaan lähes kaikesta siitä koulutuksesta, mitä tänä päivänä taksiyrittäjältä vaaditaan: yrittäjäkoulutusvaatimus lopetetaan, taksinkuljettajalle kuljettajakoulutus, mikä on viikon mittainen koulutus, ja on vain tämä koe. Itse arvostan koulutusta, ja suomalaista koulutusta myös yrittäjille pidän tärkeänä. Tämä on sinällensä vähän hämmästyttävä linjaus tässä asiassa, että kun on kyse henkilökuljetuksista, pienistä lapsista tai vammaisista, niin niiden kuljettajalla ei ole koulutusvaatimusta siihen määrään nähden kuin tänä päivänä, vaan niistä ollaan valmiita luopumaan, kun taas raskaan liikenteen ja linja-auton koulutuksesta valiokunnassa tiedetään, että sinne kouluttajavaateet tulevat jäämään ja sitä koulutusasiaa ei missään vaiheessa haluttukaan kyseenalaistaa. Minun mielestäni olisi ollut linjakasta, että myös takseissa olisi säilynyt tämä koulutusvaade, toisaalta sitten linja-autoissa ja kuorma-autoissa olisi luovuttu koulutusvaateesta, mutta kyllä minä arvostan tätä koulutusta ja pidän tärkeänä, että laadukkaan taksipalvelun yksi edellytys on, että kuljettajat ja luvanhaltijat tietävät lainsäädäntöasiat riittävällä tarkkuudella eivätkä pelkästään ole palvelualttiita ja hallitsevat kielen ja paikkakuntatuntemus on riittävä, niin kuin esityksessä sanotaan.

Täällä on monessa puheenvuorossa kiinnitetty huomiota taksin kannattavuuteen ja on arvioitu, että tämä on huonoa bisnestä. Ministeri omalla suullaanhan tänään sanoi, että taksi on toinen huippubisnes apteekkialan lisäksi Suomessa, ja siitä lausumasta ymmärränkin sen, että mikä vimma nyt sitten on muuttaa tätä nykyjärjestelmää. Meillähan apteekkialaakin kovasti ollaan suunnittelemassa uusiksi, ja jos tämä on se motivaatio muuttaa suomalaista taksijärjestelmää, niin pidän sitä hiukan erikoisena alana.

Tiedän, että monella taksiyrittäjällä on toiveita lisää: ansioita lisää, ajokilometrejä. Itse kuitenkin 26 vuotta alalla toimineena minulla ei ole yhtään miinusmerkkistä vuotta ollut. Tietysti tällainen asiahan ei kelpaa asiantuntijalausunnoksi, koska se on omakohtainen kokemus, mutta kyllä minä olen ainakin toistaiseksi pystynyt harrastamaan ja tekemään kannattavaa taksitoimintaa Suomessa.

On nostettu keskusteluun myös ulkolaiset kydyinvälitysjärjestelmät, ja niin kuin valiokunnassa saatiin kuulla, niin tämän esityksen myötä, jos se menee tässä muodossa läpi, 1.7. 2018 muun muassa Uber on sitten laillista toimintaa Suomessa, koska silloin kuljettaja, jolla on lupa ja tämä tilausvälitys, mikä nyt on jo luvallista — sillä on yhteys — on luvallinen kuljettaja ja Uber-välitystoiminta on luvallista sinä päivänä. Silloin ei enää lainsäätäjä tai viranomainen pääse tähän asiaan kiinni. Siksi itse halusin siihen ammattimaisen liikenteen määritelmään tiukemman määritelmän, eli olisi ollut tämä "korvausta vastaan" -toiminta, mutta sitä ei valiokunnassa saatu läpi, ja se neuvottelutuloksen kautta Taksiliiton ja ministeriön neuvottelussa jäi siihen muotoon, missä se tässä yhteydessä esityksessä oli, mutta se mahdollistaa sitten tulevaisuudessa tämäntyyppisen liiketoiminnan.

Työnantajavelvoitteista ja niiden noudattamisesta. Tällä hetkellä taksityönantajat noudattavat omia alansa sopimuksia ja neuvotteluita. Tulevaisuudessa en olisi niinkään varma, jos alalle tulee sitten kovin kirjavaa yrittäjäporukkaa mukaan. Kuljettajien ammattitaito ja velvoitteet on täällä monissa puheenvuoroissa hiukan jopa kyseenalaistettukin, ja uskon, että yksi tapa harmaata taloutta on välttää työnantajavelvoitteita, ja uudella yrittäjällä

tietysti houkutus tulla alalle on kovasti sellainen, että vältetään ylimääräisiä kuluja. Nämä ovat hankalia. Ja olinkin aika yllättynyt, että muun muassa näissä opposition omissa muutosesityksissä ei millään lailla kiinnitetty kuljettajan asemaan huomiota, ja tätä pidin vähän huonona linjauksena. Olisin odottanut, että vasemmistopuolueet ainakin ovat huolissaan taksinkuljettajan tilanteesta, mistä itse kannan kovasti myös huolta, koska tälläkin hetkellä kolmelle vakituiselle kuljettajalle palkkaa maksan.

Sitten kaiken kaikkiaan tämä uudistushan ei ole tosiaankaan missään muualla päin maailmassa onnistunut, näin kova vapauttaminen, ilman säädöksiä mennä tähän linjaukseen. Toivotaan tietenkin, että se Suomessa onnistuu. Suomi olisi ensimmäinen maa, joka pysyisi tämän vapauttamisen tekemään niin, että kaikki menee hyvin. Kovasti valiokunta itsekin on epäileväinen, koska on laittanut omat lausumat tähän omaan esitykseensä, kolme lausumaa, ja on kova huoli harmaan talouden seurannasta, niin kyllä kai rehellisyyttä on tunnistaa, että kyllä tässä nyt sellaista esitystä tehdään, mistä kannetaan kovasti huolta. Tämä kuuluisa suomalainen luotettava taksijärjestelmä on kyllä nyt suuresti uhanalainen.

Suomalainen taksi ei kuole tähän esitykseen. Suomalainen taksi pärjää kyllä. Tässä asiassa suurin menettäjä on suomalainen yhteiskunta. Se menettää mielestäni merkittävän määrän verotuloja tässä harmaan talouden mahdollisuudessa. Tämä ehkä kuulostaa jo vähän jankkaamiselta tästä harmaasta taloudesta, mutta otetaan nyt esimerkiksi tämä mittari tai vastaavan tyylinen laite siihen autoon, niin se jo mahdollistaa niin monta välivaihetta, että harmaan talouden niin sanottu rintataskuun laittaminen tulee ilman muuta houkuttelevaksi vaihtoehdoksi. Mikäli alalle tulee tuollainen määrä uutta toimijaa, niin kuin esityksessä on arvioitu, että tuhatmäärin tulee uusia takseja liikenteeseen erityisesti täällä pääkaupunkiseudulla, niin tilanne on äärimmäisen hankala silloin, kun tämä uusi tilanne syntyy. Houkutus hoitaa asioita hieman väljemmin tulee ilman muuta. Tästä syystä uskon, että suomalainen yhteiskunta on suurin menettäjä tässä. Suomalainen taksi tulee selviämään tästäkin. Ja jos tässä on liikenneministeriöllä ajatuksena, että saadaan suomalainen taksiyrittäjä polvilleen, niin se ei tule toteutumaan tässäkään esityksessä.

Taksien hinnoista ja niiden näyttämisestä. Elikkä kun hinta pitää kertoa etukäteen, niin haluaisin nyt vielä nostaa yhden esimerkin. Meillähan on Suomessa pitkään ollut lentokennällä nämä keltaiset taksit ja siellähan on ollut hinta kerrottuna, paljonko kyyti maksaa lentokennältä Helsinkiin. Tämä on ollut ihan normaali käytäntö, luvanvaraista toimintaa, lailista toimintaa. Sitäkään varten ei olisi tällaista uudistusta tarvinnut tehdä. Jos oikein tarkkaavainen kuluttaja on huomannut, niin se tarjous saattaa olla joskus 25 euroa per henkilö Helsingin keskustaan, vaikka hotelli Marskiin sieltä. Sitten siinä odotellaan 4—5 matkustajaa ja kaikki maksavat sen 25 euroa tälle yritykselle, no se on sataviisikymppiä. Se on erinomaisen hyvä keikka sille taksiyrittäjälle. Totta kai tämä yksittäinen asiakas saa edullisen kyydin, 25 euroa. Mutta jos tämä kyseinen ryhmä olisi valinnut siitä taksijonosta sellaisen auton, mihin mahtuu vaikka kuusi matkustajaa, niin se sama kyyti olisi maksanut tämän päivän hinnoittelulla lentoasemalta tuohon hotelli Marskille noin 75—80 euroa, ja se kun olisi jaettu kuudelle, niin siitä olisi tullut sellainen 13—14 euroa normaalilla käytännöllä ja normaalilla taksalla. Tätä pidetään nyt sitten uudistuksena, että tämä 25 euroa onkin kuluttajalle edullinen kyyti, mutta tätä normaalia 13—14 euron taksaa pidetään suomalaisen taksin hinnan kannalta liian korkeana. Itse tunnen tämän asian kovin hyvin, koska kotiseudullani Kouvolassa nuoret erityisesti harrastavat tällaista porukan kasaamista. Kun ollaan samaan suuntaan menossa, niin kasataan 5—6 kaveria samaan autoon ja lähdetään sieltä yön syliin kotiin päin. Kyyti on hyvinkin edullinen: 10—15 euroa, niin saadaan nuo-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

ret turvallisesti kotiin. Mutta tässä uudistuksessa nyt ei tästä olekaan kyse, vaan pidetään järkevämpänä mennä tähän ehkä vähän kalliimpaan vaihtoehtoon, ja pidetään sitä hienona uudistuksena. Sinällänsä nämä uudistukset, mitä tässä on, ovat normaalia arkipäivää jo tänäkin päivänä suomalaisessa taksiliikenteessä. — 10 minuuttia.

21.30 Sami Savio ps: Arvoisa puhemies! Tämä käsittelyssä oleva laki liikenteen palveluista, tunnettu myös liikennekaaren nimellä, sisältää useita merkittäviä muutoksia. Suuri osa näistä liittyy taksialan sääntelyn purkamiseen. Tässä laissa on tältä osin sekä hyviä puolia että joitakin kohtia, jotka vaativat jatkotarkastelua lain hyväksymisen jälkeenkin. Onneksi lakiin on saatu monia parannuksia ministeri Bernerin alkuperäiseen esitykseen verrattuna.

Perussuomalaisten vaatimuksesta taksinkuljettajalta edellytetään jatkossa muun muassa riittävää vuorovaikutus- ja kielitaitoa. Näiden edellytysten täyttymistä mitataan kokeilla. Taksinkuljettajalla tulee olla myös riittävä paikallistuntemus. Nämä ovat erittäin tärkeitä asioita asiakkaiden saaman palvelun kannalta.

