

Täysistunto

Tiistai 24.4.2018 klo 14.00—16.07

Täysistunto alkoi klo 14.00. Täysistunto päättyi klo 16.07.

Puhetta johtivat ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen (14.00—15.41) ja toinen varapuhemies Tuula Haatainen (15.41—16.07).

Mumbain lakiasäättävän neuvoston puheenjohtaja Ramraje Naik Nimbalkar seurueineen saapui seuraamaan täysistuntoa noin kello 14.50.

1. Nimenhuuto

Nimenhuutoraportti Liite 1A

Toimitettiin nimenhuuto.

2. Ilmoituksia

2.1. Muut ilmoitukset

Edustaja Harry Harkimo on 19.4.2018 ilmoittanut eronneensa Kokoomuksen eduskuntaryhmästä tästä ajankohdasta lukien ja jättäytyneensä eduskuntaryhmien ulkopuolelle.

2.2. U-asiat

Valtioneuvosto on 19.4.2018 toimittanut eduskunnalle Euroopan unionin asiat U 15-17/2018 vp, ja puhemies on lähettänyt ne käsiteltäviksi suureen valiokuntaan, jolle asiasta U 15 ulkoasiainvaliokunnan ja asioista U 16 ja 17 lakivaliokunnan on annettava lausunto.

3. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi maantielain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Hallituksen esitys HE 45/2018 vp

Lähetekeskustelu

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 3. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

Lähetekeskusteluun varataan 1 tunti, kello 14.00—15.00. Mikäli puhujalistaa ei ehditä annetussa ajassa käydä loppuun, asiakohdan käsittely keskeytetään ja sitä jatketaan tämän päivän istunnossa muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi. Jos keskustelu asiasta puoles-

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

taan päättyä ennen sille varatun määräajan päättymistä, siirrytään päiväjärjestyksen seuraavaan eli 4. asiakohtaan.

Keskustelu

14.02 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (esittelypuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Maanteiden kuntoon ei Suomessa ymmärrettävästi olla tyytyväisiä. Keskeinen ongelma on rahoituksen riittämättömyys, mutta keskustelussa esiin nousevia teemoja ovat myös selkeiden laatuvaatimusten ja laadunvalvonnan puutteet. Hallitus on 12.4.2018 antanut esityksen maantielain uudistamisesta. Esityksellä vastataan näihin haasteisiin. Esitys on myös keskeinen maakuntauudistuksen toimeenpanemiseksi liikenteen alalla. Tämän esityksen tavoitteena on varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys sekä maanteiden riittävä palvelutaso joka puolella maata. Esitys sisältää uudet säännökset tienpidon laatuvaatimuksista, maanteiden palvelutasosta ja kunnossapidon tasosta.

Lakiesityksessä määritellään palvelutasot eri tieluokille: pitkämatkaista liikennettä palvelevalle, valtakunnallisesti merkittävälle runkoverkolle, runkoverkkoon kuulumattomille valta- ja kantateille sekä muille maanteille. Maanteiden laadun varmistamiseksi esityksessä myös lisättäisiin lakiin säännökset tienpidon laadunvalvonnasta ja turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Selkeillä vaatimuksilla ja nykyistä tehokkaammalla valvonnalla aikaansaatava yhtenäinen, turvallinen ja hyvä maanteiden kunto on niin kansalaisten kuin elinkeinoelämän etu.

Arvoisa puhemies! Maakuntauudistuksen myötä pääosa ely-keskusten liikennevastualueiden tehtävistä siirtyy maakuntien hoidettavaksi. Tienpidon tehtävät jakautuisivat jatkossa valtion ja maakuntien välille. Laissa säädettäisiin sopimusmenettelyyn perustuvasta tienpidon hoitamisesta valtion ja maakuntien yhteistyönä. Tienpito sisältyisi edelleen valtion vastuuseen, maantiet valtion omistukseen, ja tienpitäjänä toimisi edelleen Liikennevirasto, siis valtio.

Maakunnat hoitaisivat kuitenkin suurimman osan tienpidon tehtävistä muodostamillaan tienpitoalueilla. Tämän seurauksena alueellinen näkemys tienpidossa vahvistuu merkittävästi. Maakunnat ja valtio sopivat jatkossa tienpidon tehtävien järjestämisestä sekä maakuntien tienpidon rahoituksesta 4-vuotisilla sopimuksilla. Muita maakunnille tulevia liikennetehtäviä ovat liikennejärjestelmäsuunnittelu, yksityistieavustukset ja liikkumisen ohjaus. Maakunnat voivat lisäksi halutessaan ottaa hoidettavakseen joukkoliikenteen suunnittelua ja järjestämistä. Esitys sisältää säännökset näiden tehtävien siirtämisestä valtiolta maakunnille. Lisäksi säännökset maakuntien mahdollisuudesta ottaa saaristoliikenteen tehtäviä hoitaakseen sisältyvät eduskunnalle maaliskuussa annettuun maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa koskevaan esitykseen.

Kaikki liikennemuodot kattavasta liikennejärjestelmäsuunnittelusta säädettäisiin nyt ensimmäistä kertaa lain tasolla. Säännökset liikennejärjestelmäsuunnittelusta lisättäisiin maantielakiin, jonka nimi muutettaisiin laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteista. Tavoitteena on turvata nykyisten hyvien käytäntöjen jatkuminen sekä uusien kehityssuuntien huomioiminen uusissa maakunnissa tehtävässä liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Valtakunnallisella tasolla ei nykyisin ole tehty liikennejärjestelmäsuunnitelmia, joissa esimerkiksi linjattaisiin pitkän aikavälin toimenpiteitä liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Tämä on selkeä puute. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tarjoaisi valtakunnallisen tahtotilan liikennejärjestelmästä ja sen kehittämisestä avoimesti maakuntien,

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

elinkeinoelämän ja kansalaisten käyttöön sekä edistäisi osaltaan yhtenäisen palvelutason turvaamista liikennejärjestelmän käyttäjille koko maassa. Siksi hallitus ehdottaa, että laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä säädettäisiin myös 12-vuotisesta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta. Tällä saadaan aivan uudella tavalla pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän kehittämiselle. Liikenne- ja viestintäministeriö on lisäksi asettanut parlamentaarisen työryhmän, joka täsmentäisi menettelyn, jolla valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan.

Arvoisa puhemies! Eduskunnalle on nyt annettu hallituksen esitys, johon sisältyvät ehdotukset ovat tärkeitä tienpidon laadun ja laadunvalvonnan parantamiseksi. Lisäksi esityksen mukaisella tienpidon tehtävien jaolla maakuntien ja valtion kesken saavutetaan parempi alueellisten olojen ja näkemysten huomiointi niin, että turvataan samalla tienpidon valtakunnallinen yhtenäisyys.

Hallituksen esityksellä luodaan myös edellytykset pitkäjänteiselle ja yhteistyöhön perustuvalla, ketterällä ja kokeilevalla liikennejärjestelmäsuunnittelulla, jossa yhteensoviteetaan valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet. Toivon, että esitys saa myönteisen vastaanoton ja että voimme toteuttaa nämä tärkeät uudistukset. — Kiitos.

14.08 Timo Heinonen kok: Arvoisa herra puhemies! Hyvä ministeri, hyvät edustajakollegat ja muut paikalla olijat! Liikenneministeri Anne Bernerille täytyy antaa kiitosta siitä, että teidän johdollanne ensimmäistä kertaa ryhdyttiin toimeen tämän pitkään, vuosikausia, vaalikausia kasvaneen korjausvelan pienentämiseksi. Siitä on erilaisia arvioita. Tämän vaalikauden alussa arvioitiin korjausvelan olleen ainakin noin 2,5 miljardia euroa, ja tällä vaalikaudella on merkittävästi rahoitusta laitettu nimenomaan tämän korjausvelan pienentämiseksi vuosina 2016, 2017 ja 2018 eli tänä vuonna.

Siitä huolimatta edelleen tehtävää riittää, eli emme ole saavuttaneet vielä sitä tasoa, mikä pitää olla, ja sen takia on hyvä, että parlamentaarisesti on pohdittu myös sitä, että voitaisiin tehdä pidempiä suunnitelmia tämän korjausvelan suhteen mutta myös liikennehankkeiden rahoituksen suhteen yhdessä yli vaalikausienkin.

Me tarvitsemme ehdottomasti tällaisen Korjausvelka II -ohjelman, jossa nyt mentäisiin edelleen sinne valtion teille, jotka ovat valtateitä ja kantateitä, mutta ennen kaikkea siitä alaspäin olevia pienempiä valtion teitä, niin asfaltteita kuin paljon sorateitä. Olen varma, että tässäkin salissa paikalla olevien kaikkien kansanedustajien omista vaalipiireistä näitä teitä löytyy, puhumattakaan paikalla olevasta yleisöstä, joista varmasti monen kodin lähettyviltä löytyy luvattoman huonossa kunnossa olevia valtion pienempiä teitä.

Tässä keskustelin kollegani Eero Suutarin kanssa siitä, miten heidänkin alueellaan kuten myös omalla kotiseudullani maaseudulla on vanhoja teitä kuorittu nyt asfaltista pois ja on ajateltu, että ne saadaan paremmiksi sillä, että enää ei öljysoralla pystytä paikkaamaan niitä jokakeväisiä reikiä. Mutta nyt ongelma alkaa olla se, että aika monet meidän tiemme, jotka on pääasiassa rakennettu 60—70-luvulla, alkavat pettää myös rungoiltaan, ja silloin nämä tiet vaativat kyllä huomattavasti lisää panostuksia. Pelkästään lumen lanaamisella taikka pienellä pintasorastuksella nämä eivät enää kuntoon tule.

Tässä esityksessä laiksi maantielain muuttamisesta esitetään siis osana maakuntauudistusta, että tietyllä tavalla tätä vastuuta liikenneverkon huolehtimisesta ja ylläpidosta siirtyy maakunnille, ja pidän sitä itse myönteisenä asiana. Siellä lähellä ihmisiä on varmasti paremmin tietoa, mitä teitä, minkälaisia kunnostuksia sinne tarvitaan. Tällä hetkellä kilpailutusalueet, niin kuin tässä paksussa esityksessä todetaan, ovat kovin suuria. Puhutaan yli

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

1 000 kilometristä, ainakin tällä alueella, minkä itse parhaiten tunnen, ja silloin yhden kilpailutuksen myötä hoidettavaksi tulee kaikki siitä moottoritiestä siihen pienimpään valtion hiekkatiehen. Kyllä itse pohtisin myös sitä, kuinka paljon tätä alihankintaketjua voi siellä taustalla olla, sillä tällä hetkellä kyllä varsinkin pienempien teiden kunnostus ja vuotuinen ylläpito, jopa viikoittainen, päivittäinenkin ylläpito, on luvattoman huonossa kunnossa. Itse toivon, että tämä uudistus tuo tätäkin päätöksentekoa lähemmäksi tienkäyttäjiä, niitä, jotka tietävät, mitä siellä tarvitsee tehdä, eikä niin, että tietokoneelta katsotaan, että nyt tuo sora on käytetty ja sitä ei ole. Tai niin kuin minulle yksi urakoitsija kertoi, että tietylle alueelle on määritelty vain tietty soratarve ja urakoitsija voi lorauttaa sen kaiken vaikkapa sille yhdelle tiepätkälle ja toiselle ei jää yhtään. Ei tämä näin voi enää jatkossa olla.

Arvoisa puhemies! Esityksessä kerrotaan, että meidän maamme tieverkko on kaiken kaikkiaan yli 450 000 kilometriä, tästä yksityis- ja metsäautoteiden osuus on noin 350 000 kilometriä, ja nyt aika usein maaseudulla on niin, että aika lähelle samankokoinen yksityistie verrattuna valtion tiehen on tällä hetkellä paremmassa kunnossa. Ja siinä kyllä tullaan siihen kohtaan, että pitää kysyä, missä silloin on vika, ja pidän erittäin myönteisenä, että liikenneministeri Bernerin johdolla nyt näitä määrittämiä myös tarkistetaan tienpidon tasoisuutta.

Yksi, mikä nousee myös täällä esille, on kevyen liikenteen väylät, joita maassamme on yli 5 000 kilometriä — voisi todeta yhtä hyvin, että vain 5 000 kilometriä. Tarve olisi merkittävästi suurempi, ja niitä ei oman 11 vuoden kansanedustajaurani aikana olla taidettu valtion toimesta rakentaa kuin muutama hassu kilometri. Valtaosa niistä on sysätty muiden vastuulle.

Sitten tämä vähäliikenteinen tiestö, alempi hoitoluokka, mihin kuuluu 41 000 kilometriä tiestöä eli puolet koko maamme maantieverkosta, on nimenomaan se, mihin me tarvitsemme nyt lisää panostuksia.

Arvoisa puhemies! Viittasin tuossa edellä näihin päivittäisen kunnossapidon urakka-alueisiin. Niitä on 80, ja urakat kilpailutetaan, ja niiden kesto on yleensä viisi vuotta. Tässä todetaan, että aliurakoitsijaketjua ei ole nykyisin laissa rajoitettu, ja itse toivon, että sitä pohdittaisiin, että se vastuu olisi selkeämmin tiedossa, kuka vastaa, keneen otetaan yhteyttä. Tällä hetkellä Tielinjalle soitetaan, ja tuntuu siltä, että eivät ne viestit sieltä mene oikeasti sinne paikan päälle.

Arvoisa puhemies! Tämä puheenvuoro ei ole missään tapauksessa arvostelua niitä kohtaan, jotka näitä teitä hoitavat, vaan sitä kohtaan, että näille teille ohjataan liian vähän rahoitusta tällä hetkellä. Ja valitettavasti tällä hetkellä tuntuu siltä — niin kuin tuntui jo viime hallituskaudellakin, eli kaikki puolueet tästäkin salista ovat sinä aikana hallituksessa olleet [Puhemies koputtaa] — että tiekarhu on se, jota eniten tässä kaipaa ja joka tuntuu olevan tämän maan uhanalaisin toimi.

14.15 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Hallituksen esitys uudeksi maantielaiksi on mielestäni hyvä ja perusteltu. Toivon, että tämän lain myötä päästään Suomessa siihen tilanteeseen, että tieverkkoa koko maan alueella hoidetaan kestävästi, niin että niin sanotut valtatie, maantiet, runkoverkko pidetään erinomaisessa kunnossa, koska se on se iso verisuonisto, jolla Suomi elää.

Mutta jotta koko Suomi voisi hyvin, niin alempi tieverkko kuuluu tähän järjestelmään aivan yhtä olennaisesti. Pitää muistaa näin biotalouden luvattuna aikana, että joka ainoa puumotti, mikä metsistämme lähtee, nousee aina kumipyörille ja se on hiekkatiellä, sora-

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

tiellä: ensin yksityistiellä, metsäautotiellä, ja sieltä se tulee sitten alemmalle maantieverkolle, joka on soratiestöä poikkeuksetta.

Elikkä meidän pitää nyt nähdä tässä asiassa se suuri rikkaus, että kun ollaan luomassa uutta järjestelmää ja tekemässä uutta maakuntauudistusta, niin meidän on hajautettava vastuuta, mikä on tämän lain merkittävä yksi sisältö. Mutta siihen sisältyy mielestäni myös velvoite siitä, että meidän tulee nyt nähdä tämä uusi tilanne mahdollisuutena muuttaa nykyistä menettelyä siihen suuntaan, että tienhoidon vastuu annetaan maakunnille ja sen jälkeen pidetään huoli paremmista teistä, asfaltoidut tiet laitetaan kuntoon lisääntyvillä määrärahoilla — etsittäköön sitten vaikka uusia rahoituskeinoja tai uusia työmenetelmiä, joilla pystytään tekemään hommia tehokkaammin.

