48. Tiistaina 22 päivänä huhtikuuta 1997

kello 14

Päiväjärjestys

Ilmoituksia

Kolmas käsittely

1) Hallituksen esitys laiksi ulosottolain muuttamisesta 1347

Hallituksen esitys 8/1997 vp
Lakivaliokunnan mietintö 3/1997 vp

2) Hallituksen esitys laiksi autoverolain muuttamisesta ..... „

Hallituksen esitys 244/1996 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 4/1997 vp
Toivomusaloite 51/1995 vp, 14/1996 vp

3) Hallituksen esitys laiksi taidenäyttelyiden valtiontakuusta annetun lain 4 §:n muuttamisesta ..... „

Hallituksen esitys 27/1997 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 5/1997 vp

4) Hallituksen esitys laeiksi luopumiseläkelain ja maatalousyrittäjien luopumiskorvauksesta annetun lain 25 §:n muuttamisesta 1348

Hallituksen esitys 28/1997 vp
Maa- ja metsätalousvaliokunnan mietintö 1/1997 vp

5) Hallituksen esitys laeiksi ulkomailla suoritettujen korkeakouluopintojen tuottamasta virkakelpoisuudesta annetun lain muuttamisesta sekä Euroopan talousalueen valtioiden kansalaisten koulutuksen ja ammatillisen harjoittelun tunnustamisesta annetun lain muuttamisesta ..... „

Hallituksen esitys 248/1996 vp
Sivistysvaliokunnan mietintö 4/1997 vp

Ensimmäinen käsittely

6) Hallituksen esitys laiksi tieliikennelain muuttamisesta 1348

Hallituksen esitys 251/1996 vp
Liikennevaliokunnan mietintö 2/1997 vp
Lakialoite 68, 70/1995 vp, 79, 80/1996 vp, 4/1997 vp

7) Hallituksen esitys laiksi kunnallisten viranhaltijain ja työntekijäin eläkelain muuttamisesta 1370

Hallituksen esitys 21/1997 vp
Sosiaali- ja terveysvaliokunnan mietintö 8/1997 vp

8) Hallituksen esitys eräistä epätyypillistä työtä koskevista lainmuutoksista ..... „

Hallituksen esitys 25/1997 vp
Työasiainvaliokunnan mietintö 4/1997 vp

Lähetekeskustelu

9) Hallituksen esitys laiksi rikoslain 37 luvun muuttamisesta 1382

Hallituksen esitys 38/1997 vp

10) Hallituksen esitys laiksi siemenkauppalain 9 §:n muuttamisesta 1383

Hallituksen esitys 39/1997 vp

Mietintöjen pöydällepano

11) Hallituksen esitys laiksi taiteen edistämisen järjestelystä annetun lain muuttamisesta ..... „

Hallituksen esitys 17/1997 vp
Sivistysvaliokunnan mietintö 5/1997 vp

12) Hallituksen esitys laeiksi maa-aineslain ja rakennuslain 124 a §:n muuttamisesta 1383

Hallituksen esitys 242/1996 vp
Ympäristövaliokunnan mietintö 3/1997 vp

Puhetta johtaa puhemies Uosukainen.

Nimenhuudossa merkitään poissa oleviksi edustajat Aaltonen, Aho, Ala-Harja, Andersson C., Anttila U., Apukka, Aura, Brax, Dromberg, Elo, Halonen, Holopainen, Immonen, Isohookana-Asunmaa, Jansson, Jäätteenmäki, Kalli, Kalliomäki, Kanerva I., Karjalainen, Kautto, Kiljunen, Knaapi, Koistinen, Kokkonen, Komi, Korhonen M., Korkeaoja, Koskinen Johannes, Koskinen M., Krohn, Laakso, Lahtela, Laitinen, Leppänen J., Lipponen, Luhtanen, Malm, Markkula M., Metsämäki, Mähönen, Mölsä, Mönkäre, Norrback, Partanen, Pehkonen, Perho, Pohjola T., Pulliainen, Rajamäki, Rask, Rauramo, Rosendahl, Taina, Tiuri, Tulonen, Tuomioja, Uotila, Vanhanen, Vuorensola ja Wahlström.

Nimenhuudon jälkeen ilmoittautuvat edustajat Mönkäre ja Markkula M.

Ilmoitusasiat:

Lomanpyynnöt

Vapautusta eduskuntatyöstä saavat

tästä päivästä virkatehtävien takia edustajat Aura, Kalliomäki, Kiljunen, Knaapi, Johannes Koskinen, J. Leppänen, Lipponen, Malm, Mönkäre, Taina, Tulonen, Tuomioja, Uotila ja Vanhanen sekä yksityisasioiden takia edustajat Aaltonen, Apukka, M. Korhonen, M. Markkula, Metsämäki, T. Pohjola, Rask, Vuorensola ja Wahlström.

tästä ja huomisesta päivästä sairauden takia ed. C. Andersson,

tämän kuun 24 päivään virkatehtävien takia edustajat Elo, Holopainen, Immonen, Isohookana-Asunmaa, Jäätteenmäki, Kalli, Karhunen, Karjalainen, Koistinen, Komi, Korkeaoja, M. Koskinen, Lahtela, Luhtanen, Mähönen, Norrback, Nurmi, Pehkonen, Pulliainen, Rajamäki ja Rosendahl,

tämän kuun 25 päivään sairauden takia ed. Laitinen, virkatehtävien takia edustajat Dromberg, Halonen, Jansson, Kautto, Laakso, Mölsä ja Tiuri sekä yksityisasioiden takia edustajat Ala-Harja, I. Kanerva, Perho ja Rauramo,

tämän kuun 27 päivään sairauden takia ed. Kokkonen sekä

tämän kuun 28 päivään sairauden takia ed. Partanen.

Ed. Kuisman eduskuntaryhmä

P u h e m i e s: Ilmoitetaan, että ed. Kuisma on tänään päivätyllä kirjeellään ilmoittanut eduskunnan puhemiehelle, että hän on tänään eronnut Sosialidemokraattisesta eduskuntaryhmästä. Lisäksi ed. Kuisma ja Nuorsuomalaisten eduskuntaryhmän jäsenet ovat ilmoittaneet muodostaneensa eduskuntaryhmän nimeltään Eduskuntaryhmä Nuorsuomalaiset ja Risto Kuisma.

U-asiat

P u h e m i e s: Ilmoitetaan, että 17 päivänä huhtikuuta 1997 päivätyllä valtioneuvoston kirjelmällä ovat puhemiehelle saapuneet valtiopäiväjärjestyksen 54 b §:ssä tarkoitetut Euroopan unionin asiat n:ot U 11—15.

Ilmoitetaan edelleen, että puhemies on tänään toimittanut mainitut asiat käsiteltäviksi suureen valiokuntaan, jolle

asian n:o U 11 osalta lakivaliokunnan ja hallintovaliokunnan,

asian n:o U 12 osalta valtiovarainvaliokunnan, talousvaliokunnan ja ympäristövaliokunnan,

asian n:o U 13 osalta maa- ja metsätalousvaliokunnan,

asian n:o U 14 osalta liikennevaliokunnan sekä

asian n:o U 15 osalta talousvaliokunnan on annettava lausunto.

Kirjalliset kysymykset

P u h e m i e s: Ilmoitetaan, että eduskunnalle ovat, puhemiehelle osoitettuina, saapuneet vastaukset kirjallisiin kysymyksiin n:ot 105, 106, 126, 135, 152, 154, 160, 167—169, 172, 174—177, 179—187, 189, 191—195, 198, 199, 206, 207, 209,

211, 217, 218, 222, 223, 225, 226, 228, 231—233, 236, 238, 240, 241, 243, 246, 249, 250, 254, 257, 259 ja 266. Nämä kysymykset vastauksineen on nyt jaettu edustajille.

Päiväjärjestyksessä olevat asiat:

1) Hallituksen esitys laiksi ulosottolain muuttamisesta

Kolmas käsittely
Hallituksen esitys 8/1997 vp
Lakivaliokunnan mietintö 3/1997 vp

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

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotus hyväksytään.

Lakiehdotuksen kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Asia on loppuun käsitelty.

2) Hallituksen esitys laiksi autoverolain muuttamisesta

Kolmas käsittely, ainoa käsittely
Hallituksen esitys 244/1996 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 4/1997 vp
Toivomusaloite 51/1995 vp, 14/1996 vp

Puhemies: Ensin sallitaan keskustelu asiasta kokonaisuudessaan. Sen jälkeen päätetään kolmannessa käsittelyssä lakiehdotuksesta, joka voidaan nyt hyväksyä tai hylätä, ja lopuksi ainoassa käsittelyssä toivomusaloitteista.

Keskustelu:

Ed. Sasi: Arvoisa puhemies! Haluan vielä korostaa sitä, että valiokunnan mietinnössä on kiinnitetty huomiota liikenteen verotuksen kehittämiseen yleisesti ottaen ja autoverotuksen kehittämiseen erityisesti. On tärkeätä se, että näitä asioita ei valmistella pelkästään virkatyönä ja erittäin hitaalla aikataululla valtiovarainministeriössä, vaan että kun autoverotusta ja liikenteen verotusta kehitetään, niin siinä yhteydessä riittävä yhteistyö vallitsee valtiovarainministeriön ja liikenneministeriön kesken ja että myös järjestelmää kehitettäessä otetaan parlamentaarinen elementti huomioon eli keskustellaan asioista sekä hallitusryhmien että myös eduskuntaryhmien kanssa.

Tarkoituksenmukaista on se, että meidän täytyy pyrkiä autoverotusta kehittämään siten, että lähestymme entistä enemmän eurooppalaista tasoa. Tietysti verokertymä täytyy eri tavoin hankkia takaisin. Myös tarravero on tietynlainen ongelma, ja auton käyttöön kohdistuvia maksuja täytyy pyrkiä kehittämään. Haluan tältä osin erityisesti muistuttaa siitä, että tarkoituksenmukaista ei ole se, että tarravero on sama kuin omaisuusvero. Eli sellainen auto, jota ei käytetä, tulisi tuosta verosta kaiken kaikkiaan vapauttaa.

Vielä haluan korostaa sitä, että tässä yhteydessä, kun eduskunta teki muutoksia siten, että muuttoautojen verovapaa osa on 65 000 markan asemasta 80 000 markkaa, sen peruste on se, että aiemminkin — jo vuonna 94 joulukuussa — tarkoitus oli pyrkiä vapauttamaan kaikki keskihintaiset autot muuttoautojen autoverotuksesta ja vasta tällä eduskunnan tekemällä muutoksella päästään siihen.

Olen henkilökohtaisesti sitä mieltä, että porrastus tältä osin olisi ollut tarkoituksenmukainen, niin että kahden vuoden omistuksen ja käytön jälkeen olisi saanut korkeamman vapaaosan, mutta pitkällisen harkinnan jälkeen päädyttiin tuohon 80 000 markan rajaan, joka todellakin vastaa alkuperäistä tarkoitusta.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Lakiehdotus hyväksytään.

Lakiehdotuksen kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Eduskunta yhtyy valtiovarainvaliokunnan ehdotukseen toivomusaloitteiden hylkäämisestä.

Asia on loppuun käsitelty.

3) Hallituksen esitys laiksi taidenäyttelyiden valtiontakuusta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Kolmas käsittely
Hallituksen esitys 27/1997 vp
Valtiovarainvaliokunnan mietintö 5/1997 vp

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

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotus hyväksytään.

Lakiehdotuksen kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Asia on loppuun käsitelty.

4) Hallituksen esitys laeiksi luopumiseläkelain ja maatalousyrittäjien luopumiskorvauksesta annetun lain 25 §:n muuttamisesta

Kolmas käsittely
Hallituksen esitys 28/1997 vp
Maa- ja metsätalousvaliokunnan mietintö 1/1997 vp

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

Keskustelu:

Ed. V i h r i ä l ä : Arvoisa puhemies! Nyt kolmannessa käsittelyssä oleva lakiesitys on erittäin tärkeä maatalouden rakenteen kannalta. Oli valitettavaa, että tämän lain valmistelu kesti kohtuuttoman kauan, ja se johtui nimenomaan komission hyväksymismenettelystä. Mutta siitä on lausuttava nyt ilo, että eduskunta käsitteli tämän lain mahdollisimman nopeasti ja tätä lakia voidaan jo satokauden kylvöjen alkaessa soveltaa. Siinä mielessä oli erittäin hyvä, että käsittely saatiin nopeasti vietyä eduskunnassa läpi.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Lakiehdotukset hyväksytään.

Lakiehdotusten kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Asia on loppuun käsitelty.

5) Hallituksen esitys laeiksi ulkomailla suoritettujen korkeakouluopintojen tuottamasta virkakelpoisuudesta annetun lain muuttamisesta sekä Euroopan talousalueen valtioiden kansalaisten koulutuksen ja ammatillisen harjoittelun tunnustamisesta annetun lain muuttamisesta

Kolmas käsittely
Hallituksen esitys 248/1996 vp
Sivistysvaliokunnan mietintö 4/1997 vp

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

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotukset hyväksytään.

Lakiehdotusten kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Asia on loppuun käsitelty.

6) Hallituksen esitys laiksi tieliikennelain muuttamisesta

Ensimmäinen käsittely
Hallituksen esitys 251/1996 vp
Liikennevaliokunnan mietintö 2/1997 vp
Lakialoite 68, 70/1995 vp, 79, 80/1996 vp, 4/1997 vp

P u h e m i e s : Käsittelyn pohjana on liikennevaliokunnan mietintö n:o 2.

Keskustelu:

Ed. S a a p u n k i : Arvoisa rouva puhemies! Nyt on käsittelyssä hallituksen esitys tieliikennelain muuttamisesta, ja tässä esityksessä ehdotetaan tieliikennelain kevyttä liikennettä koskevia säännöksiä muutettaviksi.

Ehdotuksen mukaan polkupyöräilijä ja mopoilija olisi pyörätien ja ajoradan risteyksessä velvollinen väistämään risteävää ajoneuvoliikennettä, jollei liikennemerkein toisin osoiteta.

Lisäksi mopoliikenne esitetään siirrettäväksi pyörätieltä ajoradalle.

Jalankulkijan paikkaa kevyen liikenteen väylällä ehdotetaan muutettavaksi siten, että hänen on käytettävä yleensä väylän reunaa. Tähän saakkahan on ollut niin, että pitää mennä oikeata reunaa. Nyt voi käyttää molempia reunoja.

Moottoripyöräilijöiden ja mopoilijoiden velvollisuutta käyttää ajo- tai huomiovaloja ajon aikana ehdotetaan laajennettavaksi siten, että valoja olisi käytettävä myös taajamissa. Nyt ei ole sellaista pakkoa.

Kyseisen lakiesityksen lähetekeskustelu jo osoitti vilkkaudellaan, että kevyen liikenteen sääntöjen muuttamisesta ollaan tässä salissa monta eri mieltä. Tämä on myös ymmärrettävää, sillä useimmat meistä ovat joskus liikenteessä autoilijana, pyöräilijänä tai kävelijänä. Monet ainakin joskus ovat olleet myös mopoilijana tai

moottoripyöräilijänä. Asiantuntemusta lakiesityksen vaikutuksista löytyy siis tästäkin salista hirmuisen paljon.

Lähetekeskustelun vilkkauteen viitaten liikennevaliokunta suoritti laajan ja perusteellisen asiantuntijakuulemisen ennen lopullista mietinnön tekemistä. Asiantuntijakuulemisessa esille tulleiden seikkojen yhdistelmälista lähetettiin vielä liikenneministeriölle uudelleen käsiteltäväksi, ja liikenneministeriöstä kävi vielä toisen kerran tämän perusteella asiantuntija kuultavana valiokunnassa. Siis perusteellista työtä pyrimme tekemään.

Lakiesityksen lisäksi valiokunta otti käsittelyyn viisi eri lakialoitetta, joita asiantuntijoita pyydettiin kommentoimaan. Näihin aloitteisiin palaan tämän esitykseni loppuosassa.

Lakiesityksen käsittelemien liikenteen väistämissääntöjen merkitystä kuvaavat Liikennevakuutuskeskuksen liikennevahinkotilaston seuraavat numerosarjat: Liikennevakuutuksista korvatuista vahingoista — tämä on vuodelta 93, koska sitä myöhempää tarkkaa tilastoa ei ole saatavissa — noin 21 000 sattui risteysalueella tai erilaisissa risteystilanteissa, mikä on 27 prosenttia kaikista korvatuista vahingoista. Niistä 386 tapauksessa moottoriajoneuvo törmäsi yhteen jalankulkijan kanssa, mikä on 50 prosenttia korvatuista jalankulkijavahingoista, mitä sattui, ja 1 079 tapauksessa polkupyöräilijän kanssa sattui törmääminen, mikä on peräti 76 prosenttia polkupyörävahingoista, mitä risteysalueilla on sattunut.

Hallituksen lakiesityksen mukaan juuri tuota suurta polkupyöräilijöiden risteysalueonnettomuuksien määrää pyritään pyöräilijöiden väistämisvelvollisuudella vähentämään. Suurin osa valiokunnan asiantuntijakuultavista oli hallituksen esityksen kannalla, vaikka esimerkiksi tiedottamisen problematiikka yleisesti myönnettiinkin tämän asian yhteydessä.

Tältä osin lain voimaantulo jo alkaneelle pyöräilykaudelle on arveluttavaa. Liikenneministeriön perusteluiden mukaan jo suoritetusta lain ennakkoinformaatiosta johtuen valiokunta hyväksyi kuitenkin meille esitetyn voimaantuloajankohdan, 1.6.

Vielä yhtenä näkökulmana lakiesityksen ja mietinnön kannanoton puolustamiseksi voidaan todeta, ettei liikenteessä olevien oikeuksista esimerkiksi pyöräilijöiden osalta ole mitään hyötyä silloin, kun pyöräilijän ja moottoriajoneuvon risteysvahinko sattuu. Autoilijan ja moottoripyöräilijän huomiokyky ei riitä kontrolloimaan kaikissa tilanteissa yhä nopeampikulkuisia pyöräilijöitä. Näin ollen on pyöräilijöiden edun mukaista muuttaa heidän väistämisvelvollisuussäännöstöään useiden muiden EU-maiden tapaan.

Jalankulkijoiden osalta kevyen liikenteen väylällä liikkumiseen ehdotetaan lakiesityksen mukaan myös muutosta. Esityksessä jalankulkijaa kehotetaan pyörätiellä tai yhdistetyllä kevyen liikenteen väylällä yleensä käyttämään väylän reunaa. Kuten äsken jo sanoin, nykyisen oikealla puolella liikkumisen sijasta voi käyttää molempia. Valiokuntakäsittelyssä keskusteltiin myös vaihtoehdosta, jolloin jalankulkija määrättäisiin käyttämään edellä mainituilla väylillä vasenta reunaa, kuten maantiellä velvoite on olemassa. Kyseisen näkökulman etuna olisi ollut, että samalla väylällä vastaan tulevat pyöräilijät havaittaisiin paremmin, kun he tulisivat vastaan edestä samaa puolta, ja tätähän tullaan nyt lisäämään, kun on molemmilla puolilla mahdollisuus liikkua. Ainakin ne, jotka menevät vasemmalle, omaa turvallisuuttaan lisäävät siinä.

Valojen käyttöpakkoa taajama-alueilla liikuttaessa esitetään lakiesityksen mukaan laajennettavaksi koskemaan moottoripyöriä ja mopoja. Tältä osin kellään ei ollut huomautettavaa lakiesityksen suhteen. Sen sijaan perusteellista keskustelua käytiin siitä, tulisiko valojen käyttöpakko taajamien osalta ulottaa myös muihin moottoriajoneuvoihin kuten autoihin ja traktoreihin jne. Todettakoon, että autoilijoista käyttää jo nyt myös taajama-ajossa valoja noin 80 prosenttia, ja useimmissa autotyypeissä valot syttyvät automaattisesti moottorin käynnistymisen yhteydessä.

Autojen valojen käyttöpakon vastustajat perustelivat valojen käytöstä aiheutuvan lisäenergian tarpeen tuovan taajamiin lisää saasteita. Toinen huomioitava tekijä on myös se, että taajama-alueilla valojen käyttämättä jättäminen tulisi rangaistavaksi rikkeeksi. Kuluttaisiko tämä liikaa poliisien niukkoja valvontaresursseja liian pieneen asiaan, mitä tulee liikenneturvallisuuteen, voidaan myös perustellusti kysyä. Mainittakoon, ettei valojen käyttöpakko lisää siinä määrin energian tarvetta, sillä esimerkiksi istuinlämmittimet vievät huomattavasti enemmän virtaa kuin valot.

Edellä olevia ynnä muita laajennettuun valonkäyttöpakkoon liittyviä tekijöitä pohdittuaan valiokunta esittää mopojen ja moottoripyörien valonkäyttöpakon lisäksi samaa velvoitetta myös muille moottoriajoneuvoille. Tältä osin muutosta ei voida pitää kovin suurena uudistuk-

sena vaan vallitsevan nykykäytännön virallistamisena.

Sitten, kuten aiemmin jo mainitsin, haluan kommentoida myös näitä lakialoitteita, joita oli viisi kappaletta tämän asian yhteydessä käsittelyssämme. Lakialoite n:o 4, Satu Hassi /vihreät ym., on rinnakkaisaloite nyt käsittelyssä olevalle lakiesitykselle. Aloitteessa ehdotetaan, ettei pyöräilijöille säädettäisi väistämisvelvollisuutta vaan säännös tulisi jättää nykyiselleen. Lisäksi aloitteessa ehdotetaan tieliikennelain 53 §:n muuttamista siten, että kunnille säädetään velvollisuus rakentaa tai osoittaa väylät kevyttä liikennettä varten.

Edellä olen tuonut jo esille perusteluineen, miksi liikennevaliokunta asettui lakiesityksen mukaisesti pyöräilijöiden väistämisvelvollisuuden kannalle. Jos uutta pyöräilijöiden väistämisvelvollisuuden säännöstöä tarkastellaan turvallisuuskysymyksen lisäksi pyöräilyn liikenteellisen sujuvuuden kannalta, voidaan todeta, ettei uusi säännös vähennä sitä juuri lainkaan. Nimittäin tien tai kadun yhteydessä olevat pyöräilyreitit kulkevat yleensä etuajo-oikeutetun väylän kyljessä ja niillä pyöräilevä on joka tapauksessa etuajo-oikeutettu sivukadulta kolmion takaa tulevaan ajoneuvoon sekä yleissäännön mukaan myös etuajo-oikeutetulta väylältä kääntyvään ajoneuvoon nähden.

Lakialoitteen mukaista tieliikennelain 53 §:n muuttamista ei voida perustella jo yksistään kunnille ja tielaitokselle tulevien lisäkustannusten takia. Kaduista on ilman kevyen liikenteen väylää tällä hetkellä 15 000 kilometriä eli 80 prosenttia kaikista katukilometreistä. Rakentamisen ja kunnossapitokustannusten lisäksi tilan puute rakentamisessa on yleinen este kevyen liikenteen väylän toteutumiselle.