Myös kuuluisasta Taksiliitonkin vastustamasta 10 000 euron liikevaihtorajasta on luovuttu, kuten valiokunnan puheenjohtaja, edustaja Jalonen edellä totesi. Hintasääntely ja hinnoittelu muuttuvat, mutta Liikennevirasto voi jatkossa asettaa tietyin edellytyksin taksiliikenteeseen enimmäishinnan. Säännöksen tarkoituksena on estää hintojen epäsuotuisa kehitys sellaisilla markkinoilla, joilla kilpailu on vähäistä. Tämäkin rajoitusmahdollisuus on tärkeä asia.

Valiokunnan mietinnössä on painotettu taksamittarin tai sitä vastaavan järjestelmän käyttöä. Sekin on hyvä, jotta asiakkaat voivat luottaa hinnoittelun asianmukaisuuteen jatkossakin. Myös verottajalla on oltava mahdollisuus tarkistaa suoritettut maksut. Harmaan talouden torjuntaan tulee kiinnittää huomiota uudistuksen yhteydessä, kuten valiokunta on mietinnössään esittänyt.

Arvoisa puhemies! Toivottavasti kilpailun lisääntymisen myötä takseja riittää myös maaseudulla. Kiitän lopuksi valiokuntaa sen tekemistä järkevistä muutoksista lakiesitykseen taksiliikenteen turvaamiseksi ja edistämiseksi.

21.32 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Haluan vielä tässä lopuksi käyttää puheenvuoron ainakin siitä, että täällä edustajat Jalonen ja Savio ovat maininneet, että perussuomalaisten vaatimuksesta tähän esitykseen saatiin muodot. Kyllä valiokunnassa tehtiin työtä niin hallitus—oppositio-rintamalla kuin hallituksen sisälläkin. On minusta pikkusen erikoista, että tässä nyt nostetaan tämä perussuomalaisten osuus niin merkittävään osuuteen tässä valiokunnan työssä.

Käytän tämän puheenvuoron myös siksi, että vain nämä keskustelut taltioituvat historiankirjoihin. Valiokuntakeskustelut taikka Ilta-Sanomien keskustelu, ne ovat eri juttu, mutta tämä on se virallinen paikka, missä tästä keskustelua käydään.

Ja ainakin itse koen niin, että hallituspuolueet osallistuivat vahvasti tämän hallituksen esityksen muutoksiin, vaikuttivat sen sisältöön, samoin oppositio omilla näkemyksillään. Tämä on kokonaisuus, mitä tästä on mennyt, ja tämä on monen kipuilun kautta syntynyt lopputulos, ei pelkästään perussuomalaisten esitys. Sinällänsä perussuomalaiset olivat kyllä kaapintekijän paikalla, että jos olisivat halunneet suomalaisen taksiliikenteen säilyttää, heillä olisi ollut siihen valtaa ja tahtoa, mutta saattoi olla, että taitoa hiukan puuttui.

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

21.34 **Ari Torniainen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Kuten edellä edustaja Pakkanen jo otti esille, viittaa edustaja Savion puheeseen, jossa hän toi esille, että hallituksen esityksessä olisi ollut tämä kymppitonnin raja. Sitä ei ole ollut hallituksen esityksessä, ministeri Berner ei ole sitä esittänyt. Sitä ei ollut nimenomaan hallituksen esityksessä, se oli siellä lausuntokierroksella, ja lausuntokierroksen jälkeen se on poistettu sieltä.

Ja kun edustaja Savio otti esille, että kuljettajan pätevyysvaatimuksia olisi tarkennettu valiokunnan käsittelyn yhteydessä nimenomaan perussuomalaisten esityksestä, niin kyllä ne kaikki, mitkä liittyivät kuljettajan pätevyysvaatimuksiin, nimenomaan kuljettajakokeeseen ynnä muuhun, olivat valiokunnan yksimielisesti ja kaikkien hallituspuolueiden edustajien yhteisesti esille tuomia asioita. Voin itse kyllä todeta tämän, kun olin siellä itsekin niitä esittämässä. Myöskin kaikki hallituspuolueiden edustajat olivat näitä asioita yhteisesti esiin tuomassa, samoin myöskin oppositiopuolueiden edustajat omaehtoisesti toivat näitä asioita hyvin voimakkaasti esille. En haluaisi kyllä nostaa ketään tai mitään hallituspuoluetta erityisesti esille tässä asiassa. Tämä on yhteinen kompromissi, mikä ollaan löydetty, yhteisiä parannuksia ollaan saatu siihen hallituksen esitykseen ja yhteisesti niitä asioita ollaan viety eteenpäin, ja tämä on käsittääkseni kyllä myöskin hallituspuolueiden yksimielisesti hyväksymä esitys.

21.36 **Ari Jalonen ps:** Arvoisa puhemies! Edustaja Pakkanen puheenvuoroon pieni täsmennys: Se on täysin kuten edustaja Torniainen sanoi, eli sitä kymppitonnin rajaa ei ollut hallituksen esityksessä, vaan se oli siinä Bernerin esityksessä.

Pakkaselle voisin tässä kohtaa todeta, että keskustan puoluevaltuusto on antanut täyden tukensa Bernerin politiikalle, eli se keskustelu lienee jossain muualla kuin Pakkanen antaa ymmärtää.

Joka tapauksessa perussuomalaiset oli suuressa roolissa siinä kohtaa kun hallituksen esitystä tehtiin, ja siellä on nimenomaan näitä kovia vaatimuksia, mitkä hallituksen esitykseen tulivat. Mutta ne, mitä on tehty valiokunnassa, on tehty, niin kuin täällä on todistettu, hyvässä yhteishengessä koko valiokunnan toimesta eli myös oppositio mukaan lukien ja myös edustaja Pakkanen mukaan lukien. Me olemme olleet varsin yhtenäisiä ja huolissamme muun muassa tästä taksihommasta.

Tämä nyt oli tämmöinen puheenvuoro, missä toin asiat esille, kun täällä voi jäädä jollekin jotain väärää mielikuvaa muuten.

21.37 **Sami Savio ps:** Arvoisa puhemies! Haluan nyt vielä täsmentää tässä omaa äskeistä puheenvuoroani, kun se herätti ilmeisesti hieman hämmennystä. Tähän 10 000 euron liikevaihtorajaan viitatessani tarkoitin tosiaan lausuntokierroksen jälkeen tulleita muutoksia hallituksen sisäisten neuvotteluiden tuloksena. On tosiaan hyvä, että tämä muutos tehtiin hallituksen sisäisissä neuvotteluissa hyvässä yhteisymmärryksessä. Kuitenkin perussuomalaiset hyvin vahvasti olivat sillä kannalla, että tämä raja tulee tästä alkuperäisestä luonnoksesta poistaa. Samoin tätä toistakin kohtaa, mihin viittasin tästä kielitaitovaatimuksesta, perussuomalaiset ovat vaatineet jo ennen valiokuntakäsittelyä. Mutta on tietysti hyvä, että nämä muutokset ovat tähän lakiin nyt tulleet. Ne varmasti edistävät taksiliikenteen sujuvuutta jatkossa. Kiitos näistä muutoksista kaikille, jotka ovat olleet niitä kannattamassa.

Yleiskeskustelu päättyi ja asian käsittely keskeytettiin.

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

4. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Kevasta annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 27/2017 vp

Lähetekeskustelu

Asia lähetettiin sivistysvaliokuntaan.

5. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kirkkolain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 26/2017 vp

Lähetekeskustelu

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 5. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään hallintovaliokuntaan.

Keskustelu

19.07 **Kari Kulmala ps:** Arvoisa puhemies! Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi kirkkolain arkkipiispan vaalia koskevaa säännöstä ja lisäksi esityksessä ehdotetaan muutettaviksi lääninrovastin valintaa koskevia säännöksiä. Mielestäni esityksen mukaiset muutokset ovat kaikin puolin asiallisia ja oikeansuuntaisia.

Arkkipiispan tehtävät määräytyvät piispan viran yleisten lakisääteisten tehtävien ja arkkipiispan erityistehtävien kautta. Piispan virkaa on pidetty ennen muuta evankeliumin julistamisen ja sakramenttien jakamisen virkana, ja sitä se tulee olemaan jatkossakin. Yksi tärkeimmistä tehtävistä on hänen toimimisensa virkansa puolesta kirkolliskokouksen, piispainkokouksen ja Kirkkohallituksen puheenjohtajana. Näihinkään tehtäviin ei ole tässä esityksessä tulossa muutosta.

Lääninrovastin virkanimike pohjautuu jo reformaatiota edeltävänä aikana käytettyyn nimitykseen rovasti. He toimivat alueensa pappien esimiehinä ja hengellisen sekä siveellisen elämän valvojina. Hiippakunnan piispa nimittää heidät tehtäväänsä. Lääninrovastin tehtävänä on johtaa rovastikuntaa, jossa hän toimii piispan ja tuomiokapitulin apuna rovastikunnan kirkollisessa hallinnossa, sekä edistää sen seurakuntien yhteistoimintaa. Nämä samat tehtävät säilyvät tämän hallituksen esityksen jälkeenkin, eli muutoksia ei ole tulossa.

Yhtä asiaa olisin kuitenkin tässä esityksessä korostanut tai ainakin toivonut huomioitavaksi: sitä, että he kaikki, niin arkkipiispat kuin rovastit, ovat seurakuntansa keulakuvia. Se, mitä he sanovat tai tekevät, mielletään samaksi kuin heidän johtamansa seurakunta. Heidän tulee myös noudattaa voimassa olevaa lakia. Tämän luulisi olevan itsestäänselvyys, vaan kun ei ole. Uutisista voimme säännöllisesti todeta, että joku seurakuntiemme johtajista on siirtynyt vastustamaan lakia tai oikeuden laillisia päätöksiä. Mikäli ei voi tai halua noudattaa laillisia päätöksiä, tulee mielestäni siirtyä toisiin tehtäviin.

19.10 **Kimmo Kivelä ps:** Puhemies! Tämä kirkkolain muutosesitys on luonnollista jatkoa sille kehitykselle, mikä oikeastaan huipentui vuonna 1994 hyväksytyyn uuteen kirkkolaikiin. Tämähän oli hyvin merkittävä muutos ja oikeastaan entisestään väljensi kirkon ja valtion suhteita, jos toki silloinkaan ei ollut lupaa puhua valtioneuvostojärjestelmästä Suomen olosuhteissa.

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

Tämän jälkeen tätä lainsäädäntöä on vielä uudistettu ja tarkennettu muun muassa hiippakuntahallinnon muutoksella 2000-luvulle tultaessa. Tuolloinhan hiippakuntakokous- ja rovastikuntakokouskäytännöistä luovuttiin ja lääninrovastin virka tuli määräaikaiseksi. Tuolloin tuomiokapituli nimitti kolmesta eniten ääniä saaneesta — rovastikunnan papeilla siis oli äänioikeus — jonkun, siis käytti nimitysharkintaa. Nythän tähän on tulossa sikäli muutos, että tuomiokapituli nimittää jonkun rovastikunnan kirkkoherroista eikä siis enää ole rovastikunnan pappien suorittamaa vaalia. Tämä osaltaan vahvistaa ja selkeyttää lääninrovastin tehtävää ja virkaa osana episkopaalista hallintoa.

Oikeastaan, kun näitä muutoksia on 20 vuoden aikana paljon tapahtunut, on hyvin paradoksaalista, että nyt on kuljettu sitä tietä, mitä arkkipiispa Juva 70—80-luvun taitteessa ajoi. Hän tuolloin väsähti tähän kirkon lainsäädäntöuudistuksen hitaaseen tahtiin, mutta sitten kuitenkin hänen viitoittamallaan tiellä on kuljettu.