Mutta nykymenohan ei pitemmän päälle enää oikein käy: lämmennyt ilmasto, valtavat sateet, samana talvena voi olla kymmenen talvea — välillä sataa vettä, välillä on 10 astetta pakkasta — käytetään maantiesuolaa ynnä muuta. Se syö tienpintaa todella nopeasti ja aiheuttaa sen, että tie kuluu entistä paljon nopeammin. Silloinhan, kun oli vielä vanhat kunnan talvet ja oli pitkiä pakkasjaksoja, tiestö ei juurikaan kulunut, mutta tänä päivänä se tekee sitä joka päivä. Tämän takia muuttuneet olosuhteet pitää huomioda ja esimerkiksi alemmalle tieverkolle, sorateille, joita Suomessa on satojatuhansia kilometrejä, pitää todellakin saada palautettua tiekarhu.

Olen tehnyt tästä aloitteen liikenneministeri Bernerille koskien Pohjois-Karjalan maakuntaa. Siellä on noin 4 000 kilometriä soratieverkkoa. Ministeri Berner on tässä tehnyt erittäin hyvää yhteistyötä, ja olemme asiassa pikkuhiljaa etenemässä, toivon mukaan maaliin asti. Nimittäin se 4 000 kilometrin tienpätkä, joka valtiolla on alempaa tieverkkoa, soratietä Pohjois-Karjalassa, on helposti laitettavissa kuntoon tänä päivänä. Se tarvitsee kaksi asiaa: toinen on tierungon kuivattaminen elikkä ravien kaivaminen riittävän syväksi ja veden johtaminen tiealueelta kokonaan pois, ja toinen on tienpinnan muotoilu tiehöylää käyttäen. Se ei ole mitään rakettitiedettä, siihen riittää Kiteellä valmistettu tiehöylä, Esa Halttusen valmistamat tiehöylät, joilla se homma pystytään tekemään. Se on erittäin edullista työtä. Kun kerran sen tienrunгон laittaa kuntoon, se on sen jälkeen helppohoitoinen ja kantava.

Tämän päivän metsäkuljetukset teillämme ovat sellaisia, jotka aiheuttavat valtavia paineita. Akselipainot ovat nousseet viime vuosina valtavasti. Tiedätte nykyiset rekat ja mitä ne olivat 30 vuotta sitten. Ero on kuin yöllä ja päivällä. Tämän päivän superrekka voi painaa 70—80 tonnia, ja sellaisella kun ajetaan huonokuntoisella tiellä, jonka vesitalous ei ole kunnossa, niin sillä tielläpä ei sen jälkeen millään muulla enää pääsekään.

Tämän takia on tärkeä huomata se, että meidän on päästävä uudelle aikakaudelle, ja tämä maantielaki mahdollistaa sen. Mutta se ei onnistu vielä tälläkään, vaan eduskunnalta pitää löytyä yhteistä tahtoa yli vaalikausien, että aidosti paneudumme tähän ongelmaan: otetaan riittävät määrärahat isoihin infrahankkeisiin, joilla isompia teitä hoidetaan tai uusia rakennetaan, ja sitten perustienpidon ja perusradanpidon rahat saadaan riittävälle tasolle. Se vaje, mikä meille on päässyt vuosien saatossa syntymään, on miljarditasoinen vaje. Tällä vaalikaudellahan on noin vajaalla miljardilla eurolla niitä korjattu. Olemme saaneet teiden kunnan rapautumisen pysähtymään, mutta jonkun verran parannustakin on saatu aikaan. Mutta tällaisia vaalikausia pitää olla monta peräkkäin, että pääsemme oikealle tasolle.

Arvoisa puhemies! Lopuksi runkotieverkosta sen verran vielä, että kun laitetaan tieverkkoja ja nyt arvioidaan, mikä on valtakunnallinen runkotieverkko, niin Itä-Suomen osalta

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

edellytän sitä, että liikenneministeriö ottaa vakavasti sen esityksen, että saadaan myös Kuutostie Joensuuhun asti ja siitä ohi sellaiseksi valtakunnalliseksi runkotieksi, jota kehitetään ja korjataan koko ajan, koska se on valtava valtasuoni tuleville raaka-ainekuljetuksille ja myös kasvavalle turismille.

Sitten vielä itärata. Se on tänä päivänä erittäin hyvä ja liikennöity rata, mutta käytännössä Imatran jälkeen Joensuuta kohti radan kunto on huono eikä mahdollista nopeaa henkilöliikennettä, joka olisi ratkaisevan hyvä kehityssuunta sille, että saataisiin ilmastoystävällistä kuljetusmuotoa myös turistipuolelle. Ja kun ihmiset tulevat tänne pääkaupunkiseudulle käymään tai menevät sinne päin, niin juna olisi niissä olosuhteissa erittäin hyvä vaihtoehto erittäin monelle ihmiselle ja olisi myös erittäin nopea, koska se pudottaisi matkustusaikaa vajaalla tunnilla alaspäin, mikä olisi jo erittäin hyvä edistysaskel liikenteen kannalta.

Toivon, että tämä laki menestyy, käsittelyssä saadaan voimaan, ja toinen toivomus on, että seuraavallakin vaalikaudella eduskunta on viisas ja antaa riittäviä määrärahoja teiden kunnon olennaiseen parantamiseen.

14.22 Katja Taimela sd: Arvoisa herra puhemies! Koen, että tämä uudistus on tavallaan maakuntauudistus liikenteen puolelta ja maakuntauudistuksen toteuduttua sinällään varsin järkevä. Suuri muutos koskee järjestämistä. Ely-keskukset kun puretaan, alueelliset tehtävät siirtyvät maakunnille, lupa-asiat Liikennevirastoon sekä tien ohjausjärjestelmät valmistelussa olevaan Liikenneviraston valtionyhtiöön. Jatkossa maakunnat järjestävät tienpidon enintään yhdeksällä tienpitoalueella. Määrällisestihän tuo on sama määrä kuin tällä hetkellä on liikenneasioita hoitavia elyjä. Maakunnat sopivat sitten alueet keskenään yhdessä valtion kanssa tehdyin sopimuksin.

Mitä tapahtuu sitten käytännössä? Rahoitus ei muutu. Pula rahoituksesta tulee varmasti jatkumaan. Jokaisen eduskuntapuolueen on varmasti se myönnettävä. Maakunnille annettavat mahdollisuudet esim. alueellisen raideliikenteen järjestämiseen ovat lähinnä kuntien rahoituksen varassa, ja pienemmille maakunnille jyvittyvä liikenneraha on niin pieni, ettei se välttämättä mahdollista järkevintä toteutustapaa parannusinvestoinneissa. Ajattelen niin, että verrattuna nykyiseen maakuntaliittovetoiseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun maakunnan rooli muuttuu vahvemaksi mutta lopullinen sanavalinta jää pitkälti valtion kukkarolle ja vaatii sitä kautta myös toimenpiteitä tulevilta hallituksilta. Jotta tässä muutoksessa onnistutaan aidosti, maakuntien ja valtion keskenään sopimisen pitää olla varsin tehokasta. Riskinä näen myös roolien epäselvyyden. Ainakin alkuvaiheessa muutos lisänee byrokratiaa ja normiohjausta, eli riittävä resursointi on aivan avainkysymys.

Ehkäpä tässäkin maakuntauudistuksen osassa olisi kannattanut edetä maltillisemmin vaikkapa joidenkin kokeilujen kautta, mutta niin kuin alussa totesin, maakuntauudistuksen toteuduttua tämä on sinällään järkevä hallituksen lakiesitys, ja nyt sitten, kun tämä on tänään lähetekeskustelussa, päästään valiokuntatyössä tähän jatkossa paremmin paneutumaan.

14.24 Ari Torniainen kesk: Arvoisa herra puhemies! Hallituksen esitys perustuu pääosin maakuntauudistukseen, jossa ely-keskukset lakkaavat ja uudet maakunnat aloittavat vuoden 2020 alussa toimintansa. Tässä yhteydessä pääosa elyjen liikennevastuutehtävistä siirtyy maakunnille. Kun jatkossa siis maakunnat hoitavat tienpidon tehtäviä yhdeksällä tienpitoalueella valtion kanssa tehtävien sopimusten kanssa, niin mielestäni on erittäin tärkeää, että tienpidon kilpailutuksiin ja niiden kilpailutusten ja tien kunnon hoidon seuran-

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

taan kiinnitetään jatkossa erityistä huomiota. Turvalliset ja parempikuntoiset tiet ovat kaikille meille suomalaisille, niin kansalaisille kuin myöskin yrityselämälle, äärettömän tärkeä asia. Tien kunnossapitoalueiden tulee olla yhtenäisiä ja oikean kokoisia, ei liian suuria kokonaisuuksia, jotta myöskin pienet yritykset siellä maakunnissa pystyvät toimimaan ja hoitamaan teitä.

Tämä hallituksen esitys on pääosin hallinnollinen, mutta tässäkin yhteydessä haluan itsekini tuoda esille ja nostaa esille perusväylänpidon rahoituksen tason, jotta se on myöskin tulevaisuudessa riittävällä tasolla. Tällä hallituskaudella on tehty ennätysmäinen, noin miljardin euron satsaus perusväylänpidon rahoituksen nostoon, se on hyvä asia, ja ollaan tämän korjausvelan tahtuminen saatu suoritettua. Tämä mennyt talvi on osoittanut etenkin sen, että tiet ovat todella huonossa kunnossa, ja teiden kunnan ylläpitämiseen tulee panostaa todella paljon, se on meille kaikille tärkeää.

Arvoisa puhemies! Haluan nostaa oikeastaan yhden asian vielä täältä isosta lakikokonaisuudesta esille, ja se on laki Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle. Tässä laissa lisätään komission jäseneksi Etelä-Karjalan maakunta, joka tulee vastaamaan pelastustoimesta ja ensihoidosta, kun maakuntalaki tulee voimaan. Arvoisa liikenneministeri, haluan kysyä teiltä, jos te pystytte vastaamaan tähän: kuka kantaa tämän maakuntauudistuksen jälkeen kanavan huoltotien kunnosta ja hoidosta vastuun? Se tie on todella huonossa kunnossa, ja siellä on sattunut todella vakavia onnettomuuksia viime vuosien aikana, ja sitä ollaan toivottu, että tämä tie saataisiin parempikuntoiseksi.

14.27 Mikko Alatalo kesk: Arvoisa puhemies! On tosiaan hyvä, että maantielakiluonnoksessa on tavoitteena pitkäjänteisyys ja pääväylille asetettavat tasovaatimukset. Pääosa ely-keskusten liikennevastuusta siirtyy siis maakunnille vuonna 20. Laissa luvataan myös elinkeinoelämän tarpeet turvata.

Rahoitus- ja toimenpideohjelma on tarkoitus asettaa 12 vuodelle, ennen kaikkea uusien väylien osalta, mutta samalla täytyy muistaa, että myös alempi tieverkko, joka on varsinkin metsäteollisuudelle tärkeä, täytyy pitää kunnossa. Nämä sääolosuhteet todella ovat muuttuneet, ja raskaat rekat painavat näitä teitä urille. Jopa pääteillä, puhumattakaan seututeistä, on reikiä.

Täytyy, totta kai, kiittää hallitusta ja liikenneministeriä siitä, että teiden korjausvelkaa on nyt hoidettu ja tällä kaudella on tullut satoja miljoonia, kokonaispanos lähenee miljardia, mutta todella samaan aikaan tiet huononevat koko ajan.

Kiinnittäisin huomiota myös siihen, että meillä on todellakin paljon tällaisia seutukaupunkeja, jotka eivät ole siis suurkaupunkeja, vaan nimenomaan siellä tehdään paljon tätä Suomen kansantuotetta, raskasta teollisuutta, puunjalostusta, koneteollisuutta. Se tapahtuu etäämmällä keskustaikungeista. Elinvoimaa tukevan väyläverkoston kehittämisessä nimenomaan näille maakunnille tulee suoraa rahaa, ja se on seutukaupunkien näkemyksien mukaista. Suuria kaupunkeja tietysti kiinnostavat isot miljardihankkeet, metrot, ratikat ja joukkoliikenne, mutta nimenomaan näiden kaupunkien liikenneväylät, joissa tätä Suomen kansantuotetta tehdään, pitää muistaa.

Sen verran harppaan junapuolelle myös, että nyt Suomen täytyy olla todella aktiivinen tämän TEN-T-pääjunaradan saamiseksi kuntoon. Siinä on muun muassa tämä Tampere—Seinäjoki-väli, johon pitäisi saada toinen raide. Tavarakuljetuksiin taas Porin ja Rauman satamiin tarjoaisi Pori—Parkano—Haapamäki-junarata hyvän vaihtoehdon.

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

Mutta jos palataan vielä teihin, niin kuin täällä on nyt mainittu ja avattu tämä pandoran lipas näistä teistä, niin kyllä Kolmostien saaminen on tärkeä myös näihin tavoitteisiin. Ajatelkaa, Vanhasen hallitusaikana se oli jo listalla numero 12. Kymmenen hanketta toteutettiin, seuraava hallitus pudotti sitten pois tämän valtatie 3:n, joka siis on monen maakunnan välinen tie ja on läntisen Suomen valtaväylä. Siellä on ylivoimaisesti eniten liikennettä näistä pohjoiseen suuntaavista teistä. Sinne täytyisi ehdottomasti saada myös tällä tulevala kaudella sitten rahoitusta niin, etteivät rekat jyrää läpi Hämeenkyrön kylän.

Kyllä minä liputtaisin myös sen puolesta, että me saisimme näitä tieyhtiöitä myös, niin kuin Keski-Euroopassakin on, että meillä olisi myös sitten se ansaintalogiikka ja tiemaksut joissakin tapauksissa. Itse olisin valmis [Puhemies koputtaa] maksamaan siitä, että pääsisi ajamaan hyvää tietä.

14.30 Mats Löfström r: Ärade talman! Tack för ministerns introduktion. Denna proposition föreslår ändringar i landsvägslagen för att överföra uppgifter inom trafik från staten till de föreslagna landskapen. Lagförslaget berör många olika delar som redan lyfts upp här i debatten. Jag tänker dock fokusera på förbindelsebåtarna och vägfärjornas trafik.

Enligt lagförslaget är det landskapen som i framtiden ska ansvara för planeringen av skärgårdens förbindelsefartygstrafik samt för understödsuppgifterna som berör vajerfärjor och färjplatser längs enskilda vägar. Enligt lagförslaget ska staten bevilja särskilt understöd för vajerfärjor och frigående färjor som hör till enskilda vägar. Detta är mycket bra. En väsentlig sak är att trygga denna trafik, att denna trafik fortsätter att vara avgiftsfri även efter att landskapen har tagit över verksamheten. Särskilt för den fasta bosättningen är detta viktigt. Färjorna utgör, i synnerhet för de fast bosatta, landsvägar över vatten. Färjeservicen är en förutsättning för fungerande trafik och en levande skärgård i såväl Åboland och Nyland som i Insjöfinland.