Edellä mainituin perustein liikennevaliokunta esittää lakialoitteen hylkäämistä.

Sitten lakialoite n:o 80/1996 vp, Pekka Kuosmanen /kok. ym. Lakialoitteessa ehdotetaan auton ajokortti-iän alentamista 18 vuodesta 16 vuoteen. Muutos epäilemättä helpottaisi liikkuvuutta, mutta saattaisi huonontaa liikenneturvallisuutta. Perusteelliset selvitykset asiasta lisäksi puuttuvat. Vaikka asiantuntijakuulemisessa kävi ilmi, että eräissä maissa kyseinen ikäraja oikeuttaa ajokorttiin ja ajamiseen joko yksin tai ajokortillisen perheenjäsenen kyydissä ollessa, valiokunta ehdottaa edellä olevin perusteluin lakialoitteen hylkäämistä.

Lakialoite n:o 70/1995 vp, Tahvanainen ym. Lakialoitteessa ehdotetaan vaaratilanteiden välttämiseksi porojen merkitsemistä omistajamerkinnän lisäksi asianmukaisin heijastimin.

Esitys on todella hyvä ja aiheellinen, mutta määrä määräyksestä poikkeamisen sanktioihin liittyvät kysymykset tulisi kuitenkin selvittää ennen jatkotoimia. Lisäksi ko. jatkotoimien seurauksena säännös tulisi käsitellä mielestäni poronhoitolain puolella.

Itse asun kunnassa, jossa on yli 10 000 poroa ja porokolareiden määrä on hyvin suuri. Poroheijastimia on kehitetty viime vuosina ja erityyppisiä on myös käytännön kokeilussa. Maalit, kaulapannat ja sarviteipit ovat yleisimpiä. Yhteydenottojeni mukaan eräät paliskunnat tulevat jo seuraavassa poroerotuksessa merkkaamaan kaikki poronsa heijastinteipeillä, joten tältä osin lakialoitteen tarkoitusperät ovat toteutumassa. Jatkossa olisi mielestäni tarpeellista ottaa asia käsittelyyn poronhoitolain yhteydessä. Käsittelyssä olevan lain osalta kuitenkin liikennevaliokunta esittää edellä olevin perustein lakialoitteen hylkäämistä.

Lakialoite 68/1995 vp, J. Kukkonen ym. Aloitteessa ehdotetaan, että linja-auton ja raskaan ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeus päättyisi aina ajo-oikeuden haltijan menettäessä kokonaan tai osan työkyvystään eläkkeeseen oikeuttavalla tavalla.

Ajo-oikeuteen liittyvä terveysvaatimus ja eläkkeeseen liittyvä työkyvyn heikkeneminen ovat erillisiä asioita. Työkyvyttömyys voi johtua syistä, jotka eivät estä ajoneuvon turvallista kuljettamista. Valiokunta toteaa, että liikennelain säännökset mahdollistavat yksittäistapauksissa puuttumisen terveydentilansa vuoksi ajokykynsä menettäneen kuljettajan ajo-oikeuteen. Näillä perustein valiokunta esittää lakialoitteen hylkäämistä.

Sitten ikään kuin sokerina pohjalla vielä yksi lakialoite, n:o 79/1996 vp, Heikki Koskinen /kok ym. Aloitteessa ehdotetaan ajovalopakon laajentamista taajamiin. Koska edellä esitetyn mukaisesti liikennevaliokunta hyväksyi aloitteen mukaisen valopakon mietintönsä lakitekstiin, teknisistä syistä aloite esitetään hylättäväksi. Samaan hengenvetoon onnittelen ed. Heikki Koskista, että aloitteenne mukainen sanoma on otettu mietinnössä huomioon. Vain erittäin harvoin edustajat ovat voineet tässä salissa iloita esittämiensä aloitteiden huomioon ottamisesta päätöksiä tehtäessä.

Muutaman teknisen muutoksen ja kyseisen valopakkolaajennuksen saattelemana liikennevaliokunta pitää hallituksen lakiesitystä perus-

teltuna ja esittää lakiesityksen hyväksymistä mietinnön mukaisesti.

Vaikka liikennevaliokunnan käsittely lain osalta sujuikin rakentavassa yhteistyössä, jätettiin kuitenkin kaksi vastalausetta. Niitä en lähde tässä yhteydessä kommentoimaan, koska varmasti vastalauseiden esittäjät sen tulevat tekemään, arvoisa puhemies.

Ed. Soininvaara: Arvoisa puhemies! Hallituksen esityksessä ja nyt siis jo valiokunnan mietinnössä ehdotetaan, että polkupyöräilijän on väistettävä autoa, tuli tämä sitten oikealta tai vasemmalta, silloin kun ajoväylä ja erillinen pyörätie kohtaavat. Tämä sen takia, niin kuin perusteluissa sanotaan, että risteyksissä, joita tämä ei siis koske lainkaan, tapahtuu kovin paljon polkupyöräilijöiden ja autojen välisiä kolareita. Tarkoitan sellaisia risteyksiä, joissa kaksi ajoväylää risteävät keskenään, koska tämä ei koske näköjään ainakaan lakitekstin tarkan sisällön mukaan sellaista tilannetta, jossa pyörätie on osa ajoväylää, koska silloin ei ole pyörätien ja ajoväylän välistä risteystä, vaan on kahden ajoväylän välinen risteys.

Ensinnäkin koska itse harrastan aktiivisesti pyöräilyä, täytyy ensin katsoa, onko näissä risteystilanteissa ongelmaa ja onko säännöksissä muuttamisen tarvetta. Julkisuudessa on hyvin paljon puhuttu psykologisesta väistämisvelvollisuudesta, jossa isompi joka tapauksessa menee ensin ja pienemmän on silloin terveellisintä väistää. Ensinnäkin itse pyöräilijänä tiedän, että näin on terveellistä tehdä, mutta ei se tilanne tietenkään siitä kovasti paljon parane, jos sille isommalle tulee tähän vielä laillinen eikä ainoastaan psykologinen etuajo-oikeus. Ihmettelenkin, että valiokunta ei saman tien ilmoittanut, että bussi saa mennä ennen henkilöautoa.

Seuraava ongelma on se, että noin 20 prosentissa tapauksissa, joissa pyörätie ja ajorata kohtaavat, tätä sääntöä muutetaan ja 80 prosentissa ei muuteta. Mitenkä sen psykologian käy 80 prosentissa tapauksista, joissa pyörätie kulkee ajoradan vieressä ja väistämisvelvollisuus pysyy samana?

Edelleen olen sitä mieltä, että todellinen surmanloukku on niissä tilanteissa, joissa pyörätie kulkee ajoradan vasenta reunaa. Pyöräilijä tulee autoon nähden oikealta ja autoilija tulee sivutieltä ja tietysti katsoo aivan eri suuntaan, kuin mistä pyöräilijä tulee, ja hänen pitää kuitenkin väistää. Tällaiset tilanteet ovat todella vaarallisia, eikä tällaisia risteyksiä saisi rakentaa. Tien vasenta puolta kulkevat pyörätiet pitäisi kertakaikkisesti kieltää. Omaa henkeään arvostava pyöräilijä ei niitä yleensä käytä, tai jos käyttää, ymmärtää kyllä olla varovainen, mutta siinä on todellakin laadittu surmanloukku.

Tätä tilannetta lakiehdotus ei korjaa mitenkään, koska jos tällainen pyörätie kerran kulkee ajoradan viertä, niin väistämisvelvollisuus pysyy entisellään. Sen sijaan sellaisessa tapauksessa, kun keskellä metsää viheralueella pyörätie kulkee kadun tai tien ylitse, siinä tulee semmoinen tilanne, jossa pyöräilijän väistämisvelvollisuus muuttuu, mutta siinä ei toisaalta tätä surmanloukkua ole, koska on ihan normaalista risteyksestä kysymys. Pelkästään laittamalla siihen autoilijoille varoitus, että tässä kulkee pyörätie, tumpelompikin autoilija sen sitten huomaa.

Joka tapauksessa laki ei korjaa sitä tilannetta, joka on kaikista vaarallisin ja vaikein, vaikka käyttää sitä perusteena, mutta sen sijaan saa aikaan tilanteen, jossa suuri osa ihmisistä ei oikein tiedä, miten tässä pitää toimia. Ymmärtääkseni myöskään valiokunnan kuuntelemat asiantuntijat eivät olleet yksimielisiä siitä, milloin pyöräilijän tämän lain mukaan pitää väistää, milloin ei pidä. Minusta on aika kummallista, että tällaisissa epäselvyystilanteissa valiokunta ei mietinnössään edes yritä täsmentää tätä epäselvää lain tulkintaa.

Nythän lain tulkinta riippuu siitä, kuuluko pyörätie ajoväylään vai ei. Sitä ei näe maastosta, sen näkee ainoastaan kaavoituskartasta. On kyllä hiukan vaikea liikenteessä tietää, miten pyörätie on kaavoitettu, osaksi ajoväylää vai erilliseksi.

Seuraava ongelma liittyy tähän, lisääkö tämä turvallisuutta edes niissä tapauksissa, että pyöräilijän väistämisvelvollisuus riidattomasti muuttuu. Yleensä, kun tapahtuu onnettomuus, niin kaksi osapuolta tekee virheen. Ei riitä, että toinen jättää huomaamatta, vaan se tarkoittaa sitä, että molemmat jättävät huomaamatta. Juuri tämän takia onnettomuudet ovat kuitenkin aika harvinaisia verrattuna siihen, kuinka usein sentään risteyksissä ajetaan. Jos pyöräilijän todennäköisyys olla huomaamatta autoa on yksi tuhannesta eli yhdessä promillessa tapauksista pyöräilijä jättää auton huomaamatta ja autoilijoilla todennäköisyys on sama ja jos nämä tapahtumat vielä olisivat keskenään riippumattomia, niin vain joka miljoonannessa kohtaamisessa suurin piirtein sitten tulisi kolari.

Mutta jos toisen ei tarvitse huomatta ollenkaan ja vain toisen pitää huomata, niin yksi miljoonasta muuttuu yhdeksi tuhannesta. Silloin

huomaamme, että tavallaan se, että toisen ei tarvitse katsoa lainkaan, johtaa siihen, että onnettomuudet lisääntyvät. Nimittäin pyöräilijä sen psykologisen väistämisvelvollisuuden takia, sen takia, että hän tietää jäävänsä kolarissa huomiotta, ei koskaan tahallaan aja toisen alle, vaan vaistomaisesti varoo jokaista autoilijaa, koska siihen, että autoilija huomaa pyörän, ei kuitenkaan voi aina luottaa.

Lain ehdoton ongelma on siinä, että nyt emme tiedä, milloin on kyse erillisestä pyörätiestä ja milloin on kyse ajorataan liittyvästä pyörätiestä. On selvää, että jos pyörätie on aivan ajoradassa kiinni, silloin noudatetaan vanhaa sääntöä, mutta jos siinä on kaksi metriä tai viisi metriä eroa, niin onko silloin jo kysymys erillisestä ajoväylästä? Menkää katsomaan vaikkapa vanhan Turuntien vieressä olevaa pyörätietä. Ennen risteystä se kulkee aivan ajorataa pitkin, mutta risteysjärjestelyjen takia se vedetään viisi metriä sivuun. Pyöräilijä on ajanut mielestään ajorataan liittyvää pyörätietä. Autoilija, joka näkee vain risteysalueen, katsoo, että tuo on erillinen, minkä jälkeen molemmat katsovat, että heillä on oikeus mennä ensin. Tämä on aika hankala tilanne. Lainsäädännön pitäisi olla kyllä sillä tavalla yksikäsitteistä, että ei tarvitsisi käydä kuntien kaavoitustoimessa katsomassa pohjakarttoja, kumpaa on tarkoitettu.

Sitten sanottiin, että tämä ei sanottavasti tee liikennettä vähemmän sujuvaksi. Voi olla, että Kuusamossa liikenne on sen verran harvaa, että ... (Ed. Saapunki: Lapsellinen huomautus!) Voi olla, että ainoastaan pääkaupunkiseudulla on sitten niin vilkkaasti liikennöityjä katuja, että todellakin on tilanne, jossa pyöräilijä ei pääse yli lainkaan paitsi muuttumalla välillä jalankulkijaksi ja taluttamalla pyörää ja käyttämällä jalankulkijan allekävelyoikeutta hyväkseen. (Ed. Saarnio: Niinhän moni tänään tekeekin!) — Näin käytännössä nytkin joudutaan aika usein tekemään. Se saattaa myös johtaa sellaiseen ajokäyttäytymiseen, koska, kuten sanottu, kaikilla teillä ei ole pyöräteitä, että pyöräilijän päästäkseen eteenpäin kannattaa valita sellaiset reitit, joissa ei pyöräteitä ole menoa hidastamassa, enkä tiedä, kuinka paljon tämä sitten turvallisuutta lisää.

Minusta tämä on huonosti valmisteltu. Tämä on aivan sekava. Minusta on käsittämätöntä, että ensin hallitus antaa näin sekavan ehdotuksen, josta edes asiantuntijat eivät pysty sanomaan, miten tätä lakia sovelletaan, eikä valiokunta sitä sen jälkeen täsmennä.

Sitten, arvoisa puhemies, tässä yhteydessä on vedottu hallituspuolueiden välisiin pelisääntöihin, joiden mukaan hallituspuolueiden kansanedustajien pitäisi hallituksen esitysten puolesta täällä äänestää. Nämä pelisäännöt koskevat vain esityksiä, jotka on annettu yksimielisesti. Tästä asiasta on hallituksessa äänestetty, joten ainakaan vihreiden eduskuntaryhmää nämä pelisäännöt tämän kohdan osalta eivät koske.

Ed. K a r h u n e n (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ed. Osmo Soininvaaran puheenvuoro oli kyllä varsinaista liikennemuotorasismia, jos näin voisi sanoa. Nimittäin hän totesi täällä varsin oikein, tottakai, ettei pyöräilijä aja tahallaan auton alle, mutta samalla hän ottaa lähtökohdaksi myös sen, että jokainen autoilija ajaa tahallaan pyöräilijän päälle, jollei ole väistämisvelvollisuutta kirjoitettu lakiin. En henkilökohtaisesti kyllä usko, että tilanne on tämä.

Toinen mielenkiintoinen piirre tässä keskustelussa on ollut se, että on vaadittu pyöräilyn tunnustamista tasa-arvoisena liikkumismuotona. Olen siitä samaa mieltä, että pyöräily on erittäin hyvä ja tasa-arvoinen ja mahdollistettava liikkumismuoto, mutta tasa-arvosta ei käytännön tilanteissa ole kovin paljon hyötyä, jos onnettomuus tapahtuu ja pyöräilijä riippumatta siitä, oliko hänellä väistämisvelvollisuus vai ei, joutuu onnettomuudessa kuitenkin heikommaksi osapuoleksi.

Itse henkilökohtaisesti olen sitä mieltä, että kaikki toimenpiteet, joilla laajennetaan pyöräilijöiden väistämisvelvollisuutta vilkkaasti liikennöidyillä ja ruuhkaisilla alueilla, ovat paikallaan, koska ainakin itse pyrin liikenteessä katsomaan omaa turvallisuuttani pikemminkin kuin lukemaan pilkun tarkasti omia oikeuksiani.

Ed. S a a p u n k i (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ed. Soininvaaraa olen aina pitänyt ja pidän edelleenkin hyvin viisaana miehenä. Mutta jos pyörätie kulkee etuajo-oikeutetun tien reunassa tai saman suuntaisesti, niin kun se ylittää risteävän kadun, niin päätielle tulevalle on olemassa kolmio. Kyllä autoilijat ymmärtävät, mitä kolmio tarkoittaa, eikä sitä tarvitse enää lähteä heille esittelemään uudestaan. Tässä mielessä alkuperäinen esitys, jonka perustelin omasta mielestäni hyvin perusteellisesti, vastaa kyllä oikeastaan muihin kysymyksiin.

Olen ollut jo 10 vuotta täällä Helsingin päässäkin, että jonkun pyörän olen sattunut näkemään pyörätiellä täälläkin enkä pelkästään Kuusamon

teitä ole katsellut. Eikä kuusamolainen yksin ole tätä mietintöä rakentanut. Tämän haluaisin ed. Soininvaaralle huomauttaa.

Ed. Soininvaara (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! En suinkaan sanonut, että autoilijat ajavat pyöräilijöiden päälle tahallaan. Mutta tilanteessa, jossa autoilija lähestyy risteystä, hän pyrkii erityisesti varomaan niitä ajoneuvoja, joiden suhteen hänellä on väistämisvelvollisuus ja katsomaan siihen suuntaan, mistä väistämisvelvollisuus on. Sen jälkeen hän jättää katsomatta siihen suuntaan, mistä pyöräilijä tulee tai voi tulla.

Ed. Saapungille sanon, että niissä tapauksissa, joissa pyörätie kulkee etuajo-oikeutetun tien viertä, tilanne on aivan yksikäsitteinen, mutta kahden tasa-arvoisen tien risteyksessä, kun pyörätie kulkee tienviertä pitkin eikä ole erillinen, vaan on osa ajoväylää, silloin säilyy vanha väistämisvelvollisuus, eikä sitä ole osoitettu millään liikennemerkillä. Tähän seikkaan valiokunnan olisi pitänyt minusta jonkinlainen täsmennys asettaa.

Ed. Tennilä: Rouva puhemies! Vahvat porskii, heikot sortuu. Nyt tätä ideologiaa viedään liikenteen osalta käytäntöön esityksellä, jossa lisätään pyöräilijän väistämisvelvollisuutta autoilijaan nähden. Tavallaan annetaan viesti, että autoilija painakoon kaasua ja pyöräilijä väistäköön henkensä kaupalla.

Näen esityksen ison linjan pienenä osasena. Viesti, joka tässä on sisällä, on paha, ja sitä paitsi se on kaiken jälkeen väärä. Nimittäin lakimuutoksen jälkeenkin sellaisia kohtaamistilanteita, joissa autoilijan tulee väistää pyöräilijää, on enemmän kuin sellaisia, joissa pyöräilijän tulee väistää, ja kolme kertaa enemmän verrattuna sellaisiin tilanteisiin, jolloin pyöräilijän tulee suojatielle tullessaan väistää autoa.

Nyt annetaan viesti, että autoilija saa painaa menemään ja pyöräilijä väistäköön, mutta sitten käytännössä näin ei kuitenkaan ole lakimuutoksen jälkeen. Viesti joka annetaan, on selvä mutta samaan aikaan väärä. Minä pelkään isoa sekaannusta juuri tältä osin. Tästä tulee hirvittävän iso tiedotusongelma ensimmäisessä vaiheessa ja sitten tulee epäselvä tilanne pitkän päällekin.

Minä pidän virheenä, että tällaista viestiä nyt lähetetään, jossa ikään kuin ilmoitetaan, että autoilija on herra ja hidalgo liikenteessä ja pyöräilijä on sivullinen, joka ei oikeastaan liikenteeseen kuulukaan. Kaikin puolin järkevää olisi kuitenkin edistää pyörällä tapahtuvaa liikennettä. Se on ekologisesti kestävää ja antaapahan tuo kuntoakin.

Itse esimerkiksi paljon kesällä pyöräilevänä ihmisenä — Lapissa talvipyöräily on vaikeampaa — olen jo nyt huomannut, että eivät asenteet aina ole kunnossa, jos ne eivät ole pyöräilijöillä, niin eivät ne välttämättä ole autoilijoillakaan. Kyllä tässä tällaista ongelmaa on jo ollut. Pidän todella ongelmallisena tätä viestiä, joka tästä lähtee. Se on minusta nyt se perimmäinen kysymys, miten tämä lainmuutoksen ydin otetaan vastaan. Suurin osa tilanteista jää ennalleen, mutta ymmärretäänkö asia näin? Esimerkiksi tilanteessa, jossa tullaan yhtä aikaa risteykseen ja auto kääntyy oikealle, pitää väistää, mutta kuka osaa näin pilkun tarkasti näitä asioita muistella, kun yleinen tiedotus lähtee siitä, että autoilijan oikeuksia kohtaamistilanteissa on lisätty ja pyöräilijän vähennetty? Tätä pidän suurena ongelmana tässä koko puuhassa ja lain käsittelyssä.

Tämän vuoksi olemmekin jättäneet hallituksen esitykseen ja sen pohjalta tehtyyn valiokunnan mietintöön vastalauseen, jossa ehdotamme vihreiden edustajan kanssa, että 14 §:n pyöräilijän väistämisvelvollisuutta lisäävä momentti poistetaan laista eli tilanne jäisi nykyiselleen.

Tarkistamisen varaa varmasti näissä säädöksissä on, mutta luulen, että silloin tarvitaan kokonaisremonttia ja ylipäätäänkin mieluummin suuntautumista siihen, että pyöräily saadaan turvallisemmaksi kauttaaltaan. Se vaatii ennen muuta liikennejärjestelyjä, uusia investointeja.

Sitten tietysti on tiedotuspuoli. Luulen, että siihen ei nyt ainakaan liikaa satsata. Uskon, että lakiesitys herättää laajan keskustelun ja tuo tietyn tuloksen. Oli niin tai näin, tiedotusta nyt tarvitaan, sillä niin kuin sekä Liikenneliiton että Pyöräilyunionin taholta on todettu, kun asiantuntijoita on kuultu, että nyt ovat jo alkaneet asenteet muuttua alustavan tiedotuksen eli hallituksen esityksen antamisen jälkeen siihen suuntaan, että pyöräilijä on suojaton ja autoilija on vahvoilla.

Valiokunta teki muutoksen autojen valojen käyttämiseen ja lähtee siitä, että valoja tulee pitää myös taajamassa. Minusta tämä on perusteltu muutos, sillä sehän vahvistaa tosiasiassa vain nykyisen käytännön. Luulen, että suurimmalla osalla suomalaisia on se käsitys, että näin tilanne jo on, että valoja täytyy pitää kaikissa tilanteissa. Se lisää jonkin verran liikenneturvallisuutta, kun tämä käytäntö tulee kauttaaltaan vallitsevaksi.

Onhan siinä se ongelma, että jos taajamassa ei pidetä valoja ja taajaman ulkopuolella niitä pitää pitää, niin kuka se aina huomaa niitä valoja näprätä, kun taajama vaihtuu maaseuduksi ja taas tullaan kohta taajamaan. Se on ihan turhaa saivartelua. Valoja käyttää 80—90 prosenttia ajaessaan maantiellä tai taajaman alueella. Minusta on perusteltua, että nyt tehdään selvä ratkaisu ja auton valojen käyttö tulee kattavaksi.

Ed. Bremer varmaan tulee palaamaan lisäkustannuksiin polttoaineiden osalta, mutta on autossa aika paljon muutakin sellaista, ilmastointilaitteet ja muut, joten jos auton valot palavat myös taajamassa, ei se dramaattisesti ilmakehän rasitusta lisää, vaikka bensaa vähän enemmän palaakin. Säästökohteita tältä osin löytyy varmasti muualtakin. Minä pidän esitystä, jonka olemme tehneet, hitusen verran liikenneturvallisuutta parantavana ja siksi kannatan sitä.