Arkkipiispan virkaan — arkkipiispa on paitsi arkkihiippakunnan johtava piispa, mutta arkkipiispalla on myös kokonaiskirkollisia keskeisiä tehtäviä — on saatu muutos sikäli, että arkkihiippakuntaan on perustettu toinen piispan virka ja joitakin kokonaiskirkon tehtäviä on otettu arkkipiispalta pois. Tilanne on ollut sikäli erikoinen, että voidaan sanoa, että kaksi viimeistä arkkipiispan viran hoitajaa ovat oikeastaan tulleet valituiksi niin sanotusti kotikentältä ja kotikentän äänillä. Aikaisemmin — vaikka siis arkkihiippakunnan äänestäjiä on ollut äänestäjien ylivoimainen enemmistö — on kuitenkin valituiksi ja nimitetyiksi tullut henkilöitä, jotka ovat oikeastaan olleet hyvin tunnettuja ja arvostettuja kokonaiskirkon piirissä. Nythän tätä äänestäjien rakennetta tullaan muuttamaan niin, että muualta Suomesta tulevien osuutta kasvatetaan — ei nyt olla vielä ihan fifty-fifty-tilanteessa, vaan on 55—45-tilanne, mutta kuitenkin — muualta Suomesta tulevien äänestäjien osuus tulee kasvamaan.

Puhemies! Vuoden 1994 kirkkolaissahan yksi keskeinen asia oli siinä, että eräs käytäntö muuttui. Kun vanha kirkkolaki ja sen muutokset vahvistettiin eduskunnassa, niin tuolloin ennen tuota vuoden 94 lakia käsittelyyn saivat osallistua vain ne kansanedustajat, jotka olivat kirkon jäseniä. Tämä käytäntö muuttui, ja kirkkolakiin oikeastaan jäivät sellaiset suuret linjat, eräänlaiset raamit, ja sitten paljon niitä asioita, joita oli aikaisemmin kirkkolaisissa, siirrettiin kirkolliskokouksen hyväksyvän kirkkojärjestyksen piiriin. Tämä on ollut luonnollisesti hyvä kehitys.

Ajoittain tälläkin hetkellä puhutaan taas kirkon ja valtion suhteesta varsinkin, kun maahanmuuttoon liittyvissä kysymyksissä joidenkin kirkon ääntä käyttävien ihmisten mielipiteet ovat kenties monella tapaa ristiriitojakin herättävinä tulleet esille, eli nämä kirkon ja valtion suhteet ovat olleet puheenaiheina. Kirkolla on Suomessa julkisoikeudellinen asema, itsehallinto. Se jollain tavalla vertautuu Ahvenanmaan, saamelaiskäräjien tai yliopistojen itsehallintoon, mutta joka tapauksessa kaikissa olosuhteissa kirkolla ja valtiolla on aina jonkinlainen suhde. Se on ollut kaikenlaisissa yhteiskunnissa, niin totalitaarisissa järjestelmissä kuin hyvin vapaissa yhteiskunnissa. Mielestäni Nobel-palkittu kirjailija T. S. Eliot kiteytti tämän hienosti. Olen tainnut ennenkin tästä samasta paikasta lausua T. S. Eliotin sanat, että jos kirkon ja valtion suhteet ovat hyvät, niin silloin kirkossa on jotain vikaa, jos kirkon ja valtion suhteet ovat huonot, niin silloin valtiossa on jotain vikaa.

19.16 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Lakiesitys käsittelee arkkipiispan asemaa ja tehtäviä. Näistä tehtävistä ainakin tällä hetkellä virassa olevalla arkkipiispalla on omalaatuinen käsitys. Helsingin Sanomat otsikoi 13.9.2015, että arkkipiispa Kari Mäkinen mu-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

kaan kirkon tehtävä ei ole puolustaa Suomen etua. Tämän ja muiden huolestuttavien lausuntojen ohella, joita viime aikoina on kirkosta esitetty, näissä kyseenalaistetaan Suomen viranomaisten lainvoimaisia päätöksiä. Heitänkin esille kysymyksen, onko näin hyvä ja oikein. Kirkon velvoitteista säädetään lailla ja kirkko mielletään yhteiskunnalliseksi instituutioksi veronkanto-oikeuksineen. Mielestäni on kestävämpiä, että sen piiristä otetaan tällaisia oikeusvaltiotamme kyseenalaistavia kantoja.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin hallintovaliokuntaan.

6. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi metsästyslain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 28/2017 vp

Lähetekeskustelu

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 6. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään maa- ja metsätalousvaliokuntaan.

Keskustelu

19.17 Kari Kulmala ps: Arvoisa puhemies! Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi metsästyslakia. Muutoksen keskeinen tavoite on saada metsästystä koskevat säännökset ajan tasalle. Valitettavasti joudun tässä vaiheessa toteamaan, että tavoite ei onnistu tai jää ainakin tältä osin vielä torsoksi.

Esitys sisältää paljon muutoksia. Esitetään muun muassa, että ministeriö voisi jatkossa rajoittaa tietyn lajin metsästystä määrääjäksi asettamalla metsästäjäkohtaisen saaliskiintiön. Lakiin halutaan lisätä myös saalisilmoitusvelvollisuutta koskeva pykälä. Pykälää sovellettaisiin esimerkiksi villisian metsästyksessä. Mielestäni tällä hetkellä villisian metsästystä tulisi suosia kaikin mahdollisin keinoin. Sikaruton leviäminen villisian kautta Suomeen tuhoaisi suomalaisen sianlihantuotannon.

Rajoitusten ja ilmoitusvelvollisuuksien lisäksi esityksen tarkoituksena on sallia pienten hirvieläinten sekä villisian metsästyksen jousiaseella. Mielestäni tämä on hyvä ja ajankohtainen muutos. Pidän myös perusteltuna sitä, että jousiaseella valkohäntäpeuraa tai villisikaa metsästävän on suoritettava ampumakoe. Jo tällä hetkellä voimassa olevan metsästyslain 21 §:n mukaan kuusipeuraa, saksanhirveä, japaninpeuraa, metsäaurista, hirveä, valkohäntäpeuraa, metsäpeuraa tai karhua rihlatulla luotiaseella metsästäessä ampujana saa toimia ainoastaan se, joka on suorittanut ampumakokeen, joten tämä ampumakoe jousimetsästäjälle on tältäkin osin perusteltua. Samalla pitäisi kuitenkin myös ymmärtää villisian vaarallisuus silloin kun se on haavoittunut.

Metsästysaseen kuljettamista koskevaa säännöstä halutaan muuttaa niin, että jatkossa erillistä poliisin myöntämää lupaa ei tarvitsisi hakea. Lakiin on tarkoitettu kirjata yksityiskohtaisesti tapaukset, joissa ampuma-aseen kuljettaminen olisi sallittua. Tämä on hyvä muutos ja mahdollistaa entistä helpommin metsästysaseen kuljettamisen myös pyörätuolilla kulkevalle vajaakuntoiselle metsästäjälle. Toki aikaisemminkin on voinut luvan saada

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

Suomen riistakeskuksen kautta, mutta rehellisesti ja kokemusta omaavana voin sanoa, että luvan saanti on ollut tosi vaikeaa ja byrokraattista. Mielestäni pyörätuolilla kulkevalle henkilölle, varsinkin silloin kun siinä on se moottori, voitaisiin automaattisesti myöntää tämä lupa kuljettaa asetta silloin kun hänellä on niin sanottu invapysäköintilupa ja hän selvästi joutuu käyttämään metsästäessään pyörätuolia tai muuta vastaavaa moottoroitua kulkuvälinettä. Se olisi osaltaan sitä byrokratianpurkua.

Suurpetojen ravinnolla ja haaskalla houkuttelu on esityksen mukaan tarkoitus kieltää mutta kuvaamiseen ja katseluun syntynyt elinkeinotoiminta sallia. Pienpetojen ravinnolla houkuttelun kieltä ei esityksessä ole. Haaskanpidosta ja ravintohoukuttimen käyttämisestä säädetään tällä hetkellä vain karhun metsästyksen osalta metsästyslain 33 §:n 2 momentissa. Suurpetojen houkuttelusta ei ole metsästyslaissa muita säännöksiä.

Metsästyslain 33 § uudistettiin edellisellä vaalikaudella. Lain perusteluissa on ravintohoukuttimien — eli viljapellot, riistapellot, riistalaitumet — kohdalla kirjaus, joka tekee lain noudattamisen metsästyksessä erittäin hankalaksi: Viljapelloilta saa käynnistää karhun metsästyksen mutta karhua ei saa ampua viljapeltoon, josta sato on vielä korjaamatta. Riistalaitumelta, riistapelloilta tai niiden läheisyydestä karhujahtia ei saa aloittaa. Se tulkitaan lain mukaan ravintohoukuttimen käytöksi. Tästä voin esimerkin sanoa, että koirahan ei tätä välttämättä tiedä. Koira kulkee omia polkujaan ja voi ihan yhtä hyvin sen karhun jäljen löytää siitä pellon läheltä, ja karhu tulee ammutuksi kauempaan pellostä, mutta siinä metsästäjä helposti syyllistyy sitten metsästysrikokseen. Karhun metsästyksessä on usein metsästysalueita, joilla lyhyiden välimatkojen sisällä on viljapelloja, riistalaitumia sekä riistapelloja. Tällaisella alueella karhunmetsästyksen on tarpeettoman vaikeaa nykyainsäädännön mukaan, ja tämä tulee korjata tämän hallituksen esityksen käsittelyn aikana.

Yksi tärkeimmistä ongelmista karhunmetsästyksessä on, että tätä riistalaitumen tai riistapellon läheisyyttä ei ole metsästyslaissa tai asetuksessa erikseen rajattu. Onko läheisyys siis 50 vai 500 metriä vai jotain muuta? Joissain maakunnissa tulkintaa pyydetään paikalliselta poliisilta. Vaikka poliisi ei olisi koskaan metsästännyt, hänen pitää tämä päätös antaa, kun häneltä kysytään — vaikka poliisi ei olisi virassaan lainlaatija. Poliisi on kuitenkin mahdollisen metsästysrikoksen sattuessa esitutkinnan käynnistäjä sekä toteuttaja. Poliisi saattaa antaa metrimäärää kysyttäessä jokaisessa maakunnassa erilaisen vastauksen metsästäjille, koska heillä ei ole erillistä ohjeistusta tulkintaan. Tämä ei ole metsästäjien yhdenvertaisuus- ja tasapuolisuusperiaatteiden mukaista.

Pitäisin myös hyvänä, ettei kuvaushaaskoja saa pitää ihan kuka tahansa. Luvan tulisi olla suorassa yhteydessä siihen, paljonko on kuvaushaaskan liikevaihdon osuus henkilön kokonaisliikevaihdosta. Olisiko se esimerkiksi 30 prosenttia vai 50 prosenttia koko liikevaihdosta, jääköön eduskunnan ratkaistavaksi.