Ministern har tidigare under perioden säkerställt att färjetrafiken inte blir avgiftsbelagd, något statsrådet har möjlighet att besluta om genom förordning. Jag vill tacka ministern för att man inte infört några avgifter, och det föreslås inte heller i detta förslag. Men det är viktigt att följa med att så inte blir fallet då landskapen kommer att ta över detta ansvar. En avgiftsbeläggning av färjetrafiken skulle skapa en ojämlikhet mellan skärgården och övriga Finland, då man ingen annanstans i Finland har infört vägavgifter som skulle begränsa möjligheten att nå grundläggande basservice såsom skola och butik eller arbetsplatser, eller begränsa möjligheter att sköta frakttjänster. Det är därför viktigt att säkerställa det statliga ansvaret för att inte det ska bli fallet i de nya landskapen.

Jag skulle därför vilja föreslå att man tillsätter en arbetsgrupp som skulle ha som uppgift att från grunden se på hur man kunde rationalisera förbindelsebåttrafiken och anbudsförfarandet utgående från lokal sakkunskap. Detta har även föreslagits av utskärtsdelegationen. Arbetsgruppen kunde bestå av statliga och lokala tjänstemän, skärgårdsbor och skärgårdsföretagare, och arbeta för att möjligheterna att bo i skärgården utvecklas. Här kunde säkert också finnas möjlighet att testa olika automatiseringslösningar och andra tekniska innovationer. Den batteridrivna färjan Elektra mellan Pargas och Nagu är ett sådant exempel. Den färjan som drivs av statliga Finferries blev förra veckan utsedd till årets fartyg vid sjöfartskonferensen Sulphur Cap 2020 i Amsterdam.

Vägfärjorna och förbindelsebåtarna är vägar över vatten och avgörande för att skärgården ska leva. Det är därför viktigt att säkerställa att landskapsreformen inte äventyrar finansieringen av dem. — Tack.

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

14.36 Olavi Ala-Nissilä kesk: Arvoisa herra puhemies! On todella syytä kiittää tästä la-
kiehdotuksesta.

Jos katsoo suuremmassa kuvassa tätä vaalikautta, niin meidän olemme eläneet liikenne-
politiikan uudelleentulemisen, renessanssin, aikaa. Tällä viitataan muun muassa korjausvel-
karahoituksen toteuttamiseen, lähes miljardi euroa. Tällä viitataan myöskin siihen, että vaa-
likauden alussa monet yhtiöt liikennealalla — Finnair, VR, Finavia — olivat aika huonos-
sa kunnossa, nyt ne ovat erittäin kovassa iskussa, palvelevat sillä tavalla suomalaista lii-
kennettä hyvin laajasti. Edelleen me olemme liikenneverkkorahoitusta selvittäneet sekä
hallituksen toimesta että parlamentaarisen työryhmän toimesta, ja ei ole ollut helppoa val-
tiovarainministeriön, etten sanoisi, puristuksessa, mutta eteenpäin on kuitenkin päästy.

Tämä lakiesitys toisaalta ei muuta sitä, että valtio rahoittaa edelleen meillä väylärahoi-
tuksen, ja Liikenneviraston roolikin säilyy aika paljon samana, mutta toisaalta tulee sitten
maakunnille päätösvaltaa vaikuttaa maakunnan omiin kehittämisasioihin, ja se on totta kai
hyvä asia. Tärkeätä on, että säilyy pitkäjänteisyys: monet tiet menevät monen maakunnan
alueella, vaikka nyt Ysitie, jota paljon ajan, lähtee Turusta tuonne Joensuuhun — tai voisi
sanoa, että Tukholmasta Petroskoihin saakka — ja sillä tavalla kulkee läpi maan.

Arvoisa puhemies! Todella meillä on pitkän kehityksen tuloksena alemman tason tiever-
kosto isossa haasteessa nykyisen raskaan liikenteen ja ennen kaikkea sään vuoksi — esi-
merkiksi viime syksynä, kun joka päivä satoi. Varsinkin meillä päin tällaisilla savipohjai-
silla teillä sää syö rotan lailla teiden kuntoa, myöskin päällysteiden kuntoa, kun nollan mo-
lemmin puolin kosteassa ilmassa sää vaihtelee. Näin ollen on hyvä, että on löydetty ym-
märtääkseni vähän hätärahoitustakin tähän tilanteeseen, mutta todella toivoisimme, että
tällä vaalikaudella voidaan nyt vielä katsoa, vaikka lisätalousarvion kautta, miten voimme
yhdessä näitten uudistusten kanssa tuoda tähän tilanteeseen helpotusta. On selvää, että me
tarvitsemme uuden korjausvelkaohjelman kuin mikä tällä vaalikaudella toteutettiin.

Ja lopuksi, puhemies: Tunnin työssäkäyntialueesta puhutaan paljon, se on tärkeää. Ku-
ten edustaja Alatalo sanoi, minusta nämä vientiväylät pitää laittaa ensin kuntoon seutukau-
pungeissa ja maakuntakeskuksissa, mutta totta kai työmatkaliikenne on tärkeä, ja tunnin
työmatka lyhenee, kun liikennevälineet ja liikenneyhteydet paranevat. Niitä voi tulla eri
puolille Suomea, vaikka Joensuu—Kuopio-alueelle, ennen kaikkea tänne [Puhemies ko-
puttaa] Etelä-Suomen kolmioon, Turku—Tampere—Helsinki-kolmioon. Sinne voisi teo-
riassa syntyä tunnin työssäkäyntialue, [Puhemies koputtaa] ja kun siihen otetaan lähiseu-
tuliikenne hyvin mukaan, niin tällä tavalla voidaan myöskin alueellista [Puhemies koput-
taa] kehitystä edistää tasapainoisesti, herra puhemies.

14.39 Mirja Vehkaperä kesk: Arvoisa herra puhemies! Liikenneministeri Bernerin esit-
telemän maantielain kohdalla voimme todeta historian siipien havinaa. Meillä on esillä esi-
tys, joka vahvistaa maakuntapäätäjien asemaa päättää tulevista maakuntakaavoista, asu-
miseen, liikenteeseen, palveluihin, elinvoimaan liittyvistä asioista, jotka koskevat maakun-
nan omia tärkeitä liikennehankkeita, infran kunnossapitoa, väylien palvelutasoa. Siis vaa-
leilla valitut maakuntapäätäjät tulevat tekemään isoja, tärkeitä päätöksiä sen oman elinvoi-
man, myös elinkeinoelämän tarpeista ja ihmisten liikkuvuuden parantamiseksi siellä omis-
sa maakunnissa.

Uudistuksen kolme keskeisintä kohtaa ovat ne, että tienpidon laadun varmistamiseksi ja
valvonnan parantamiseksi esitetään kriteereitä palvelutasolle, kunnossapidolle ja valvon-

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

nalle tienpidon osalta. Nämä ovat kaikki tervetulleita, kun olemme kuulleet erilaisista maakunnan tarpeista ja esimerkiksi nyt kelirikon ollessa erilaisista kunnostustarpeista.

Tienpidon järjestysmalli tuo nelivuotisen sopimuksen valtion ja maakuntien välille. Siinä sovitaan palvelukriteerit täyttävästä tasosta ja näin ollen myöskin rahoituksesta. Tämän liikennejärjestelmäsuunnitelman, jonka mukaan alueiden käyttöavoitteet otetaan erittäin vahvasti maakunnissa käyttöön, pitää nojata ja olla yhtä valtakunnallisen 12 vuoden liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. Me alamme nyt parlamentaarisessa ryhmässä eduskunnan päässä valmistelemaan sitä, mitä tuleva 12 vuoden eduskunnan hyväksymä liikennejärjestelmäsuunnitelma tulee pitämään sisällään. Sen vuoksi on tärkeää, että me aloitamme sen työn nyt valtakunnallisesti, jotta maakunnat pystyvät tekemään myöskin omat maakunnalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmansa valmiiksi.

Arvoisa puhemies! Alleviivaan itsekin sitä, että kun väylien, liikenteen, perusväylänpidon rahoitus on se 410 miljoonaa euroa vuositasolla, niin tuleeko tämä taso oikeasti kattamaan ja riittämään tulevana vuosina. On väistämätöntä, että tarvitsemme edelleenkin liikenteen rahoituksen uudistusta, jossa mietitään liikenteen verotusta, maksuja, taksoja, miten me perimme liikenteestä rahoitusta. Mutta me tarvitsemme myöskin valtion budjetin ulkopuolista rahoitusta tähän mukaan, ja siksi yhteinen näkemys hankekohtaisista yhtiöistä ja muista tulevista tulovirroista vaikka EU-tasolta ovat tervetulleita ajatuksia tuleville vuosille. Me tarvitsemme liikenneväyliin lisää rahoitusta, [Puhemies koputtaa] ja sitä toivottavasti saamme.

14.43 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa herra puhemies! Ei voisi olla sopivampaa vuodenaikaa käydä keskustelua maantielain muuttamisesta kuin tämä huhtikuu yleensä on. Tässä vaiheessa joka puolella, kun tuolla ympäri Suomea liikkuu, teiden kunto ja kunnossapito nousevat keskustelunaiheeksi.

Korjausvelka lienee yleisimmin käytettyjä sanoja tässäkin salissa, ja korjausvelan huomioimiseen tällä hallituskaudella on kiinnitetty erityistä huomiota, ja siitä täytyy antaa erityinen kiitosmaininta ministerille ja hänelle johtamalleen ministeriölle.

Nyt on kiinnitetty huomiota siihen todelliseen ongelmaan, mikä Suomen perusväylänpidossa on ollut, että teiden kunto tai yleensä väylien kunto — mutta erityisesti nyt tähän vuodenaikaan voisi sanoa, että teiden kunto — on päästetty liian huonolle tasolle. Jokainen, joka tuolla liikkuu, joutuu sen päivittäin toteamaan.

Sen lisäksi, että teiden kuntoon, laatuun ja kunnossapidon laatuun kiinnitetään huomiota, tällä hallituskaudella on osoitettu myös rahoitusta esimerkillisellä tavalla kunnossapitoon, korjaukseen ja myös uudisrakentamiseen, mutta tulevaisuudessa pitää tietenkin miettiä tätä rahoituksen kokonaisuutta. Tällä hetkellä tämä budjettiperusteinen rahoitus, millä Suomessa on edetty, omasta mielestäni on tullut tiensä päähän, ja meidän pitää löytää uusia rahoitusratkaisuja.

Valvonta on mielenkiintoinen asia, ja yhtenä esimerkkinä siitä, miten teiden kuntoa valvottaisiin, esimerkiksi valiokunnassa ollaan kuultu, että ammattiryhmistä maitoautonkuljettajat voisivat suorittaa teiden kunnan valvontaa, sitä kautta hyödyntää digitalisaatiota ja ilmoittaa tienpitäjille ja liikkujille, missä on huonokuntoista ja sellaista vauriota tiessä, josta saattaisi olla jopa liikenneturvallisuudelle haittaa. Tähän asiaan pitää kiinnittää myös huomiota.

Tuleva parlamentaarinen työryhmä kun aloittaa työnsä täällä 12 vuoden seurantar ryhmässä, millä pyritään 12 vuoden ohjelmaan, mielestäni sen pitää aloittaa ensimmäiseksi

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

runkoverkkoselvityksellä, missä määritellään Suomen runkoverkko ja TEN-T-verkosto. Sillä lailla päästään siitä liikkeelle, että alueet tulee huomioitua, ja kun maakuntien vastuulle tässä teiden kunnossapidossa ja näissä tulevaisuudessa aika suuri osa siirtyy, niin tämän runkoverkkoselvityksen pitää olla tehtynä. Sen jälkeen kun valtion omistamilla teillä säilyy tienpitäjävollisuus valtiolla, tämän liikennejärjestelmäsuunnitelman pitää sisältää sitten myös rahoitusvaihtoehdot ja suunnitelmat tuleville hallituskausille.

14.46 Peter Östman kd: Arvoisa puhemies! Haluan ensiksi myös kiittää ministeri Berneriä tästä erinomaisesta lakiesityksestä. Lupasin tällä kertaa poikkeuksellisesti kiittää myös koko hallitusta, koska minulla on hallituksen johto käsissäni — lainasin nimittäin edustaja Pakkaselta laturijohdon tässä, kun hallituspuolueitten kollegojen puheenvuorot kestivät niin pitkään, kun he kiittivät kanssa niin paljon. Mutta hyvä esitys tämä on.

Liikenneinfra on tärkeä kilpailukykytekijä ja on siksi pidettävä kunnossa, ja sitä on kehitettävä. Teiden kunto on ollut puheenaihe vuodesta toiseen, ja on pohdittu, mistä asioiden kuntoon saattaminen kiikastaa. Korjausvelka, niin kuin me olemme kuulleet useampaan otteeseen tässä jo, on kasvanut vuosi vuodelta. Yksi suuri ongelma, mitä tulee teiden kunnossapitoon, on johtunut siitä, että hankintakokonaisuuksista on tehty niin isoja, että niissä on pienempiin osiin ollut vaikea puuttua. Joustavuus on mennyt siinä, kun on niputettu liian iso urakkavastuu yhteen. Siksi on tarpeen ottaa käynnistyvissä urakoissa käyttöön uusi kunnossapidon urakkamalli, ja urakoitsijan valinnassa tulee korostaa aiempaa enemmän laatutekijöitä. Urakkamallissa nykyinen kokonaishinta on syytä korvata myös tavoitehinnalla, eli urakoitsijalle maksettaisiin toimenpiteiden perusteella, ja jos tavoitehinta ylittyy tai alittuu, niin haitta tai hyöty jaettaisiin tilaajan ja urakoitsijan kesken.

Nykyrahoituksella korjausvelka kasvaa, niin kuin todettiin, ja siksi Suomen on pakko uudistaa olemassa olevia rahoitusrakenteita ja toimintamalleja sekä päätöksentekoa. Olen saanut osallistua parlamentaariseen liikennetyöryhmään, ja parlamentaarinen työryhmähän sai juuri työnsä valmiiksi ja pääsi yksimielisesti yhteisymmärrykseen. Liikenneverkon rahoitusta koskeva parlamentaarinen työryhmä ehdotti pitkäjänteistä 12 vuoden liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, joka kuroisi 2,5 miljardin euron korjausvelan umpeen. Rahoitusmallin löytäminen on nyt ensisijaisesti hallituksen vastuulla, koska pohjatyö mallin löytämiseksi on periaatteessa jo tehty.

Minusta olisi äärimmäisen tärkeää, että asia etenisi vielä tällä kaudella, nyt kun tämä parlamentaarinen jatkotyöryhmä saa työnsä alkuun. — Kiitos.

14.49 Marisanna Jarva kesk: Arvoisa puhemies! Käsillä on tärkeä teema. Maantiet ja tienhoidon taso erityisesti ja tien kunto ylipäättänsäkin ovat paljon puhuttaneet suomalaisia tietysti aina mutta erityisesti viime aikoina, kun ilmastonmuutoksen vuoksi kelit ovat huonontuneet ympäri maata. Vaikka vaikeuksia on ollut jo aikaisemminkin, tämä keskustelu on vain kasvanut, ja nyt siihen ovat osallistuneet tämän talven aikana erityisesti aliurakoitsijat, pienyrittäjät, jotka yrittävät alueella pitää kaikella yrityksellä ja voimavaroilla ja kalustollaan teitä kunnossa, mutta on sanottava, että nykyjärjestelmä ei ole tukenut tätä työtä ja kaikki ovat kärsineet lopputuloksesta. Olen iloinen, että ministeri Berner on tarttunut riivakasti myös tienhoidon ja erityisesti talvitienhoidon ongelmiin nyt jo talven aikana, ja tein itsekin kirjallisen kysymyksen aiheesta vuodenvaihteessa juurikin näiden säätilanteiden vuoksi, ja meillä oli myös ihan hengenvaarallisia tilanteita teillä myös kasvavassa määrin

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

tämän vuoksi. Palautetta tuli niin tienkäyttäjiltä kuin urakoitsijoiltakin nykytason järjestämisen ongelmista.