Ed. V i r t a n e n (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Vaikka olenkin henkeen ja vereen pyöräilijä, tässä on mielestäni kummallinen looginen aukko vihreitten ja tenniläläisen ajattelun suhteen. Sanotaan, että ekologisesti kestävää olisi nyt tehdä niin kuin ennen tehtiin, mutta Helsingin, Tampereen ja Turun taajamissa kaikkein suurin ongelma on se, että vihreä liikennesuunnittelu on pilannut kaupunkien ilman eli pyritään vaikeuttamaan autojen kulkua yli kaiken. Jos saataisiin sellainen laki, että pyörät väistäisivät todella kaikkialla, silloin autot ajaisivat nopeammin, jolloin saaste olisi vähäisempää ja olisi helpompi pyöräillä. Ongelma syntyy juuri siitä, että pysäytetään, pelätään, jarrutetaan ja ajetaan pienillä vaihteilla. Minusta siinä ei ole mitään logiikkaa, että ekologisesti kestävämpää olisi suosia pyöräilijää, sehän johtaa vain saastumisen lisääntymiseen. Jos tämä pystyttäisiin jotenkin selvittämään, olisin täysillä vanhan lain kannalla. Mieluummin minä annan auton mennä ja hengitän raikkaammin kuin odotan siinä ja sitten auto pörräyttää kauheat pölyt, ja jos se vielä on jokin dieselvehje, siinä käy niin, ettei se ole ekologisesti kestävää, tai sitten minä olen jotenkin vinksahtanut.

Ed. K e k k o n e n (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kuuntelin hyvin tarkasti, mitä ed. Tennilä sanoi. Kyllä kai nyt on sittenkin niin, että lakiesitys kaikkinensa lisää liikenteen sujuvuutta.

Yksi asia, joka ed. Tennilän puheenvuorossa oli minusta tärkeä ja hyvä havaita, oli se, että asennetasolla liikenteessä kaikkein pahimmillaan voi tällä muutoksella olla se vaikutus, että röyhkeys lisääntyy, härskiys kasvaa eli voimakkaimman ja voiman oikeus tulee ikään kuin legitimoitua tämän lain kautta. Se on minusta pelottava piirre. Mutta toistan sen, että kaikkine näine yksityiskohtineen siinä liikenteen virrassa, joka on paljon monimuotoisempaa kuin koskaan aikaisemmin, tällä ilmiselvästi tulee olemaan liikenteen sujuvuutta lisäävä vaikutus.

Arvoisa rouva puhemies! Jos tähän yhteyteen sallitaan, haluaisin kiittää valiokunnan puheenjohtajaa Pauli Saapunkia aivan poikkeuksellisen hyvästä, täsmällisestä ja tarkasta lakiesityksen esittelystä.

Ed. S o i n i n v a a r a (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kysymykseen, miten kaupunkiliikenne sujuu, esitys ei vaikuta millään tavalla, koska kaupungeissa ruutukaavassa ei ole erillisiä pyöräteitä vaan pyörätie on aina kadun varressa. (Eduskunnasta: Paitsi Pirkkolassa, paitsi Käpylässä!) — Sanoin ruutukaava-alueella. — Yleinen käsityshän näyttää keskustelussa olevan, että pyöräilijän pitäisi aina väistää tämän jälkeen, mutta sehän koskee vain hyvin harvinaisia tilanteita. Se, mikä tiedotuksessa on todella ollut vaarallista, on se, että yleinen käsitys ei nyt vastaa lainkaan sitä, mitä tämän jälkeen liikennesäännöt ovat. Kuten sanottu, kaupunkien ruutukaavan ruuhkaisuuteen tämä ei vaikuta mitään, koska pelisäännöt eivät muutu, ties muuttuvatko käyttäytymissäännöt.

Ed. T e n n i l ä (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Ed. Virtanen sanoi, että vihreiden ja tenniläläisten ajattelussa on jokin musta aukko, tai jotakin siihen suuntaan, kun me esitämme, että pyöräilijällä olisi nykyiset oikeudet. Hän itse lähti siitä, että autoilun pitää sujua nopeasti. Tämähän johtaisi kärjistettynä siihen, että kaikki nopeusrajoitukset kaupungeista poistetaan, saa ajaa niin lujaa kuin pääsee, niin siitähän se sitten sujuu. Tämä on tietysti sellaista ajattelua, joka ei ole ajattelua ollenkaan. Minusta ed. Virtasen puheen paras osa oli lopussa, jossa hän totesi, että saatan olla vinksallani.

Ed. H. K o s k i n e n : Arvoisa rouva puhemies! Tein viime vuoden joulukuussa yhdessä kahdeksan muun kansanedustajan kanssa lakialoitteen tieliikennelain 36 §:n 1 momentin muuttamisesta kuulumaan: "Moottorikäyttöisessä ajoneuvossa on aina ajon aikana käytettävä ajo-

valoja tai huomiovaloja." Liikennevaliokunta esittää lausunnossaan: "Lakialoitteessa 79/1996 vp ehdotetaan ajovalopakon laajentamista taajamiin. Koska laki hyväksyttiin lakialoitteen sisältöisenä liikennevaliokunta ehdottaa, että lakialoite hylättäisiin."

Liikennevaliokunta on käsitellyt aloitettamme hallituksen tieliikennelakiehdotuksen muutoksen yhteydessä. Valiokunta ehdottaa lakiehdotuksen 36 §:n hyväksyttäväksi seuraavassa muodossa: "Valojen käyttö ajettaessa. Moottorikäyttöisessä ajoneuvossa on aina ajon aikana käytettävä ajovaloja tai huomiovaloja." Liikennevaliokunnan ehdotus on siis sanasta sanaan saman sisältöinen hylätyn aloitteemme kanssa.

Vinkin aloitteeseeni sain liikennettä valvovilta poliiseilta. Uskon, että he jos ketkä tietävät, millä keinoilla liikenneonnettomuuksia tai ainakin niiden mahdollisuuksia voidaan välttää. Olen ymmärtänyt niin, että liikennevakuutusyhtiön edustaja puolsi valiokunnassa auton valojen käyttöä myös taajamissa. Katson myös, että yhtiöt perustavat kantansa vakaaseen näkemykseen toimenpiteen liikenneonnettomuuksia vähentävästä vaikutuksesta.

Liikenneturva-järjestö toteaa, että lukuisat eri puolilla maailmaa tehdyt tutkimukset osoittavat ajovalojen päiväaikaisella käytöllä olevan turvallisuutta lisäävä vaikutus. Kuitenkin Liikenneturvakin toteaa lisäksi, että täysin kiistatonta näyttöä päiväaikaisen taajamakäytön turvallisuusvaikutuksesta suuntaan tai toiseen ei ole. Joka tapauksessa Liikenneturvan kanta on, että Suomessa tulisi siirtyä yhtenäiseen käytäntöön siten, että ajovalojen käyttöpakko koskisi kaikkea päiväaikaan tapahtuvaa ajoa riippumatta siitä, liikutaanko taajamissa tai niiden ulkopuolella.

Mainitun tieliikennelain 36 §:n 2 momentin mukaan ajovaloja on jo nytkin käytettävä taajamissa muun muassa valaistusolosuhteiden tai huonon näkyvyyden sitä edellyttäessä. Tulkinnan edellä mainituista olosuhteista ja siis valojen käytön tarpeesta tekee yksin auton kuljettaja, ei näkyvyyttä kaipaava liikenteen kanssapeluri, esimerkiksi jalankulkija tai polkupyöräilijä. Lienee itsestäänselvää, että lapsi, vanhus tai näkövammainen havaitsee valoilla kulkevan auton paremmin ja etäämmältä kuin pimeän kulkuneuvon, näin varsinkin huonoissa olosuhteissa.

Soitin tänään Näkövammaisten Keskusliittoon ja kysyin heidän näkemystään autojen taajamavalon käytöstä. He pitivät selvänä, että näkövammainen näkee valoilla ajavan auton pimeää ajoneuvoa paremmin. Lisäksi tuli esille, että kuljettaja havaitsee näkövammaisen valkoisen kepin paremmin, kun auton valot heijastuvat tästä näkövammaisen apuneuvosta.

Jos ajovaloja käytetään aina, vältytään unohduksilta ja lain rikkomisilta ajettaessa taajamasta haja-asutusalueelle. Selvitysten mukaan ajovalojen käyttöaste taajamissa on nykyisin noin 80 prosenttia eli vain joka viides auto liikkuu valoitta. Liikenneministeriön liikenneturvayksikön laskelman mukaan valoitta ajavalle keskivertoautoilijalle valopakko aiheuttaisi noin 83 markan lisämenon vuodessa. Mielestäni autovalojen taajamakäytön polttoainekulutusta nostava ja ympäristöhaittaa lisäävä vaikutus on kaiken kaikkiaan merkitykseltään marginaalinen, jos ja kun toimenpiteellä pystytään estämään loukkaantumisia ja liikennekuolemia sekä surua ja murhetta.

Arvoisa rouva puhemies! Liikennevaliokunnan ehdottama muutos tieliikennelain 36 §:n 1 momenttiin on tehty päämääränä parantaa liikenneturvallisuutta ja elämisen jatkuvuutta.

Ed. K a r h u n e n (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ihan lyhyesti vain ensinnäkin ed. Heikki Koskiselle. Hän oli ilmeisestikin täältä poissa, kun valiokunnan puheenjohtaja käytti esittelypuheenvuoron. Kun hän totesi, että hänen lakialoitteensa hylättiin, se todellakin johtuu vain eduskunnan teknisistä työtavoista. Käytännössä hänen lakialoitteensa mitä suurimmassa määrin sai laajaa hyväksyntää.

Valojen turvallisuusvaikutuksesta ed. Heikki Koskiselta eräs perustelu tai sen punnitseminen jäi huomioimatta. Valiokunnassa on esitetty myös näkemyksiä, että jos valoja käytetään taajamissa, saattavat muut liikenteen vaaratekijät kuin liikkuvat ajoneuvot jäädä huomaamatta. Kun katse kohdistuu näihin valoihin, silloin esimerkiksi pyörät tai muut voivat jäädä huomiotta. Itse olen tämän lakialoitteen ajatuksen takana ja olen ollut sitä valiokunnassa puoltamassakin perustuen juuri omakohtaiseen näkemykseen siitä, että suurin osa autoista tulee vastaan valoilla, ja itse asiassa itselleni on rutiiniksi muodostunut käyttää valoja niin taajamissa kuin taajaman ulkopuolella.

Ed. H. K o s k i n e n (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Totean tuohon sillä tavalla, että kun nyt jo 80 prosenttia autoista käyttää valoja, nämä 20 prosenttia ovat entistä

suurempi riski myös pyöräilijöille taajamissa, kun he eivät käytä valoja.

Ed. Saarnio: Arvoisa rouva puhemies! Keskustelu muutoksesta, jonka valiokunta on tehnyt, on käynyt valiokunnassa varsin tiiviinä. Kun edustaja ehti jo kiittää valiokunnan puheenjohtajaa esittelystä, haluan yhtyä näihin kiitoksen sanoihin. Minusta se esitys oli harvinaisen tasapuolinen vaikeasta työstä, joka valiokunnassa jakoi meidät moneen eri keskustelevaan ryhmään.

Itse osallistuin valiokunnan työhön. Olen valiokunnan mietinnön kannalla ja haluan sanoa muutaman sanan kevyen liikenteen osalta vielä erikseen.

Se, että yleensä kevyen liikenteen sääntöjä pyritään muuttamaan, johtuu siitä yksinkertaisesta tosiasiasta, että me Suomessa olemme paljon jäljessä yleisestä pohjoismaisesta turvallisuustilanteesta kevyen liikenteen osalta. Saattaa olla tietysti, että tilanne johtuu pelkästään rakenteellisista seikoista, mutta en ihan tähän voi uskoa liikennettä työkseni vuosia seuranneena. Luulen, että meillä on myös säännöissä jotakin vikaa, ja siinä mielessä valiokunnan mietintö ja hallituksen esitys, joka pohjautuu varsin perusteelliseen valmistelutyöhön, on yksi osa kevyen liikenteen sääntöuudistusta. En usko lainkaan, että tässä on mistään lopullisesta uudistuksesta kysymys vaan yhdestä välivaiheesta, joka toivottavasti koituu liikenteen onneksi ja pyöräliikenteen turvallisuudeksi.

Kevyen liikenteen ongelmahan on se, että kevyen liikenteen liikkujilla on nopeuserot kaikkein suurimmat. Kevyen liikenteen väyliä käyttävät koiria ulkoiluttavat ihmiset, vanhukset, lapset, aikuiset eri askareissaan ja myös kuntopyöräilijät, joiden paikka on, jos kevyen liikenteen väylä on, näillä samoilla väylillä. Tässä mielessä uskoisin, että nyt esitettävä toivomus siitä, että jalankulkijat käyttävät jompaa kumpaa laitaa, jo sinänsä lisää turvallisuutta kevyen liikenteen väylällä. Olisin ollut valmis siihen, että olisimme suosittaneet vasemmanpuoleisen reunan käyttöä sen takia, että näin kevyen liikenteen väylää käyttävä jalankulkija näkisi vastaan tulevan pyöräilijän, ellei olisi tilanne niin, että kaupunkimiljöössä, jossa kevyen liikenteen väylä kulkee välittömästi väylän vieressä, jalankulkijalla on itsestään selvä pyrkimys kulkea ajoneuvoliikenteestä mahdollisimman kaukana, ja näin hän usein valitsee myös oikean laidan. Pääasia on, että saisimme jalankulkijoille viestityksi perille sen, että he käyttäisivät jompaa kumpaa laitaa kevyen liikenteen väylällä.

Mitä sitten tulee pyöräilijöiden väistämissääntöön, eittämättä ei tämäkään ole kovin selkeä, mutta ei näyttänyt vanhakaan säännös kovin selkeältä, koska ed. Hassin lakialoitteessa, joka oli vastaesitys hallituksen esitykselle, oli mielestäni sellainen kumma sisältöseikka, että siinä kuviteltiin, että pyöräilijällä on jotkut suojatieoikeudet. Siinä ei otettu huomioon sitä, että polkupyörä on ajoneuvo, ja näin on täysin luonnollista, että kun polkupyörällä tullaan jostakin muusta kohdasta kuin ajoradan välittömästä läheisyydestä, niin tavallaan tullaan ajoneuvolla ikään kuin pihalta tai parkkialueelta, ja jokainenhan tietää, että silloin myös autoilijalla on aika tiukat väistämisvelvollisuudet. Tässä mielessä tässä ei pyöräilijän oikeuksiin puututa lainkaan kaventavasti vaan sanoisinko, että uudistuksessa on käytetty mielestäni tervettä järkeä. Tässä mielessä pidän uudistusta hyvänä ja näen, että ne vastaesitykset, jotka tälle on tehty, lähtevät jostakin sellaisista lähtökohdista, joissa on väärin ymmärretty pyörän käyttö ajoneuvona.

Kaupunkimiljöössähän on erittäin yleistä, että pyöräilijän tullessa punaisiin valoihin pyöräilijä hyppää pyörän selästä pois ja nostaa pyöränsä jalkakäytävälle ja muuttuu jalankulkijaksi ja kulkee jalankulkijan sääntöjen mukaisesti, mikä on tietysti sinänsä laillista, mutta juuri tämän kaltainen pyörän käyttö tekee siitä sellaisen, joka ärsyttää monia autoilijoita. Tässä mielessä vetoaisin myös pyöräilijöihin siinä, että liikennekuria noudattamalla voisi saada paljon parempaa mieltä aikaan liikenteessä ja varmasti paljon enemmän myös autoilijoiden kunnioitusta pyöräilijälle ajoneuvon kuljettajana. Henkilökohtaisesti uskon, että liikennevaliokunnan, hallituksen esityksen ja sitä valmistelleen toimikunnan tarkoituksena on ollut lisätä pyöräilijöiden turvallisuutta, ja toivoisin, että tässä hengessä asia myös isossa salissa käsiteltäisiin.

Ed. Soininvaaran puhe siitä, että pyöräilijä huomaa auton tietyllä prosenttimäärällä ja autoilijat samalla lailla pyöräilijän tietyllä prosenttimäärällä, on sinänsä varmasti aivan oikein silloin, kun on kysymys täysin hyvistä näköolosuhteista ja suunnilleen samanlaisista nopeuksista ajoneuvojen kesken. Ongelmana vain on ollut juuri onnettomuustapauksissa se, kun autoilija on kääntymässä oikealle ja katsoo, ettei ajoneuvoliikennettä tule tieltä, jolle kääntyy, on vilkaissut taakseen ja huomannut, ettei sieltäkään tule, niin sieltä kuitenkin saattaakin tulla nykyinen

retkipyörä neljääkymppiä ja pamahtaa kylkeen. Minä en tästä syyttäisi pelkästään autoilijaa vaan katsoisin myös, että pyöräilijällä on sama velvollisuus kuin autoilijalla noudattaa varovaisuutta risteystä lähestyessään ja katsoa myös, ettei loukkaa itseään eikä muita liikenteessä.

Ajovalojen käytön osalta mielestäni ed. H. Koskinen käytti valaisevan puheenvuoron, ja näkisin henkilökohtaisesti samalla lailla kuin hänkin, että pahinta liikenteessä on juuri valojen sekakäyttö. Kun nyt kaupungeissa ja taajamissa on menty siihen, että neljä viidestä autoilijasta, joka sekin on yksi tutkimustulos, käyttää ajovaloja ajaessaan, niin ymmärrän näin, että on täysin terveellistä määrätä myös tälle viimeiselle viidennekselle ajovalojen käyttöpakko. Itse lauantaina mennessäni Hartwall-hallin avajaisiin tarkkailin hullun kurvissa eli Helsinginkadun ja Hämeentien risteyksessä ajoneuvojen valojen käyttämistä erittäin hyvissä näkymäolosuhteissa päiväsaikaan. Päätyessäni laskelmissani 80 ajoneuvoon, joista kaksi oli valotonta totesin, että hyvillä mielin olen valiokunnan esityksen kannalla ja uskon, että näille kahdelle valojen määrääminen ei varmastikaan kovin paljon myöskään saastekuormaa lisäisi.

Ed. A i t t o n i e m i : Rouva puhemies! Olen aina vieroksunut sitä, että lakeja muutellaan muutoksen vuoksi. Näinhän hyvin paljon tapahtuu ja on väitetty, että hallitus on huono, ellei sillä ole aina listat täynnä lakimuutoksia eduskunnassa. Toisin sanoen sellainen hallitus on hyvä, jolla on jatkuvasti listat täynnä lakimuutoksia. Jos näinkin vielä on, niin hyväksyn vielä tämänkin ajatuksen, jos hallitus aikoo kyvykkyyttään tällä osoittaa, mutta jos lakiin tehdään muutoksia muutosten vuoksi ja sellaisia muutoksia, jotka vievät asiaa huonompaan päin, silloin minä en voi sitä kyllä ymmärtää.

Minun mielestäni tässä mopon ja polkupyörän suhteessa risteysajoon on tapahtunut näin erityisesti jo siitä syystä, että pitkään vakiintuneena ollut käytäntä muuttuu. Liikenteessä on paljon sellaisia ihmisiä, mopoilijoita, polkupyöräilijöitä, jotka ovat oppineet ajamaan tämän vakiintuneen käytännön mukaan, ja kun se sitten yhtäkkiä muuttuu, niin aivan varmasti ensimmäisten kuukausien aikana tulee kolareita, tulee myöskin vaikeita loukkaantumisia, kuolemantapauksia. Näin ollen minä näen, ettei tätä polkupyörän, mopon ja toisaalta muun ajoneuvoliikenteen välistä suhdetta olisi pitänyt muuttaa siitä käytännöstä, mikä se on tällä hetkellä juuri siitä syystä, että vakiintunutta käytäntöä, joka on painunut ihmisten aivoihin, seurataan hyvin herkästi. Jos siinä tapahtuu jokin vinksahtaminen, se saattaa olla kohtalokasta. Minä en näe mitään perusteita esitetyn täällä sille, että etuajooikeutta polkupyöräilijän ja mopon ja toisaalta muun ajoneuvoliikenteen välillä muutetaan.

Rouva puhemies! En näe myöskään mitään järkeä siinä, että jalankulkijan asemaa ehtimiseen vaihdellaan ajoradan ja toisaalta kevyen liikenteen väylän puolelta toiselle. Olisi hyvä, että joskus kokeiltaisiin myös, että asetettaisiin jalankulkijat keskelle katua, mitä se vaikuttaisi, koska me olemme niin kovia kokeilemaan täällä. Ennen vanhaanhan, hyvään aikaan passipoliisit kävelivät Tampereella Hämeenkadullakin keskellä, ja se oli ihan turvallista. Yhden ainoan kerran sattui onnettomuus. Passipoliisin päälle ajoi auto, mutta se auto vaurioitui huomattavasti ja poliisille tuli vain joitakin mustelmia. Eiköhän se keskellä katua olisi paras. Se on vielä kokeilematta. Jalankulkijoita on heitelty laidalta toiselle, väliin vasemmalle ja väliin oikealle. Nytkään minä en ymmärrä sitä, minkä vuoksi tuli jalankulkijan osalle se, että hän saa kävellä vasemmalla ja oikealla, kummallakin. Sehän on kaikkein hulluinta. Miksi ei ole selkeää säännöstä, että se on joko vasemmalla tai sitten oikealla? Tämä järjestelmän pitäisi olla.

Sen sijaan minä katson erittäin hyväksi sen, mistä ed. H. Koskinen on puhunut — hänen aloitteensa on ollut tässä mukana — eli ajovalojen käytöstä taajamissa. Siinä on vakiintunut käytäntö virallistettu sillä tavalla, että siellä on kaikkien käytettävä valoja. Se on hyvä jo siitäkin syystä, että monissa autoissa, joissa ei ole automaattista valojen säätöä ajovaloille, jotka lähtevät sitten kaupungista ulos, saattaa monta kertaa jäädä valot laittamatta päälle. On parempi silloin, että on tämä säännös joka paikassa, niin taajamassa kuin ulkopuolellakin.

Myöskin ne perusteet, mitä täällä on usealta taholta esitetty, ovat merkittäviä juuri siinä, että kun ajaa liikenteessä ja on pitkä jono jossain taajamassa, niin kaikilla on oltava valot. Sieltä saattaa tulla pari autoa, joilla ei ole valoja. Ne ovat hyvin vaarallisia siellä välissä, koska ihmisaivot ja näkökenttä ovat ottaneet sen, että ne, joissa on valot, ovat ajoneuvoja ja niitä täytyy varoa. Jos siellä on kaksi pimeätä välissä, tavalla tai toisella varmasti joku vanhempi autoilija varsinkin esimerkiksi kääntyessään vasemmalle hyvin helposti kääntyy tällaisen auton eteen, jolla ei ole valoja ja joka on jollakin tavalla siirtynyt pois

tämän ihmisen näkökentästä. Näin ollen valojen käyttäminen taajamissa on ehdottomasti oikea ratkaisu. Se on tyydytyksellä todettava.