19.23 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Hallitus esittää useita kannatettavia muutoksia metsästyslakiin, ja erityisesti haluan keskittyä esityksen myönteisyyteen ja kehittämishaluun, mitä tulee jousimetsästäystä kohtaan. Eli jousimetsästysoikeutta oltaisiin laajentamassa suurempaan riistaan ja samalla asetettaisiin tällaiseen metsästykseseen ampumakoevaatimus. Jousimetsästäystä en itse varsinaisesti ole harrastanut, mutta jousiammuntaa tuntevana sanoisin, että meillä Suomessa ollaan oltu vuosikaudet jäljessä jousimetsästyksen liittyvissä asioissa. Vieläkin jää siinä mielessä kehitettävää, että on vaikea ymmärtää, miten vaikka Amerikassa kaatuu noin kaksi kertaa suurempi hirvi tai karhu jousella mutta Suomessa ne olisivat niin sitkeitä, ettei niitä voi jousella edelleenkään metsästää. Joka tapauk-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

sessä tämä lakiesitys kuitenkin vie tätä jousimetsästyksenkin asiaa parempaan suuntaan ja on siksi kannatettava.

19.25 Reijo Hongisto ps: Arvoisa herra puhemies! Lakiesityksen tavoitteena on ajantasaistaa metsästyslakia. Pidän tärkeänä ja kannatettavana saattaa nykyinen, ajastaan jäänyt metsästyslaki vastaamaan tämän päivän tarpeita. Tästä pisteet hallitukselle.

Esityksessä on monta hyvää ja kannatettavaa kohtaa, joista nostan esiin mielestäni kaksi tärkeintä.

Ensimmäisenä selkeänä parannuksena nykykäytäntöön verrattuna on selkiyttää säädöstä kuljettaa maastossa metsästysasetta moottorikäyttöisessä ajoneuvossa. Nykykäytännön mukaan, jos metsästäjä kaataa vaikkapa hirven taikka karhun kauaksi tiestä ja tämä eläin noudetaan tienvarteen traktorilla taikka mönkijällä, joutuu eläimen kaataja kävelemään moottorikäyttöisen ajoneuvon perässä eikä saa nousta sen kyytiin. Jos metsästäjä haluaa matkata tienvarteen samalla kyydillä, jolla kuljetetaan hänen kaatamaansa eläintä, pitää hänen jättää metsästysaseensa maastoon eläimen kaatopaikan viereen. Metsästäjä ja ase eivät saa olla samaan aikaan maastossa liikkuvassa moottorikäyttöisessä ajoneuvossa. Tämä ei tietenkään ole millään tavalla järkevää toimintaa. On edesvastuutonta jättää ase maastoon vain sen takia, että voi itse matkata kulkuneuvon kyydissä tienvarteen yhdessä saaliinsa kanssa.

Toteutuessaan tämä lakiehdotus mahdollistaa järjen käytön myös tässä asiassa. Metsästäjä saa nousta myös maastossa moottorikäyttöisen ajoneuvon kyytiin aseensa kanssa silloin, kun sillä noudetaan metsästyssaalista, taikka kokiessaan elävänä pyytävää loukkua taikka jalkanarua. Laki ei edelleenkään sallisi kuljettaa metsästysasetta moottorikäyttöisellä ajoneuvolla missä tahansa ja miten tahansa.

Toinen selkeä parannusehdotus on lisätä jo nykyisin jousella metsästettävien eläinten luetteloon esimerkiksi metsäkauris, valkohäntäpeura, villisika ja mufloni. Itse ruutiaseella metsästäjänä arvostan erittäin korkealle jousimetsästyksen. Jousen käyttö metsästyksen onnistuu vain metsästettävien eläinten elintavat hyvin tuntemalla, ja saalismäärät jäävät vähäisiksi. Jousella metsästäminen on myös turvallisempaa kuin ruutiaseella, sillä nuoli harvoin lentää niin pitkälle kuin hauli taikka luoti. Niin sanotut takavaara-alueet jäävät aivan olemattomiksi ruutiaseisiin verrattuna. Mielestäni myös tämä on aivan erinomainen uudistus metsästyslakiin.

Lakiesityksessä olevien erittäin hyvien ja kannatettavien kohtien vastapainona esityksessä on joitakin kohtia, jotka mietityttävät ja askarruttavat ainakin minua. Metsästäjiltä saamani palautteen perusteella en ole ajatusteni kanssa aivan yksin. Lakiesityksessä kielletään ravintohoukuttimen käyttö karhunpyynnissä. Ravintohoukuttimen käyttö kieltämällä tavoitellaan sitä, että suurpedot eivät tottuisi ihmisten hajuun käydessään maastossa ihmisten asettamilla haaskoilla. Ensi vaikutelmalta ajatus vaikuttaa oikein loogiselta. Hie-man pitempään pohdiskeltaessa mietteet voivat vaihtua kysymykseen: miten karhu erottaa, kuka on tuonut maastoon kirjolohien perkuujätteitä — onko tuojalla ollut olkapäällään kameralaukku vai ampuma-ase? Minun ymmärrykseni mukaan kontio ei kykene erottelemaan haaskantuojasta muuta kuin sen, että ihminen on perkuujätteet taikka sianruhot maastoon kipannut.

Jos eläin saa ravintoa ihmisen tekemältä haaskalta, on mielestäni aivan sama, kuka sen haaskan tekee, kuvaaja vai metsästäjä. Minun mielestäni haaskojen tekeminen pitää kieltää kaikilta taikka sallia myös metsästyksessä käytettäväksi. Tässä pitää olla selvä ja sel-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

keä raja. Minun on erittäin vaikea ymmärtää, että kuvaaja saa rahdata sianruhoja maastoon mutta metsästäjä ei saa. Näiden haaskojen ympärillä, tienoolla ja välissä tapahtuvaa karhunmetsästystä on erittäin hankalaa valvoa. Jos ravintohoukuttimelta metsästäminen sallittaisiin, ei olisi ongelmia myöskään valvonnassa. Vastaavasti, jos ei olisi maastossa yhtään haaskaa, ei olisi tulkintavaikeuksia myöskään ravintohoukuttimen käytön suhteen. Kun tavoite on estää eläinten hakeutumista ihmisasutuksen piiriin, niin ainakin minä ajattelen niin, että jos eläin kaadetaan haaskalta, ei ainakaan se eläin enää hakeudu asutuksen piiriin. Uskon myös, että eläin oppii varomaan haaskoja ja sitä kautta myös ihmisten hajuja, jos eläimen ollessa haaskalla sen vierestä kaatuu toinen eläin. Niin sanottu paukkuarkuus ja sitä kautta arkuus hakeutua ihmisasutuksen piiriin leviää äkkiä eläimiin. Joko—tai, mutta ei mitään siltä väliltä. Tämä on monen metsästäjän mielipide.

Arvoisa herra puhemies! En myöskään pidä tarpeellisena laajentaa saalisilmoitusten tekoa nykyisestä. Moni kantaa lompakossaan eri kauppaketjujen bonuskortteja, joista näkee, mistä mitäkin on ostettu ja missä kaupassa kulloinkin on käyty. En näe hyvänä, että metsästäjille säilytetään velvollisuus ilmoittaa, montako jänistä on ampunut tai montako lintua on eräksi saatu. Minä en halua lisätä enää metsästäjille holhouskulttuuria, kun sitä muualakin on jo aivan kohtuuttomasti. — Kiitoksia.

19.32 Eeva-Maria Maijala kesk: Arvoisa puhemies! Kiitos tästä esityksestä, tässä on useita hyviä kohtia, mutta muutamaan minä haluaisin erityisesti nyt sitten kiinnittää huomiota.

Ensimmäinen kohta, mihin todella pahasti kiinnitän huomiota, on tämä 34 a § eli ravintohoukutin, jossa karhun, suden, ahman ja ilveksen metsästyksen valvonnan tehostamiseksi näiden lajien tarkoituksellinen houkuttelu ravintoa hyväksi käyttäen on kielletty. Hyvä näin, mutta sitten tämä 3 momentti: "Yritys, jonka kaupparekisteriin ilmoitetun toiminnan laatu tai toimiala on luontokuvaus- ja katselutoiminta, saa kuitenkin pitää maastossa ravintohoukutinta karhun, suden, ahman ja ilveksen houkuttelemiseksi." Minä en voi hyväksyä tällaista luonnon tasapainon rikkomista. Tässä sekoitetaan täysin luonnon biodiversiteetti, luonnon normaali elämä ja tasapaino. Miten meillä voidaan oikeasti luontoa ja ympäristöä suojella tällä tavalla, että annetaan luontoon karhuille, susille, ahmoille houkutukseksi ruokaa ja sitten mennään valokuvaamaan tätä asiaa. Tämä on todella täydellistä luonnon olosuhteiden rikkomista. Erityisen paha tilanne tämä on poronhoitoalueella. Me olemme tässä salissa keskustelleet monta kertaa petovahinkojen korvaamisesta, mutta sitten kuitenkin annetaan tällainen mahdollisuus haaskakuvaamiseen. Parhaissa paikoissa saattaa olla 20—30 eri karhua, jotka ovat haaskalla siellä syömässä niitä haaskoja. Mitä siinä tapahtuu? Lähialueella kuolee hyvin paljon poroja, porot ovat vasattomia, sillä kyllähän ne karhut varmasti syövät paljon muutakin kuin niitä haaskoja ja ne syövät kaiken muunkin luonnon eläimistön siitä ympäristöstä. Tätäkö me Suomessa haluamme tehdä? Me haluamme todellakin rikkoa luonnon olosuhteita, ja pahinta tässä on se, että monet luonnonsuojelijat, luontoaktivistit tukevat ja kannattavat vielä tätä toimintaa, joka rikkoo näin pahasti luonnon tilannetta. Tässä oli tämä kohta.

Sitten toinen kohta tässä laissa on tämä aseiden kuljettaminen, 35 §. Voimassa olevassa laissa on valtuutus valtioneuvoston asetuksella säätää tarkemmin poronhoitotyötä suorittavan poromiehen aseiden kuljetuksesta. Tämä valtuutussääntö tulisi kumotuksi, mutta poronhoitotyötä suorittavan poromiehen katsottaisiin jatkossa täyttävän muun hyväksyttävän perusteen, jolloin paliskunnan poroisännän esityksestä jatkossa Suomen riistakeskus myön-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

täisi poronhoitotyötä suorittavalle poromiehelle luvan kuljettaa moottorikäyttöisellä ajoneuvolla maastossa metsästysasetta. Tämä kuulostaa ihan hyvältä. Toivon mukaan tämä myöskin saadaan pelittämään ja toimimaan niin, että poromiesten aseenkuljetusasia olisi jatkossa joustavaa ja sitten todellakin vähennettäisiin sitä turhaa byrokratiaa, mitä on tällä hetkellä ollut tämän asian kanssa. Toivottavasti homma lähtee pelittämään. Minulle ihan varta vasten yksi poroisäntä sanoi, että sano nämä terveiset siellä salissa eteenpäin, että kuinka tärkeä asia on, että tämä saadaan kulkemaan joustavasti.