Kun näitten keskustelujen pohjalta käytiin näitä malleja läpi, miten tätä pitäisi parantaa, niin riittäviä määrärahojakin tärkeämpänä pidettiin tienhoidon uudelleenorganisointia. Monessakin asiassa tällä hallituskaudella on ollut erityisen tärkeää se, että tehdään asioita eri tavalla tehokkaammin, paremmin. Erityinen ongelma on ollut alueurakat, jotka ovat olleet niin suuria, että pienemmät urakointiyritykset eivät ole voineet edes jättää tarjouspyyntöä kilpailutuksessa vaan niihin ovat voineet osallistua vain kansallisen tason yritykset. Kuitenkin pienyritykset tekevät käytännön työn pienempinä aliurakointeina mutta saavat pienen — hyvin pienen, liian pienen — siivun väliportaan napatessa osan tulosta. Tulolla ei ole pystynyt enää nykypäivänä kattamaan koneiden huoltoa ja uusimista. Koska kustannukset voivat tienhoidossa vaihdella myös paljon eri vuosina — kuten tänä talvena on huomattu, työtä on ollut paljon enemmän, se on ollut haasteellisempaa myös teiden huonon peruskunnon vuoksi — niin pitkissä sopimuksissa kiinteäksi sovittu hinta voi käytännössä tuoda tappiota pienyrityksille useana vuonna peräkkäin. Tähän ei ole yrittäjillä varaa, ja moni on lopettanut kannattamattoman toiminnan.

Nyt sitten, kun on tartuttu näihin tienhoidon kriteereihin ja näihin kilpailutuksiin jatkossa, mielelläni esittäisin kysymyksen ministerille. Olen ymmärtänyt, että jatkossa tätä urakointia ja tätä summaa, jonka korvauksena saa sitten aliurakoitsija tai urakoitsija tästä tienhoidosta, voidaan tarkastella kustannusten mukaan, tätä hintaa, mitä siitä saa. Tämä olisi erittäin tärkeää. Onko tämä malli voimassa siis myös näissä jo alkavissa kilpailutuksissa? Tätä huolta on noussut varsinkin [Puhemies koputtaa] Ylä-Kainuusta päin, missä sunnuntai tästä viimeksi keskustelimme.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Arvoisat edustajat! Ilmoitan, että Mumbain lakiasäätävän neuvoston puheenjohtaja herra Nimbalkar on saapunut delegaationsa kanssa seuraamaan tätä täysistuntoa. Eduskunnan puolesta toivotan vieraat lämpimästi tervetulleiksi eduskuntaan. [Suosionosoituksia]

14.52 Reijo Hongisto sin: Arvoisa puhemies! Näyttää siltä, että maamme tiestön suunnittelun, ylläpidon ja korjausvelan korpivaellus on päättymässä. Horjuvalta ja lyhytjänteiseltä tasolta ollaan palaamassa takaisin vanhaan, hyvään, koeteltuun toimintatapaan. Esitellyn maantielakiehdotuksen tavoitteena on luoda maahamme pitkäjänteinen, 12-vuotinen, jatkuva ja kattava liikennesuunnittelujärjestelmä, joka varmistaa maakunnallisen suunnittelun jatkuvuuden ja sitä kautta teiden ylläpidon sekä korjaukset maakunnallisten tarpeiden näkökulmasta. On tärkeää, että tieverkkomme on yhtenäinen ja samoilla laatuluokituksilla ylläpidetty vuodenajasta tai sijainnista riippumatta. Esityksen mukaan valtio omistaa edelleen maantiet ja vastaa tienpidosta ja teiden kustannuksista.

Liikennevirasto on tienpitäjänä ja vastuuviranomainen, ja tieomaisuus näkyy viraston taseessa. Valtion tieverkkoa ylläpidetään Liikenneviraston kohdentamalla erillisrahoituksella laskennallisesti 18 maakunnalle, mutta vain 9 maakunnalle tulisi operatiivinen vastuu teiden hoidosta ja korjauksista. Maakuntien hoidettavana olevien tienpidon tehtävien

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

rahoitus eritellään maakunnittain tieverkon pituuteen, liikennemääriin ja muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistetaan maantieverkoston ja sen kunnan yhtenäisyys sekä lain edellyttämän palvelutason ja kunnossapidon tason toteutuminen kolmessa tasossa. Valtioneuvoston asetuksella olisi mahdollista antaa asiasta vielä tarkentavia säännöksiä. Toivottavasti tätä lain suomaa asetuksenantamismahdollisuutta myös käytetään. Säädettyvät tasovaatimukset on jatkossa huomioitava valtion tienpidon rahoitusta koskevassa päätöksenteossa sekä maakuntien tienpitotehtävien hoitamisessa.

Esityksessä on hyvää myös se, että yhteiskunnan tieverkon kannalta tärkeät yksityistiet otetaan huomioon avustuksia myönnettäessä ja että yksityisteiden liittymät otetaan osaksi valtion ylläpitämää tiealuetta. Nämä uudistukset parantavat merkittävästi liikenneturvallisuutta.

Mielestäni on äärettömän tärkeää tässä uudessa mallissa myös se, että yhteistyö Liikenneviraston, maakuntien, kuntien ja tiekuntien välillä toimii kitkatta. Kitkaa saa ja pitää olla talvella myös harvaan asutun alueen alempiasteisilla teillä. Valitettavasti viime talvina sitä ei ole riittävästi ollut päätiestölläkään. Moni on menettänyt henkensä tai vammautunut liukkailla teillä sattuneissa onnettomuuksissa. Toivottavasti tulevaisuudessa onnettomuus-tilastot kaunistuvat.

Arvoisa herra puhemies! Arvoisa ministeri, minä kannatan lämpimästi tätä hyvää lakiesitystä.

14.55 Ville Skinnari sd: Arvoisa puhemies! Täytyy oppositiostakin tietysti yhtyä näihin kiitoksiin ministerille siitä, että tässä esityksessä on paljon hyviä elementtejä. On tuotu hyvin Pohjoismaiden muitakin malleja esille, kuten esimerkiksi Ruotsin tapa toimia. Ruotsihan puhuu oikeastaan oikeista tienpitäjävastuista ja siten korostaa sitä tienpitovastuuta valtion, kuntien ja yksityisten tienpitäjien välillä, ja siitähän tässä on loppujen lopuksi kysymys, miten tämä yhteistyö sitten jatkossa toimii, miten roolitukset toimivat, mutta toki myös siitä, miten tätä kokonaisuutta johdetaan.

Olisin oikeastaan kysynyt ministeriltä sitä, että nyt kun te olette jo pidemmän aikaa seurannut tätä suomalaista liikennepolitiikkaa, niin oletteko te tyytyväinen tähän nykytilanteeseen, esimerkiksi teidän ministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön, rooliin kaiken kaikkiaan, vai pitäisikö tämän koko liikennepolitiikan olla enemmän valtioneuvostotasolla, jotta se olisi sitten koko valtioneuvoston yhteinen mielipide, jos ja kun muun muassa näitä eurooppalaisia rahoituksia esitetään, mistä täällä muun muassa edustaja Pakkanen aivan oikein totesi, että pitää olla se iso kuva, ne isot runkoverkot hahmotettu, jotta voidaan sitten mennä Brysseliin ja esittää esimerkiksi TEN-T-rahoituksen ja muiden rahoitusmallien saamista Suomeen.

Arvoisa puhemies! Toki se, että korjausvelka on iso ja että siihen on päätetty parlamentarisesti panostaa, on hyvä asia. 300 miljoonaa euroa, sekin on jotain, ja toivottavasti se myös näkyy siten kuten pitäisi Suomessa. Mutta olisin oikeastaan kysynyt ministeriltä siitä toisen kysymyksen: Miten te sitten näette realistisesti tulevien mahdollisten maakuntien roolin olla aktiivisesti tekemässä näitä hankkeita? Ja mahdollistaako lainsäädäntö sen, että maakunta olisi itse ei pelkästään maksajana vaan myös hyötyjänä, millä tarkoitan sitä, että lainsäädäntö mahdollistaa esimerkiksi hankeyhtiössä tai muunlaisessa rahoitusyhtiössä mukana olemisen? Eli silloin toisin sanoen ei vain maksettaisi siitä vaan oltaisiin aidosti hyötymässä siitä hankkeesta eteenpäin.

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

Kolmanneksi, arvoisa ministeri, nostan esille myös kuntien roolin. Jo nyt tänä päivänä monet kunnat tuskailevat omien teidensä kanssa ja sen kanssa, miten hitaasti kunnostustyöt jopa hengenvaarallisilla teillä ovat edenneet. Kysynkin teiltä sitä, miten näette jatkossa tällaisen jälkirahoitusmallin kehittämisen siten, että jatkossa maakunta tai kunta tai ne yhdessä voisivat tehdä tietyn hankkeen ja sitten saada jälkirahoituksena valtiolta takaisin tämän panostuksensa, ja silloinhan kunnalle jäisi vain ja ainoastaan [Puhemies koputtaa] esimerkiksi tämän hankkeen korot maksettaviksi.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Arvoiset edustajat, tämän keskustelun ensimmäiselle osiolle varattu aika alkaa olla lopussa. Tätä jatketaan muiden asioiden tultua käsitellyksi, mutta nyt vielä ennen käsittelyn keskeyttämistä myönnän pari minuuttia ministeri Bernerille.

14.59 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies! Haluan kiittää tästä keskustelusta, palautteista ja evästyksistä. Kysymyksessä on laaja, kattava uusi lainsäädäntö, joka on monessa mielessä sinänsä historiallinen, koska laissa viedään lain tasolle ensimmäistä kertaa 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnittelu, huolehditaan siitä, että tienpidon kriteerit maanteiden ja tieverkon palvelutasolle säädetään lailla ja että tien kunnossapidon kriteerit, niiden lisäksi myöskin valvonta, viedään lainsäädännön tasolle.

Tämä ei kuitenkaan automaattisesti tarkoita sitä, että tällä lainsäädännöllä ratkaistaan rahoitusta. Tällä mahdollistetaan pitkäjänteinen suunnittelu, huolehditaan toisaalta myöskin siitä, että palvelutason kautta minimirahoitustaso varmistetaan. Rahoitus on edelleen asia, jota tulee työstää eteenpäin. Nytten parlamentaarisessa työryhmässä on pitkälti päästy eteenpäin siltä osin, miten voidaan huolehtia korjausvelasta ja perusväylänpidosta ja miten mahdollisesti voidaan rahoittaa erittäin suuret, miljardin euron suuruiset ja suuremmat hankkeet. Mutta tämän lisäksi meidän on tosin vielä ratkaistava se, miten me huolehdimme investointivelasta, kun 2020-luvulla olemme todennäköisesti tilanteessa, jossa liikenteen rahoitus on erittäin haasteellisessa tilanteessa.

Saimaan kanavan huoltotie on jatkossa Liikenneviraston vastuulla, edustaja Torniainen. Maantielautat, joista edustaja Löfström kysyi, ovat Liikenneviraston vastuulla. Yhteysalukset ovat kuitenkin maakuntien vastuulla. Toki näiden tulevaisuutta ja kehittämistä voidaan yhdessä selvittää.

Urakointimallia uudistetaan, ja se on valmis syksyyn mennessä. Tässä halutaan jättää jonkun verran tilaa sopimiselle, ja ihan kaikkea ei säädetä lain tasolla.

Runkoverkosta tehdään parhaillaan selvitys, joka valmistunee syksyyn mennessä, ja tämä, niin kuin edustaja Skinnari totesi, on erittäin tärkeä työkalu ja edistää meidän TNT-verkkoneuvotteluamme tulevan vuoden aikana.

Maakunta ja kunta voivat molemmat olla hyötyjiä tässä — ennen kaikkea nimenomaan hyötyjiä maanomistuksen arvon noustessa ja myös osallistumalla näiden hankkeiden kehittämiseen, rahoitukseen ja jälkirahoitukseen. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Keskustelu ja asian käsittely keskeytetään. Asian käsittelyä jatketaan tässä istunnossa päiväjärjestyksen muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi.

Keskustelu keskeytettiin kello 15.01.

Keskustelua jatkettiin kello 15.40.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Nyt jatketaan aiemmin tässä istunnossa keskeytetyn 3. asiakohdan käsittelyä.

15.41 Jyrki Kasvi vihr: Arvoisa puhemies! Me osaamme rakentaa teitä menneisyyden liikenteen tarpeisiin, mutta myös tieliikenne on muuttumassa nopeasti teknologian kehityksen myötä. Enää ei riitä pelkkä asfaltti ja liikennemerkkit, vaan tarvitaan myös esimerkiksi nopeita tietoliikenneyhteyksiä ja reaaliaikaista liikennedatan analyysia. Varsinainen tiestökin on jatkossa suunniteltava paitsi ihmisten havainto- ja reagointikyvyille myös autonomistajan autojen sensoreiden havaintokyvyille ja tekoälyjen reagointikyvyille.

Nyt kun puhutaan tienrakentamisen ja tienpidon tulevaisuudesta vuosikymmenten päähän, nämä tekniikan ja bisnesmallien muutokset on osattava ottaa huomioon, vaikka emme vielä tarkkaan tiedäkään, mitä kaikkea insinöörit ja ekonomit vielä keksivätäkään. Suurin huoleni tässä lakiesityksessä onkin se, uskallammeko tehdä lain tulevaisuuden tieliikenteelle vai takerrummeko menneisyyden kuoppien paikkaamiseen. Tieverkon uusimista ja päivittämistä jarruttaa vanhan tieverkon jatkuva ylläpito, joka imee kaikki liikenevät varat — eikä aina riitäkään.

Arvoisa puhemies! Me olemme täällä eduskunnassa kovin innokkaita rakentamaan uusia teitä, mikäänhän ei elähdytä kansanedustajan mieltä niin kuin uuden tien avaaminen omassa vaalipiirissä. Mutta jokainen uusi tie vaatii myös lisää tien ylläpitoa. Aina kun avaamme uuden tien, meidän pitäisi samalla päätöksellä nostaa tienpidon rahoitusta ja seuraavalla tiellä taas ja seuraavalla tiellä taas. Muuten nämä uudet tiet vain nostavat sitä paljon voiteltua kunnossapitovelkaa. Itse asiassa teiden rakentaminen on halpaa, kun sitä vertaa teiden elinkaaren aikaiseen ylläpitoon. Aina kun uusia teitä avataan, pitäisikin uskaltaa harkita samalla myös vanhoista teistä luopumista tai joidenkin vanhojen teiden tienpitoluokan laskemista. Muuten rahat eivät mitenkään riitä uusien teiden rakentamiseen ja ylläpitoon, saati vanhan tieverkon tekniikan päivittämiseen, niihin tulevaisuuden tieliikenteen ja liikennepalveluiden tarpeisiin, joista me usein myös täällä eduskunnassa puhumme.