Mitä tulee ed. Bremerin näkemykseen, että 100 miljoonaa litraa kuluu lisää polttoainetta, minä en, ed. Bremer, usko alkuunsakaan sellaisia, ja sanoisin sen oikein pahasti, jollen tietäisi, että te olette tolkku kansanedustaja ja hyvin tutkitte kaikkia asioita. Tämä 100 miljoonaa litraa ei alkuunsakaan pidä paikkaansa. Jos ed. Bremer sitten, kun tulee tänne puheenvuoron käyttämään, hiukan selvittää, mistä se 100 miljoonaa litraa tavallisessa normaalissa autossa syntyy, ehkä minä sitten voin uskoa, mutta siitä huolimatta se ei muuta minun näkemyksiäni ajovalojen käytön suhteen.

Mitä tulee vielä, rouva puhemies, lopuksi siihen, mistä on puhuttu täällä, että auton kuljettaminen, ajokortti pitäisi sallia 16-vuotiaana, uskon, että tämä raja on liian alhainen. Ehkä joku 17 vuotta olisi ollut parempi. Mutta se, mikä meillä on tällä hetkellä ongelma, on mopon ajoraja eli 15 vuotta. Meillä tuhannet ja kymmenettuhannet nuoret alle 15-vuotiaat ajavat liikenteessä mopolla. On olemassa laiton tila, johon ei pystytä mitenkään vaikuttamaan. Minun mielestäni pitäisi, kun sitä ei pystytä valvomaan, pystyä laillistamaan 13—14-vuotiaan ajo-oikeus mopolla. Ongelma tässä on tietysti se, että nämä alle 15-vuotiaat eivät ole rikoslain ja yleensä lakien alaisia rangaistuksellisesti, mitenkä heihin voitaisiin sitten kohdistaa mahdollisia rangaistuksia, jos mopolla ajo tehtäisiin esimerkiksi 13-vuotiaalla lailliseksi. Joka tapauksessa enemmän, suurempi ongelma kuin alle 18-vuotiaan oikeus ajokorttiin on suuri määrä nuoria poikia ja miksei tyttöjäkin, jotka ajavat mopolla 13:n vanhana. Sille pitäisi tehdä jotain. Koska sitä ei pystytä varmastikaan valvomaan, pitäisi silloin ajatella, voitaisiinko se mahdollisesti laillistaa, niin että saataisiin asiat silloin tavallaan kiertäen lailliselle pohjalle.

Ed. S a a r n i o (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ellei ed. Aittoniemi olisi tullut loppuosaansa puheenvuoroa, olisin jo todennut, että hän lämpimikseen ilmeisesti puhuu säilyttääkseen nimensä tilastoissa. Sen verran sekavia hän puhui kevyenliikenteen osuudesta.

Luulen, että valiokunnassa olisimme olleet valmiit siirtämään jalankulun jommallekummalle puolelle pelkästään, ellei olisi niin, että kaupungissa kevyen liikenteen väylä saattaa kulkea aivan ajoneuvoliikenteen vieressä. On ihan fyysisesti turvallisempaa ja hygieenisempää siirtyä mahdollisimman kauaksi ajoneuvoliikenteestä. Silloin se saattaa olla myös väylän oikea laita.

Mitä tulee väistämisvelvollisuuksiin, tämä lakihan koskee vain pyöräilijöitä. Nimittäin laissahan mopoilijat on siirretty ajoväylille, ja mopot liikkuvat niin kuin mitkä tahansa moottoriajoneuvot, koska liikkuvat samoilla väylillä. Silloinhan nämä uudistussäädökset koskevat vain pyöräilijöitä, koska vain pyöräilijä voi tulla kevyen liikenteen väylälle.

Ed. A i t t o n i e m i (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Minä en oikein ymmärrä ed. Saarnion näkemyksiä sikäli, että niistä asioista, joista hän syytteli minua, samaa mieltä on ollut tässä salissa varsin moni henkilö. Nyt sitten minä puhuin sekavia.

Mitä tulee puheenvuorojen käyttööni, minähän niistä vastaan. On parempi, että täällä puhuu ja esittää näkemyksensä kuin se, että kuin äimänkäkenä esiintyy täällä.

Ed. J. A n d e r s s o n: Arvoisa rouva puhemies! Kun katselen tieliikennelakia, minulla on kolme tavoitetta, mihin pyrin, kun mietin, mikä on mielestäni oikein ja väärin.

Ykkösasia on se, että laki on selkeä, niin että kaikki, jotka tiellä liikkuvat, voivat sen ymmärtää. Toinen on se, että se lisää turvallisuutta kaikille osapuolille. Kolmas on se, että se edistää ekologisesti kestävää liikennekulttuuria.

Ykkösasiaan eli selkeyteen. Juuri tällä hetkellä meillä on edessä sellainen laki, josta itse vieläkin olen hieman epävarma, milloin pitää väistää ja milloin ei, milloin pyöräilijän, milloin auton, vaikka olen tätä asiaa erittäin pitkään vatvonut valiokunnassa. Asiantuntijat puhuivat myös ristiin siitä, mitä nämä säännöt tarkoittavat käytännössä. Miten voi pienelle lapselle sitten selittää, milloin hänen pitää väistää ja milloin ei? Parasta on sanoa, että älä ollenkaan pyöräile tiellä, pysy vain pihalla. Se selkeydestä.

Turvallisuudesta. Pyritäänkö tällä nyt siihen, että pyöräilijän pitää ymmärtää se, että hän pienempi ja heikompi ja hänen pitää aina varoa, koska auto kuitenkin voi ajaa päälle, mikä on aivan loogista. Hiemankin tervejärkinen ihminen, joka istuu polkupyörän selässä, varoo, kun tulee vaarallinen risteys, vaikka hänellä olisi oikeus ajaa eteenpäin. Elikkä mielestäni jos autokin eli molemmat varovat, on suurempi mahdollisuus, ettei tule kolaria. Nyt on kaksi silmäparia, jotka varovat tätä tilannetta. Tämän jälkeen on vain yksi ja polkupyöräilijällä on yksin vastuu.

Ei varmaan kukaan tieten tahtoen aja polkupyörän päälle, mutta itse tiedän erittäin huonona autoilijana, että minun oli helppo muistaa yksi sääntö: Varo aina oikealta tulevaa! Tämä muistui aina mieleen. Nyt tämä vähän hämärtyy, kun joskus oikealta tuleva ei olekaan se, joka saa ajaa ensimmäisenä. Mielestäni aina huononee, kun tällaisia poikkeuksia tulee selkeään sääntöön.

Ei myöskään ole oikeudenmukainen periaate, että aina vahvempi on se, joka voittaa. Jos rekka-auto tulisi risteykseen ja Fiatin pitäisi aina väistää, koska Fiat kuitenkin menee mäsäksi, ei se mielestäni ole oikea tapa ajatella liikennepolitiikkaa. Yksi ihminen istuu ratissa ja yksi ihminen polkee polkupyörää. Molemmat liikkuvat paikasta paikkaan. Miksi on niin, että se joka polkee polkupyörää, on tavallaan harrastelija tai liikkuu sen takia, että on mukavaa pyöräillä? Hän voi olla yhtä hyvin liikenteessä jonkun tärkeän asian takia niin kuin se, joka autoileekin. Sen takia en voi ymmärtää, miksi polkupyöräilijä olisi tässä tilanteessa jotenkin heikommalla kuin autoilija ja miksi pyörätie on vähemmän arvoinen kuin tavallinen iso tie. Molemmilla liikkuu yksi ihminen, toinen hieman ekologisemmin kuin toinen.

Sitten menen kolmanteen asiaan eli ekologisesti kestävään liikenteeseen. Jos haluamme edistää ekologisesti kestävää liikennettä, pitäisi olla erittäin houkuttelevaa ottaa polkupyörä auton sijasta. Myös kävelemisen tulisi olla houkuttelevaa, jopa rullalautailun tai rullaluistimilla liikkumisen paikasta toiseen. Jos on menossa työhön, hän voi miettiä, ottaisiko rullaluistimet jalkaan eikä mene autolla. Jos meidän liikennepolitiikkamme olisi semmoista, että olisi turvallista liikkua näillä vempaimilla kaupungilla, ehkä useampi jättäisikin sen aerobic-tunnin väliin, liikkuisi jalkaisin tai rullaluistimilla työhönsä ja tulisi vähemmän saastetta eli monta hyvää asiaa samaan aikaan. Mutta nyt meidän ajatusmaailmamme on sellainen, että ainoastaan auto on se oikea liikkumismuoto ja muu tehdään vapaa-ajalla tai silloin, kun meitä lystää. Me emme näe, että ne ovat aivan saman arvoisia ja liikkumistapoja.

Tämä on mielestäni erittäin sääli. Sen takia olenkin tehnyt vastalauseen ed. Tennilän kanssa tähän lakiin, ja mielestäni pitäisi päinvastoin nyt kannustaa ihmisiä polkemaan eikä autoilemaan.

Ed. Hellberg: Arvoisa rouva puhemies, arvoisat edustajat! Tässä lain käsittelyssä on ollut minun mielestäni se ongelma, että asiantuntijoita ei ole kuultu, jos puhutaan pyöräilyyn liittyvistä asioista. Valiokunnassa on ollut kuultavana kahden rekisteröidyn pyöräilyjärjestön edustajia eli Liikenneliitto ry:n, ja Suomen pyöräilyunioni ry:n edustajat ja heidän näkemyksiään ei tässä nyt valitettavasti ole otettu huomioon. Molemmat yhteisöthän vastustivat tätä esitystä siltä osin, kun pyöräilijöiden etuajooikeus tultaessa suojatielle poistettiin. On todella valitettavaa, että varsinaisia pyöräilyalan asiantuntijoita ei ole nyt tässä kuultu.

Tässä on tietysti hyvin ansiokkaita ja oikein liikuttavia puheenvuoroja käytetty siitä, miten tässä nyt liikenneturvallisuutta ja pyöräilijän asemaa parannetaan. Kyllä minusta on hyvin hämmentävää todeta se, millä nyt sitten parannetaan: laajennetaan nimenomaan heikomman osapuolen eli pyöräilijän väistämisvelvollisuutta. Ed. Saarnio tämän totesi ja ed. Karhunenkin vastauspuheenvuorossaan ja moni muu. Minusta on kyllä valitettavaa se, että nyt tähän sitten mennään.

60-luvulla jo lähdettiin siitä, että pyöräilijä, joka oli aikaisemmin ollut ajotiellä, pyrittiin siirtämään jalankulkijoiden keskuuteen. Tietysti tässäkin oli hyvä ajatus takana. Silloinkin pyrittiin siihen, että pyöräilijät eivät jäisi auton alle, mutta silloin ei myöskään tehty sellaisia määräyksiä eikä velvoitteita kevyen liikenteen väylien osalta, jotka olisivat mahdollistaneet järkevän pyöräilyn ja järkevät olosuhteet sekä pyöräilijöille että jalankulkijoille ajaa ja kulkea. Tästähän on hyvin paljon ongelmia seurannut. Monet kevyen liikenteen väylät ovat pyöräilijöille täysin kohtuuttomia. Ne kiertelevät ja kaartelevat, missä sattuu, kun tietysti autoilijoiden väylät kulkevat huomattavasti suoremmin ja tarkoituksenmukaisemmin.

Pyöräilijöille annettiin sitten joitain etuja, muun muassa nämä risteysedut, että he pääsisivät kuitenkin liikkumaan kohtuullisen hyvin. Nyt näitäkin ollaan sitten poistamassa vedoten tietysti liikenneturvallisuuteen. Näihin on tietysti helppo vedota, koska tietysti pyöräilijä on vaikeassa asemassa tällaisessa tilanteessa. Vaikka hän on monta kertaa oikeassakin liikennesääntöjen mukaan, niin kun hän jää auton alle, huonostihan siinä käy.

Kun esimerkiksi katsoo hallituksen esitystä väistämisvelvollisuudesta, niin tämä koskee vain 20:tä prosenttia kaikista pyöräilijöiden ja autoilijoiden kohtaamistilanteista, siis tulo suojatielle, ja vain noin 22:ta prosenttia onnettomuuksista, eli tässä ei suinkaan olla nyt menossa kokonais-

valtaiseen uudistukseen. Tämä on minusta kyllä huono asia.

Nyt jää tietysti tässä risteysalueella vielä pyöräilijöille se oikeus, että silloin, kun autoilija kääntyy pyöräilijän eteen, kun mennään saman suuntaisesti, kun pyöräilijä menee suojatietä pitkin, niin silloin autoilijan pitää väistää. Mutta kuinka tässä sitten käy? Jääkö nyt sitten autoilijan mieleen, että on vielä yksi asia, jossa vähän pitää katsoa, tuleeko pyöräilijä? Tässä saattaa käydä niin, että kun tämä on ainoa kohta, missä enää täytyy huomioida pyöräilijä, tämäkin pikkuhiljaa unohtuu ja pyöräilijän asema ja turvallisuus entisestään heikkenee.

Minusta tämä on kyllä erittäin huono lakiesitys nimenomaan pyöräilijän kannalta. Tämä ei varmasti lisää pyöräilijöiden turvallisuutta eikä pyöräilyn houkuttelevuutta liikkumistapana. En usko, että se myöskään siten edistää yleensä pyöräilyä osana liikennettä, vaan päinvastoin heikentää pyöräilijöiden asemaa.

Ed. S a a r n i o (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ed. Hellberg puhui juuri niin kuin Suomen pyöräilyunionin puheenjohtajan kuuluukin, ihan yhtä lailla kuin minä puhun niin kuin Liikenneturvan työntekijän kuuluu, koska siellä olen näitä asioita seurannut.

Mutta sen verran ed. Hellberg olisi tietysti voinut olla korrekti, että olisi todennut, että kyllä me valiokunnassa kuulimme kuitenkin Suomi pyöräilee -organisaatiota, Liikennevakuutuskeskusta, jolla on hyvin selvä tuntuma siitä, kuinka paljon vakavia pyöräilyonnettomuuksia tapahtuu, ja Liikenneturvaa sekä liikenneministeriötä, jossa on perinteisesti ollut myös kevyen liikenteen asioista huolehtivia henkilöitä. Tässä mielessä olemme kyllä yrittäneet kuunnella asiantuntijoita myös valiokunnassa. Sitä paitsi hallituksen esityksen pohjatyön tehneessä komiteassa oli varsin mittava edustus myös pyöräilyjärjestöistä.

On tietysti selvää, että ammattipyöräilijälle tällaiset säännöt, joita nyt ollaan tekemässä, eivät sovi. Tässä mielessä tietysti kilpapyöräilyä voi harjoittaa yhtä vähän kadulla kuin moukarinheittoa puistossa tai ralliautoilua normaalikaduilla, tämä on se ongelma. Mutta jos saisimme vaikka vain viidennen osan vakavista onnettomuuksia pois, tämä uudistus olisi onnellinen.

Ed. B r e m e r (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ed. Saarnio puuttui itse asiassa asiaan, johon itsekin halusin puuttua. Laajentaisin kuitenkin vielä ed. Saarnion sanomaa toteamalla ed. Hellbergille, että hallituksen esityksen pohja syntyi jo laajassa työryhmässä, jossa hyvin paljon enemmän pyöräily-yhdistyksiä, pyöräilyn yhteenliittymiä, oli mukana. Valtaosa näistä pyöräilyn intressiorganisaatioista tuki ja kannatti hallituksen esitystä. Siellä oli poikkiteloin vain nämä kaksi yhdistystä, joiden sanojen kuulumattomuutta ed. Hellberg ehkä mielestäni turhaan kyllä peräänkuulutti.

Ed. H e l l b e r g (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kyllä minä luotan siihen, että jo valmisteluvaiheessa varmaan kaikenlaisia pyöräilyynkin liittyviä asiantuntijoita on kuultu, ja arvostan näitä tahoja, mitkä ed. Saarniokin totesi. Kuitenkin haluan sanoa, että meillä on Suomessa ainoastaan kaksi järjestöä eli Liikenneliitto ja Suomen pyöräilyunioni, jotka ovat täysin pyöräilyn puolesta puhuvia rekisteröityjä yhteisöjä. Nämä muut ovat sitten järjestöjä, jotka toimivat ehkä laajemmalla sektorilla, mutta Suomen pyöräilyunioni ja Liikenneliitto toimivat nimenomaan pyöräilyn eteen. Tässä kuitenkin nämä järjestöt olivat selvästi toisella kannalla kuin hallituksen esitys ja sitä tukeva mietintö. Ei Suomen pyöräilyunioni ole pelkästään mikään ammattilaisten ja kilpapyöräilijöiden järjestö. Meillä on kuntopyöräilyä, nuorisopyöräilyä jne. myös listoillamme, niin että kyllä me olemme kokonaisvaltaisesti pyöräilyorganisaatio.

Ed. B r e m e r : Arvoisa rouva puhemies! Ed. Tennilä aloitti rautavaaramaisen dramaattisesti toteamalla, että heikot sortuu. Annetaan viesti autoilijan voimasta ja annetaan viesti siitä, että painakoon autoilija kaasua ja pyöräilijä väistäköön. Mitään tällaista signaalia ei ole annettu. Ainoa johtava motiivi koko tässä työssä on ollut loukkaantumisien ja ihmishenkien menetysten vähentäminen.

Se on ollut johtomotiivina koko tässä työssä. Kun muistini mukaan vuonna 90 tai 91 päädyttiin siihen, että pyöräily pyritään kaksinkertaistamaan vuoteen 2000 mennessä, samalla asetettiin tavoitteeksi, että pyöräilyonnettomuudet painetaan puoleen siitä, mitä ne olivat vuonna 90. Nyt sitten Helsingissä esimerkiksi, missä ehkä eniten näitä onnettomuuksia tilastoidaan, kaikki muut liikenneonnettomuusryhmät ovat vähentyneet viimeisen kymmenen vuoden aikana paitsi pyöräilyonnettomuudet, jotka ovat tavallaan hallitsemattomasti lisääntyneet. Oli tullut aika todeta, että jotakin on muutettava.

Tässä lähdettiin muuttamaan siihen suuntaan, minkä suuret pyöräilymaat Hollanti ja Tanska ovat havainneet hyväksi ratkaisuksi. Se oli minusta aivan luonnollinen tavoite, kun kerran todettiin, että ei pystytä nykysäännöillä enää hallitsemaan tilannetta ja onnettomuuksia rajoittamaan. Ei sitä tiedä, ovatko Hollannin ja Tanskan ratkaisut maailman parhaimpia, mutta ne nyt toimivat siellä ja toimivat hyvin paljon paremmin tuloksin kuin Suomen säännöt. Se kai on ensimmäinen sellainen välitavoite, johon voidaan tarttua. Voidaanhan niitäkin sääntöjä varmasti vielä parantaa.

Toinen asia, jonka haluaisin ed. Tennilälle sanoa, toivottavasti hän kuuntelee, on se, että ei liikenteessä ole vahvempia ja heikompia. On väärin sanoa, että autoilija vain painaa kaasua ja ajaa jonkun päälle. Jos onnettomuus tapahtuu, saa autoilija haavan sieluunsa lopuksi iäkseen. Ei se ole vain sillä tavalla, että joku on vahvempi ja joku heikompi. Fyysisesti tietysti loukkaantumisaste pyöräilijällä on suurempi kuin autoilijalla.

Tässä jälleen kerran tulen siihen, että on pyritty näkemään, kenellä on suuremmat mahdollisuudet välttää onnettomuus, ja on tultu siihen tulokseen, että pyöräilijällä on enemmän hoksottimia, enemmän havaintokykyä pankissa tullessaan esimerkiksi risteykseen kuin autoilijalla. Tämä on aivan johdonmukainen toiminta ja tavoite, ja se on nyt ratkaistu tällä tavalla. Nähtäväksi jää, miten se toimii. Jos se ei toimi, pitää varmasti tehdä uutta remppaa, mihin myös mietintö viittaa. Itse asiassa siinä sanotaan ihan suoraan, että tilannetta on seurattava ja kevyen liikenteen lisääntymisen johdosta on oltava valmiina kaiken aikaa korjaamaan ja rukkaamaan sääntöjä.

Hallituksen esityksessä on valitettavasti jäänyt täysin käsittelemättä muutamia asioita, jotka ovat suuria ongelmia kevyessä liikenteessä, esimerkiksi pyöräilyn osalta yhtenä ilmenemismuotona pyöräily jalkakäytävällä, joka on Helsingissä saavuttanut kidutuspisteen keskustassa. Miten siitä voidaan päästä eroon? Se on suuri ongelma eikä siihen ole puututtu millään tavalla esityksessä.

Toinen asia on pyöräilykuri ja pyöräilysääntöjen tuntemus. Ed. Saarnio totesi, että pyöräilijä hyppää pyörän selästä ja muuttuu jalankulkijaksi silloin, kun se hänelle sopii. Hyppäisi edes pyörän selästä pois, mutta pyöräilijä todellisuudessa kulkee vihreän valoaallon mukana ajoradalla ja sitten, kun ajoradalle iskee punainen valo, hän siirtyy ehkä puoli metriä syrjään ja jatkaa jalankulkijavaloilla suojatien vieressä. Henkilökohtaisesti sain varsinaisen opetuksen anarkiasta Helsingin kaupunginvaltuuston vihreiden entiseltä ryhmäjohtajalta, kun kotoani ajoin kaupungin halki valtuuston kokoukseen ja totesin, että mitään sellaista valoa tai sääntöä ei ole, jota pyöräilijän tarvitsee noudattaa, ainakaan silloin, kun hän ajoi.

Toinen asia, johon hallituksen esitys ei ota minkäänlaista kantaa, on jalankulkijakuri, joka Helsingissä on. Helsingin Sanomat esitti viikko sitten lyhyen, peukalotuntumalla tehdyn — ei sitä tutkimukseksikaan voi sanoa — jonkinlaisen katselmuksen, millä tavalla esimerkiksi jalankulkijat käyttäytyvät, kulkevat punaista valoa päin eri kaupungeissa Suomessa. Helsinkihän oli aivan omassa luokassaan punaisia vastaan kävelevien jalankulkijoiden osalta. Miten tällainen voidaan korjata, miten jalankulkijaan saadaan jokin tolkku? Se on liikenneturvallisuuden ydinongelmia.