Sitten otan esille asian, mikä on Savukosken kunnan osalta kaikkein tärkein, nimittäin metsästyslain 8 §. Se ei tullutkaan tähän lakiin matkaan. 8 § kertoo kotikunta-asiasta, että henkilöllä, jolla on kotikunta Lapin tai Kainuun maakunnassa tai Pudasjärven, Kuusamon tai Taivalkosken kunnassa, on kansallispuistoissa oikeus metsästää. Mutta nyt sitten Savukosken kunta on kirjoittanut ihan tämmöisen virallisen kirjeen ja toivomuksen, että jotakin tämän kanssa tehtäisiin. Nimittäin kotikuntalaki on muuttunut ja Savukosken kunnassa on havaittavissa, että muuttuneen kotikuntalain antamaa mahdollisuutta vaihtaa kotikuntaa jopa useampaan otteeseen vuoden aikana on käytetty hyväksi harjoitettaessa metsästystä valtion mailla. Paikalliset asukkaat ovat saaneet oikeuden harjoittaa metsästystä UK-puiston alueella, kun kansallispuisto on perustettu. Metsästysoikeus on yksi paikallisille ihmisille UK-puiston aiheuttamista haitoista osoitetun kompensaaion muoto. Kuluneen syksyn aikana UK-puiston alueella on tehty havaintoja entuudestaan tuntemattomista metsästäjistä, jotka ovat kuitenkin esittäytyneet paikkakuntalaisiksi. Kyseessä ovat mitä ilmeisimmin henkilöt, jotka tosiasiaassa eivät asu Savukoskella vaan ovat muuttaneet kirjansa Savukoskelle kanaintumetsästyksen ajaksi. Tilanne tulee korjata muuttamalla metsästyslain 8 §:ää vastaamaan verotusmenettelylain 5.1 §:n säädöstä. Tällöin metsästysoikeus valtion mailla määräytyisi vuoden viimeisen kalenteripäivän mukaan. Jos siis henkilö olisi kirjoilla vuoden viimeisenä päivänä esimerkiksi Savukoskella, olisi hänellä oikeus metsästää seuraavan vuoden alusta Savukoskella. Tällöin saataisiin tukittua kotikuntalain muuttumisesta seurannut porsaanreikä.

Mistä tässä on kysymys? Tämähän voi kuulostaa siltä, että hyvä, että tulee metsästyksuristeja. Mutta Savukosken kunta on metsästysalueista se, jonne on kaikkein eniten halukkaita tulijoita. Kestää puoli minuuttia, kun Savukoskelle valtion maille kaikki luvat on myytyinä, elikkä sinne todellakin olisi halukkaita tulemaan enemmän, ja kyllä silloin haluttaisiin savukoskelainen olla, kun aletaan näillä metsästyslupaoikeuksilla elämään. Mutta paikallisille asukkailla se metsästysoikeus, paikallinen erityisoikeus, on todella merkittävä ja iso asia. Se on saatu taisteltua, sillä tavalla että on jotakin edes, koska eihän siellä niin hirveästi niitä harrastusmahdollisuuksia ole. Jos siinä kävisi niin, että se olisi kaikilla käytettävissä, niin kuin tässä nyt voisi käyttää kotikuntalain väärinkäytöllä hyväksi sitä tilannetta, niin sen jälkeen tämä oikeutus olisi myös paikallisilta pois, ja niiden vähäisten oikeuksien ja mahdollisuuksien, mitä meillä erityisiä asioita on, kyllä pitää olla pyhiä, ja meidän pitää kunnioittaa niitä ja niiden mukaan toimia. Harmi, että me emme sitä ainakaan vielä tähän lakiesitykseen saaneet matkaan, mutta toivottavasti sitten vielä valiokunnassa tämän asian yhteydessä tulee käsittelyyn, että voisiko tämän asian kanssa jotakin alkaa tekemään.

19.39 Eerikki Viljanen kesk: Arvoisa puhemies! Nyt käsittelyssä olevassa metsästyslain muutosesityksessä tavoite on päivittää metsästystä koskevat säädökset ajan tasalle, ja hyvä niin.

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

Ampumakoe on Suomessa ollut pakollinen hirvien metsästäjille vuodesta 1959. Koetta on kehitetty paljon vuosien varrella, ja nyt on taas tarve uudelle muutokselle. Nyt muutos koskee jousimetsästystä, joka on kasvattanut suosiotaan aika lailla jousien kehittymisen tahdissa. Jatkossa on tehokkailla jousilla myös mahdollista metsästää suurempaa riistaa, ja siksi metsästyslain ampumakoetta koskevaa sääntelyä on muutettava huomioiden jousimetsästys siten, että myös jousiaseella metsästävän henkilön pitää suorittaa ampumakoe ennen suurikokoisten riistaeläimien metsästystä. Pidän tätä esitystä hyvänä. Tähän asti ampumakoevelvollisuus on koskenut rihlatulla aseella metsästävää.

Pidän hyvänä myös, että hirvieläinten pyyntilupa, pyyntilupamenettelyyn ja yleisesti metsästyksen johtajaan liittyviä säännöksiä täsmennetään tässä esityksessä.

Arvoisa puhemies! Metsästysaseen kuljettamista koskevaa säännöstä täydennetään tällä esityksellä. Nykyinen laki kieltää aseiden kuljettamisen moottoroiduilla ajoneuvoilla maastossa ja on rajanvedoltaan vanhentunut. Edustaja Kulmala täällä kuvasi hyvin sitä, että näillä muutoksilla mahdollistetaan esimerkiksi moottoroiduilla pyörätuoleilla tai muulla kulkemisen apuvälineillä aseiden kuljettaminen luvallisesti myös maastossa. Metsästäjien keski-ikä noustessa tällainenkin muutos on ilmeisen tarpeellinen eikä riko vanhaan lain henkeä. Aika vain on muuttunut ja metsästäjäkunta ikääntynyt.

Arvoisa puhemies! Mikä tärkeintä, nämä muutokset on tarkoitus saattaa voimaan pääosin jo 1. elokuuta 2017, eli ne ehtivät vaikuttamaan jo seuraavalle metsästyskaudelle.

19.41 Kari Kulmala ps: Arvoisa puhemies! Jatkan vielä hieman siitä, mihin ensimmäisessä puheessani jäin.

Hirvieläimen pyyntiluvan myöntäminen edellyttää metsästyslain 27 §:n mukaisesti, että luvanhakijalla on käytettävissään metsästyksen sopiva yhtenäinen alue, jonka pinta-alan on hirven osalta oltava vähintään 1 000 hehtaaria ja muiden hirvieläinten osalta vähintään 500 hehtaaria. Pinta-aloja ja yhtenäisyyttä koskevista vaatimuksista voidaan poiketa maaja metsätalousministeriön määräyksen nojalla. Voimassa olevan lainsäädännön mukaan valkohäntäpeuran metsästyksen vaaditaan pyyntilupa, ampumakoe, metsästyksen johtaja ja oranssit tai punaoranssit huomioliivit ja -päähine sekä vähintään tuo aikaisemmin mainitsemani 500 hehtaarin yhtenäinen alue.

Erityisesti Etelä- ja Länsi-Suomessa yhtenäiset metsästysalueet ovat pieniä ja metsästys siten mahdotonta, vaikka valkohäntäpeurakannat ovat erittäin runsaita. Lajin runsaus näkyy myös peurakolareina liikenteessä.

Ymmärrän toisaalta hyvin tämän linjauksen, mutta se suosii vain metsästyseuratoimintaa ja siinä on unohdettu yksittäinen metsästäjä, joka ei kuulu metsästysseuraan. Pitää muistaa, että Suomessa on metsästäjällä edelleen yhdistymisvapaus ja silti hänellä on mahdollisuus metsästää. Miksi minä en saisi metsästää omilla maillani kahdella erillisellä 400 hehtaarin maa-alueella valkohäntäpeuraa, joka on alkuperäiseen Suomen luontoon kuulumaton hirvieläinlaji? Eläinlaji, jota on tällä hetkellä Suomessa noin 60 000–70 000 ja jonka vuotuinen saalismäärä on keskimäärin noin 20 000. Mikä tekee tästä niin erilaisen eläimen, etten jatkossa voisi esimerkiksi 400 hehtaarin yhtenäisellä maa-alueella sitä turvallisesti hirvitornista ampua?

Laajan yhtenäisen metsästysalueen vaatimus asettaa maanomistajat ja metsästysyhdistykset eriarvoiseen asemaan. Metsästysyhdistyksellä voi vuokrasopimusten mukaisesti olla laajat alueet käytettävissään, mutta se ei välttämättä hyväksy uusia jäseniä eikä suostu yhteislupamenettelyyn yksityisten maanomistajien kanssa. Maanomistaja, jolla on alle 500

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

hehtaarin yhtenäinen alue, ei ole oikeutettu pyyntilupiin, vaikka valkohäntäpeurakanta olisi alueella vahva ja pyyntilupien myöntäminen olisi muuten perusteltua. Yhteislupaan kuulumattoman maanomistajan yhtenäinen pinta-ala voi siten jäädä liian pieneksi, jolloin alue on valkohäntäpeurojen metsästykseen kelpaamaton, siinäkin tapauksessa, että erillisistä lohkoista koostuvan tilan kokonaispinta-ala ylittää vaaditun 500 hehtaarin määrän.

Mielestäni yhtenäisen alueen vaatimus on perusteltu hirven mutta ei muiden hirvieläinten kohdalla. Tämä vaatimus tulisi poistaa valkohäntäpeuran osalta. Hallituksen esityksen perusteluissa on kerrottu, että yleistyessään tällainen kehitys vaikeuttaisi järjestäytyneitä metsästystä ja metsästysseurojen mahdollisuuksia järjestää hirvikannan verotus suunnitelmallisesti ja turvallisesti. "500 hehtaarin sekä yhtenäisen alueen vaatimuksen poistaminen johtaisi pyynnin pirstoutumiseen", näin voi joku perustella asiaa, mutta tällä hetkellä metsästävän maanomistajan ei tarvitse kuulua metsästysseuraan, joten mennään lain mukaan tässäkin asiassa.

Arvoisa puhemies! Mikäli tämä 500 hehtaarin yhtenäisen alueen vaatimus säilyy valkohäntäpeuran osalta, tämä lakiesitys jää torsoksi eikä osaltaan muistuta meitä siitä, että Suomi täyttää tänä vuonna 100 vuotta, ja meillä kaikilla tulee olla yhtäläiset metsästysoikeudet, kuulumme metsästysseuraan tai sitten emme.

19.45 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Käsittelyssä oleva hallituksen esitys metsästyslain muuttamiseksi on erittäin ajankohtainen ja tärkeä. On syytä muistaa, että metsästys on monelle suomalaiselle erittäin tärkeä harrastus. Se on ikiaikainen oikeus, joka suomalaisilla on ollut, nauttia metsän tuotosta metsästäjällä, saamalla riistaa. Tämän päivän Suomessa metsästämisestä on tehty joissakin piireissä erittäin arveluttava harrastus, jotkut näkevät sen jopa kiellettävänä harrastuksena, mutta minun mielestäni se kuuluu suomalaiseen kulttuuriin erittäin vahvasti, ja yhtenä metsien monikäyttömuotona metsästys on erittäin hyvä ja erittäin kannatettava. Se tarjoaa monelle harrastajalle erittäin mieluisia hetkiä suomalaisessa metsässä ja ennen kaikkea antaa mahdollisuuden irtautua kiireisen elämän rutiineista hetkeksi aikaa.