15.43 Kauko Juhantalo kesk: Rouva puhemies! Tämän asiakohdan havainnollisti tänä aamuna puhelinsoitto honkajokiselta suursikalan omistajalta, joka teki tuhannen sian uudisrakennusta. Siellä oli parhaillaan anturoiden valu. Tieviranomainen toikin kyseiselle tielle painorajoituksen, ja betonauto ei päässytkään perille. Hän otti yhteyttä tieviranomaisiin ja olisi halunnut muutaman kuorman sepeliä siihen rikkonaiseen kohtaan, mutta siihen ei ollut määrärahoja. Tämä siis kuvaa sitä, miten tärkeällä asialla tässä asiassa ollaan.

Kiitos ministeri Bernerin ja koko hallituksen, erityisesti Bernerin aktiivisuuden ja peräänantamattomuuden, meillä oli vajaat miljoona lisärahoja erityisesti kunnossapitoon, ja ne ovat nyt loppu. Niitä pitäisi budjetissa voida jotenkin käsitellä positiivisesti. Se olisi välttämätöntä.

Ministeri Bernerin työ on ollut hyvin ainutlaatuista liikenneasioissa yleensä ottaen, ja tämäkin erittäin paksu nivaska kuvaa sitä aktiviteettia, mitä tieasioissa nyt on esillä, ja maakunnallisuutta — maakunnan liikennekysymysten parempi tietoon saattaminen Liikenne-

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

virastolle ja tänne pääkaupunkiin, joten kohdennus välttämättömiin tieparannuksiin ja tiehankkeisiin on mahdollista.

Suhtaudun myös myönteisesti näihin teiden hankekohtaisiin rahoitusmalleihin. Ne ovat varmasti välttämättömiä tulevaisuudessa, koska tämä kuilu on niin ammottavan suuri valtiojohtoisessa tienpidossa, että se on melko mahdoton kuroa umpeen, vaikkakin nyt on erittäin hyvää työtä tämä hallitus tehnyt, ja siitä hallitukselle ja erityisesti ministeri Bernerille erittäin paljon kiitoksia. Tämä liikennejärjestelmäsuunnitelma on erinomaisen hyvin ajateltu, ja sen sekä voimassa olevien suurhankkeiden että juuri korjaushankkeiden rahoituspulmat tuovat hyvin esille.

15.46 Matti Semi vas: Arvoisa puhemies! Vaikka ministeri ei ole paikalla, on hyvä kiittää siitä, että hän on ottanut tuon työryhmän ja tämän infrahankkeen oikein työn alle ja pyrkii pitkäjänteiseen ratkaisuun, kuinka meidän tiestö pysyy kunnossa ja saadaan tämä korjausvelka kasattua. Oikeastaan kaipaamme vielä semmoista tavoitetta siihen, kuinka pystytettiin vähentämään myös teiltä raskasta liikennettä sisävesien puolelle — tämä meidän paine korjausvelan kasvussa hidastuisi sitä kautta.

Nyt tässä lakiesityksessä maakunnille siirtyvät tienpidon tehtävät. Se on oikeastaan hyvä asia sillä tavalla, että nyt alueelliset päättäjät joutuvat itse mittaamaan sitä, miten käy asioita hoidetaan. Tosin tähänkin asti maakuntahallinto on aina esittänyt toivelistan valtiolle, että miten infran korjauksessa edetään. Ne ovat maakunnallisia, alueellisia esityksiä, joissa sitten kansanedustajat täällä kilpaa koettavat saada liikenneministeriä suostumaan omiin hankkeisiinsa.

Tällä hetkellä meillä menee elinkeinoelämässä, etenkin metsäteollisuudessa, erittäin hyvin. Se näkyy siinä, että alempi tieverkosto on kovalla rasituksella. Isoja kuormia viedään, ja se on kova työmäärä, mitä siihen tarvitaan. Näin ollen sen peruskunnossapidossa, kun täällä edustaja Hoskonen aikaisemmin puhui tiekarhusta, se on hyvä työkalu näitten hiekkateiden kunnostamiseen, muodon pitämiseen siinä, että vaikka se ei sinänsä lisää kantavuutta, se vähentää vesimäärää, mikä sen jälkeen parantaa kantavuutta — se on parempi asia ja menee eteenpäin. Tämmöisiä panostuksia tähän pitäisi huomioida lisää näiden maakuntien sisäisessä työpanoksessa.

Mutta se, mistä tämä meidän korjausvelan määrä johtuu, että meillä on näin kauhea korjausvelka infran puolella täällä valtakunnassa, on yksinkertaisesti päätöksentekomekanismi. Silloin kun rahat ovat tiukilla, normaaleista sosiaalipalveluista, koulutuksista, näistä on vaikea leikata, mutta infra ei huuda, tie ei huuda takaisin siellä, että minäkin tarvitsen rahaa täällä. Se raha jää vain antamatta, ja silloin se on meillä kaikilla, niin edustajilla kuin kunnissa valtuutetuilla, peiliin katsomisen paikka, miten käy on laskettu tämä homma pääsemään näin heikkoon kuntoon.

Onneksi nyt ministeri on ottanut tämän työryhmän ja työn tehtäväkseen, ja odotan todella mielenkiinnolla sitä, että siinä päästään pitkäjänteiseen työhön ja hyvään tulokseen.

15.49 Olavi Ala-Nissilä kesk: Arvoisa puhemies! On hyvä jatkaa tätä keskustelua. Edustaja Kasvin puheenvuoron johdosta haluaisin kommentoida. Totta kai digitalisaatio on tärkeätä, iso mahdollisuus liikenneketjujen ja liikenneinfran kehittämiseen. Minusta silti voidaan ja on kunniakasta puhua siltarumpupolitiikasta ja pienempien teiden, alemman tason tiestön kehittämisestä. Se on tavallaan ihmiselle perusoikeus — niin kuin edustaja Juhan-

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

talo sanoi, ihmisillä on oikeus elinkeinon harjoittamiseen, myöskin oikeus kulkea työhön omasta kodistaan.

Tällä hetkellä, niin kuin edustaja Semi totesi, puun kysyntä kasvaa meillä koko ajan. Sellun hinta nousee kuin raketti kaakkoon nyt, kun Venäjältä ei enää tuoda puuta ja Yhdysvaltain ja Kanadan tilanne on se mikä on. Puun täytyy välttämättä päästä liikkumaan: se on meidän vientituotteemme, hyvinvointimme on sen varassa. Sen takia ja kun moni muu elinkeino, kun talous kasvaa myöskin seuduilla ja seutukaupungeissa, missä meidän vientiteollisuutemme paljolti on... Ei täällä Helsingissä, tässä kantakaupungissa ole mitään vientiteollisuutta. Yksi venäläisten telakka on, mutta ei siellä ole tilauksia, ja sekin on myynnissä, jos minä vähän kärjistän. Eli tulen siihen, että kyllä myöskin alemman tason tiestö on kansantalouden kannalta tärkeä. Se on ihmisten oikeuksien kannalta tärkeä. Siinä mielessä, kuten edustaja Juhantalo sanoi, me tarvitsemme myös tänä keväänä siihen lisää rahaa, koska niin kuin kerroin, tämä säiden muuttuminen, jatkuva sataminen syö tien kuntoa rotan lailla ja ei päästä kulkemaan kohtuullisin ponnistuksin.

Tässä mielessä tämä keskustelu on ollut tärkeätä.

15.51 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Tämän maantielain yhteydessä tietysti on hyvä myös keskustella tulevaisuuden tieasioista, mutta tärkeintä kuitenkin on muistaa pysyminen tässä päivässä ja muistaa se, että olemassa olevista teistä täytyy pitää huolta. Tieverkkomme on huonossa kunnossa ja huononee jatkuvasti koko ajan. Ei niitä teitä sinne kukaan huvikseen ole rakentanut — kyllä ne tarvitaan aivan teollisuuden, työnteon ja ylipäänsä elämän tarpeisiin, kun ihmiset asuvat muuallakin kuin täällä pääkaupunkiseudulla.

Se, että joku tie on olemassa ylipäänsä tai edes pinnallisesti kunnossa, ei tarkoita, että se tie olisi käyttöön, siihen nähden, mitä liikennettä sitä pitkin kulkee, riittävän tasoinen ja hyväkuntoinen. Esimerkiksi omalla kotiseudullani Kaakkois-Suomessa, joka on juurikin metsäteollisuuden ydinaluetta, on valtaväyliin panostettu — siitä kiitokset eduskunnalle, että ne rahat ovat sinne löytyneet valtaväylien rakentamiseen — mutta sitten vastaavasti taas poikittaiset, jotka ovat hyvin tärkeitä metsäteollisuuden kuljetusten kannalta, ovat edelleen perusparantamatta. Teissä on rakenteellisia kallistuksia ja mutkia ja ei ole ohituskaistoja sun muuta vastaavaa, ja niiden korjaaminen olisi kokonaisuudessaan kymmenien, jopa satojen miljoonien hanke, mihin ei kuitenkaan järkevästi nähtävässä lähitulevaisuudessa ole resursseja.

Nyt kun painitaan tällaisten asioiden kanssa, tuntuu hyvin oudolta kaavailla uusia miljardien väylähankkeita tai jopa kymmenien miljardien tunnelihankkeita. Asiat täytyisi laittaa tärkeysjärjestykseen. Muistetaan kuitenkin se, että henkilöautoilustakin otetaan 8 miljardia veroja mutta vain 2 miljardia palautetaan takaisin tienpitoon.

15.52 Kauko Juhantalo kesk: Arvoisa puhemies! Kun me tuolta haja-asutusalueilta tulevat edustajat mielellämme puhumme korjausvelasta ja näiden pieniarvoisten, vähempiarvoisten, alempiarvoisten teiden kunnossapidosta, niin samalla me täällä kuitenkin emme halua mitenkään halveksia meidän päätieverkostoa. Tässäkin keskustelussa on ilmennyt, että esimerkiksi minä olen valtatie 8:n kannalta hyvin tärkeässä asemassa, edustaja Alatalo korosti valtatie kolmosta, edustaja Ala-Nissilä tässä välillä menevää valtatieta. Emme halveksi niitä. Ne ovat välttämättömyys. Mutta elinkeinojaoston puheenjohtajana kyllä minun täytyy, aivan samalla tavalla kuin edustaja Ala-Nissilä, tuoda esiin elinkeinoelämän

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

välttämättömyys. Tämä alempiarvoinen tiestö on noussut arvossaan joka vuosi, ja nyt kiihdyvällä tavalla.

Jos ajattelemme tämän hetken Suomen vientiä, se korostaa puun jalostamisen merkitystä, puutuotteiden maailmanmenekkiä. Juuri tällä hetkellä puunvälitys on kiivaimmillaan. Kaikki metsäyhtiöt pistävät myyntimiehensä maakuntiin: tehokkaasti, tehokkaasti, tehokkaasti toimikaa, tarvitsemme puuta, tarvitsemme puuta. Ja niin kuin tiedämme, meillä on erittäin suuria sellu- ynnä muita hankkeita tällä hetkellä vireillä. Tämä välttämättömyys koko Suomen kansalle ja suomalaisille on niin tärkeä, että sen vuoksi tätä alempiarvoisen tiestön välttämättömyyttä ei ikinä voi liikaa korostaa. Se on meille kaikille yhteinen, myös niille etelästä mökeilleen ja lomille meneville ihmisille, jotka käytännössä huomaavat, minkälaisessa kunnossa tiet ovat näillä määrärahoilla. Sen vuoksi tähän edustaja Ala-Nissilän mainitsemaan tapaan budjettikäsittelyn yhteydessä meidän on löydettävä jotain reaalisesti enemmän, ettei tämä nyt oleva hieno kehitys katkeaisi.

15.54 Hanna Halmeenpää vihr: Arvoisa rouva puhemies! Juuri edustaja Juhantalon puheenvuoroon liittyen haluan nostaa tässä keskustelussa tiestön kunnosta, tienpidosta ja maantielain muuttamisesta erään seikan esille, joka on erittäin potentiaalinen uudella tavalla tekemisen keino. Tarvitsemme keinoja, joilla on mahdollisuuksia saavuttaa paitsi kustannussäästöjä myös huomattavia kiertotalouteen ja uusiutumattomien materiaalien uudelleenkäyttöön liittyviä etuja.

Aivan kuten edustaja Juhantalo otti esille, suomalainen metsäteollisuus on vahvaa, mutta se tuottaa sivutuotteenaan ja toki myös globaalisti sellaisia suhteellisen pieniä määriä erittäin arvokkaita kemianteollisuuden aineita ja raaka-aineita, kuten vaikkapa mäntyöljy.

Suomessa toimii ainakin kaksi kemianteollisuuden jalostamoja, joista ainakin toisessa on kehitetty eräänlainen teiden päällystämiseen käytettävän bitumin balsamointiaine, joka tekee bitumin uudelleen joustavaksi ja mahdollistaa siis asfaltin uusiokäytön ja suorastaan kierrätysteiden rakentamisen. Tällainen menetelmä teiden päällystämiseen on käytössä jo muun muassa Hollannissa, ja sen on tutkitusti todistettu olevan yhtä toimiva kuin neitseellisen bitumin käytön on todettu testeissä olevan muun muassa tien päällysteen kestävyys-suhteen.

Arvoisa rouva puhemies! Nyt meidän kannattaa lainsäädännöllä ja julkisien hankintojen sekä tukipolitiikan yhteydessä varmistaa se, että tämäntyyppiset innovaatiot, jotka ovat hallituksen kiertotalousajattelun kanssa täysin linjassa, etenevät suomalaiseen tienpitoon ja maanteiden pintaan. Kun yhteinen ja aiheellinen huolestumme on perusväylänpitoon kertynyt korjausvelka, on erittäin tärkeää katsoa kaikkiin sellaisiin suuntiin, joissa näkyy mahdollisuuksia kustannusten alentamiseen mutta samalla teiden kunnan ja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Ei häiritse ole siitäkään, että asfaltin kierrätykseen käytettynä mäntyöljyn jatkojalostuksessa syntyy 25 prosenttia vähemmän hiilidioksidipäästöjä kuin jos samasta mäntyöljymäärästä valmistettaisiin kertakäyttöhyödykkeenä biopolttoainetta.

Arvoisa puhemies! Tässä nyt on hyvä esimerkki siitä, mitkä ovat biotalouden todelliset mahdollisuudet, kun panostetaan korkean jalostusasteen pitkäikäisiin tuotteisiin. Voimme jopa uusiokäyttää asfaltin. Tätä kannattaa vaatia hankinnoissa ja pitää mielessä myös maantielain muuttamisessa.

15.57 Olavi Ala-Nissilä kesk: Arvoisa uhemies! Bittiä ja bitumia tässä keskustelussa paljon on, ja se on tärkeätä. Kun maakunnille nyt tässä tulee lisää valtaa, yksi tärkeä mahdol-

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

lisuus on — se on myöskin ympäristönäkökulmasta tärkeä asia — lähijunaliikenne. Nyt hallitus on vapauttamassa kilpailulle raideliikennettä. Raiteet säilyvät valtion omistuksessa, mutta tiedän, että maakunnissa mietitään mahdollisuutta palauttaa uudestaan lähijunaliikenne.

Ruotsissa — joukko Varsinais-Suomen liitosta viime viikolla siellä kävikin — Tukholman ympäristön alueella ja maakunnissa lähijunaliikenne toimii hyvin. Junat pysähtyvät ihan pienilläkin paikkakunnilla. Ruotsalaiset lähtevät siitä, että paikkakunta voi olla pieni. Mutta huomasin, että lähijunaliikenteen elinvoima alkaa kasvaa ja paikkakunnat alkavat kasvaa. Toki on osin tuettua liikennettä lähijunaliikenne Ruotsissakin, mutta minä näen siinä maakunnille uuden mahdollisuuden myöskin alueelliseen kehitykseen, tuoda sinne seuduille, seutukaupunkeihin elinvoimaa, kun lähijunaliikenne alkaa toimia.