Helsingissä jaetaan, jos jaetaan, jalankulkijoille sakkoja 40 markkaa. Se on niin vähän, että poliisikin sanoo turhautuvansa sellaiseen. Jalankulkija repii lapun ja heittää poliisin jalkoihin ja jokainen tietää, että perimiskulut ovat monta kertaa suuremmat. Ei niitä lähdetä koskaan edes perimään. Todettakoon kuitenkin, että esimerkiksi Australiassa, Uudessa-Seelannissa, USA:ssa, eräissä Euroopan maissa jalankulkijasakko punaisia vastaan kävellessä on 200—300 Suomen markkaa, on kalliimpiakin. Vaikken halua mitenkään puhua ankarampien rangaistusten puolesta, niin kuitenkin peräänkuulutan sitä jotain, joka saisi jalankulkijankin ymmärtämään oman turvallisuutensa parasta, sitä, että jalankulkijankin täytyy noudattaa joitakin sääntöjä. Liikenne ei voi toimia, jos on ryhmiä, jotka eivät noudata mitään sääntöjä.

Rullaluistelijat on käsitelty ja ilokseni voin tietysti todeta, että itse olen saanut monta pientä korjausta ja havaintoa mukaan mietintöön. Rullaluistelijoista tulee ankara ongelma. 140 000 paria rullaluistimia myytiin viime kesänä, tänä kesänä kauppa on ostanut ainakin 150 000 paria rullaluistimia myydäkseen tänä kesänä. Rullaluistelija samaistetaan jalankulkijaan ja rullaluistelija kuitenkin kulkee jalankulkijan oikeuksilla suojatiellä parhaimmillaan pikapyöräilijän vauhtia ilman jarruja, tai sanotaan muodollisilla kantapääjarruilla, joilla ei kovin paljoa saada vauhtia hidastumaan. Siitä tulee ongelma.

Arvoisa puhemies! Ed. Kuosmasen aloite siitä, että ajokortti myönnettäisiin tietyin ehdoin 16-vuotiaalle, ei ole ollenkaan niin hassu kuin

minkä käsityksen saa tavasta, jolla valiokunta ohitti asian. Ei voi olla sattumaa se, että 16-vuotias saa ajokortin monessa USA:n osavaltiossa, Uudessa-Seelannissa, en ole aivan varma saako Australiassa, mutta käsitykseni mukaan myös siellä. Joka tapauksessa se, että näissä suurissa liikennemaissa on 16-vuotiaalle päätetty antaa ajokortti, on tullut jonkin edun mukana, on nähty jotain etuakin siinä. Onnettomuustilastot osoittavat, että 16—18-vuotias autonajokortillinen ryhmä on suurin onnettomuustekijä. Mutta Autoliiton ehdotus siitä, että 16-vuotias mahdollisesti saisi ajokortin ja saisi ajaa, kun vanhempi ajokortillinen istuu vieressä, ei ole minusta heti suoralta kädeltä tyrmättävä. Mielestäni sitä pitäisi tutkia.

Syy, miksi Uudessa-Seelannissa ja USA:n monessa osavaltiossa on menty 16-vuotiaan ajokortillisuuteen, on se, että on nähty, että 16-vuotias voidaan muokata mukaan yleiseen vastuuseen liikenneturvallisuudesta huomattavasti paremmin kuin 18-vuotias, hänet saadaan mukaan vastuun kantamiseen. Sen takia toivon, että ehdotus tulee uudestaan, että sitä voitaisiin katsoa ennakkoluulottomasti ja kenties tehdä jonkinlainen suomalainen ratkaisu asiassa, niin kuin ajovalopakon säätämisessä taajamaliikenteeseen. Se on täysin suomalainen keksintö. Sitä ei ole missään muussa maassa maailmassa, ajovalopakkoa taajamassa. Kanadassa on säädetty asetus, jonka mukaan ajovalot ovat kytkettyinä uusissa autoissa pysyvästi virtalukosta, mutta ei vanhoissa autoissa. Tiettävästi Kanadassa ei ole kaikissa osavaltioissa tätä voimassa. Mutta Suomesta tulee nyt ensimmäinen valtio, johon tämä säädetään, ja uskon, että tämä menee läpi sillä tavalla kuin tässä nyt ollaan tekemässä. Meille tulee ajovalopakko taajamiin.

Rouva puhemies! Demokratia ei välttämättä aina tee hyviä päätöksiä. Demokratia tekee monta kertaa erittäin huonoja ja virheellisiä päätöksiä ja se meidän on kestettävä. Tässäkin ajovalotapauksessa demokratia täällä tekee yhtä huonon päätöksen kuin viehekalastuslain yksityiskohdissa, kuin energiaverolaissa, kuin autoverolaissa yleisesti, samoin pelastusliivipakkolaissa, jonka liikenneministeriö on muuttanut sangen huomattavalta osaltaan siitä, mitä eduskunta hurmoshenkisesti täällä päätti. (Ed. Aittoniemi: Mistä se sata miljoonaa litraa tulee?)

Valojen käytössä Suomi otti jo tietämättään askelen taaksepäin liikenneturvallisuudessa silloin, kun se hyväksyi ylipäätänsä ajovalojen käytön myös taajamissa eli silloin kun säädettiin, että ajovaloja tuli käyttää taajamien ulkopuolella. Se on hyvä sääntö. On ihan hyvä, että käytetään ajovaloja yleisesti taajaman ulkopuolella. Mutta kun se hyväksyttiin myös taajamassa, se johti alkuunsa liikenneonnettomuuksien kasvuun kahdessa ryhmässä. Jalankulkijaonnettomuudet lisääntyivät ja peräänajot lisääntyivät. Sunnuntain Helsingin Sanomissa oli suuri artikkeli siitä, kuinka Helsingin suurin yksittäinen liikenneonnettomuusryhmä on peräänajot, jotka ovat kasvaneet aivan valtavasti. Yhtenä syynä siihen on se, että jarruvalojen erottuvuus tulee paljon huonommaksi, kun kaikki takavalot palavat. Samoin kun valoilla ajetaan kirkkaalla päivänvalolla, katseet kiinnittyvät valoilla ajaviin autoihin ja autojen välistä harppovan jalankulkijan erottuvuus huononee.

Jos liikenneturvallisuus otetaan muutoksen perusteeksi, ajovalojen käyttö valoisaan aikaan taajamaliikenteessä tulisi kieltää siten kuin muissa EU-maissa, joissa se todella on kielletty, samoin koko maailmassa nyt Kanadaa osin lukuun ottamatta.

Edelleen jos eduskunnan sanelemilla energiansäästötavoitteilla on mitään merkitystä todellisuudessa, pitäisi harkita tämä asia uudestaan. Auton valot syntyvät polttoaineesta. Se on ihan selvää. Taivaasta tai ilmastahan ne eivät tule. (Ed. Aittoniemi: Millä tavalla?) — Ed. Aittoniemi, jos sallitte, niin tulen kohta siihen kohtaan. Yritän kehittää tässä jännitystä teidän kohdallanne. (Ed. Aittoniemi: Jännitys on jo huipussaan!)

Valojen käyttö kuluttaa autoteollisuuden vanhan laskutavan mukaan polttoainetta vajaat 0,3 litraa tunnissa, Volkswagenwerken uusien tutkimusten perusteella 0,4 litraa tunnissa. Kun tämä määrä sovitetaan Suomessa kokonaiskulutukseen ja kun tiedetään prosentuaalinen ajo-osuus taajamissa ja maanteillä, tästä, ed. Aittoniemi, päästään näihin lukuihin, joiden mukaan taajama-ajo merkitsee Suomessa vanhan laskutavan mukaan sadan miljoonan polttoainelitran ylimääräistä kulutusta vuodessa ja Volkswagenwerken laskuperusteen mukaan peräti 180 miljoonaa polttoainelitraa tarpeettomaan energiankulutukseen liikenteessä. Rahassa tämä merkitsee 500—800 miljoonan markan lisälaskua autoilijoille, melkein sama määrä kuin paljon puhuttu ajoneuvovero. Tästä vain ei kovin paljon puhuta toistaiseksi.

Vastaavasti kun nyt on täällä monta kertaa tuotu esiin, että jo 80 prosenttia autoilijoista käyttää näitä valoja ja 20 prosenttia ei, nyt tällä

tavalla säädetty pakko tulee lisäämään kulutusta 20—25 miljoonaa litraa. Kun muistetaan, että jokaisesta kulutetusta bensalitrasta syntyy hiilidioksidia esimerkiksi 14 kiloa per kulutettu polttoainelitra, niin näistä määristä saadaan, että ajovalopakko taajamissa synnyttää seitsemän miljardia kiloa hiilidioksidia ja miljoonien tonnien edestä typen oksideja ja hiilivetyjä.

Arvoisa rouva puhemies! Tämän päivän Helsingin Sanomissa pääkirjoituksessa todetaan, että vähäisetkin lisäykset kaupunki-ilman pienhiukkas-, typpi- ja rikkidioksidi- sekä otsonipitoisuuksissa lisäävät sekä kokonaiskuolleisuutta että sydäntauteja sairastavien ja syöpäpotilaiden menehtymistä. Tämä tulos on linjassa useiden kansainvälisten tutkimusten kanssa. Saasteita täytyy vähentää. Ei voi olla oikein, että eduskunta pakottaisi lailla kuluttamaan energiaa ja tuottamaan vahingollisia päästöjä tarpeettomasti erittäin huomattavia määriä samalla, kun se manaa kansalaisvastuuta säästämään ja vähentämään päästöjään. Olisi vähintäänkin suotava niille autoilijoille, jotka kantavat huolta energian säästöstä ja ympäristön puhtaudesta, mahdollisuus siihen käytettävissä olevin keinoin eikä niin, että säädetään tarpeeton ajovalopakko taajamiin.

Samalla mielelläni ennakoin todennäköisiä tulevaisuuden EU-direktiiveja, jotka yhtenäistänevät valojen käytön EU:ssa siten, että tarpeeton valojen käyttö kielletään taajamissa. Olen myös tietoinen autojen teknisistä rakenteista tehdystä direktiiviehdotuksesta, joka pyrkii kieltämään ajovalojen kytkemisen virtalukosta.

Rouva puhemies! Valiokunnan puheenjohtaja, ed. Saapunki totesi, että istuinlämmitys kuluttaa enemmän virtaa kuin ajovalot taajamissa. Tämäkö on asiantuntemus näissä asioissa? Istuinlämmitystä käytetään hetkittäin talvella, jos sellainen ylipäätänsä on. En tiedä prosentuaalisesti, kuinka monessa autossa sellainen on. Kaikissa autoissa on ajovalot. Kaikissa ei suinkaan ole istuinlämmitystä, ja istuinlämmityskin on termostaatilla tehty sillä tavalla, että se on ainoastaan muutamia minuutteja päällä. On järkyttävää, että joku, joka pitää itseään liikenteen ammattilaisena, lähtee edes vertaamaan istuinlämmitystä ajovalojen polttoainetta kuluttavaan vaikutukseen.

Samoin kuin täällä on puhuttu ilmastointilaitteesta, kuinka monessa suomalaisessa autossa on ilmastointilaite? Vai eikö ammattitaito riitä erottamaan lämmityslaitetta ja sen puhallinta ja toisaalta ilmastointilaitetta? Ilmastointilaitehan on kuin jääkaappi, se kuluttaa, mutta kuinka monessa autossa Suomessa sellainen on, kun niitä ei ole edes Keski-Euroopan liikenteessä? (Ed. Karpio: Minun autossani on!) — Hyvä, olen hyvin iloinen tästä gallupista. Yhdellä on. Minäkin olisin mielelläni hankkinut sellaisen, mutta säästösyistä en hankkinut.

Arvoisa rouva puhemies! Ajovalopakon säätäminen on hyvin onneton. Se edustaa samaa demokraattista taitotasoa kuin jo mainitut viehekalastuslait, energiaverolaki, pelastusliivipakko, mutta tällaista tämä demokratia on.

Ed. Aittoniemi (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Ed. Bremer on todella virkistävä poikkeus täällä meidän haudanhiljaisessa joukossamme. Mutta olen vähän sitä mieltä, kun hän esitteli näitä uudistuksia, että jos niitä alettaisiin toteuttaa, niin hän kieltäytyisi heti vastuusta ja sanoisi, että hän on erehtynyt.

Mitä tulee ajovaloihin kaupungissa, niin ajovalojen päällä olo ilman muuta edistää liikenneturvallisuutta, mutta se, että kahdella kahdeksasta ei ole valoja, ne tulevat valoitta välissä, on juuri aiheuttanut onnettomuuksia. Itselläni henkilökohtaisesti usein on ollut vähältä piti -tilanteita. Kun on esimerkiksi kääntymässä vasemmalle ja tulee autojono, jossa luulee kaikilla olevan valot, mutta tuleekin pari harmaata autoa, joilla ei ole, siinä hyvin helposti kääntyy eteen. Mutta silloin, kun ne ovat kaikilla, se on sitä valojen virtaa, jota osaa varoa, tämä on aivan oikea järjestelmä.

Mitä tulee autoilijoihin, eivät ne mitään tappajia ole tietenkään. On loukkaavaa puhua heistä sillä tavalla, mutta jos liikennejärjestelyjä ilman perusteita mennään muuttamaan näin radikaalisti, niin aivan varmasti tapahtuu onnettomuuksia siitä syystä, että polkupyöräilijät, joiden liikennetuntemus ei ole niin valtavan suuri, eivät miellä uusia muuttuneita säännöksiä, vaan he hyvin helposti tekevät virheitä ja ovat autovirrassa kohtalokkaita.

Minä en oikein millekään asialle lämmennyt tässä edustajan näkemyksessa, en sillekään, että jos nuori 16-vuotias ajaa autolla, niin sillä on vaari vieressä aina, kun se lähtee tyttöystäväänsä tapaamaan. Eihän siitä mitään tule, että sillä perusteella saa, ed. Bremer, että vaari istuu vieressä, kun 16-vuotias lähtee autolla ajamaan. Sehän on aivan teeskenneltyä.

Ed. Mönkäre merkitään läsnä olevaksi.

Ed. H a s s i (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ed. Bremer laskeskeli, että ajovalojen käyttöpakko merkitsee 7 miljardin kilon lisäystä hiilidioksidipäästöihin. Olen tottunut lukemaan tilastoja miljoonista tonneista hiilidioksidipäästöjä. 7 miljardia kiloa on yhtä paljon kuin 7 miljoonaa tonnia. Koko Suomen vuotuiset hiilidioksidipäästöt ovat nykyisin suuruusluokkaa 60 miljoonaa tonnia ja liikenteen osuus on siitä vähän yli 20 prosenttia. 7 miljoonaa tonnia on enemmän kuin 10 prosenttia koko Suomen vuotuisista hiilidioksidipäästöistä. Tällä perusteella voisi nyt päätellä, että puolet liikenteen hiilidioksidipäästöistä tulee ajovaloista. tähän en nyt kyllä insinöörinä, teknisen korkeakoulun käyneenä oikein usko, mutta en mitään kilpailevia lukujakaan osaa nyt stetsonistani heittää.

Mitä tulee 16-vuotiaitten ajokortteihin eräissä maissa, epäilenpä, että yksi syy tälle käytännölle on julkisen liikenteen puuttuminen. Ne maat, joita ed. Bremer luetteli, ovat kaikki sellaisia maita, joissa yhteiskuntarakenne perustuu siihen, että ihmiset ajavat autolla. Se tietenkin luo sen välttämättömyyden, että nuoremmille kuin meillä tämä mahdollisuus on annettava, jotta he pääsevät harrastuksiinsa ynnä muualle. Mutta minun mielestäni ylipäätänsä eurooppalaisten yhteiskuntien, myös Suomen, erittäin hyvä puoli on se, että sentään taajamissa on mahdollisuus käyttää julkista liikennettä.

Ed. S a a r n i o (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Minustakin tuntuu, että ed. Bremerin luvut on niitä ed. Niukkasen muinaisia prosentteja, jotka eivät olleet aina kovin tarkkoja. Mutta jos näin on, että ajovaloista syntyy näinkin paljon lisäsaasteita, niin kiitos tästä puheenvuorosta joukkoliikenteen puolesta. Silloinhan kannattaa siirtyä joukkoliikenteen käyttöön.

Olisin kuitenkin ed. Bremerille huomauttanut siitä, että tilastojen mukaan ja vakuutusyhtiöiden käsityksen mukaan peräänajo-onnettomuuksien syynä on perinteisesti ollut liian lähellä ajaminen eivätkä suinkaan huonot valot.

En halua pelkästään arvostella ed. Bremeriä. Minusta hänen näkemyksensä siitä on oikea, että tämä lainmuutoksen on vain osamuutoksesta, kun puhumme kevyen liikenteen ongelmista. Siinä hän on oikeassa, että rullaluistelijat, rullalautailijat ym. tuovat varmasti kevyeeseen liikenteeseen sellaisia ongelmia, että sääntöjä joudutaan tulevaisuudessa muuttamaan. Lisäksi tietysti meidän entiset tyttöystävämme aiheuttavat ongelmia, vai mitä, ed. Bremer? Hehän tulevat kesällä ja talvella jalankulkijoina potkukelkalla meitä vastaan.

Ed. H e l l b e r g (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Minäkin hieman epäilen ed. Bremerin tilastoja nimenomaan koskien sitä, että Helsingissä olisivat pyöräilijöiden liikenneonnettomuudet jatkuvasti vuosittain lisääntyneet. Esimerkiksi viime vuonna Suomessa liikenteessä kuoli 40 prosenttia vähemmän pyöräilijöitä ja loukkaantuneita oli myös 9 prosenttia vähemmän kuin vuonna 1995. Se, että Helsingissä olisi menty päinvastaiseen suuntaan, tuntuu hieman ihmeelliseltä, mutta ei kai se mikään ainutlaatuinen tilanne olisi.

Toivon todella vilpittömästi että tämä mahdollinen tieliikennelain muutos nyt ei käännä suuntaa taas huonommaksi tulevina vuosina.

Ed. H. K o s k i n e n (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikenteellisesti merkittäviä taajamia Suomessa on varsin vähän, ehkä maksimissaan viitisenkymmentä. Siinä on jo varsin pieniäkin taajamia mukana. Nythän meillä on haja-asutusalueilla ajovalopakko. Monilla valta- ja kantateillä liikennetiheys on huomattavasti suurempi kuin näissä taajamissa, joissa ei ajovalopakkoa ole. Tässä on aivan selkeästi selvä ristiriita olemassa valojen käytön kannalta.

Ed. Bremer, joka toki tunnetaan liikenteen asiantuntijana, on aivan selkeästi valojen käytön turvallisuuskysymyksessä eri linjoilla kuin muut liikenneturva-asian ekspertit, esimerkiksi Liikenneturva, liikennettä valvovat poliisit ja vakuutuslaitokset, jotka maksavat korvauksia. Minä luulen, että heille se on aika lailla sydämen asia.

Sitten hiilidioksidipäästöt. Ed. Hassi, joka on todella näiden alojen asiantuntija, varsin seikkaperäisesti toi esille sen, että tässä laskelmassa on jotain mätää. Jos ed. Bremerin vastalauseluku täällä pitäisi paikkansa ... Minä epäilen kyllä, että tässä on tullut jokin kirjoitusvirhe, kun tässä sanotaan, että yhdestä litrasta bensiiniä syntyy pelkästään hiilidioksidia 14 kilogrammaa. Olisiko se 14 grammaa, mutta ei se kilogrammaa ole.

Ed. P u h j o (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Uskon kyllä, kun ed. Bremer mainitsi, että taajamien valojen käyttö lisää bensiinin kulutusta sen 3 desilitraa tunnissa. Hän kyllä suhteutti mielestäni lisäkulutuksen aivan erikoisella tavalla, kun vertaili istuinlämmittimiin. Olisi ollut paljon parempi suhteuttaa lisäkulutus esimer-

kiksi hänen arvostamaansa vapauteen ajaa hupiajoja tuntikausia ehtookaupalla, missä menee aina toistakymmentä litraa 100 kilometrillä aivan turhaan bensiiniä. Tässä lähtisin kyllä sille linjalle kuin ed. Saarniokin, että toivottavasti ed. Bremer alkaa kannattaa julkista liikennettä enemmän.

Ed. B r e m e r (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ed. Aittoniemi totesi itsellään olevan sellaisen vamman, että hän ei näe kahta valotonta autoa kääntyessään vasemmalle. Tämä johtuu 40 ikävuodesta voimakkaasti kaikilla ihmisillä heikkenevästä hämäränäöstä ja siihen liittyvistä häikäisyominaisuuksista. Suomessa onkin sellainen epäkohta, että vanhoille ja kykenemättömille autoilijoille annetaan aivan liian herkästi ajokortti.

Sitten hän itse nimitti vaarin istumaan 16-vuotiaan viereen. Sitähän en suinkaan ehdottanut, vaan kehotin ajattelemaan tätä ratkaisua uudella tavalla ja kenties määrittelemään uudella tavalla pätevän valvojan 16-vuotiaalle. Vaari oli kenties ed. Aittoniemen sukulainen.

Ed. Hassi totesi 7 miljoonasta tonnista hiilidioksidia insinöörin taidoilla laskettuna. Minä sain tämän luvun liikenneministeriöstä diplomi-insinööriltä, joka hoitaa näitä asioita. En sitten tiedä, onko hän laskenut väärin. Samoin häneltä sain luvun 14 kiloa hiilidioksidia per yksi poltettu polttoainelitra. Ei ainakaan näissä minun numeroissani vikaa ole, vaan vika on jossain muualla.

Ed. Saarnio totesi joukkoliikenteen etuja ja että peräkolarit mahdollisesti johtuisivat siitä, että ajetaan liian lähellä. Luonnollisesti tämä on yksi syy, mutta toinen syy on se, että joukkoliikenteellä on sellaisia yllättäviä etuisuuksia Helsingissä, että ne aiheuttavat paljon peräänajoja. Oikeastaan tässä ei ole sen enempää sanottavaa.

Ed. V i r t a n e n : Arvoisa puhemies! Kun insinöörit ja muut vastaavat pilkkujen kanssa pelehtijät ovat puhuneet taas ja sotkeneet asiat, otetaan nyt tähän vähän henkisempi ja psyykkisempi näkökanta. Tietysti on virkistävää havaita, kuinka paljon asiantuntijoita löytyy tällaisenkin teeman ympäriltä.

Ehkä kuvaavinta kuitenkin politiikan teossa on juuri tenniläläisyys. Niin kuin äsken puhuin ekologisesta kestämättömyydestä, niin ed. Tennilän ainoa näkemys oli, että ilmeisesti minä kannatan sitä, että autot ajavat niin lujaa kuin pääsevät keskustojen läpi. Joskus ei voi välttyä siltä ajattelulta, kun kuuntelee tätä juttua, että politiikka tietyissä asioissa on ... Meinasin sanoa yritystä tehdä toisesta tyhmä, mutta kyllä minä olen sitä mieltä, että liioittelut ovat sillä tasolla, että ne tekevät tyhmän aika useasti siitäkin, joka yrittää toisesta tyhmää tehdä.