Tässä lakiesityksessä laitetaan ajan tasalle muutamia tavoitteita, jotka muutetaan tällä lakiesityksellä tätä aikaa vastaaviksi. Esimerkiksi ampumakokeen sääntelyä muutetaan niin, että se helpottaa riistanhoitoyhdistysten työtä järjestää näitä vaativia kokeita. Tähän liittyvä hallinnollinen taakka kevenee, ja se vastaa samalla hallituksen tavoitetta byrokratian purkamisesta.

Jousimetsästys sallitaan tällä lakiesityksellä useammalle riistalajille. Se tuo uudistuksia myös vaatimuksiin niin, että jousimetsästystä harrastava metsästäjä joutuu suoriutumaan ampumakokeesta. Elikkä tilanne ei ole villi, vaan hän joutuu antamaan näytön siitä, että osaa metsästä. Tuossa ajattelin äsken itsekseni, että jos oikein pitkälle mennään tässä jousimetsästyksessä ja lähdetään karhua metsästäämään jousella, niin sitten siinä on ihan aidon metsästyksen tuntua, koska siinä on jo sitten haastavuutta. Tieteenkään ei tämä laki sitä vielä salli, mutta se voisi olla tulevaisuudessa varmaan jonkunlainen extremelaji.

Hirvikannan hoitosuunnitelman täytäntöönpanoon tulee helpotuksia, lupamenettelyä helpotetaan. Mielestäni tämän lakiesityksen yksi parhaita kohtia on se, että yhteislupamenettely otetaan suoraan lakiin. Tätä yhteislupamenettelyähän eri metsästysseurat ovat menestyksekkäästi harjoittaneet yhdessä. Siinä on tullut erittäin hyvää jälkeä. Esimerkiksi haavoittuneen hirven meneminen naapurimetsästysseuran alueelle on pystytty hoitamaan tyylikkäästi, kun on sovittu yhteisluvista. Sillä on vältetty monta kiusallista tilannetta, ja

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

monelta poliisin selvitykseltä on välttytty, kun laki on tältä osin toimiva; tai käytäntö on ollut tähän asti hyvä ja toimiva, mutta nyt se otetaan lakiin, ja se on silloin pysyvä ja erittäin hyväksi havaittu keino.

Arvoisa puhemies! Lopuksi vielä ravintohoukuttimien käytöstä. Minun mielestäni tämä esitys ravintohoukuttimien käytön kieltämisestä on erittäin hyvä ja kannatettava. Se, mitä Suomen metsissä tapahtuu tällä hetkellä, on erittäin murheellista. Hyvin monelta taholta tulee päivittäin viestejä siitä, että yhä useampia haaskoja on tuonne metsiin tehty. Moni niistä on varmaan tehty valokuvausta varten, en tiedä, onko sitten miten paljon metsästystä varten, siitä minulla ei ole tietoa. Joka tapauksessa ravintohoukuttimien eli haaskojen käyttö kielletään tässä maassa, se on erittäin hyvä.

Otan tähän liittyen kaksi esimerkkiä, joita olen joutunut läheltä seuraamaan.

Toinen on kotiseudultani, jossa pienellä alueella on valtava määrä haaskoja, näitä ravintohoukuttimia, ja sillä alueella sekä karhuja että susia on niin paljon, että siellä liikkuminen alkaa olla monelle heikompihenkiselle, joka vähän pelkää pimeitä paikkoja ja metsän eläimiä, vaarallista, ja se pelkästään johtuu mielestäni näistä haaskoista. Se, että ne haaskat poistetaan, on erittäin hyvä asia.

Toinen asia, joka on vielä vakavampi, on Kuhmosta, jossa eräällä alueella sijaitsee haaska, jota pitää yksi Luonnonvarakeskuksen kenttäasiamies. En muista miehen nimeä, mutta kuitenkin hän on Luonnonvarakeskuksella töissä. Kyseinen herra pitää siellä samalla alueella haaskaa ja valokuvaa näitä suurpetoja, mutta samalla hän itse vaikuttaa tämän alueen susilupiin. Olen tehnyt tämän kyseisen henkilön toiminnasta eduskunnan oikeusasiamiehelle kantelun. Minun mielestäni ei voi olla niin, että samainen henkilö, joka alueella toimii kenttämestarina, kieltää ja antaa lausuntoja metsästäjien lupahakemuksista, ja sen jälkeen kun hän lupahakemuksiin antaa kielteisen lausunnon, itse pitää riistaa ja kuvaa niitä samoja susia siltä alueelta. Tämä on äärimmäisen tuomittavaa toimintaa. Nyt muistan hänen nimensäkin: Seppo Ronkainen on kyseinen henkilö. Minun mielestäni tähän toimintaan pitää puuttua. Olen tehnyt tästä oikeusasiamiehelle kantelun, ja ihmettelen, että se on, ei nyt ihan puoltatoista vuotta vielä, viipynyt siellä käsittelyssä. Uskon, että ratkaisu tulee pian.

Arvoisa puhemies! Asia on vakava, kun viranomainen tekee tällaista, että itse osallistuu lupien myöntämismenettelyyn antamalla lausuntoja, itse pitää haaskaa ja vielä sellaisella paikalla, missä sitä ei saisi pitää, ja sitten vielä tekee sitä elinkeinotoimintana, virkamiehenä. Minä pidän sitä erittäin paheksuttavana. Ihmettelen kansanedustajana erittäin suuresti, että tällaista toimintaa Suomessa sallitaan ja että viranomaiset eivät siihen puutu. Tämä on minun mielestäni aivan käsittämätöntä. Odotan, että tässä asiassa lähdetään toimenpiteisiin ja välittömästi. Ei näin voi toimia.

19.51 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Täällä nyt käsitellään metsästyslain muuttamista, ja ainakin itse tämän hallituksen esityksen puitteissa sain kansalaispalautetta kahdesta asiasta.

Ensinnäkin tuolla Kuhmossa metsästetään karhuja ja siellä saattaa olla satoja ihmisiä metsästyksenjohtajan alaisuudessa. Ja nyt kun tänne lakiin tulee pakolliseksi metsästyksenjohtaja, niin kuka ottaa enää sitten vastuun siitä, jos siellä porukoita on satoja? Saattaa tulla vähän ongelmia löytää sellaista henkilöä. Tosin täällä on maininta, että voidaan ottaa riittävä määrä apulaisjohtajia, mutta ilmeisesti käytäntö osoittaa, mitä tämä sitten tulee tarkoittamaan.

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

Toinen palaute tuli tietenkin siitä, että nyt kun laissa sallitaan sitten tällainen ammatinomainen kuvaus, jossa kuvataan karhuja, suurpetoja, susia, niin siihen sisältyy sellainen ongelma, että jos sama susilauma käy siellä kuvauksessa jatkuvasti syömässä, niin se on helppoa riistaa. Tavallaan nämä sudet sitten tottuvat ihmisen hajuun, ja on mahdollista, että nämä samat sudet aikanaan sitten pyörivät tuolla pihhoissa. Tämäkin täytyy tunnustaa, että suurpedot lähtökohtaisesti ovat erämaa-alueitten asukkeja ja arkoja. Ja sillä tavalla, jos ne tottuvat liian paljon ihmiseen, niin siitä tulee ongelmia, olivatpa sitten kyseessä sudet tai karhut.

Mutta yksi asia, mitä täällä sivuttiin, edustaja Maijala otti minun mielestäni tärkeän asian esille, on tämä metsästyslain 8 §:n vapaa metsästysoikeus Lapissa ja Kainuussa ja tiettyissä kunnissa. Sitä vastaan minulla ei ole mitään, ja minun mielestäni se on aikanaan sinne tullut ja sitä pitää puolustaa. Minun mielestäni linjakkaasti pitäisi myös todeta tämä kotipaikkakunta. Sillä ei saisi minunkaan mielestäni kikkailla, koska minä aika oikeudenmukaisesti suhtaudun asioihin, ja silloin jouduttaisiin miettimään, milloinka pitää olla kirjoilla. Että jos hyväksytään se, että vaihtelee kirjoja monta kertaa vuodessa ja on oikeutettu metsästämään: minun mielestäni se ei ole oikein. Ja Tenojoki-sopimuksessahan — joka tehtiin nyt, hyväksyttiin eduskunnassa Norjan ja Suomen välillä — siellä pitää asua jo edellisenä vuonna seitsemän kuukautta ja sitten olla verokirjoilla tammikuun alussa, että saa oikeuden.

Sitten toinen juttu, mikä minua vähän harmittaa, on tämä, että jollakin tavalla meillä on aika vahva metsästyksen vastaisuus tässä yhteiskunnassa. Jotenkin nämä ihmiset, jotka sitä metsästyksen vastaisuutta harjoittavat, eivät itse asu niillä seuduilla, missä ihmiset harjoittavat tätä kulttuuria usein koiriensä kanssa. Ja näihin metsästyksen harjoittamisen mahdollisuuksiin on erittäin vahvasti vaikuttanut sitten erityisesti koirien kannalta meidän virheellinen petopolitiikka, jossa sitten ammutaan susi, ammutaan sieltä tai täältä ja jätetään nämä laumat sinne pyörimään. Tämä ei johda mihinkään. Tämä on vain enemmänkin johtanut siihen, että kaikki tappelevat keskenään: kylän asukit ja poliisit ja tutkijat ja Rajavartiolaitos. Minun mielestäni jos se on ollut tarkoitus, niin silloin tämä susipolitiikka ja petopolitiikka on erinomaisesti onnistunut. Kaikki tappelevat keskenään, kukaan ei ole tyytyväinen, ja kaupan päälle saadaan vielä eläinräkkäystä lisättyä sillä tavalla, että joka toinen susi taitaa siellä kohta jo haulit turkissa kulkea. Jos tämä on teidän mielestänne, täällä jonkun mielestä hienoa petopolitiikkaa, niin olen kyllä vahvasti eri mieltä. Ja minun mielestäni tämä petopolitiikka pitäisi hoitaa niin, että kokonaisia laumoja poistetaan sen sijaan että ammutaan laumoista yksilö sieltä täältä, ja niin, että poistetaan niitä laumoja, jotka todellisuudessa aiheuttavat ongelmia, syövät koiria ja estävät ihmisten metsästystä.

Toinen ongelma, mikä liittyy metsästyksen, on se, kun Itä-Suomessa ja muualla sitten koko ajan nämä metsästysmahdollisuudet heikkenevät tämän peto-ongelman takia, ihmiset eivät voi koirilla metsästää. Ja monet riistanhoitoyhdistykset ovat sanoneet jo Suurriis-tavirka-avun irti, mikä on erittäin vakava juttu, että ihmiset hylkäävät poliisin kanssa tehtävän yhteistyön. Viimeistään siinä vaiheessa pitää kansanedustajien ja ministerien herätä, että näin ei voi jatkaa.