Itse näen, että Varsinais-Suomessa, Turun ja Salon välillä, Turun ja Uudenkaupungin välillä, Turun ja Loimaan välillä, juuri olisi mahdollista tämä toteuttaa, jos siihen vain löytyy toimivat liiketoimintakonseptit, niin kuin on täysin mahdollista.

15.59 Pertti Hakanen kesk: Arvoisa puhemies! Täällä on otettu tärkeitä asioita esille, ja totta kai täytyy muistaa se, että kun puhutaan maantielaista, niin maakunnallinen päätöksenteko ja lähidemokratia tulevat myöskin väyliin.

Edustaja Ala-Nissilä otti hyvin esille raideliikenteen. Se on jäänyt kyllä liian vähälle huomiolle, millä tavalla pystytään maakunnan sisällä myöskin raideliikenteellä lähiliikennettä edesauttamaan ja lisäämään. Itse tulen Pirkanmaalta ja voin sanoa sen, että jo pelkästään Pori—Tampere-junayhteyden lisääminen tarkoittaa meille Pirkanmaan sisällä hyvin paljon työpaikkaliikenteen edesauttamista Sastamala—Tampere—Nokia-välillä, mikä näkyy päivittäisessä arjessa, ja tätä meidän pitää edistää.

Mutta totta kai nyt, kun puhutaan maantielaista, myöskin kantaväylien, esimerkiksi valtatie 3:n, peruskorjaamisen on oltava kyllä listalla ja sitä on vietävä eteenpäin. Ja myös — kun ajatellaan sitä, millä tavalla nämä määrärahat jatkossa tullaan keräämään — tässä meillä on tulevaisuudessa se tilanne, että entistä enemmän meidän pitää pystyä priorisoimaan sitä, millä tavalla nyt sitten myöskin näitä yli maakunnan meneviä hankkeita pystytään toteuttamaan. Nämä ovat elintärkeitä siinä, kun puhutaan elinkeinosta, puhutaan liikkuvuudesta, puhutaan työn ja työllisyyden kohtaamisesta. Silloin täytyy myöskin näiden asioiden olla kunnossa.

16.00 Eerikki Viljanen kesk: Arvoisa puhemies! Vaikka tämän hallituksen aikana on väylien korjausrakkaan osoitettu paljon varoja, niin haasteita riittää edelleen, kuten täälläkin on keskustelussa todettu. On käytetty hyviä puheenvuoroja väylistä, väylien kunnossapitoa ja kunnossapidosta.

Selvää onkin, kuten edustaja Juhantalo täällä aikaisemmin totesi, ettei väyliä pidä asettaa vastakkain, ei rahoituksessa eikä muutenkaan. On selvää, että suuria uudishankkeita, kuten suuria väylähankkeita tai esimerkiksi tunnin junaa, on hyvä viedä eteenpäin kansallisesti merkittävänä hankkeina, mutta aivan yhtä lailla meidän on huolehdittava, että ihmiset ja teollisuutemme tuotteet pääsevät kulkemaan sujuvasti markkinoille. Aivan yhtä lailla ihmisten, asukkaiden, työntekijöiden, yrittäjien pitää pystyä liikkumaan sujuvasti myös syrjäisemmillä ja pienemmillä väylillä — väylillä, joiden varrelta tulee suuri osa teollisuutemme raaka-aineesta, suuri osa työvoimasta ja osaamisesta.

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

Eli pääväyliä on kehitettävä, mutta aivan yhtä lailla koko väylien hiussuonistosta, joka ruokkii väylillä kulkemista, pitää pitää huolta aina viimeiseen metsäautotiehen saakka.

16.02 Sirpa Paatero sd: Arvoisa rouva puhemies! Tässä kiinnitin huomiota tähän maakunnan mahdollisuuteen järjestää junaliikennettä. Jos meillä on tällä hetkellä tiedossa, että nämä maakunnat lähtevät satojen miljoonien takapainotteiselta budjetilta, ja me tiedämme, että nämä ennusteet, mitkä tällä hetkellä tähän yleiskatteiseen budjettiin liittyvät, ovat miljardeja miinuksella, niin minä vain haluan nähdä sen maakunnan päättäjän, joka päättää sitten ruveta lisäämään junaliikennettä ja ottaa sen lääkäreistä pois. Tässä tällä hetkellä on ollut pelko enemmän niinpäin, että yleiskatteisen budjetin osalta työvoimahallinnon palveluista joudutaan leikkaamaan, jotta sote-palvelut saadaan edes jotenkuten pidettyä. Nyt jos linja on täällä salissa se, että halutaan lisätä sinne mahdollisuuteen käyttää junaliikenteeseen, niin mistä se sitten otetaan pois, sieltä lääkäreiltä vai? Epärealistista.

16.03 Matti Semi vas: Arvoisa puhemies! Edustaja Paateron esille nostama yleiskatteellinen rahoitus on asia, mihinkä itsekkin kiinnitin huomiota tässä. Jäin miettimään sitä, että kuinka siinä tulee käymään sitten, jos joku hallinnonala maakuntahallinnosta menee niin kuin pitkäksi ja kuitenkin on laissa ohjattu siihen määräykseen, että pitää seuraavana vuonna tasoittaa budjetti, että keneltä se raha sitten otetaan pois.

Toinen asia. Kun miettii elinkeinoelämää, sen kehittymistä eri alueilla, niin ainakin se on nyt varmaa, että jos tämä toimintamalli siirtyy maakunnille, niin tarvitaan erittäin hyvä yhteistyö maakuntien välille, jotta meidän infran rakentamis- ja kunnossapitohankkeet turvaavat maakunnissa olevan elinkeinoelämän tulevaisuuden. Se on ehdoton edellytys sille, että pärjätään siellä.

Mitä tulee junaliikenteeseen, niin kyllä Itä-Suomen osalta — kun siellä asun, olen seurannut ja joudun käyttämään sitä julkista liikennettä, nimenomaan bussiliikennettä — on niin, että kun rataverkoston pienet sivupätkät ovat osittain junabussiliikenteen varassa — tai kiskobussien, miksi niitä sanotaan — niin jos se siitä vielä vähenee, niin ei niitä sitten ole enää ollenkaan. Näin siinä tulee käymään. Minä toivon, että myös siihen pystytään panostamaan jatkossa enemmän ja yleiskatteisella rahoituksella löydetään vielä lisää rahaa sinne toimintamalliin.

16.04 Kauko Juhantalo kesk: Rouva puhemies! Edustaja Paateron puheenvuoron innoittamana juuri ajattelin sitä, että vaikka nyt on kysymys maantielaista, liikennelaista siinä suhteessa, niin kyllä tämä rautatiekin siihen sillä tavalla tulee, että usein meillä on esillä hankkeita, sellaisia ratahankkeita, jotka säästävät erittäin kuluttavaa maantieliikennettä. Meillä on esimerkiksi ratahanke, joka on suljettu suurelta osalta, rata on kuitenkin tallella, Pori—Haapamäki, siis poikittaisrata. Mäntyluotoon tulee LNG-kaasujärjestelmä. Sen merkitys uutena veturin käyttövoimana on erittäin merkittävä, ja sitten kun ottaa huomioon, että malmiaiheita tulee entistä enemmän koko ajan Itä-Lapista, Itä-Suomesta, sieltä korkealta, jalostettavaksi Satakunnan Outokumpu Harjavaltaan. Tämä puutavarakuljetus tapahtuu nyt valtavilla rekoilla maanteitse Jyväskylän alueelle, sieltä Kuopion alueelle, ja sen korvaaminen junaliikenteellä on tärkeää, ja siinä juuri puutavaran kuljetus ja malmin kuljetus on omiaan, kuljetettavaa tavaraa sopii. Esimerkiksi Parkanon asemalla on nyky-päivänä erittäin paljon puutavaravälitystä. Sieltä jakaantuu näille tehtaille erittäin runsaasti puuta, ja juna on siinä merkittävän hyvä. Se on jopa ketterä silloin, kun raide viedään suo-

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

raan teollisuusalueelle. Siitä on saatavissa säästöä tiepuolelta. Näitä molempia täytyy tietysti ajatella juuri säästön kannalta, koska raha on niin niukkaa ja sitä on vaikea kohdistaa juuri tällaisiin välttämättömiin menoihin.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

4. Hallituksen esitys eduskunnalle liikesalaisuuslaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi Hallituksen esitys HE 49/2018 vp

Lähetekeskustelu

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 4. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään talousvaliokuntaan, jolle lakivaliokunnan on annettava lausunto.

Lähetekeskusteluun varataan 1 tunti, kello 15.00—16.00. Mikäli puhujalistaa ei ehditä annetussa ajassa käydä loppuun, asiakohdan käsittely keskeytetään ja sitä jatketaan tämän päivän istunnossa muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi. Jos keskustelu asiasta puolestaan päättyy ennen sille varatun määräajan päättymistä, siirrytään päiväjärjestyksen seuraavaan, 5. asiakohtaan.

Keskustelu

15.02 Elinkeinoministeri Mika Lintilä (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Parvi tässä vaiheessa näemmä äänesti jo tätä lakia kohtaan jaloillaan ja poistui.

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi liikesalaisuuslaki. Laissa säädettäisiin liikesalaisuuksien suojasta ja siviilioikeudellisista oikeussuojakeinoista. Esityksellä pantaisiin täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston liikesalaisuuksien suojaamista koskeva direktiivi. Samalla liikesalaisuuksien suojaa koskeva sääntely sopimattomasta menettelystä elinkeinotoiminnassa annetusta laista kumottaisiin ja voimassa oleva sääntely siirrettäisiin eräin täsmennyksin liikesalaisuuslakiin. Liikesalaisuuslain sääntely koskisi soveltuvien osin teknisiä ohjeita.

Liikesalaisuudet voivat olla hyvin monentyyppistä teknistä tai taloudellista tietoa. Jotta tieto voidaan luokitella liikesalaisuudeksi, tiedon on oltava salaista. Lisäksi tiedolla on oltava taloudellista arvoa ja tiedon haltijan on tullut tehdä kohtuullisia toimenpiteitä pitääkseen tiedot salaisina. Esityksen tavoitteena on ylläpitää liikesalaisuuksien korkean suojan tasoa. Liikesalaisuuksien suojalla pyritään edistämään tutkimustyön ja tuotekehittelyn avulla tapahtuvaa teknistä ja taloudellista kehitystä sekä estämään epäsuotavien keinojen käyttöä tietojen hankkimiseksi, kuten yritysvakoilua. Liikesalaisuuksina suojataan hyvin monenlaista taitotietoa ja liiketoimintatietoa joko täydentäen teollis- ja tekijänoikeuksia tai niiden vaihtoehtona. Liikesalaisuudet ovat erityisen tärkeitä liiketoiminnan kilpailukyvyyn sekä tutkimus- ja kehitystyön ja innovointiin liittyvän suorituskyvyn kannalta. Varsinkin monelle pienemmälle yritykselle liikesalaisuus on keskeinen tapa varmistaa yrityksen ai-neettoman omaisuuden suoja. Patentointi ei ole kaikille aina toimiva menettelytapa esimerkiksi siihen liittyvien kustannusten vuoksi.

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

Liikesalaisuuslaissa säädettäisiin liikesalaisuuden määritelmästä ja liikesalaisuuden oikeudettomasta hankkimisesta, käyttämisestä ja ilmaisemisesta. Laissa säädettäisiin myös sallituista liikesalaisuuden hankkimistavoista. Laissa säädettäisiin myös siitä, millä edellytyksillä väärinkäytöksistä ja laittomasta toiminnasta voidaan ilmoittaa ja sanavapautta käyttää liikesalaisuuden suojasta huolimatta. Vastaavasti säädettäisiin edellytyksistä, joilla liikesalaisuus voidaan ilmaista työntekijän edustajalle. Uusi laki sisältäisi siviilioikeudelliset oikeussuojakeinot liikesalaisuuden loukkaustilanteissa.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi työsopimuslakia. Lakia täsmennettäisiin siten, että työntekijä ei saisi työsuhteen kestäessä nimenomaan oikeudettomasti käyttää hyödykseen tai ilmaista muille työnantajan liikesalaisuuksia. Työsopimuslakiin lisättäisiin myös viittaussäännös liikesalaisuuslakiin, koska ehdotettu työsopimuslain liikesalaisuuksia koskeva säännös saisi sisältönsä myös ehdotettavasta liikesalaisuuslaista.

Esityksessä ehdotetaan, että liikesalaisuuksien loukkauksia koskevat riita-asiat käsiteltäisiin käräjäoikeudessa. Yksittäisessä asiassa toimivaltainen käräjäoikeus määräytyisi yleisten toimivaltasäännösten perusteella. Markkinaoikeus olisi käräjäoikeuden ohella toimivaltainen tuomioistuin tutkimaan niitä liikesalaisuuden loukkausta koskevia riita-asioita, joissa vastaajana on oikeushenkilö tai elinkeinotoimintaa harjoittava luonnollinen henkilö. Oikeuspaikkasäännös edellyttää tarkistuksia muun muassa oikeudenkäymiskaareen sekä oikeudenkäynnistä markkinaoikeudessa annettuun lakiin.

Esityksessä ehdotetaan, että liikesalaisuuden osalta käytettävä käsitteistö yhdenmukaistettaisiin siten, että lainsäädännössä käytettäisiin johdonmukaisesti käsitettä ”liikesalaisuus”. Tästä syystä esimerkiksi viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetusta laista sekä työsopimuslaista käsite ”liike- ja ammattisalaisuus” ja rikoslaista käsite ”yrittäjäsalaisuus” muutettaisiin ”liikesalaisuudeksi”. Käsite muutettaisiin myös useista muista laeista.

Ehdotettujen lakien on tarkoitus tulla voimaan viimeistään 9. päivänä kesäkuuta 2018.

15.07 Esko Kiviranta kesk: Herra puhemies! Hallituksen esityksen mukainen liikesalaisuutta koskeva lainsäädäntö on tervetullut, sillä se selkeyttää toimintamalleja ja yhtenäistää käytäntöjä. Pohjana on EU-direktiivi, mikä käytännössä merkitsee sitä, että käytännöt ovat yhtenäistymässä koko EU:n alueella. Aiempaa kattavampi lakisääteinen suoja vahvistaa yritysten asemaa koskien liikesalaisuuksia ja parantaa siten liiketoiminnan edellytyksiä. Tähän saakka yritykset ovat joutuneet turvautumaan pääasiassa sopimukseen liikesalaisuuksien varjelemiseksi työsuhteissa samoin kuin yrityskaupoissa ja niiden valmistelussa piileviltä vaaroilta. Uusi laki ei poista sopimusten tarvetta mutta antaa yrityksille suojaa myös tilanteissa, joissa salassapitosopimuksia ei ole laadittu. Näin se parantaa osaltaan yritysten toimintaedellytyksiä.

15.08 Päivi Räsänen kd: Arvoisa herra puhemies! Aivan kuten esittelypuheenvuorossa sekä edustaja Kivirannan puheenvuorossa kävi ilmi, tälle esitykselle on kannatettavia ja hyviä perusteluja, ja kaiken kaikkiaan tämä vaikuttaa kyllä tarpeelliselta.