Mutta jos mikä, niin nämä saastejutut taajamissa ja Suomessa ... Ja tosiaan äsken makaillessani huoneessani katselin taas ohjelmaa Helsingin saastepäivästä. Eilisessä Hesarissahan kirjoitettiin, että saasteiden määrää pitäisi vähentää. Tämän kaltaiseen voisiko sanoa vaikeutusvihreyteen, mitä ed. Tennilä ja moni muukin edustaa puolueiden sisällä, liittyy sellainen kummallinen epäloogisuus, että kaikki mikä vaikeuttaa autojen ajoa, parantaa ilman saasteita. Jokainen taksikuski Tampereella, jokainen taksikuski Helsingissä tietää sen, että se on niin päinvastoin kuin voi olla, jos kauniisti sanoisi.

Nykyinen liikennesuunnittelu on johtanut lähes kestämättömään tai sietämättömään tilanteeseen. Jos minä olisin lakimies, minä rupeaisin tienaamaan sillä, että pistäisin muutamia kaupunginvaltuutettuja kuolemantuottamussyytteisiin siitä, että he eivät osaa säätää liikennevaloja, vaan tahallisesti vaikeuttavat ja tahallisesti tekevät, puhumattakaan kaiken näköisistä psyykkisistä vammoista ja road ragesta eli tieraivosta. Minä olen väittänyt täällä aikaisemmin jopa, että kun nuori ihminen, joka on täynnä energiaa ja virtaavuutta sekä luonnollisuutta, vapautuu taajamasta, suomalaisesta liikennesuunnittelun painajaisesta, niin hän sen takia tapattaa itsensä ja muut liikenteessä kovalla vauhdilla, kun hän tuntee sen vapauden riemun niin täysillä, kun hän pääsee sinne toteuttamaan itseensä.

Sen takia minä en välttämättä ed. Bremeriäkään mollaisi tässä, vaikka pilkut olivatkin väärässä paikassa, siitä, että jos valojen pitely tosiaan saastuttaa huomattavasti, niin valot pois. Siinä olen ed. Aittoniemen kanssa samaa mieltä, että se, että parilla kymmenestä ei ole valoja, kaaoksen aiheuttaa. Itse juuri meinasin ajaa kolarin, kun luulin, että yksi auto oli pysähtynyt, vaikka sillä ei ollutkaan vain valoja, kun kaikilla muilla oli. Alkeellisin havaintopsykologinen juttu on se, että jotkut tekevät jotain ja jotkut toiset eivät tee, niin ne muutamat sitten mokaavat sitä hommaa koko ajan. Eli siis joko tai. Joko on kaikilla tai ei kellään, mutta en siis mitenkään poliittisesti tarkoita tätä, vaan tässä valomielessä, saastuttamismielessä.

Oikeastaan menisin niin yksinkertaiseen psykologiaan tässä nyt, että liikenteessä olen bremeriläisillä linjoilla siinä, että jos ei olisi valoja, niin

tietynlainen tarkkuus liikenteessä lisääntyisi, nimittäin sekin havaintotarkkuus, onko pimeää tai ei. Mutta kun joutuisi ajattelemaan, ovatko autot pysähtyneinä vai jotain muuta, niin silloin ihmisen havaintokyky paranee, sillä ihminen on tylsämielinen otus varsinkin suomalaisessa lamaantuneessa yhteiskunnassa. Ihmisen mieli on siis tylsistynyt. Se on kuin vanha isoäidin gramofoni, jonka neula on vähän eri kamaa kuin meidän smaragditimanttimme tai nykyinen laser. Jos siellä nyt ajetaan, kun ei ihan oikein tiedä, niin silloin huomio tai mielenkiinto elää siinä mukana. Silloin muukin tapahtuminen siinä ympäristössä havaitaan toisella tavalla.

Sen sijaan, jos kaikki taas vedetään kirkkaaksi ja luotetaan siihen, niin se on vähän sama oikeastaan kuin meidän jokakeväinen ja varsinkin siis teidän helsinkiläisten, jos olette paikalla, tai suurpääkaupunkiseutulaisten, ongelma nastarenkaista tai keleistä. Missään maailmassa ei varmaan ole niin yksinkertaista, tyhmää tai tylsistynyttä kansaa kuin Suomessa suhteessa siihen, että kun on kevät, talvi ja mitä muuta, ajetaan kuitenkin täysin tylsistyneessä mielentilassa kuinka sattuu ja luotetaan nastarenkaisiin.

Minä olin pitämässä Tampereella toissa viikonloppuna filosofeille luentoa, ja siellä tuli keskusteltua psykologisesti, mitä mieltä oltiin siitä, jos olisi kesärengaspakko eli sanotaan nyt, että kesärengaspakko tulisi maaliskuun loppuun mennessä tai ehkä helmikuun puoleenväliin mennessä.

Jos ed. Bremer olisi paikalla, niin voisi kertoa erilaisista rengaslaaduista ja nastarenkaista. Loskakelit ovat kaikista vaarallisimpia niille pölvästeille, jotka eivät ymmärrä sitä, että nastarengas ei auta mitään räntäkeleillä, mitä on kevättalvella. Silti he ajavat suunnilleen samalla lailla, menevät ja aiheuttavat vaaratilanteita ja tappavat ja tapattavat kaiken näköiset ihmiset, mitä sieltä löytyy. Jos sen sijaan kaikki tietäisivät, että nyt on kaikilla jo kesärenkaat, niin he oppisivat varomaan muita ja katselemaan sitä hommaa ja sitten rekkakuskitkin ajattelisivat, että nyt ne kaikki helsinkiläiset tulevat sieltä eivätkä ymmärrä, minkälainen keli on. Se lisäisi tarkkaavaisuutta liikenteessä, koska juuri näissä pakkomääräyksissä, kun kaikille puhutaan yleensä siitä heikoimmasta lenkistä ketjussa, niin myös samalla lailla, miten demokratia tavallaan sortaa kaikkia kyvykkäitä ihmisiä, jatkuvasti pakotetaan meitä kaikista heikoimpien yksilöiden tasolle tämmöisissä havaintopsykologisissa, ajattelullisissa, ihmissuhdeasioissa. Enkä puhu nyt jostain kypsästä 15-vuotiaasta, joka on sata kertaa aikuisempi kuin yksikään nainen tässä huoneessa, vaan yleensäkin siitä, että ihminen on kummallinen henkisesti ja psyykkisesti, arvoisa puhemies, eri tasoilla oleva otus.

Mutta juuri tätä tylsistymistä liikenteessä valopakot, kaiken näköiset sääntöpakot lisäävät. Mitä kehittyneempi yksilö on, mitä harvinaisemman kansakunnan tai luonnonläheisemmän, tarkkaavaisen oravan- ja muun metsästys-, ilveksenpotkimiskansakunnan jäsen on, sitä hirvittävämpää on nukahtaneena ajaa koko ajan tämmöisessä liikenteessä, siihen, jossa pakko vallitsee ja kaikki tehdään hirvittävän säännönmukaisesti heikoimpien ehdoilla.

Mutta pyöräilylakiin, kun se päätä pyörityttää ja pistää pyörälle, vielä enemmän mennäkseni, niin siinä tosiaan siis on kyse hirvittävästä lain sekaannuttamisesta, ja täällä on siitä kuultu ansiokkaita puheenvuoroja. Nyt varsinkin, jos se vielä pantaisiin kesäksi voimaan, niin sittenhän me näkisimme ennätysmäärän ruumiita, heikkoja ruumiita.

Silti ed. Bremer vertasi huonoihin lakeihin jotain viehekalastuslakia. Minä vertaisin tätä, mitä saattaisi tapahtua liikenteessä, jos samanlaiset rkp:läiset ja muut vastaavat ajelisivat autoilla yhtä lailla, kuin he nyt aikovat kalastaa, eivät siis istuttaa, jos ymmärrätte. Eli nyt, kun viehekalastuslaki on tullut, niin huhut ovat levinneet kovasti, että nyt nuotataan ja verkotetaan kaikki kalat pois ja sitten, niin kuin olette lukeneet lehdistä, velvoiteistutuksia tekevät ainoastaan ne firmat, jotka siellä sottaavat, ja kaikkihan tietävät, koska ne istutetaan ja sieltä ongitaan ne heti pois. Mutta varsinaiset kalastuskunnat, jotka omistavat nämä alueet ja tulot ovat saaneet, ovat päättäneet suurin joukoin, varsinkin siis tietyillä alueilla, että he eivät suorita istutuksia, koska viehelaki on näin epäoikeudenmukainen.

Jos ajateltaisiin nyt samalla logiikalla tätä pyöräilyasiaa, niin päädytään kyllä siihen skenaarioon, kauhukuvitelmaan, että eräiden autoilijoiden, kun saavat täyden vallan, lain mukaisesti ja lain myötä, se on helppo vielä olettaa, on helppo syrjäsilmällä vilkaista, vaikka oikeudessa sitten sanoa, että en huomannutkaan, minkä tasoinen pyörä tyypillä on. Voi aika hyvinkin ruveta toteuttamaan tietynlaista autoilun ylimielisyyttä ja ylivaltaa. Puhumattakaan nyt, jos mennään ihan tosiasiaan, arvoisa puhemies, että tässä tapahtuu sama havaintopsykologinen turtuminen, että sen jälkeen ensin meille tulevat kauheat ruuhkat, kukaan ei tiedä, mitä ja kuka väis-

tää. Sitten saasteet lisääntyvät taajamissa, kun kaikki seisovat ja kaikkea tämmöistä, ja sitten tapahtuu yliajoja. Sitten autoilijat pöyhkeytyvät. Autoilijat rupeavat käyttämään joka tilanteessa tätä ylivaltaansa. Se on täysin inhimillistä. Ei se ole mitään sen kummallisempaa. Mutta ensin tulee pitkäaikainen kaaos. Tietysti siinä voi olla näitä, täällä joku mainitsi vihreän puheenjohtajapyöräilijän, ei ollut siis paikallinen puheenjohtaja, vaan joku kaupungin pyöräilijä, anarkistipyöräilijä, joka ei välittänyt — niin ed. Bremer mainitsi — mistään mitään.

Mutta kyllä minä myönnän sen, että on hyvin kehittävää välillä ajellakin pyörällä, että huomaa olevansa vapaa kuitenkin. Väitän kuitenkin, että nämä pyöräilijät eivät ole niitä rullalautailijoita eikä muita vastaavia, jotka vetävät piittaamattomasti katua täysillä. Ongelma ovat juuri nämä nuoret vapautetut tai sitten vanhat, muuten vain syrjäytetyt ja sokeutetut.

Samassa ohjelmassa äsken tuli siitä, että suomalainen nuori alkaa olla Euroopan sairain. Täällä ei nyt valitettavasti näe nuoria paikalla pahemmin, mutta oirehtimalla kaikella tavoin, viinan läträämisellä ja muulla vastaavalla, tupakoinnilla. Vasta seuraavassa kirjassani, uusi kirja murrosihmisestä ja politiikan sairaudesta ilmestyy huomenna, mutta seuraavassa kirjassa tulee siitä, minkä vuoksi suomalainen nuori tavallaan vapautuessaan on myös niin kuin sairastunut.

Mietin, että edellinen hallitus ollessaan tällainen super tietyllä tavalla, niin samalla kun se lamaannutti ja sairastutti ja petti niin monella tasolla ja sitten nämä kaiken näköiset jutut, niin samaan aikaan oikeistolainen juuri vapauden käsite Suomessa levisi. Ennen kaikkea se näkyy tänä päivänä nuorison keskuudessa. Meillä tuli tavallaan välinpitämätön, ei nyt ihan waltarimaisesti voi sanoa kuriton nuoriso, mutta jonkinlainen sen kaltainen porukka tänne, jolla välinpitämättömyyden ja jonkinlaisen vapauden käsitteiden sotkeutuminen on niin rankkaa, että se toteutuu tällaisissa paniikkisissa taajamissa. Esimerkiksi pyöräkäyttäytyminen ja rullaluistelukäyttäytyminen ja lautailukäyttäytyminen ovat eräänlaista oirehtimista siitä, että nyt näytetään, että täältä pesee ja tässä mennään ja annetaan ja kaikkea tällaista. Ja kun tietää, ettei siitä saa rangaistustakaan paljon, poliisitkin tietävät, että viisi kertaa saa alle 15-vuotias mokata, ennen kuin saa sakkoja, ja paljonko se saa, satasen.

Eli samaan syssyyn on jotenkin tällainen kummallinen skitsofreninen tilanne lauennut, siis että älyttömän huonosti ovat asiat tunnepuolella, on lamaa, kaikkea tällaista, ja sitten yhtäkkiä vapauden käsite ihan toisella tavalla mannermaisesti, eurooppalaisesti ja kokoomuslaisesti, mitä niitä on, kepu-oikeistolaisesti.

Sitten tämä näkyy liikenteessä, liikennehän on yleensä se paikka, missä kaikki näkyy. Siellä näkyvät kaikki kolmiotyypit, tarkoitan näitä punaisella kolmiolla ajelijoita, ja kaiken näköiset muutkin, eivät ne ole ainoastaan vanhuksia ja muita isoisiä tai vaareja, kuka tässä sanoi, vaan kyllä siellä on kaiken näköistä keinokemialla toimivaa ihmistä. Siihen on sitten lisättävä suomalaisen autokoulun kykenemättömyys tai oikeastaan, voisiko sanoa, yrittäjähenkisyys. Suomalaista koulutusta muutenkin on moitittu siitä, että se pitkittää ja pitkittää, mutta sisältö ja laatu jäävät toiseksi. Autokouluissa jos missä näkyy tällainen ulkoa oppimisen ja ihmisen kiduttamisen perinne. Niin sanottu todellinen asennekasvatus ja ihmisen sisäinen uudistuminen, toisten huomioon ottaminen jäävät, kun nyt on arvokas vehje ympärillä — autohan tarkoittaa latinassa itseä. Voisi siis sanoa, kun tässä ollaan egoisteja ja minäkkäitä, niin jos ihminen tajuaisi sen kautta, että se korottuu, aivan kuin initaatiorituaali aikoinaan murrosiästä korotti aikuisuuteen, niin jos nuoretkin kokisivat sen, minkä me vielä koimme joskus, että kun sai auton alleen, niin ikään kuin sai vastuuta enemmän, sai näköalaa, aikuisuutta. Ehkä juuri tapahtui se ihme, että tosiaan murtautui murrosiästä aikuisuuteen ja pääsi toteuttamaan jotakin sellaista solidaarisdemokraattista olemistaan suuressa joukossa täysivaltaisena ja muuta vastaavaa.

Väitän, että autokoulut ja autokoulujen asennekasvatus esimerkiksi nyt pyöräilyssä, jos nämä kaikki lait ja muut tulevat, niin kauttaaltaan autokoulut ovat tulevaisuudessa enemmän ja enemmän näistä asioista vastuussa, että tosiaan muut liikenteessä kulkijat otetaan huomioon.

Mutta vielä otan ekologisen puolen ja ilmansaasteisuuden ja Helsingin ja muut taajamat esiin siitä, että jos pyöräilijä- tai jalankulkijakasvatus Suomessa myös olisi mahdollista, niin ei ed. Bremer täysin väärässä ole siinä, että jalankulkijat ovat myös aika kipeitä. Mutta se johtuu ehkä samanlaisesta terrorista, joka toteutuu, kun luullaan, että kaikki autot on hienoja sitten, kun ne kaahaavat Helsingin keskustassa. Väitän, että Helsingin keskusta on yleensäkin skitsofrenisen bisarriuden, tällaisen sairaalloisuuden huipentuma monella tavalla. Ei ainoastaan saasteiden takia, vaan näkyvin ja mitattavin saaste on tavallaan se, mitä voidaan mitata. Minun ei tarvitse

kuin kävellä Helsingin läpi kerran, niin olen vähän paranoidinen, vainoharhainen, eikä se johdu loppujen lopuksi autoista eikä valoista eikä saasteista, vaan se johtuu ihmisten värähtelystä.

On Tampereellakin jalankulkijoita. Jos ei ole valoja, niin sitten kävellään aina näin. Ei kerta kaikkiaan ole minkäänlaista ryhmäkasvatusta tai autoilijan huomioon ottamista. Jos tosiaan jokin todellinen hengen vihreys, kypsyys, ei olisi enää vihreätä ja raakaa, vaan kypsää, ei menisi ylikypsäksi, niin kuin monella, vaan siis kypsyisi kunnon täyteläiseen ihmisyysajatteluun, niin se olisi jotakin sen kaltaista, että jalankulkijat ja polkupyöräilijät pystyisivät huomioimaan omaa terveyttään niin, että ne antaisivat autojen myös kulkea sujuvasti. Silloin saasteet todella vähenisivät, ne vähenisivät älyttömästi ja huomattavasti sillä, että autot ajavat isommilla vaihteilla, kolmosella tai nelosella, putputtelisivat siitä ohi sen sijaan, että ne pysähtyvät ja vetävät ykköselle, ja sitten kun niiden hermot menevät, sitten ne vielä liikaa nykivät ja kaikkea, kaikkea, kaikkea, kaikkea, kaikkea, kaikkea ja kaikkea.

Mutta niin kuin sanoin, se ajattelu istuu Tampereellakin syvässä siitä, että kun tehdään liikenne mahdollisimman vaikeaksi, niin sitten autot katoaa keskustasta. Väitän, että ei käy niin. On kaksi tietä. Tietysti julkisen liikenteen, joukkoliikenteen kehittäminen. Ed. Sasi puhui siitä, miten nyt kehitetään autoverolakia. Suomessahan kehittäminen tarkoittaa poliittisella kielellä sitä, että kaikki huononee, vaikeutuu ja palvelut "paranevat" ja "kehittyvät" niin kuin Postipankissa ja kaikkea tällaista.

Todellisuudessa, jos kehitettäisiin ihan oikealla tavalla niitä asioita, joukkoliikennettä, ei toimittaisi niin kuin Ole Norrback, joka ollessaan aikoinaan liikenneministeri Vaasassa lopetti lähes kaikki junavuorot ja rakensi 20 kilometriä lisää Laihialle tai mihin Malaxiin jotakin moottoritietä ja maailman isoimman ja kalleimman suomalaisen sillan. Silloinkin kaikki opiskelijat odottivat, että nyt joukkoliikenne ja junavuorot toimivat ja pääsee Jyväskylään paremmin ja Alavudelta Vaasaankin opiskelemaan. Päinvastoin, kaikki joutuivat ostamaan kauheat romuautot, jotka saastuttavat vielä enemmän, ja ajelevat sitten huonoilla renkailla ja muuta.

Suomalaisen liikennemestaroinnin ja kehittämisen ydin on hyvin pitkälle ollut yksityistämisen, tiettyjen poliittisten näkemysten suosiminen. Voisi oikeastaan sanoa: auton kautta lähes väärinkäsitetyn, panssaroituneen individualistin terrorin suosiminen eikä todellakaan sellainen kaikkia meitä ajatteleva ekologista ilmaa ja kaiken näköistä ilmaa ja henkeä parantava yhteisyyden ja solidaarisuuden luominen.

Tässä on tietysti laajemmasta asiasta kyse, ja väitän, että nämä molemmat asiat tavallaan ja tietysti valopakko parantavat sitä. Kun kaikilla on valot, kaikki näkyvät, ja uskon, että se on paljon parempi juttu kuin vanha. Toinen vaihtoehto on se, ettei kenelläkään olisi valoja ja sitten olisi jokin harkittava kellonaika, mutta sitten on aina niitä pölvästejä, jotka eivät erota, ovatko valot päällä vai eivät.

Taisi tulla jo kaikki sanotuksi. Katsotaan nyt kerrankin, mitä tässä on vielä. No, ei se nyt ole niin nuukaa, jatketaan saunassa. Oikeastaan kaikki tulikin sanottua. Harvinaista, kun yleensä innostun niin, etten saa omia papereitani luettua. Arvoisa puhemies, jatkakaa!

Puhetta on ryhtynyt johtamaan ensimmäinen varapuhemies Pesälä.

Ed. T i u s a n e n : Arvoisa puhemies! Eduskunnan täysistuntohan käsittelee nyt hallituksen esitystä n:o 251/1996 vp. Haluaisin viitata tieliikennelain muuttamisen 14 §:ään eli samaan asiaan, johon ed. J. Andersson ja ed. Tennilä ovat eriävän mielipiteensä vastalausein kirjoittaneet.

Väistämisvelvollisuus, joka nyt hallituksen esityksessä tuodaan polkupyöräilijälle, johtaa mielestäni nimenomaan sen tyyppiseen tilanteeseen, jota vastalause, jonka mainitsin, kuvaa. Näin ollen on ehdottomasti otettava huomioon myös ne ongelmat, joita aikaisemmin tuli esille muun muassa ed. Bremerin puheenvuorossa, eli se, että jopa ne edustajat, jotka ovat valmiit hyväksymään tämän tyyppisen hallituksen esityksen, näkevät tässä koko joukon ongelmia. Mielestäni vastalause kuitenkin linjaisi sen tyyppistä käytäntöä, joka nimenomaan pyöräilijän turvallisuuden ottaisi kuitenkin sillä tavalla huomioon, ettei syntyisi sellaista psykologista tilannetta, että pyöräilijää ei todellakaan tarvitse väistää.

Ed. H a s s i : Arvoisa puhemies! Puutun puheenvuorossani vain pyöräilijöiden väistämisvelvollisuusasiaan. Pyöräilijät varsin laajasti ovat kokeneet hallituksen esityksen mukaisen muutoksen epäoikeudenmukaisena ja pyöräilyn vastaisia asenteita henkivänä.

Muutoksen täsmällisestä sisällöstä on ollut varsin vaikea saada selkoa. Kun olen käynyt

keskustelua sekä pyöräilevien että autoilevien ihmisten kanssa, on käynyt aivan selväksi, että ainakin sen perusteella, miten asiasta on ennakkoon tiedotettu, ihmisille on muodostunut hyvin kirjavia käsityksiä siitä, mitä muutos laissa täsmällisesti ottaen koskee. Yleisin käsitys, joka julkisesta keskustelusta on muodostunut, on se, että muutoksen jälkeen pyöräilijä on yleisesti väistämisvelvollinen. Myös Liikenneliitossa silloin, kun asiaa valmisteltiin ja Liikenneliiton edustajat jättivät eriäviä mielipiteitä asian osalta esityksiin, yhtenä pelkona nähtiin juuri tämä, että syntyy käsitys, että polkupyöräilijä on yleisesti väistämisvelvollinen. Lienee kaikille ymmärrettävä asia se, että jos säännöt ovat sekavat, se on yksi turvattomuutta lisäävä seikka sinänsä.

Pyöräily on sellainen liikkumismuoto, jonka edistäminen olisi yhteiskunnan kannalta kaikin puolin suotavaa sekä ympäristöllisistä että kansanterveydellisistä ja myös yhdyskuntasuunnittelullisista syistä.

Ympäristökysymyksistä keskeisimpänä ovat mielessäni hiilidioksidipäästöt, joista, kuten jo repliikissä mainitsin, liikenne tuottaa Suomessa noin 20—25 prosenttia. Pääosin tämä on henkilöautojen ja tietysti myös kuorma-autoliikenteen päästöjä. Sellaisen liikennepolitiikan, joka tähtää hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen myös liikenteen osalta, yksi perustavoite pitäisi olla kevyen liikenteen edistäminen.