Mutta se on johtanut myös toisenlaiseen ongelmaan. Nyt jos nämä metsästysmahdollisuudet heikkenevät tällä perinteisellä alueella ja me valtion eli meidän kaikkien omistamille maille perustamme kansallispuiston, niin minun on erittäin vaikea käsittää, että tämä metsästyslain 8 §, se oikeus metsästää, koskisi enää vain paikallisia. Eli he saisivat ilmaiseksi metsästää, mutta sitten niiltä muualta tulevilta, jotka omistavat myös valtion metsiä,

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

kiellettäisiin kokonaan. Se ei mene minun oikeustajuuni, että toiselle annetaan ikään kuin lisää oikeuksia ja toiselle annetaan porttikielto. Miten näin voidaan menetellä? Tämä tulee tässä Hossan kansallispuistoasiassa esille, että kun entisillä Metsähallituksen hyvillä lupa-alueilla, jonne kansallispuisto perustetaan, yli 11 000 hehtaaria, hallituksen esitys lähti siitä, että paikallisille annettaisiin edelleen oikeus vapaaseen metsästykseen ilman rajoituksia ja muita, mutta sitten toisilta, ulkopaikkakuntalaisilta, jotka tähän saakka ovat saaneet käydä metsästävässä, kun se monin paikoin on sitten hankalaa niillä omilla seuduilla, heiltä kiellettäisiin.

Mutta minä kiitän keskustapuoluetta, perussuomalaisia ja kokoomusta. Maa- ja metsätalousvaliokunta lausunnossaan otti tämän ongelman esille ja pääsi hienoon ratkaisuun, johon myös kristillisdemokraatit ja RKP yhtyivät, että annetaan Metsähallituksen hoitaa virkavastuulla metsästys niin, että paikalliset saavat tietysti ilmaiseksi luvan mutta sitten ulkopaikkakuntalaiset saavat maksusta sen luvan, jolloin ollaan tasa-arvoisessa ja yhdenvertaisessa tilanteessa. Sellaisen kansallispuiston rakentaminen, jossa suomalaiset asetetaan vastakkain, ei minun mielestäni ole nykypäivää. Tällä tavalla hienolla yhteistyöllä ja maa- ja metsätalousvaliokunnan viitoittamalla tiellä olisi hieno edetä tässä Kainuun metsästyskulttuuria edistävässä Hossan kansallispuistoasiassa.

19.57 Eeva-Maria Maijala kesk: Arvoisa puhemies! Tähän Hossan kansallispuistoasiaan en ota nytten tässä vaiheessa kantaa, koska se on meillä ympäristövaliokunnassa keskeneräisessä tilanteessa. Me olemme valmistavan keskustelun käyneet siitä, ja sitten meillä on siitä yksityiskohtainen käsittely lähiaikoina, niin keskustellaan siitä sen jälkeen, kun tämä asia on salissa käsittelyssä.

Mutta sitten minä menen vielä takaisin tuohon haaskakuvausasiaan ja haaskan käyttämiseen kuvaamisessa eliikkä tähän metsästyslain 34 a §:n 3 momenttiin. Täällä perusteluissa lukee tällainen teksti: "Koska suurpetojen kuvaamiseen ja katseluun on jo syntynyt elinkeinotoimintaa Suomessa, tulisi säätää tämän elinkeinotoiminnan jatkumisesta, sillä metsästyslain soveltamisala ei mahdollista tällaisen toiminnan kieltämistä. Tarkoitus olisi säätää 3 momentissa, että 1 momentin estämättä voisi sellainen yritys, jonka kaupparekisteriin kirjattu toimiala on luontokuvaus- ja katselutoiminta, pitää maastossa ravintohoukutinta karhun, suden, ahman ja ilveksen houkuttelemiseksi."

Minä todella vetoan nyt maa- ja metsätalousvaliokuntaan. Te olette nytten avaamassa kokonaan uutta kokonaisuutta. Tällä hetkellä me todellakin teemme töitä Suomen petopoliitiikan järjeistämiseksi. Tämä lisää peto-ongelmia. Haluatteko te, haluammeko me lisätä Suomessa peto-ongelmia, petovahinkoja? Tämä todellakin lisää vain tätä asiaa. Jos kerran niitä karhuja, susia, ahmoja, ilveksiä halutaan kuvata, niin kyllä sen kuvaamisen ja ruokinnan pitää tapahtua silloin varta vasten jossakin eläintarhassa mutta luonnossa eläinten pitää saada olla niin kuin luonnossa normaalitilanne onkin olemassa.

Tätä karhujen kuvaamista erityisesti poronhoitoalueella voi verrata siihen, kun tässä sanotaan, että on jo yritystoimintaa, että kun nämä karhut ovat tällä hetkellä siellä poronhoitoalueella keskellä porolaumojia ja syövät poroja, niin annetaan siihen hyväksyntä. No, tehdäänpä sitten semmoinen homma, että minä vaikka alkaisin harrastaa tämmöistä lasten hippaleikkitoimintaa elinkeinotoimintana, minä veisin viljapeltoon leikkimään ne lapset. Minä sanoisin vain, että se on laillista yritystoimintaa, lasten leikittäminen on laillista toimintaa, minä viljapellossa leikitän niitä lapsia. Sattuuhan sitä, että se viljapelto menee laakoon ja sitä ei pysty käyttämään ja siitä on haittaa, mutta so what? Siis todellakin nyt ol-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

laan niin vakavassa tilanteessa, että voimmeko me hyväksyä minkä tahansa elinkeinotoiminnan sillä mielellä, että okei, se on yritystoimintaa. Tässä on todellakin kyse niin vakavasta asiasta, annetaanko tämmöisen elinkeinotoiminnan oikeasti Suomessa haitata toisten elinkeinotoimintaa, vahingoittaa Suomen petopolitiikkaa ja vaikeuttaa tilannetta todella paljon.

Te olette siinä valiokunnassa nytten todella vaativassa tilanteessa. Minä ihmettelen kyllä sitä, eikö kenelläkään luontoihmisellä nouse karvat pystyyn, kun villieläimistämme ollaan tekemässä pullasorsia koiranruokanappuloiden avulla. Missä ovat kohta luomukarhumme, luomusutemme ja luomuahmamme? Kyllä minä ihmettelen nykyihmisiä, jotka villin luonnon pilaamisen tällä tavalla sallivat. Entä miten käy sitten poronhoidolle haaskakuvauspaikkakunnilla? Miksi moinen asia sallitaan, edes esitetään sallittavaksi, ennen kuin asia on kunnolla tutkittu ja asian vaikutukset tunnetaan? Todellakin tätä asiaa pitäisi kunnolla selvittää. Minun käsitykseni mukaan tästä asiasta ei ole yhtään luontoon liittyvää tutkimusta tehty, minkälainen vaikutus tällä on ympäristöön. Nyt me lähdemme tekemään päätöstä ilman kunnan selvitystä ja tutkimusta tähän asiaan.

20.02 Reijo Hongisto ps: Arvoisa herra puhemies! On käyty mielenkiintoista keskustelua, ja vaikka nyt ei puhutakaan varsinaisesti Hossasta, niin en malta olla muutamalla sanalla sitä mainitsematta, koska edellisissä puheenvuoroissa sitä käsiteltiin. Olen kyllä edustajien Eestilä ja Maijala kanssa täysin samaa mieltä siitä, että metsästyslain 8 §, vapaa metsästysoikeus, on erinomaisen hyvä. Tarkoitus on nimenomaan, ainakin minun käsitykseni mukaan, että meillä kansalaisilla täytyy olla yhdenvertaiset oikeudet ja yhdenvertaiset velvollisuudet, ja meidän edustajien täällä eduskunnassa, kun lakeja säädämme, tulee lakeja säätäessämme ottaa huomioon se, että me emme aseta kansalaisia oikeuksien ja velvollisuuksien suhteen eriarvoiseen asemaan. Semminkin kun esimerkiksi Hossa on Suomen 100-vuotisen itsenäisyyden kunniaksi perustettu juhlakansallispuisto, niin minä ajattelen niin, että nyt jos koskaan, tässä jos missään asiassa meillä ei saa jakaa kansalaisia vuohiin ja lampaisiin tai jyviin ja akanoihin niin, että toisilla on paremmat oikeudet kuin toisilla, vaan nimenomaan tässä täytyy lähteä siitä, että kaikki ovat yhdenvertaisesti edustettuina. Se minun mielestäni kuvaa hyvin Suomen 100-vuotiaasta historiaa, että viimein ja vihdoin olemme kaikissa asioissa tasa-arvoisia. — Se Hossasta.

Edustaja Hoskonen todisti mielestäni erinomaisen hyvin puheenvuorossaan haaskojen aiheuttamista ongelmista, ja minäkin ensimmäisissä käyttämässäni puheenvuoroissa otin kantaa ravintohoukuttimiin eli haaskojen rakentamiseen ja totesin siinä, että tässä on tällainen joko—tai-tilanne. On tavattoman vaikea ymmärtää, että joillakin ihmisillä on oikeus asettaa maastoon haaskoja ja jotkut toiset ihmiset eivät niitä haaskoja saa sinne laittaa. Lakiesityksen perusteluissa 34 a §:ssä todetaan: "Erityisesti karhun metsästyksessä on lisääntynyt viimeisten vuosien aikana karhujen houkuttelu tietyille paikalle ennen metsästyskauden alkua. Kun tällaiset ravintohoukuttimet poistetaan ennen metsästyksen alkua, ei suoraan syyllistytä metsästysrikokseen. Tämän kaltainen toiminta asettaa kuitenkin metsästysseurueet eriarvoiseen asemaan, sillä kaikki eivät ole omaksuneet tämän kaltaista harmaalla vyöhykkeellä toimimista. Selvyyden vuoksi olisi siis syytä kieltää kaikki karhun ja muiden suurpetojen tarkoituksellinen ravinnolla houkuttelu."

Tässä, arvoisa puhemies, hyvät kollegat, ajattelen näin, että se on joko—tai. Lakiesityksessä lähdetään siitä, että olisi syytä kieltää kaikki. Toinen vaihtoehto on se, että sitten pitäisi sallia myöskin ravintohoukuttimelta eläimen pyytäminen. Jos pohdiskellaan sitä, että

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

karhu tai susi, mikä tahansa suurpeto, tulee sille ravintohoukuttimelle ja niitä aletaan siitä poistamaan, niin ne eivät kovin kauan siinä ravintohoukuttimella ole, taikka sitten ravintohoukuttimia ei käytä kukaan, eivät kuvaajat eivätkä mitkään muutkaan.

Vielä hämmästelen tässä lakiesityksessä perusteluja, kun todetaan, että "koska suurpe-tojen kuvaamiseen ja katseluun on jo syntynyt elinkeinotoimintaa Suomessa, tulisi säätää tämän elinkeinotoiminnan jatkumisesta." Edustaja Maijala omassa puheenvuorossaan otti tämän esille. Jäin pohtimaan edustaja Maijalan puheenvuoroa kuunnellessani, että kun tässä puhutaan nimenomaan kuvaustoimintaan erikoistuneiden henkilöiden oikeudesta käyttää ravintohoukutinta, niin suljetaanko silloin pois, jos metsästäjä asettaa ravintohoukuttimen ja kertoo, että hän asettaa sen kuvaustoimintaa varten. Viittaan vielä ensimmäiseen puheenvuorooni, jossa totesin, että on tavattoman hankalaa laillisesti ja luvallisesti järjestää karhun metsästystä ravintohoukuttimien välissä, ohella ja rinnalla. Kun ravintohoukuttimia on siellä ja täällä pitkin maastoa, niin on tavattoman hankalaa metsästää niin, että ei tulisi rikkoneeksi lain kirjainta siinä, että käytetään ravintohoukutinta hyväksi, joko tahallisesti taikka tahattomasti.