Mutta kiinnitin huomiota siihen, että lainvalmistelun yhteydessä on noussut kuitenkin esiin muutamia huolia, joita muun muassa arvointineuvosto nosti esiin luonnosvaiheessa. Ehkä eniten esiin tullut huoli liittyi työntekijöiden asemaan, jota arvointineuvoston näkemyksen mukaan tulisi käsitellä esitysluonnoksessa tarkemmin. Esimerkiksi väärinkäytösten ilmoittamistapauksissa todettiin, että työntekijän asema jää epäselväksi, ja tästä kysyisin ministeriltä: onko tämä huoli huomioitu tässä lopullisessa esityksessä, ja muutettiin

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

sitä tämän arviointineuvoston näkemyksen ilmaisun jälkeen? Kiinnitän huomiota myös siihen, että tänään on juuri uutisoitu, että Euroopan komissio haluaa turvata väärinkäytöksistä ilmoittaneiden oikeudet eli aiotaan esittää ihan uutta direktiiviä, jolla halutaan suojata yleisen edun kannalta tärkeitä tiedoista ilmoittavia ihmisiä, niin sanottuja pilliin puhaltajia, jolloin tehtäisiin laittomaksi työpaikalta erottaminen muun muassa näiden henkilöiden kohdalla. Miten arvioitte, että tämä uusi direktiivi sitten suhteutuu tähän lainsäädäntöön?

15.10 Ville Skinnari sd: Arvoisa puhemies! Kuten edellä edustaja Räsänen totesi, tässä on paljon hyviä elementtejä, muun muassa se, että liikesalaisuuden määritelmää on nyt avattu ja määritelty se kolmellakin tavalla. Mutta kaiken kaikkiaan tietysti on kysymys siitä, kuten ministeri totesikin, että meidän pitää Suomessa ennen kaikkea olla tietoisia siitä, miten me suojaamme liikesalaisuuksia, tekijänoikeuksia, niitä arvokkaita elementtejä Suomessa, ja niitä ei sitten päädy mihinkään vääriin käsiin.

Mutta olisin kysynyt oikeastaan samasta aiheesta kuin mihin edustaja Räsänenkin viittasi. Lausuntokierroksellahan on tullut eteen ja ilmi monenlaisia asioita, mutta etenkin tämä työntekijän asema ja ehkä se tietoisuus ja osaaminen siinä, mitä liikesalaisuus oikeasti tarkoittaa ja ymmärtääkö työntekijä sopimusta tehdessään, mihin hän sitoutuu. Kysynkin teiltä: Onko teillä työ- ja elinkeinoministeriössä ajatusta siitä, että tätä koulutusta, tiedonsaantia tulisi jotenkin esittää? Onko teillä olemassa siihen joitain työkaluja?

15.12 Eero Lehti kok: Arvoisa herra puhemies! Maailman taloushistoria tuntee liikesalaisuuksia pitkältä ajalta: posliinin valmistus, paperin valmistus, ja ehkä maailman yleisin liikesalaisuus — onko se sitä, en tiedä — on Coca-Colan resepti.

Suomalainen elinkeinorakenne on koko ajan menemässä korkean osaamisen alueelle, jossa liikesalaisuuksien suhteellinen merkitys korostuu. Nokian, sanoisinko, patenttisalkku on hyvä esimerkki: yhtiö pysyy merkittävältä osalta sen tuomien tulojen varassa, ja suomalainen teollisuus pyrkii jatkossakin Tekesin ja muiden avulla kehittämään sellaisia tuotteita, joissa kilpailuetu on liikesalaisuus.

Se kysymys, joka täällä on kahden edustajan, Räsäsen ja Skinnarin, toimesta tullut esiin: ymmärtääkö työntekijä? Minun mielestäni kyllä ymmärtää. Ei siinä käytännössä niin suuria ongelmia ole, että mikä on salaista ja mikä ei. Se, mikä on yleisesti tunnettu, ei ole salaista. Se, joka yrityksen kilpailutekijänä ei ole yleisesti tunnettu, on salaista. Tätä on ehkä vaikea havaita sellaisen ihmisen, joka ei ole kyseisessä yrityksessä työssä.

Minun mielestäni tämä on tervetullut laki, ja se, että se saadaan näin nopeasti voimaan, on erinomainen asia.

15.13 Kauko Juhantalo kesk: Herra puhemies! Ministeri Lintilälle kiitos havainnollisesta kysymyksen avaamisesta. Tässä liikesalaisuusasiassa tietysti nimensä mukaisesti keskeisen tärkeitä on salaisuus, ja nykymaailmassa — nykymenetelmin ja nykytiedonsaannin helpottuessa — salaisuuden säilyttäminen on kovin vaikeata, ja joskus osoittautuu niin, että tämä lipsahtaa liian aikaisin yleiseen tietouteen, joku hyväkin keksintö.

Edustaja Lehden mainitsema Nokia on hyvä tyypiesimerkki siitä, miten Nokia, ainakin toisella jalalla, pysyy hyvin pystyssä patenteilla saatavilla tuloilla. Siksi — kun on tuollainen vaatimaton työyhteisö, yksinäinen kehittelijä tai niin edelleen — juuri patentin hankkiminen nopeasti salaisuuden säilyttämiseksi on hyvin tärkeitä, ja näin ollen, kun patentin haku pelästyttää kustannuksillaan montaa ihmistä, sitä hakijaa erityisesti, patentin

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

hakuun liittyvien monien kustannusten kohtuullistaminen olisi kyllä välttämätöntä. Nokia saattoi suuren kassansa turvin ja prosessin kestäessä niitä automaattisesti hakea lukuisan määrän, mikä on ollut suuri onni, mutta pienyrittäjälle tai pienyhteisölle tämä saattaa olla liian rankka kustannus.

15.15 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Tietysti ensiksi pitää todeta, että kyllähän liikesalaisuuksia tarvitaan ja patenttisuoja pitää olla keksinnöille. Se on selvä asia. Mutta se myös pitää todeta, että liikesalaisuuksia voidaan myös käyttää väärin, eli käytetään yhteiskunnan pakkovaltaa yksityisten yritysten intressien suojaamiseen ilman, että sille on välttämättä olemassa kunnon perusteita. Tätähän tapahtuu julkisella puolellakin, sanotaan niin, että leimataan papereita salaiseksi vähän varmuuden vuoksi edes yksilöimättä, mitä leimataan salaiseksi ja millä perusteella.

Nyt sitten jos yksityisille yrityksille annetaan liikaa päätösvaltaa siinä, mitä julistetaan salaiseksi, niin siinä on riski, että julistetaan salaiseksi kaikki sellainen, mitä ei haluta julkisuuteen, eli ihmisten suita pistetään kiinni jopa työelämän epäkohdista ja muista sellaisista seikoista, jotka eivät suinkaan kuulu liikesalaisuuden piiriin, mutta niistä voi kirjoittaa amerikkalaiseen malliin sellaisen NDA-sopimuksen, jonka työntekijä sitten allekirjoittaa tai vaihtaa työpaikkaa. Siinä ovat ne vaihtoehdot. Tällaisen estämiseksi täytyy pitää tässä harkinta mukana, että onko olemassa yhteiskunnallisesti lainsäädännöllisesti katsoen sellainen oikeushyvä, jonka suojeleminen on riittävä peruste tämän salaisuuden säätämiselle. Tämä ei voi mennä niin, että yksityiset yritykset sanelevat meille, mitkä ovat salaista asiaa ja mitkä eivät.

15.16 Päivi Räsänen kd: Arvoisa herra puhemies! On varmasti niin kuin edustaja Lehti totesi, että työntekijä yleensä tietää, mikä on salaista ja mikä ei, ja korostan edelleen sitä, että mielestäni tämä esitys on hyvä ja kannatettava. Mutta ajattelen, että ongelmatilanteita syntyy joskus — tosin onneksi harvoin ja harvoissa tilanteissa, mutta kuitenkin niitä syntyy joskus — kun yrityksessä mahdollisesti on vaikkapa veronkiertoon tai korruptioon, ympäristönsuojeluun, terveyteen tai turvallisuuteen liittyviä mahdollisia väärinkäytöksiä ja työntekijälle syntyy se tilanne, että hän pohtii, miten tähän tilanteeseen pitäisi reagoida. No, täällä esityksen perusteluissa kyllä todetaan niin, että arvioitaessa työntekijän asemaa otetaan huomioon, onko yrityksellä käytössä tällainen väärinkäytösten ilmoituskanava. Jos tällainen on olemassa, niin sitä toki tulee käyttää, mutta sitten täällä todetaan se, että tämä sisäinen ilmoittaminen ei kuitenkaan ole paras ratkaisu silloin, jos ilmoitus koskee omaa esimiestä tai yrityksen johtoon kuuluvia henkilöitä — ja kyllähän nämä edellä mainitut tilanteet yleensä juuri koskevat niitä yrityksen johtoon kuuluvia henkilöitä, joten tämä sisäinen väärinkäytösten ilmoituskanava ei silloin ole se käypä ratkaisu. Ja nyt haluaisin vielä kuulla: kun tälle uudelle direktiiville näyttää olevan tarvetta, niin miten tämä suhteutuu tähän nyt esiteltyyn lakiin, ja mikä on tällä hetkellä, jos tämä laki tulee voimaan, työntekijän oikeusturva tämentyyppisissä tilanteissa?

15.18 Eero Lehti kok: Arvoisa herra puhemies! Minusta tuntuu, että nyt tässä keskustelussa menevät kaksi asiaa sekaisin. Yrityssalaisuus on esimerkiksi asiakasluettelo, raaka-aineiden hinnat, sopimukset jälleenmyyntiorganisaation kanssa, piirustukset tai vastaavat. Epäsopiva käyttäytyminen, rikollinen toiminta on toinen asia. Näissä yrityssalaisuuksissa ei sinänsä ole mitään sellaista, joka olisi millään lailla rikollisen toiminnan kanssa tekemi-

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

sissä. Ne ovat usein yrityksen kykyyn menestyä markkinoilla ja immateriaalisiin oikeuksiin liittyviä tietoja ja taitoja, joita yritys itse on hankkinut.

Patentti liittyy tietyllä tavalla näihin immateriaalisiin asioihin, mutta luulen, että patentteja tehdään yrityssalaisuuksiin nähden ehkä yksi sataatuhatta yrityssalaisuutta kohden, koska patentti tekee jo sitten tietyllä tavalla sen asian julkiseksi eikä ole mitenkään pienelle yritykselle käytännössä järkevä tapa. Monet yritykset, vaikka voisivat patentoida, eivät patentoi, koska olettavat, että heidän tuotekehityksensä menee sen verran nopeasti eteenpäin, että patentilla ei olisi vastaavaa arvoa.

Nämä yrityksen, sanoisinko, väärinkäytökset henkilökuntaa tai asiakkaita tai viranomaisia kohtaan eivät kuulu mielestäni yrityssalaisuuden käsitteen piiriin.

15.20 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Edustaja Lehden puheenvuorossa viimeisessä lauseessa tuli esiin sana ”mielestäni”. Ei se minunkaan mielestäni kuulu yrityssalaisuuden piiriin, mutta nyt herääkin kysymys, mitä lain mukaan kuuluu yrityssalaisuuden piiriin: Kuka pystyy määrittelemään, mitä kuuluu yrityssalaisuuden piiriin? Mitä me lain varjolla pidämme salaisena asiana? Kuka sen saa määritellä? Nyt jos yritys sen saa määritellä, niin yrityshän määrittelee sinne sellaiset asiat, minkä määrittäminen sinne kuuluu heidän intressiinsä.

Edustaja Räsänen toi aiemmin esiin selvän epäkohdan. Minunkaan mielestäni sisäinen raportointi näistä asioista ei riitä mihinkään. Kyllä työntekijällä tulee olla oikeus ilmaista epäkohtia ja väärinkäytöksiä työelämässä yrityssalaisuuden sitä estämättä, ja eduskunnan tehtävä on suojella tätä oikeutta.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Ja tässä keskustelussa viimeinen puheenvuoro, jos ministeri haluaa pari minuuttia. — Olkaa hyvä.

15.21 Elinkeinoministeri Mika Lintilä: Kiitoksia, arvon puhemies! Hyviä kommentteja kaikkienensa.

Edustaja Kiviranta oli oikeassa, että kyllä tämän päätarkoitus on selkeyttää. Siellä on tämä direktiivipohja, johon tämä kaikki perustuu.

Edustaja Räsänen puhui arviointineuvoston huolesta siitä, mitä on tapahtunut esimerkiksi työntekijän asemalle. Tässä lopullisessa versiossa arviointineuvoston perusteina on otettu nämä huolet huomioon ja on muutettu alkuperäistä esitystä sen osalta.

Edustaja Skinnari kysyi, onko toimia, joilla tätä kyseistä tietoa levitetään. Kyllä tässä tiedon levittämisen vastuu on tietysti työnantajilla ja osaltaan sitten ammattijärjestöillä, jotka omalle jäsenistölleen voivat tietoa levittää.

Edustaja Mäkelälle: siis laissahan tulee olemaan verrattaen tarkka määritelmä liikesalaisuudesta — se, mikä siihen tulee.

Edustaja Räsänen jo aikaisemmin kysyi siitä, miten tämä uusi direktiivi pilliinpuhaltajien osalta tulee. Sitä ei ole täysin vielä analysoitu. Tiedetään, mitä se on. Siellä on paljon tekijöitä, jotka ovat oikeusministeriön kontolla, eli niitä ei voi suoraan sanoa, mutta totta kai siinä on katsottu se, että eivät nyt ristiriitaisesti mene nämä, näin voi varmaan sanoa, ykkönen ja kakkonen, jotka sitten tulevat.

Eli kyllä se suojaus tulee, niin kuin se ilmoituksen suoja tulee olemaan laajempi, ja se tullaan varmaan käymään sitten sen kakkosen osalta myöhemmin läpi.

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

Oma käsitykseni on, että tämä selkeästi parantaa työntekijöitten asemaa, selkeyttää tätä kokonaistilannetta, [Puhemies koputtaa] toisaalta myös yrittäjille antaa paremman selkän-ojan. Mutta jos valiokuntakäsittelyn aikana tässä selkeitä ongelmakohtia tulee, niin ollaan tietysti valmiit niihin sitten puuttumaan.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin talousvaliokuntaan, jolle lakivaliokunnan on annettava lausunto.

5. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi valtion virkamieslain ja kunnallisesta viranhaltijasta annetun lain sekä poliisin hallinnosta annetun lain 15 §:n muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 37/2018 vp

Lähetekeskustelu

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 5. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään hallintovaliokuntaan.

Lähetekeskusteluun varataan 45 minuuttia maksimissaan. Mikäli puhujalistaa ei ehditä annetussa ajassa käydä loppuun, asiakohdan käsittely keskeytetään ja sitä jatketaan tämän päivän istunnossa muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi. Jos keskustelu asiasta puolestaan päättyy ennen sille varatun määräajan päättymistä, siirrytään päiväjärjestyksen seuraavaan, 6. asiakohtaan.

Keskustelu

15.24 Päivi Räsänen kd: Arvoisa puhemies! Tässä hallituksen esityksessä ehdotetaan siis muutettavaksi valtion virkamieslakia, kunnallisesta viranhaltijasta annettua lakia sekä poliisin hallinnosta annettua lakia. Lausunnonantajat ovat pitäneet virkamieslakiin esitettyjä muutoksia lähtökohtaisesti kannatettavina. Nostan tässä nyt esille muutamia näkökohtia tähän lainsäädäntöön.