Jos ajatellaan mahdollisuuksia, joita on olemassa, selvitysten mukaan puolet Suomessa päivittäin henkilöautoilla tehtävistä matkoista on pituudeltaan alle kuusi kilometriä eli pyörämatkoiksi sopivia. Tällaisen oman sormituntumaarvioni mukaan pyöräilyä harrastettaisiin Suomessa paljon enemmän, mikäli pyörätiet olisivat kunnossa ja mikäli liikennesuunnittelussa ylipäätänsä pyöräilijä otettaisiin kunnolla huomioon. Mielestäni se on kaikkein keskeisin asia, joka pitäisi saattaa kuntoon, jotta pyöräilystä tulisi nykyistä turvallisempaa.

Itse pyöräilen paljon. Viime aikoina olen pyöräillyt myös Helsingissä aika paljon, aikaisemmin pääasiassa Tampereella. Molemmissa kaupungeissa olen ikäväkseni todennut sen, että liikennesuunnittelijat eivät ilmeisesti itse pyöräile. Niin paljon kohtaa sellaista, että pyörätie loppuu kuin seinään, ei ole mitään pyörätien viittaa, ei mitään osviittaa siitä, minne nyt kannattaisi mennä, jotta löytäisi pyöräilijän kannalta parhaan ja turvallisimman väylän sinnepäin mennessä, minne nyt on menossa. Liikennevalojärjestelyissä ja ylipäätänsä risteysjärjestelyissä tyypillinen tilanne on se, että suunnittelija ei ole ajatellut pyörien olemassaoloa lainkaan.

Mielestäni olisikin aivan välttämätöntä, että asetettaisiin selkeä valtakunnallinen tavoite, että pyöräilyolosuhteet pitää varsinkin taajamissa ja varsinkin suurimmissa kaupungeissa saada kuntoon. Jos tämä saataisiin aikaan, niin seurauksena olisi muun muassa se, että pienhiukkaspäästöt, joiden vaikutuksista ihmisten terveyteen on viime aikoina ollut julkisuudessa paljon puhetta, vähenisivät, melu vähenisi, ylipäätänsä kaikkien turvallisuus lisääntyisi.

Yksi asia, joka mielestäni pitäisi hoitaa, on se, että myös pyöräilyyn pitäisi olla koulutusta. Mielestäni parasta olisi se, jos pyöräilykoulutus otettaisiin osaksi tavallisten peruskoulujen opetusohjelmaa. Silloin tilannetta helpottaisi huomattavasti, jos jokaisella peruskoululaisella olisi kotoa kouluun sellainen matka, että hän voisi sen turvallisesti pyöräillä, koska se on sellainen vaihe elämässä, jolloin olisi oikein hyvät mahdollisuudet opetella pyöräily tavaksi. Mutta peruskouluikäinen lapsi ei sitä tietenkään voi tehdä, jos ei ole yhtenäistä turvallista pyörätietä kodin ja koulun välillä. Tämä on sellainen asia, jossa toivoisin liikenneministeriön olevan aktiivinen väistämisvelvollisuusjuttujen sijasta.

Arvoisa puhemies! Lopuksi toteaisin sen, että kun yksi perustelu tälle muutokselle on se, että Hollannissa ja Tanskassakin pyöräilijä on väistämisvelvollinen, juuri tänään kuulin sellaisen tiedon, että tämä on sellainen lainsäädäntö, joka on näihin maihin tullut natsimiehityksen aikana, koska sodan aikana tilanne oli se, että paikallinen väestö pyöräili ja miehittäjät ajoivat autoilla ja sitten, kun sattui törmäyksiä, säädettiin sellainen laki, että pyöräilijä on väistämisvelvollinen eli syyllinen törmäystilanteissa. Käytännön tilanne Hollannissa ainakin kuitenkin on se, että jos autoilija ja pyöräilijä törmäävät, autoilija maksaa viulut eli käytännössä oikeus toimii kuin autoilija olisi syyllinen näihin tilanteisiin. Jokainen Tanskaa ja Hollantia kiertänyt näkee sen, että näissä maissa pyöräillään erittäin aktiivisesti ja yleinen asenne pyöräilyä kohtaan on myönteinen. Liikennejärjestelyissä pyörät otetaan huomioon.

Ruotsissa sen sijaan on Suomen entisen ja nyt ehdotetun tilanteen välimuoto väistämisvelvollisuudessa. Siellä onnettomuuksien määrä pyöräilykilometriä kohti on pienempi kuin Tanskassa ja Hollannissa, mikä viittaa siihen, että Suomen vanha systeemi tässä suhteessa olisi parempi.

Kaiken kaikkiaan, herra puhemies, toivomuksena liikenneministeriölle esitän, että laadittaisiin selkeä toimintaohjelma siitä, miten pyöräilyolosuhteita parannetaan liikennejärjestelyjä parantamalla.

Ed. Hellberg: Arvoisa puhemies! Olen aivan samaa mieltä kuin ed. Hassi siitä, että oleellistahan on se, miten pyöräilyolosuhteita yleensä kehitetään. Meillä tosiaan 60-luvulla ajettiin pyöräilijät pois liikenneväyliltä. Se oli tietysti monessa mielessä perusteltua. Vietiin kevyen liikenteen väylille. Mutta kevyen liikenteen väylien osalta suunnittelua pyöräilijän hyväksi todella ei tehty, vaan yleensä sekä tielaitos että kunnat vain ilmoittivat, kuinka paljon, montako kilometriä heillä on kevyen liikenteen väyliä, mutta minkä laatuisia, miten järkevästi suunniteltuja ne olivat, sen hyväksi todella ei tehty.

Nyt pitäisi todella palata siihen, että hoidettaisiin tämä suunnittelutyö mahdollisimman järkevästi. Se veisi pyöräilijöidenkin liikenneturvallisuusasiaa huomattavasti paremmin eteenpäin kuin väistämisvelvollisuussääntö, joka nyt minusta vie asiaa selvästi taaksepäin. Esityksessähän on jo muutamia asioita siihen suuntaan, joka parantaa tätä suunnittelua. Mutta vielä pitäisi enemmän asiaan paneutua, jotta saataisiin todella sellaiset olosuhteet pyöräilijöille, että he voisivat turvallisesti liikkua ja olisi myös mielekästä ajaa pyörillä.

Ed. Saarnio: Arvoisa herra puhemies! Minusta ed. Hassin puheenvuoro oli monessa mielessä hyvin tärkeä ja hyvä puheenvuoro. Minä vakuutan sen puolen, että myös valiokunnan niillä jäsenillä, jotka ovat hallituksen esityksen kannalla, on tarkoituksena nimenomaan pyöräilyn turvallisuuden parantaminen. Näkemykset saattavat mennä pikkuisen eri suuntiin, mutta tämä on ehdoton lähtökohta.

Minusta oli hyvin tärkeätä, että ed. Hassi puuttui koulutukseen ja esimerkiksi koululaisten pyöränkäyttöön. Minusta tällä lailla pitäisi pyöräilyä lähteä edistämään niin, että myös koulutusta lisättäisiin ja näin ihmisten valmiuksia liikkua väylillä lisättäisiin.

Minä uskon, että tämä on todellakin vain pieni osauudistus, jota nyt olemme tekemässä. Niin kuin ed. Hassikin, toivoisin, että liikenneministeriö tekisi kevyen liikenteen turvallisuuden osalta kokonaisuudistuksen, jossa myös pyöräilyn turvallisuus olisi erittäin keskeisenä kohtana.

Ed. Bremer: Arvoisa puhemies! Ed. Hassi on tietysti insinööri ja osaa laskea päästökiloja. Mutta minä olen oppinut lukemaan ja luen Ruotsin pyöräilyn väistämissäännön, joka on toisenlainen kuin ed. Hassi puhui. Liikennesäännöissä sanotaan 74 §:ssä, että autoilijan, joka lähestyy pyörätien jatketta — cykelöverfart — tai pyöräilijöille tarkoitettua kadun ylityskohtaa, tulee sovittaa nopeutensa niin, ettei synny vaaraa pyöräilijälle, joka on tällä ylityskohdalla. Se tarkoittaa käsitykseni mukaan sitä, että pyöräilijän, joka ei ole vielä ehtinyt vielä ylityskohdalle, tulee väistää autoilijaa.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Lakiehdotusten ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

7) Hallituksen esitys laiksi kunnallisten viranhaltijain ja työntekijäin eläkelain muuttamisesta

Ensimmäinen käsittely
Hallituksen esitys 21/1997 vp
Sosiaali- ja terveysvaliokunnan mietintö 8/1997 vp

Ensimmäinen varapuhemies: Käsittelyn pohjana on sosiaali- ja terveysvaliokunnan mietintö n:o 8.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

8) Hallituksen esitys eräistä epätyypillistä työtä koskevista lainmuutoksista

Ensimmäinen käsittely
Hallituksen esitys 25/1997 vp
Työasiainvaliokunnan mietintö 4/1997 vp

Ensimmäinen varapuhemies: Käsittelyn pohjana on työasiainvaliokunnan mietintö n:o 4.

Keskustelu:

Ed. Haatainen: Arvoisa herra puhemies! On jo korkea aika parantaa näissä lyhyissä työsuhteissa työtä tekevien ihmisten sosiaaliturvaa. Kun lama kaatui yritysten päälle, työmarkkinat kokivat todella rajun muutoksen. Erityisesti pal-

velualoilla yleistyivät tällöin nopeasti lyhyet työsuhteet, tilapäisesti työhön kutsumiset ja määräaikaisuudet. Itse asiassa tämäkin laki olisi pitänyt säätää jo huomattavasti aiemmin, jo edellisen hallituksen aikana, jotta olisi vältytty niiltä inhimillisiltä menetyksiltä, joita työntekijät ovat joutuneet näinä hulluina vuosina kohtaamaan. Valitettavaa on, että näin ei käynyt, ja edellinen hallitus ei juuri työntekijöitten asemaa halunnut parantaa. Kaikki huoli käännettiin lähinnä yritysten aseman parantamiseen.

Tämä samanlainen linja, edellisen hallituksen linja, on valitettavasti näkynyt työasiainvaliokunnan käsittelyssä. Kokoomus ei juurikaan ole ollut kiinnostunut tämän asian eteenpäin viemisestä eli heikommassa asemassa olevien palkansaajien, naisten ja nuorten aseman parantamisesta. Tämän lain käsittelyn yhteydessä valiokunnassa keskustapuolue teki hylkäävän esityksen ja kokoomus ja muut porvarit äänestivät asiassa tyhjää, eli työelämän kehittäminen on käytännössä jäänyt sosialidemokraattien ja vasemmistoliiton varaan. Aiemmin kokoomus sai tahtonsa lävitse, kun helpotettiin palvelualoilla määräaikaisten työsopimusten solmimista työsopimuslain muutoksella.

Tässä asiassa kiitokset kuuluvat työministeri Liisa Jaakonsaarelle, hänelle kärsivällisyydestä ja määrätietoisuudesta tuoda tämä pätkätöitä tekevien aseman parantamisesitys. Minusta työministeriössä yleensäkin on hyvin kiitettävästi kiinnitetty huomiota myös naisvaltaisten alojen ongelmiin.

Tämänkin lakiesityksen jälkeen työelämään jää vielä paljon korjaamista johtuen juuri näistä lyhytkestoisista työsuhteista. Ratkaisua odottamaan jää vielä eläkkeen kertyminen pätkätöistä. Eläkemaksujen kiertämiseksi nokkelat yrittäjäthän ovat kehittäneet monenlaisia konsteja. Monesti lainsäädäntöä on kierretty teettämällä työtä vain muutama päivä tai viikko kerrallaan. Monesti pätkätöitä teettävien yritysten nimiä on vaihdeltu. Työsuhteiden ketjuttaminen eläketurvan kartuttamiseksi oli jo parannus asiaan, mutta tilanne ei ole vielä läheskään tyydyttävässä kunnossa. Niin sanotussa pätkäsuhdetyöryhmässä on saamieni tietojen mukaan päästy sopimukseen, ja tältä pohjalta onkin odotettavissa lakiesitys, joka sisältää periaatteen, että kaikesta tehdystä työstä kertyy eläkettä LEL-periaatteen mukaan.

Tällä hetkellä monet työntekijät esimerkiksi ravintola- ja kaupan aloilla joutuvat työskentelemään suoranaisilla orjasopimuksilla. Sopimuksissa työaika saatetaan määritellä nollasta 40 tuntiin eikä sopimuksissa useinkaan määritellä vähimmäistyöaikaa ja työntekijä kutsutaan tarvittaessa töihin hyvinkin lyhyellä varoitusajalla. Jos tarjotusta työstä kieltäytyy, siitä tulee karenssi. Tällaisessa tilanteessa työntekijä on täysin suojaton ja työnantajansa mielivallan alla. Työsopimuslainsäädäntöön tarvittaisiinkin määritelmä työntekijäin keskimääräisestä vähimmäistyöajasta. Muissa Pohjoismaissa on yleensä tämä määritelty.

Suomessa tehdyssä työssä on noudatettava tällä hetkellä työehtosopimusta silloin, kun ulkomaalainen alihankkija on tekemässä työtä Suomessa, jos alihankkija on toisesta EU-maasta. Sen sijaan EU:n ulkopuolisten maiden alihankinnoissa tilanne on toinen. Esimerkiksi venäläisen, virolaisen tai puolalaisen firman ei tarvitse Suomessa töitä tehdessään noudattaa suomalaista työehtosopimusta. Puolalaisen työntekijän keskimääräinen kuukausiansio on 300 — 400 Saksan markkaa, kun suomalaisen vastaava on Saksan markoissa noin 3 300 Saksan markkaa.

Turun telakan työntekijät ovat eilisestä lähtien olleet lakossa. Telakan työntekijät pelkäävät, että Kvaerner Masa Yards aikoo kilpailuttaa ulkomaalaisia alihankkijoita yhdessä suomalaisten yritysten kanssa sen lisäksi, että Norjan emoyhtiö suunnittelee maailman laajuisen alihankintaverkoston luomista. Jos näin tapahtuisi, suomalaisilla yrityksillä olisi huonot menestymismahdollisuudet, jos lainsäädäntöä ei pikaisesti muuteta. Työehtosopimukset on saatava koskemaan myös EU:n ulkopuolelta tilattuja alihankintatöitä.

Työsopimuslainsäädäntöön pitäisi myös saada tarkennukset työvoiman vuokrauksesta eli pitäisi saada aikaan pelisäännöt, yhteiset sopimukset, niin että työpaikoilla vuokratunkin työvoiman kohdalla menetellään työehtosopimusten mukaisesti. Ranskassahan työvoiman vuokraus on suoraan kielletty lailla, mutta tällaisen sijasta voitaisiin tehdä niin, että olisi määritelty nämä säännöt sopimuksin.

Kun yritys käyttää johonkin työkohteeseen alihankintafirmaa, ensisijainen vastuu työntekijöistä ja työsuhteeseen liittyvistä eduista on alihankkijalla tietenkin. Työn teettäjällä on tilanteessa vain toissijainen vastuu. Pitäisikin näissä alihankinta-asioissa päästä siihen, että työsopimuslakiin saataisiin säädökset, joiden perusteella työsuhteeseen liittyvistä eduista ensisijainen vastuu olisi työtä teettävällä alihankintayrityksellä ja tämä toissijainen vastuu olisi hankkijayrityk-

sellä. Tämä varmaan innostaisi firmoja hankkimaan sellaisia alihankintayrityksiä, jotka myös kantavat vastuuta näissä asioissa.

Ed. Veteläinen: Arvoisa puhemies! Korkea työttömyys on tämän hetken kipein ongelma. Sellaiseksi ongelma koettiin jo hallitusta muodostettaessa, koska työttömyyden puolittaminen hallituskauden aikana asetettiin yhdeksi keskeiseksi tavoitteeksi. Neljättä vuotta jatkuva talouskasvu laskee korkeita työttömyyslukuja eteläisimmissä työvoimapiireissä, rannikkoseudulla sekä valtakunnanosakeskuksissa. Maan pohjois- ja itäosat kärsivät erittäin korkeasta, sitkeästi paikallaan pysyvästä työttömyydestä. Mietityttävää olikin hiljan julkaistu arvio, että meillä on pysyvästi 200 000—300 000 sellaista ihmistä, joita työmarkkinat eivät edes voimakkaan talouskasvun ollessa työllistä, vaan jotka on tuomittu yhteiskunnan sivuraiteille työmarkkinoilta.

Nyt käsittelyssä oleva hallituksen esitys epätyypillistä työtä koskevista lainmuutoksista ei ainakaan paranna työllistymismahdollisuuksia, päinvastoin. Esityksen perusteluissa todetaankin, että esityksellä ei arvioida olevan välittömiä työllisyysvaikutuksia. Tällä hetkellä tarvittaisiin toimenpiteitä, jotka vähentävät työllistymisen esteitä. Tällä hallituksen esityksellä niitä ollaan vain lisäämässä. Esitetyt muutokset antavat yrityksille väärän signaalin ja nostavat työllistymiskynnystä entisestäänkin. Jossakin on paha ristiriita.

Kun luin työministeriön kansliapäällikön Pertti Sorsan haastattelua, missä hän pohti 50-vuotiaiden työntekijöiden työnantajamaksujen helpottamista, hän totesi samalla, että hän ei kuitenkaan nostaisi vastaavasti muiden työntekijöiden työnantajamaksuja. Käsiteltävänä oleva hallituksen esitys lisää näitä maksuja alle kuukauden mittaisissa työsuhteissa esimerkiksi vuosilomakorvauksen osalta 13—15 miljoonaa markkaa. Sairausajan palkan osalta kustannuslisäys on vaikeammin arvioitavissa. Kustannusrasitus kohdistuu voimakkain palvelualoille ja koskee eniten nuoria työntekijöitä.

Arvoisa puhemies! Keskustan ja kristillisten vastalauseessa on lähdetty siitä, että työelämän osittaisuudistuksia parempi tapa olisi tunnustaa laaja muutoksen tarve ja lähteä sen mukaisesti riittävään rakenteelliseen uudistustyöhön. Keskusta on omassa työreformiasiakirjassaan tuonut näitä uudistustarpeita. Asiantuntijalausunnoissaan palvelutyönantajat nostivat esille vuosilomalain kokonaisuudistuksen tarpeen. Aikaa siihen olisi riittävästi, sillä hallituksen esitys vuosilomalain pykälien muuttamisesta on tarkoitettu astuvaksi voimaan vasta 1.4.98. Sama kanta on meilläkin. Siksi tulemme ehdottamaan toisen lakiesityksen hylkäämistä.

Sairausajan palkanmaksuvelvollisuutta koskeva muutosesitys on ongelmallinen. Työnantajaliittoihin kuuluvat ja niihin kuulumattomat työnantajayritykset joutuvat erilaisen sääntelyn kohteeksi.

Arvoisa puhemies! Työsopimuslain 28 §:n muuttamiseen, mikä koskee sairausajan palkkaa, meillä on muutosesitys, mikä on sama kuin Suomen Yrittäjien kannanotossa eli yksi karenssipäivä ennen kuin korvausta aletaan maksaa. Tulemme toisessa käsittelyssä tekemään vastalauseen mukaiset muutosesitykset.

Ed. Vokkolainen: Arvoisa herra puhemies! Epätyypilliset työsuhteet ovat tulleet jäädäkseen. Se on näköjään aivan päivänselvä asia. Kun katsoo noita tilastoja ja noin 800 000—900 000 työsuhdetta kun vuosittain solmitaan, sehän meinaa automaattisesti sitä, että niissä on suuri määrä työsuhteita, jotka solmitaan samojen ihmisten kanssa useamman kerran vuodessa. Tämä nyt on tosiasia, joka on tunnustettava. Tähän työelämä on tässä vaiheessa päätynyt. Siksi on erittäin kannatettavaa, että hallituksen esitys tältä osin epätyypillisten työsuhteiden osalta on tuotu eduskunnan käsittelyyn. Siksi myöskin työasiainvaliokunta tämän kiireellisesti ja ripeästi käsitteli, elikkä vähän eri tavalla kuin vuodenvaihteessa, jolloin näitä surullisen kuuluisia asioita ja ongelmia oli, joihin edellinen hallituksen esitys myöskin kytkettiin.

Esityksessähän ehdotetaan työsopimuslakia muutettavaksi siten, että sairausajan palkanmaksuvelvollisuus ulotettaisiin rajoitettuna myös alle yhden kuukauden kestäneisiin työsuhteisiin. Tässähän on muutosta siihen hallituksen edelliseen esitykseen. Tämä on selkeämpi esityksenä sairausajan palkanmaksun osalta, kun se edellinen olisi ollut liian vaikea yhtälö varmasti pienissä yrityksissä hoitaa. Tietysti ongelmana on tässä esityksessä se, että palkanmaksu on vain 50 prosenttia siitä palkasta. Kun tiedetään, minkälaisesta työsuhteesta on kysymys, ne palkatkin ovat myös sen mukaisia, eivät varmasti kovin ruhtinaallisia. Reaalinen tosiasiahan on, että sairaslomat, joita tapahtuu alle kuukauden työsuhteessa, ovat erittäin harvinaisia.

Minä pahoin pelkään, että suomalainen työ-

elämä on siinä mallissa ja ihmisten halu tehdä töitä, että jos he työpaikan saavat, he ovat siellä mieluummin vaikka sairaana, kun pienen sairauden takia lähtevät pois töistä, jos on mahdollista turvata työsuhteen jatko. Sen takia on tärkeää periaatteelliselta kannalta, että tämmöinen lain uudistus on myös mukana.

Samoin vuosilomalakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että työntekijällä on nykyistä huomattavasti laajemmin oikeus vuosilomakorvaukseen myös lyhytkestoisissa töissä. Tämän kahden vuoden aikana, kun työasiainvaliokunnan jäsenenä olen saanut olla, niin kyllä erittäin monissa asiantuntijalausunnoissa tulee esille tämä ongelma näiden ihmisten, tämän sosiaaliturvan hoitamisen kannalta. Eli vuosilomalain muutos niin, että vuosilomakorvaus tapahtuu, jos ei vuosilomalain piirissä muuten ole, on erittäin perusteltu ja vähän hämmästelen tässäkin yhteydessä tätä keskustan kantaa.

Tämän hallituksen aikana on muun muassa irtisanomisaikoja lyhennetty, määräaikaisen työsopimuksen ehtoja on merkittävästi helpotettu varsinkin palvelualoilla, työaikalakia on muutettu siten, että yhä enemmän voidaan paikallisesti sopia erilaisista työaikamuodoista. Näistä kyseisistä muutoksista me nyt olemme olleet harvinaisen yksimielisiä niin työasiainvaliokunnassa kuin täällä suurenkin salin keskusteluissa.