Tämän takia, arvoisa puhemies, meidän on valiokunnassa kiinnitettävä erityistä huomiota nimenomaan siihen, että kun tästä ravintohoukuttimesta keskustellaan, niin minä tiedän, että on suuri joukko metsästäjiä, jotka hyväksyvät ravintohoukuttimien käytön metsästyksessä, ja vastaavasti on henkilöitä, jotka eivät sitä hyväksy, mutta meillä tulee vaikea valinnan paikka, kun tätä valiokunnassa sitten aikanaan käsittelemme.

Näillä puheilla, arvoisa puhemies, omalta osaltani pyydän saada kiittää edustajia huomiosta ja toivon hyvää keskustelua. — Kiitoksia.

20.07 Ari Jalonen ps: Arvoisa puhemies! Tahdon minäkin nostaa yhden asian tästä esille, nimittäin jousimetsästyksen. Se on asia, mitä olen henkilökohtaisesti ajanut, että riistavalikoima laajenee jousimetsästyksen osalta.

Tässä edustaja Hoskonen nosti karhunmetsästyksen jousella esille. Jos mennään katsomaan muihin maihin ja mantereihin, niin se on ihan mahdollista Amerikan mantereella, kuten myös hirvenkin metsästys. Samoin sieltä löytyy alligaattorinmetsästystä, jopa norsuihin asti. Eliikä jousiaseen teho riittää riistaan kuin riistaan, lajiin kuin lajiin, joten näistä keinotekoisista riistalajirajoituksista voisi kyllä hiljakselleen päästä pois. Se on totta, että esimerkiksi karhun kohdalla on tiettyjä riskejä olemassa, mutta onhan majavallakin nyt erityisvaatimuksia, miten majavaa saa metsästää jousella. Eli nämä ovat lajikohtaisesti rakennettavissa, jos näin tahdotaan. Jousiase sinänsä ei rajoita mitään.

Edustaja Kulmala otti esille tämän valkohäntäpeuran yleisyyden ja siinä yhteydessä tämän 500 hehtaarin vaatimuksen. Tuo on myös niitä asioita, mitä kannattaa pohtia valiokunnassa.

Mutta niin tai näin, olen ajanut tätä jousimetsästysasiaa intohimoisesti, ja nyt olen erittäin tyytyväinen, että tämä asia etenee.

20.09 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Näin aluksi haluan kiittää edustaja Markku Eestilää erinomaisesta puheenvuorosta äsken ja erikoisesti siitä kohdasta, missä hän nosti esille tämän Hossan kansallispuiston asian. Vaikka se ei tämän lakiesityksen käsittelyyn sinänsä liity, niin ehdottomasti olen hänen esittämänsä ajatuksen kannalla ympäristövaliokunnan varajäsenenä, että se metsästyshomma siellä pitää kyllä pystyä hoitamaan niin, että paikallisilla on totta kai oikeus siihen, se on itsestäänselvyys, ja että sitten

näiden muiden suomalaisten osalta, jotka sinne metsälle menevät, olkoon se sitten Metsähallituksen harkinnassa, miten riistakanta mitäkin kestää. Mutta kun se on kansallispuisto, niin kyllä siinä pitää kaikkia suomalaisia silloin tasapuolisesti kohdella.

Ja sitten tähän varsinaiseen asiaan, arvoisa puhemies: Mitä tulee näihin haaskanpitoihin, ravintohoukuttimien käyttöihin metsästyksessä, niin olen erittäin vahvasti sitä mieltä, että se on totaalisesti kiellettävä tässä maassa. Itärajan pinnassa, kotikunnassanikin ja siinä lähialueilla, on monia, monia ravintohoukuttimia. Näillä alueilla on valtavat määrät susia, valtavat määrät karhuja, tilanne on karannut täysin käsistä. Ja pahintahan tässä on juuri se, että sudet, karhut, ahmat, ilvekset on totutettu helpolle ravinnolle, ja se on aiheuttanut siten ongelmia: nämä sudet ja karhut tulevat pihoihin etsimään ravintoa, jos metsästä sattuu se luontainen ravinto olemaan vähissä. Elikkä tässä asiassa mielestäni täytyy toimia loogisesti, kun ollaan luonnossa elävien villieläinten kanssa tekemisissä. Eläkööt siellä aivan täysin rauhassa, mutta älköön ihminen menkö sinne sorkkimaan väliin laittamalla metsään ravintohoukuttimia.

Ja sitä varten, arvoisa puhemies, nostin esille sen Kuhmon tapauksen, jossa Luonnonvarakeskuksen virkamies itse pitää haaskaa ja perusteena on tutkimushaaska. Sain siitä asken sähköpostiini muutamia kuvia ja perustelutekstin. Kyseinen virkamies pitää siellä tutkimushaaskaa, ja sitä sitten käydään kuvaamassa — myydään turisteille matkoja ja kuvaajilta varmaan otetaan jotakin korvausta, että saavat siellä käydä kuvaamassa villieläimiä. Minun mielestäni tällainen toiminta Suomen virkamieheltä, joka saa Suomen valtiolta palkkaa, on erittäin tuomittavaa. Ja oikeusasiamiehen, tai kenen laillisuusvalvojan vastuulle tällaisen asian valvonta ja toiminta kuuluu, tulee toimia mahdollisimman ripeästi. En painosta oikeusasiamiestä mitenkään erikoisesti siihen suuntaan, että päätöksen pitää tulla huomenna. Se tutkimus vaatikoon oman aikansa, mutta päätöksen pitää tulla kohtuullisessa ajassa, koska se samalla vaikuttaa kyseisen henkilön osalta susiluvista annettaviin lausuntoihin, sille alueelle myönnettäviin lupiin, niin täällä Kuhmon alueella kuin myös Ylä-Savossa, esimerkiksi Vieremällä, jossa susitilanne on karannut täysin käsistä. Se on todella niin vakava tilanne, että siellä ihmishenki näyttää olevan vähempiarvoinen kuin suden elämä, ja juuri tämän samaisen henkilön ja samantyyppisten, samanhenkisten ihmisten ansiosta tällaiseen tilanteeseen on ajauduttu. Ja siihen kuuluu olennaisena osana nyt tässä hallituksen esityksessä oleva ravintohoukuttimien kieltä, ja sen pitää tulla totaalisesti voimaan. Tämä nykyinen meno, missä Suomessa mennään, on mielestäni täysin tuomittavaa. Sen on kerta kaikkiaan loputtava, niin että päästään oikeasti luonnonvaraisten eläinten osalta luonnonmukaiseen käytäntöön. Ruokittakoon kotieläimiä kotipiirissä ja pidettäköön niistä siellä hyvä huoli, mutta se ei koske luonnossa eläviä villieläimiä, ei missään tapauksessa.

20.13 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Minun mielestäni on kyllä tärkeää nostaa eduskunnassa esille sellainen asia, että jos me täällä edistämme vastakkainasettelua — ja metsästys on tänä päivänä sellainen, joka jakaa ihmisiä, toiset yrittävät suojella, toiset haluavat metsästää, ja siellä on valtavia riitoja — niin minä koen, että me kansanedustajat ja lainsäätäjät olemme oikeasti jollakin tavalla epäonnistuneet. Kyse ei ole siitä, että pitää osoittaa jotakin henkilöä tai syyttää, mutta tällä tavalla me emme kyllä pitkälle pääse. Jos me teemme täällä lakeja sillä tavalla, että milloin mikäkin väestöryhmä kokee, että heiltä viedään oikeuksia, niitä annetaan jollekin yhdessä laissa ja taas toisessa laissa, niin me ajaudumme muutaman vuoden kuluttua semmoiseen tilanteeseen, että me emme pysty hal-

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

litsemaan näitä asioita. Minä haluan, että ihmiset kunnioittavat Suomessa lakeja ja täällä kunnioitetaan yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa ja omistajia kohdellaan samalla tavalla. Se on aina ollut Suomen vahvuus, että ihmiset luottavat toisiin ja ihmiset luottavat instituutioon. Hyvät kollegat, ei särjetä tätä.

20.14 Eeva-Maria Maijala kesk: Arvoisa puhemies! Lopuksi vielä sanon sen, että kiitos siitä selkeästä kannatuksesta siihen, että haaskanpito kiellettäisiin täydellisesti luonnon olosuhteissa.

20.14 Kari Kulmala ps: Arvoisa puhemies! Näistä kuvaushaaskoista vielä sen verran, että olen pari yötä ollut tällaisella kuvaushaaskalla ja sehän on erittäin mielenkiintoista, kun ei tiedä, mistä päin se karhu tai susi mahdollisesti sinne tulee, mutta en pidä todellakaan järkevänä, että näitä kuvaushaaskoja on joka puolella maakuntaa. En toki olisi ihan täysin kieltämässä niitä, koska se on elinkeino jollekin siinä kuin joku muukin. Mutta se on selvä juttu, että esimerkiksi, kun karhunmetsästys alkaa 20.8. ja tiedetään, että jossakin päin on kuvaushaaska, niin se metsästyshän aloitetaan sieltä kuvaushaaskan läheltä. Tälläkin kuvaushaaskalla, missä kävin, oli kahdeksan karhua käynyt juuri edellispäivänä, niin että se todellakin kerää niitä karhuja ja susilaumoja. Susista voitaisiin puhua suu vaahdossa vaikka useita päiviä. En usko todellakaan, että susiongelmät muuttuvat meillä miksi-kään niin pitkään kuin meillä nämä virkamiehet, mitkä tällä hetkellä päättävät näistä asioista, ovat töissä.

Jousimetsästyksestä voisin sen verran sanoa edustaja Jaloselle, että se on erittäin hieno asia, että hän on vienyt tätä asiaa eteenpäin. Olen myös itse jousimetsästäjä ja olen ampuanut useita supikoiria ynnä muita, mutta karhunmetsästykseseen en lähtisi kyllä todellakaan jousen kanssa, koska minua jännittäisi se. Minä olen ollut itse karhujahdissa ja en jousen kanssa todella lähde sinne, ellei ole joku kiväärin kanssa varmistamassa, että se minun jousella ampumani nuoli todellakin tappaa sitten sen karhun.

Maa- ja metsätalousvaliokunta tästä Hossa-asiasta teki erinomaisen lausunnon. Se ei vähentänyt eikä lisännyt kenenkään metsästysoikeutta, mutta valitettavasti sillä meidän lausunnollamme ei ollut kovin paljon merkitystä, koska se meni täällä ympäristövaliokunnan käsiteltäväksi ja he kävelivät meidän ylitsemme menen tullen, niin että se siitä ammattitaidosta.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin maa- ja metsätalousvaliokuntaan.

7. Seuraava täysistunto

Eduskunnan seuraava täysistunto on perjantaina 7.4.2017 klo 13.00. Täysistunto lopetettiin klo 21.39.

Pöytäkirja PTK 36/2017 vp

Pöytäkirjan vakuudeksi:

Maija-Leena Paavola