Valtion virkamieslakia on lähihistoriassa muutettu useilla erillisillä lakimuutoksilla, jotka vaikuttavat virkamiesten oikeudelliseen asemaan. Tällaisia ovat esimerkiksi kaksoiskansalaisuutta koskeva sääntely, esitys muutoksenhakuoikeudesta virkaa ja virkasuhdetta koskevaan nimittämispäätökseen sekä tämä nyt käsittelyssä oleva virkamiehen asemaan muutoksia tuova esitys. On huomattava, että kun laki- ja asetustason muutoksia tehdään toisistaan erillisinä, voi virkoihin ja virkamiesten oikeudelliseen asemaan liittyvän kokonaisuuslainsäädäntelyn hahmottaminen muodostua hankalaksi.

Poliisin hallinnosta annetun lain säännökseen poliisin eroamisiästä lisättäisiin tämän esityksen myötä mahdollisuus jatkaa poliisin virkasuhdetta eroamisiän täyttymisen jälkeen enintään kahdella vuodella poliisimiehen suostumuksella. Poliisimiehen eroamisiäksihän on säädetty 68 vuotta poliisin hallinnosta annetussa laissa. Lisäksi tietyille poliisimiesryhmille on säädetty erityiset 60 ja 63 vuoden eroamisiät. Viimeksi mainittujen ryh-

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

mien osalta siirtymäsäännöksessä todetaan jo nykyisin, että poliisimies ei ole velvollinen eroamaan tuossa säädetyssä eroamisiässä.

Poliisimiehillä tulee olla mahdollisuus todellakin jatkaa niin halutessaan virkasuhdetta eroamisiän täyttymisen jälkeen kuten muilla valtion virkamiehillä. Tämä on perusteltua virkamiesten yhdenvertaisuuden näkökulmasta, ja siihenhän koko tämä lakiesitys filosofialtaan perustuukin.

Tämän esityksen myötä lain säännöstä virkasiirroista muutettaisiin keventämällä virkasiirtoihin liittyvää menettelyä, eli hallinnonalalta toiselle tehtävästä virkasiirrosta päättäisi valtiovarainministeriön sijasta se ministeriö, jonka hallinnonalalta virka siirretään toiselle. Tätäkin muutosta pidän kannatettavana. Koska virkasiirto edellyttäisi jatkossakin sekä luovuttavan että vastaanottavan hallinnonalan ministeriön ja luovuttavan ja vastaanottavan viraston yhteisymmärrystä ja virkamiehen suostumusta, olisi byrokraattista edellyttää lisäksi valtiovarainministeriön päätöstä. Esimerkiksi valtion pääsopijajärjestöt ovat yhteisessä lausunnossaan ilmaisseet tukensa tälle prosessille.

Puhemies! Vielä ihan lopuksi totean, että pidän myös kannatettavana 35 §:ään ehdotettua muutosta, jolla mahdollistettaisiin virkamiehen suostumuksella virkasuhteen jatkaminen kahdella vuodella eroamisiän täyttymisen jälkeen. Tällä muutoksella mahdollistetaan se, että virkamiehen kokemusta ja asiantuntemusta voidaan käyttää vielä hänen saavutettuaan eroamisiän näin hänen halutessaan. Tämähän on tietenkin myönteinen asia, kun toivotaan, että työuria voitaisiin pidentää ja ihmisten työelämässä saavutettua osaamista ja kapasiteettia myös käyttää yhteiseksi hyväksi pidempään. Säännöksen käyttö käytännössä edellyttäisi kyseessä olevan viraston tosiasiallista tarvetta virkamiehen ammattitaidolle ja ennen kaikkea tietenkin hänen omaa halukkuuttaan työskennellä.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin hallintovaliokuntaan.

6. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ihmisen elimien, kudoksien ja solujen lääketieteellisestä käytöstä annetun lain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 54/2018 vp

Lähetekeskustelu

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 6. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään sosiaali- ja terveysvaliokuntaan, jolle perustuslakivaliokunnan on annettava lausunto.

Lähetekeskusteluun varataan 45 minuuttia. Mikäli puhujalistaa ei ehditä annetussa ajassa käydä loppuun, asiakohdan käsittely keskeytetään ja sitä jatketaan tämän päivän istunnossa muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi. Jos keskustelu asiasta puolestaan päättyy ennen sille varatun määrääjän päättymistä, siirrytään päiväjärjestyksen seuraavaan, 7. asiaan.

Ministeri Saarikko, poissa. Edustaja Päivi Räsänen. [Olavi Ala-Nissilä: Räsänen joutuu hoitamaan ministerin hommia!]

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

Keskustelu

15.29 Päivi Räsänen kd: Arvoisa puhemies! Harmi tietenkin, että ministeri ei nyt ennätänyt paikalle, mutta on toki suuri kunnia saada tätä lakiesitystä olla esittelemässä.

Tämän nyt käsittelyssä olevan hallituksen esityksen tavoitteena on siis lisätä elävältä henkilöltä tapahtuvia uusiutumattoman elimen tai uusiutumattoman kudoksen luovutuksia, käytännössä juuri munuaisen luovutuksia, mahdollistamalla se, että luovuttajina voivat olla muutkin henkilöt kuin voimassa olevassa laissa tarkoitetut vastaanottajan lähiomaiset ja muut läheiset.

Pidän tätä tavoitetta erittäin tärkeänä ja tätä lakiesitystä erittäin kannatettavana. Tätä muutosta todellakin tarvitaan. Haluan nyt tässä nostaa esiin sen, että tämän esityksen pohjana on kristillisdemokraattien kansanedustaja Sari Tanuksen vuonna 2016 laatima lakialoite elinsiirtojen helpottamiseksi. Olen itse myös useamman vaalikauden ajan tehnyt työtä ja puhunut elinsiirtojen helpottamisen puolesta ja osaltani olin vaikuttamassa myös aiempiin lainsäädännön muutoksiin, joilla elinsiirtojen toteuttamiseen kuolleelta henkilöltä liittyvää menettelyä, jolla näitä elimiä voidaan sitten saada luovutukseen, voitiin keventää.

Elinsiirtoja tehdään Suomessa tarpeeseen nähden liian vähän ja elinsiirtoon sopivista elimistä on jatkuva pula. Meillä jatkuvasti kuolee henkilöitä sen vuoksi, että he eivät ajoissa saa siirrettävää elintä. Suomen nykyinen lainsäädäntö estää tällä hetkellä luovuttamasta munuaista sellaiselle sitä tarvitsevalle henkilölle, joka ei ole luovuttajan lähiomainen tai asu samassa osoitteessa. Kudoslain mukaan täysi-ikäinen henkilö, joka kykenee päättämään hoidostaan, voi luovuttaa uusiutumattoman elimen vain lähiomaisensa tai muun läheisensä sairauden hoitoa varten. Lähiomaisia tämän voimassa olevan lain mukaan ovat aviopuoliso, lapsi, vanhemmat ja sisarukset. Läheisiä ovat puolestaan avopuoliso tai muu luovuttajan kanssa samassa osoitteessa, samassa taloudessa, asuva henkilö. Tämä suppea tulkinta on rajannut ulkopuolelle esimerkiksi tädit, sedät, serkut ja ystävät.

On sinänsä aika erikoista, että yhteinen kotitalous, yhteinen osoite, on Suomessa määrittävänä tekijänä vielä tällä hetkellä elinsiirroissa. Onkin välttämätöntä saada Suomen kudoslaki pohjoismaiselle ja yleiseurooppalaiselle linjalle. Pohjoismaiden ja useiden muiden länsimaiden lainsäädäntö mahdollistaa sen, että uusiutumattoman elimen tai kudoksen luovuttajana voi toimia vastaanottajan ystävä tai muu terve vapaaehtoinen. Todellakin tämän esityksen mukaan, joka nyt on käsiteltävänä, täysi-ikäinen henkilö, joka kykenee päättämään hoidostaan, voisi luovuttaa elimen sukulaisensa tai muun läheisensä sairauden tai vamman hoitoa varten. Jos sukulainen tai muu läheinen ei sovellu luovuttajaksi, niin siinä tapauksessa elimen tai kudoksen voisi luovuttaa myös muu siihen sopiva täysi-ikäinen henkilö, joka kykenee päättämään hoidostaan. On todellakin perusteltua, että lakiin otetaan myös luovuttajalle tehtäviä tutkimuksia ja selvityksiä koskevat säännökset, joissa edellytetään vapaaehtoisuuteen ja mahdolliseen taloudelliseen etuun liittyvien tutkimusten ja selvitysten riippumattomuutta irrottamistoimenpiteestä päätettäessä.

Arvoisa puhemies! Elinsiirto on vakiintunut hoitomuoto henkeä uhkaavassa elimen vajaatoiminnassa. Kansainvälisellä mittapuulla elinsiirtojen tulokset Suomessa ovat erittäin hyvät. Suomessa tehdään vuosittain 200–250 munuaissiirtoa. Viime vuonna niitä tehtiin 240. Uutta munuaista odottaa Suomessa kuitenkin tällä hetkellä 450 ihmistä. Sopivan munuaisen löytäminen kuolleelta luovuttajalta kestää keskimäärin puolitoista vuotta, ja moni joutuu odottamaan pidempään. Meillä noin 90 prosentissa munuaissiirroista siirre on saatu aivokuolleelta luovuttajalta, kun maailmanlaajuisesti keskimäärin 40 prosenttia munuais-

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

siirroista tehdään eläviltä luovuttajilta. Sopivien luovuttajien puute rajoittaa siirtojen lukumäärää. Tämän vuoksi joka vuosi useita potilaita kuolee munuaisten vajaatoiminnan komplikaatioihin, kun he odottavat tuota siirtoa.

Munuaisten luovutus on turvallinen toimenpide huolellisesti tutkitulle luovuttajalle. Ihminen pärjää hyvin myös yhdellä munuaisella. Jäljelle jäänyt munuainen pystyy parantamaan toimintaansa niin, että se vastaa normaalia kahden munuaisten toimintaa. Ja todellakin munuaissiirto on vaikean munuaisten vajaatoiminnan paras hoito. Se vapauttaa saajansa raskaasta dialyysi- eli keinomunuaishoidosta, antaa mahdollisuuden viettää normaalia elämää, moni pystyy palaamaan siirron jälkeen takaisin työelämään, ja elävältä luovuttajalta siirretty munuainen alkaa toimia lähes aina heti siirtoleikkauksen jälkeen, mikä nopeuttaa leikkauksesta toipumista, ja siirteen pitkäaikaisennuste on parempi kuin kuolleelta luovuttajalta saadun siirteen.

Totean vielä, että munuaissiirto on myös kustannustehokas hoitomuoto, sillä se säästää yhteiskunnan varoja satojatuhansia euroja dialyysihoitoon verrattuna. Dialyysihoito maksaa kunnalle noin 60 000 euroa vuodessa potilasta kohti, mutta suomalaistutkimusten mukaan toimiva munuaissiirre säästää jo vuoden kuluttua leikkauksesta yhteiskunnan varoja noin 40 000 euroa vuodessa verrattuna dialyysihoitoon.

15.36 Ulla Parviainen kesk: Arvoisa puhemies! Olen todella iloinen, että tämä on tähän vaiheeseen edennyt, että on hallituksen esitys asiasta, jota niin monet ovat odottaneet, erityisesti ne, jotka siellä jonossa odottavat siirrännäistä. Eli ihan niin kuin tuossa edellinen edustaja kuvasi tätä asiaa, tällä keinoin saadaan merkittävästi nopeutettua nyt näitten jonon etenemistä. Siellä on tilanteita, että olisi läheisellä ihmisellä, mutta ei kuitenkaan lain nykyisen määräyksen mukaisesti läheisellä, mahdollisuus luovuttaa elintä ja saataisiin siten eteenpäin hoitojonoja. Erityisesti olen iloinen nuorten ihmisten kohdalta, että tämä asia on meillä täällä etenemässä.

15.37 Päivi Räsänen kd: Arvoisa puhemies! Haluan vielä mainita, että on merkille pantavaa, että kaikki lausunnonantajat kannattivat tätä elinsiirtojen lisäämistavoitetta ja myös tämä kudoslain muotoilu sai hyvin vahvan kannatuksen. Esimerkiksi Suomen Lääkäriliitto on lausunnossaan pitänyt elinluovutusten lisäämistä tärkeänä, sillä elinsiirtojonot ovat edelleen pitkät, ja Lääkäriliitto on huomauttanut, että elinluovutusten lisäämisen ensisijaisena keinona tulisi jatkossakin olla sairaaloiden toiminnan tehostaminen siten, että mahdollisimman suuri osa aivokuolleiden luovuttajien elimistä saataisiin elinsiirtokäyttöön, koska se on edelleenkin se tärkein luovutustapa jatkossakin, vaikka tämä laki tuleeikin voimaan.

Näen itse tärkeänä myös sen, että koko terveydenhuollon palvelujen kentässä lisätään elinsiirtoja koskevaa tietoa ja koulutusta ja samoin myös kansalaisille tietoa tästä tärkeästä mahdollisuudesta.

Toivon, että tämä ihmishenkiä säästävä lakimuutos saadaan mahdollisimman pian voimaan, koska meillä todellakin ne 450 henkilöä tälläkin hetkellä odottavat tätä mahdollisuutta munuaissiirtoon.

Keskustelu päättyi.

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

Asia lähetettiin sosiaali- ja terveysvaliokuntaan, jolle perustuslakivaliokunnan on annettava lausunto.

7. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi päästökauppalain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 51/2018 vp

Lähetekeskustelu

Asia lähetettiin talousvaliokuntaan.

8. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Energiavirastosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 47/2018 vp

Lähetekeskustelu

Asia lähetettiin talousvaliokuntaan.

9. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Ruokavirastosta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Hallituksen esitys HE 8/2018 vp

Valiokunnan mietintö MmVM 6/2018 vp

Ensimmäinen käsittely

Eduskunta hyväksyi hallituksen esitykseen HE 8/2018 vp sisältyvien 1.-6. lakiehdotuksen sisällön mietinnön mukaisena. Lakiehdotusten ensimmäinen käsittely päättyi.

10. Hallituksen esitys eduskunnalle vaihtelevaa työaikaa noudattavan työntekijän asemaa parantavaksi lainsäädännöksi

Hallituksen esitys HE 188/2017 vp

Valiokunnan mietintö TyVM 4/2018 vp

Mietinnön pöydällepano

Mietintö pantiin pöydälle 25.4.2018 pidettävään täysistuntoon.

11. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi oikeudenkäymiskaaren muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Hallituksen esitys HE 200/2017 vp

Valiokunnan mietintö LaVM 2/2018 vp

Mietinnön pöydällepano

Mietintö pantiin pöydälle 25.4.2018 pidettävään täysistuntoon.

Pöytäkirja PTK 40/2018 vp

12. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi oikeudenkäymiskaaren muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 190/2017 vp

Valiokunnan mietintö LaVM 3/2018 vp

Mietinnön pöydällepano

Mietintö pantiin pöydälle 25.4.2018 pidettävään täysistuntoon.

13. Seuraava täysistunto

Eduskunnan seuraava täysistunto on keskiviikkona 25.4.2018 klo 14.00. Täysistunto lopetettiin klo 16.07.

Pöytäkirjan vakuudeksi:

Timo Tuovinen