Nyt on tulossa toinen puoli tästä samaisesta paketista. Tämä ensimmäinen puoli on hyvin pitkälti ollut niin, että on ymmärretty yrittäjien tarpeita, yritetty joustaa mahdollisimman paljon niissä asioissa, joilla työsuhteita on pystytty helpottamaan. Tässä me olemme olleet hyvinkin yksimielisiä, ja minä luulen, että tämän salin vasenta laitaa, vasemmistolaisia, on välillä vähän katkeroittanutkin tämä ns. liiallinen joustaminen.

Siinä mielessä tuntuu sitten hämmästyttävältä, että kun toista puolta lähdetään nyt käsittelemään elikkä ihmisille, jotka epäsäännöllisissä työsuhteissa tällä hetkellä joutuvat olemaan, ruvetaan hakemaan jonkun näköistä oikeutusta sosiaaliturvaan, työsopimusturvaan, se ei tämän salin oikeistolle käykään. Sitten viitataan kaikenlaisiin työreformeihin sun muihin, millä näitä asioita pitäisi hoitaa. Eihän tämä asia voi näin yksinkertainen olla. Kysymyshän on siitä, että näille ihmisille on saatava se sosiaali- ja työsopimusturva, että näitä työsuhteita voidaan myös aidosti ottaa käyttöön.

Toinen asia on myös yritysten kannalta se, että nämä yritykset ovat kilpailullisesti samanlaisessa asemassa niiden yritysten kanssa, jotka solmivat työsopimuksia, jotka ovat niin sanotusti toistaiseksi voimassa olevia. Tämä on myös tasa-arvokysymys yritysten välillä.

Mutta täytyy vain tässä yhteydessä todeta, että kyllä tämän asian läpivieminen on ollut erittäin vaikeata myös työasiainvaliokunnassa. Niin kuin ed. Haatainen sanoi, oikeistolle tämä asia hallituksen sisällä on ollut erittäin vaikea pala. Minun mielestäni keskustapuolue tässä asiassa on luku sinänsä; se ei valitettavasti vain tässä vaiheessa arvosta lainkaan kyseisissä työsuhteissa olevien palkansaajien sosiaaliturvan parantamista.

Arvoisa puhemies! Meitä vasemmistopuolueiden edustajia, varsinkin niitä, jotka omaavat tietyn taustan, tässä salissa silloin tällöin syytetään, että me olemme niin sanotusti ayliikkeen etäispäätteitä, mutta kyllä nyt näyttää siltä, että nämä syytökset taitavat kohdistua esittäjien omaan nilkkaan ja omaa esitystä vastaan, sillä argumentit, joilla lakiesityksiä tässä salissa ja valiokunnassa vastustetaan, tulevat suoraan Suomen Yrittäjien kammioista. Onko se sitten oikeata käsittelyä ja oikeata tasa-arvoa, sitä voi jokainen meistä harkita, mutta muuhun lopputulokseen ei valitettavasti voivat tulla, kun seurasi lakipaketin käsittelyä työasiainvaliokunnassa.

Jäin vain hämmästelemään ajattelutapaa lähinnä hallituksen sisällä. Onko kokoomuksen tarkoitus työelämän lainsäädännössä ja sen kehittämisessä pelata kaksilla korteilla? Ensin sovitaan kolmikannassa yhteisesti työmarkkinajärjestöjen ja hallituksen kanssa työelämän lainsäädännön etenemisestä ja sitten otetaan hallituksen sisällä ns. Suomen Yrittäjien kortti käyttöön. Sen takia minä hämmästelenkin, jos vasemmistopuolueet hallituksessa jatkossa hyväksyvät tämäntapaista käsittelyä. Jos kokoomus aidosti haluaa pienyrittäjien asemaa parantaa ja työllisyyttä siltä osin lisätä, olisi korkea aika tulla todellisia esityksiä työnantajan sosiaaliturvamaksujärjestelmän muuttamisesta niin, että se suosisi pk-sektoria, palvelusektoria, ja puuttuva tai vajaaksi jäänyt raha otetaan suurteollisuudelta.

Keskusta puhuu työreformistaan hyvin voimakkaasti, mutta viime hallituskauden aikana minä en ainakaan yhtään sen suuntaista esitystä nähnyt, että näin voitaisiin tehdä. Keskustapuolueen käyttäytymistä tämän lakipaketin osalta ei voi kuin hämmästellä, sillä ei jäänyt saliin kuivaa silmää, kun käsiteltiin liikeaikalakia ja keskustapuolue puolusti pienipalkkaisia, osa-aikaisesti

työskenteleviä liikeapulaisia ja myyjiä sunnuntaityön tuholta. (Ed. Aittoniemi: Se oli ainoa puolue tässä salissa!) — Näin on! — Sen takia eniten hämmästyttääkin tämän lain osalta, kun ihmisten sosiaaliturvasta on kysymys, että nyt ollaan valmiit esittämään näille ihmisille sairasajan kohdalta yhtä karenssipäivää. Kaikkein hämmästyttävintä on, että ollaan sitä mieltä, että vuosilomakorvausta nämä ihmiset eivät tarvitsisi ollenkaan.

Minä en ymmärrä, onko tässä mitään muuta logiikkaa kuin puhdasta oppositiopolitiikkaa, joka näkyi muun muassa säteilylain käsittelyssä. Valiokunnassa keskustapuolue oli rinta pystyssä säteilylain muutosesityksen kannalla ja täällä suuressa salissa yhteen mieheen ja yhteen naiseen sitten sitä lakiesitystä vastustettiin. Se on yksi tapa tehdä politiikkaa.

Arvoisa puhemies! Tämän asian lisäksi on tärkeää, että nopeassa aikataulussa selvitetään vuokratyön välitykseen ja käyttöön liittyvät epäkohdat. Kaikissa asiantuntijakuulemisissa on tullut selkeästi esille, että siellä keinottelu on vielä suurempaa kuin näissä tapauksissa. Toivottavasti heti syyskauden alussa saamme käsittelyyn myös hallituksen esityksen pätkätöiden eläketurvasta.

Työministeri J a a k o n s a a r i : Arvoisa puhemies! Haluaisin tässä yhteydessä todellakin kiittää työasiainvaliokuntaa ripeästä käsittelystä. Samalla yhdyn siihen ed. Vokkolaisen havaintoon, että hyvin kummallista on se, että ei Suomen keskustalta eikä kokoomukselta kyllä löydy vähääkään myötätuntoa silloin, kun kysymys on kaikkein vaikeimmassa asemassa työelämässä olevien ihmisten asioista.

Kaiken lisäksi tässä on kysymys myös yrittäjien kannalta tärkeästä periaatteesta, siitä että estämme sosiaalisen dumppauksen, joka aina koituu niiden yrittäjien kilpailuhaitaksi, jotka haluavat suorittaa työantajavelvoitteensa ja sitouttaa henkilöstönsä yritykseensä solmimalla kestäviä, hyviä työsuhteita. Kun olemme globaalilla tasolla halunneet estää sellaista sosiaalista dumppausta, että lapsia käytetään töissä ja ympäristöä pilataan, niin minusta myös kotimaassa ihmistä alistava sosiaalinen dumppaus ja sen käyttäminen kilpailuetuna pitää estää. Tässä turvaamalla näiden työsuhteiden tasa-arvo, olivat ne sitten alle kuukauden tai yli kuukauden kestoisia, toimitaan minusta eettisesti kestävällä tavalla. Mutta tälle linjalle ei ole valitettavasti löytynyt ymmärtämystä.

Ed. P e l t o m o : Arvoisa herra puhemies! Nyt hallituksen esityksessä ehdotetaan työsopimuslakia muutettavaksi siten, että sairausajan palkanmaksuvelvollisuus ulotettaisiin rajoitettuna, niin kuin täällä on tullut esille, myös alle kuukauden kestäneisiin työsuhteisiin. Tässä kiitos todellakin työministeri Jaakonsaarelle sitkeästä työstä ja kiitos koko hallitukselle. Niitä poikkeamia ja eriäviä näkemyksiä on sitten alkanutkin matkan varrella tulla. Erityisesti työasiainvaliokunnassa ihmettelin kokoomuksen käytöstä ja varsinkin sen jälkeen myös kokoomuksen ryhmän puheenjohtajan tulkintaa, että kysymyksessä oli työtapaturma.

Vuosilomalakia ehdotetaan samalla muutettavaksi siten, että työntekijällä olisi nykyistä huomattavasti laajemmin oikeus vuosilomakorvaukseen myös lyhytkestoisessa työssä.

Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi työturvallisuuslakia siten, että työnantajan tulisi pyrkiä ottamaan nykyistä paremmin huomioon taukojen tarve erityisesti kuormittavassa ja paikallaoloa vaativassa työssä. Tästäkin asiasta oli mielenkiintoista keskustelua. Osa näki, että viimeinen kohta olisi ollut täysin turha. Valitettavasti näin ei ole, vaan edelleen meillä on työntekijöitä erilaisissa töissä, joissa ei työnantaja edes pientä taukoa anna lyhyissä työsuhteissa.

Työn teettäminen ns. epätyypillisissä työsuhteissa on merkittävästi lisääntynyt viime vuosina. Uusia työsuhteita alkaa vuosittain noin 800 000—900 000. Tilapäisten työsuhteiden osuus näistä on ollut viime vuosina noin kaksi kolmasosaa. Epätyypilliset työsuhteet ovat yleistyneet enemmän nuorten kuin ikääntyvien palkansaajien kohdalla. Näen tämän myös erittäin suurena ongelmana naisaloilla. Naisia työskentelee miehiä enemmän epätyypillisissä työsuhteissa.

Puhemies! Pidän erittäin hyvänä sitä, että Lipposen hallitus nyt saattaa ns. epätyypillisen työn entistä tasa-arvoisempaan asemaan toistaiseksi voimassa olevien työ- ja palvelussuhteiden kanssa. Enemmistö suomalaisista toivoo työltään riittävää perusturvallisuutta ja tietoa toimeentulonsa jatkuvuudesta. Työlainsäädännön keinoin ei sen vuoksi tule houkutella työnantajia käyttämään lyhyitä määräaikaisia tai osa-aikaisia työsuhteita.

Eri työsopimusmuotojen neutraali kohtelu laissa turvaa sitä, ettei määräaikaisia työsopimuksia, osa-aikatyötä ja vuokratyövoimaa käytettäisi epäterveellä tavalla eli pelkästään siitä syystä, että työn teettäminen sillä tavoin tulee

työnantajalle halvemmaksi. Tässä näkyy myös eri puolueiden arvomaailman erilaisuus. Ihan selvästi, niin kuin ed. Vokkolainen toi esille, tämä asia kääntyy kokoomuksessa päälaelleen, eli he hakevat nimenomaan säästöä epätyypillisillä työsuhteilla. Keskusta ratsastaa siinä keskellä tehden oppositiopolitiikkaa. Vasemmistoliitto ja sosialidemokraatit yhdessä haluavat nimenomaan parantaa kaikkein heikoimmassa asemassa olevien asemaa.

Hallituksen esitys ei vielä turvaa työntekijälle sosiaaliturvaa heti ensimmäisestä työtunnista lähtien, mutta siihen suuntaan tulee koko ajan edetä. Hallituksen esitys on selkeä askel oikeaan suuntaan. Siksi pidänkin tarpeellisena, että työministeriö jatkaa epätyypillisiin työsuhteisiin liittyvien ongelmien kartoittamista ja että eduskunnalle annetaan tarpeellisia esityksiä havaittujen epäkohtien korjaamiseksi. Ed. Haatainen toi näitä epäkohtia täällä kiitettävästi esille, joten en niihin puutu.

Pidän myös tärkeänä hallituksen esityksessä mainittua ja työasiainvaliokunnankin kannattamaa asiaa: Vuokratyön teettämisessä esiintyvien epäkohtien korjaamiseen tähtäävän selvitys- ja uudistustyön käynnistäminen aloitetaan pikaisesti. Tässäkin kohdin valiokunnassa kokoomuksen kannanotot olivat lähes siihen suuntaan, että tällaista ongelmaa ei enää ole kuten myös Suomen Yrittäjät ovat tuoneet esille, mutta valitettavasti tämä on jokapäiväistä käytäntöä Suomessa.

Arvoisa puhemies! Minusta on ollut mielenkiintoista kuitenkin todeta se, että Lipposen hallitus on saanut aikaiseksi tämän lain ja nyt se on nopeasti käsitelty työasiainvaliokunnassa, ja toivon, että se myös ripeästi käsitellään eduskunnassa ja saatetaan voimaan.

Ed. V i i t a n e n : Arvoisa puhemies! Edellisissä puheenvuoroissa on ihan ansiokkaasti kerrottu lakiesityksen hyvistä puolista. Aion hyvin lyhyesti tuoda esiin joitakin omia näkemyksiäni asiasta.

Ensinnäkin myös omalta osaltani haluan kiittää ministeri Jaakonsaarta sekä koko työasiainvaliokuntaa tai ainakin hyvin sivistynyttä osaa siitä, että tämä on saatu hyvin nopeasti saliin takaisin.

Myös minun mielestäni tämä on äärimmäisen tärkeä lakiesitys. Tämä on lakiesitys, jota on kauan kaivattu ja jossa parannetaan nykyään niin yleisten pätkätöiden työsuhdeturvaa. Kuten on jo todettu, pätkätyöt ovat kuitenkin tätä päivää, halusimmepa sitä tai emme, eli ne ovat yleistymässä huimaa vauhtia, minkä vuoksi niiden turvallisuutta tietenkin on parannettava kaikin mahdollisin tavoin.

Yksi asia, jota haluan korostaa, on se, että erityisesti nuorten kannalta tämän tyyppinen lainsäädäntötyö on äärimmäisen tärkeää. Itse liikun paljon sen tyyppisissä tilaisuuksissa, missä tapaan paljon nuoria. Kun heidän kanssaan asioista keskustelee, olen usein kertonut, ettei kaikkea pahaa, vaan jotain hyvääkin, eli tämä kuuluu nuorten kannalta siihen hyvään kehitykseen, mitä eduskunnassa tällä kaudella ollaan saamassa aikaan.

Pätkätyöthän ovat nimenomaan niitä työsuhteita, mitkä koskettavat nuoria tavallista enemmän. Olen joskus puhunutkin siitä, että nuorelle vakinaisen työpaikan saaminen on lähes lottopotti. Nykypäivänä alkaa tuntua, että se on niin vaikeaa, että voi melkein lottopotilla määritellä todennäköisyysastetta, milloin nuori onnistuu vakituisen työpaikan saamaan. Koska hän kuitenkin joutuu pätkätöitä tekemään pitkän aikaa, niin sen vuoksi pätkätöiden turvallisuus on todella tärkeää. Siihen liittyy myös tietenkin se yksinkertainen asia, että kun nykyään puhutaan epävarmuudesta nimenomaan nuorten kohdalla, uskalletaanko perustaa perhe, uskalletaanko itsenäistyä, uskalletaanko hommata asunto jne., niin tällaisten asioiden on silloin ehdottomasti oltava kunnossa.

Juuri tämänkin vuoksi ihmettelen todella paljon sitä vastaanottoa, minkä tämän tyyppiset parannukset ovat saaneet salin oikealla puolella niin kokoomuksessa kuin myös oppositiossa. Eniten ehkä ihmetyttää nimenomaan opposition rooli, kun todellakin on kuunnellut puheita, mitä oppositio täällä koko kahden vuoden ajan on puhunut. Mielestäni ed. Vokkolainen äärimmäisen taitavasti vertasi tilannetta liikeaikalain käsittelyyn. Silloin huudettiin, että voi voi, kun hallitus turmelee ja syrjii naisia ja osa-aikaisia työntekijöitä jnp., ja nyt kun olisi tarkoitus parantaa heidän työsuhdeturvaansa, niin sitä vastustetaan täysin voimin. Eli kinaamatta ollenkaan siitä, pitääkö kaupan olla auki sunnuntaina, haluan kyllä todeta, että tässä tapauksessa toivoisin, että joskus keskustelut, mitä mieltä kukakin ja mikäkin puolue on mistäkin asiasta, välittyisivät myös ihmisille, että he sitten tietäisivät, mitä on puhe ja mitä ovat todelliset teot asioiden hyväksi.

Keskusta on perustellut nuivaa suhtautumistaan lakiesitykseen muun muassa sillä, että eivät

tällaiset korjaamiset ja tilkkutäkin paikkaamiset mitään saa aikaan, vaan tarvitaan kokonaisreformi. Mutta jos puhutaan pätkätöiden turvallisuudesta, niin kepun kuuluisa työreformi on kyllä sitä kautta äärimmäisen pelottava vaihtoehto. Nimittäin jos totta puhutaan, niin eräänä osanahan reformissa on tietääkseni se, että alle viiden työntekijän yrityksiltä yleissitovuus otettaisiin kokonaan pois, mikä todellakin tarkoittaisi sitä, että sen jälkeen työsuhdeturvastasi ja kaikesta siihen liittyvästä lomastasi, irtisanomisajastasi, palkastasi ja kaikesta mahdollisesta päättää työnantaja itsensä kanssa ja työntekijöillä ei ole käytännössä siinä järjestelmässä mitään oikeuksia. Eli kyllä tämä mielestäni olisi kaikista hulluin asia näiden työsuhteiden turvallisuuden kannalta, jos tämä kuuluisa kokonaisuudistus jollakin hallituskaudella toteutettaisiin. Toivottavasti näin ei kuitenkaan tule tapahtumaan.

Täällä todettiin, että tämä ei paranna työllistymistä. Voi olla, että tämä ei suoranaisesti paranna työllistymistä, mutta parantaa kuitenkin niiden ihmisten, jotka ovat tällaisessa työsuhteessa, työsuhdeturvallisuutta, mikä on äärimmäisen tärkeätä. Sanoisinpa vasta-argumentiksi, että tuskinpa tämä lisää työttömyyttäkään, sitä en todellakaan usko.

Jatkossa varmasti pätkätöiden turvallisuutta voidaan ja pitää parantaa enemmän ja jo mainittiinkin, että eläkkeiden kertyminen on seuraava etappi matkalla. Tämä on myös hyvä asia, mutta yksi asia, mitä olisin halunnut hieman ääneen ihmetellä, on se, että kun nyt on työryhmä pystyssä, joka uudistuksia miettii, niin olisin toki toivonut, että samassa yhteydessä olisi jollakin tavoin voitu puuttua alle 23-vuotiaitten eläkkeiden kertymiseen. Tällähän hetkellä on voimassa aika hölmö tilanne. Kun alle 23-vuotias on työssä, hänestä maksetaan ihan normaalit työnantajamaksut, mutta alle 23-vuotiaalle ei kerry eläkettä, ja se on todella suuri epäkohta. Olisin toivonut, että tässä yhteydessä olisi myös näihin asioihin haluttu kiinnittää huomiota.

Ed. M. Markkula merkitään läsnä olevaksi.

Ed. R i m m i : Herra puhemies! Pätkätyölaki, jos näin saa sanoa, ei kyllä tule eduskunnan käsittelyyn päivääkään eikä hetkeäkään liian aikaisin, vaan on todella asia, jota on pitkään odotettu, ja siitä kiitos työministerille, että se nyt on tässä. On myös erittäin hyvä asia, että se saatiin työasiainvaliokunnassa nopeasti käsitellyksi, kuten täällä on jo aikaisemminkin todettu.

Mutta ihan muutamia ajatuksia tämän asian osalta, miksi tätä oikein vastustetaan. Minä en oikein haluaisi uskoa, että ihmiset olisivat niin pahantahtoisia ja niin ilkeitä, että kaikkein heikoimmassa asemassa työelämässä oleville työntekijöille, joita ovat mielestäni juuri pätkätöitä tekevät ihmiset, ei suotaisi inhimillisiä oikeuksia, minkäänlaista sosiaaliturvaa, ei sairausajan palkkaa, ei vuosilomakorvauksia, kun kuitenkin itse turvallisissa työsuhteissa ja suurin piirtein sellaisen työajan puitteissa töitä tehtäessä, kun tiedämme, minkälainen on esimerkiksi päivittäinen työaika, meillä on näitä kaikkia tällaisia turvia, mutta ei näille kaikkein heikoimmille niitä suotaisi.

Minä en tiedä, onko minkäänlaista käsitystä työelämästä näillä ihmisillä ja näillä ryhmillä, jotka haluavat näitä määrätietoisesti vastustaa. Minä kehottaisin: Menkää, hyvät työtoverit, tutustumaan työelämään! Menkää esimerkiksi elektroniikkatehtaaseen katsomaan, kuinka siellä naiset tekevät tiukkaa työtahtia, tai menkää johonkin elintarviketeollisuuteen, johonkin leipomoon tai lihanjalostustehtaaseen katsomaan, minkälaista työtä siellä tehdään todella hurjalla vauhdilla sidottuna hyvin kiinteästi yhteen samaan työpisteeseen niin, että ei edes inhimillisille tarpeille muutamaa kertaa päivässä kerta kaikkiaan pääse ilman, että siihen tulee joku päästämään esimerkiksi wc-tiloissa ihmistä käymään. (Ed. Aittoniemi: Mistä se työtapa on syntynyt?)

Minä olisin hyvin kiinnostunut tietämään, onko esimerkiksi ed. Aittoniemi, joka huutelee aina väliin näihin asioihin, koskaan käynyt tutustumassa jossakin naisvaltaisessa työpaikassa esimerkiksi, missä tehdään kuormittavaa pakkotahtista työtä kuumissa työtiloissa siihen työpisteeseen sidottuna. (Ed. Aittoniemi: Minä olen käynyt kaikenlaisissa työpaikoissa!)

Esimerkiksi sairasajan palkka-asia, kuten ed. Vokkolainen totesi, hän epäili, että tuskin sitä kovin paljon käytetään, ja se on kyllä vakava tosiseikka, että ihmiset eivät tänä päivänä pysyvissä työsuhteissa, siis säännöllisen työajan puitteissakaan, saati pätkätöissä varmaankaan kovin paljon sairaslomalle uskalla jäädä. Mutta pitää se turva heillä olla, kun sairastuminen tapahtuu. Kysyn myös perään, olemmeko me esimerkiksi kansanedustajina taikka minä tahansa työntekijöinä valmiita menemään esimerkiksi ravintolaan tai johonkin kahvilaan tai kuppilaan syömään tai juomaan kupin kahvia, kun siellä

pätkätöitä tekevä tarjoilija niiskuttaa ja nuuskuttaa ja on kuumeisena ja sairaana siinä työssään. Se on siis yleinen terveellisyyskysymys ja hygieniakysymys. Mutta väitän, että näitä ihmisiä on ja niitä on erittäin paljon, koska he eivät rohkene olla poissa sieltä työpaikaltaan.

Sitten vuosilomalakikorvauksesta. Minä ihmettelen, että siihenkin on tartuttu niin kielteisellä tavalla kuin nyt on tartuttu. On todella erinomainen asia, että edes jonkinlainen vuosilomakorvaus pätkätyöhönkin vihdoin ollaan saamassa.

Mutta kaikkein eniten minua todella hämmästytti vastalauseitten esittelijöiden kohdalla sairausajan palkan vastustaminen niin, että siihen esitettiin yhtä karenssipäivää.

Sitten työturvallisuuslain muuttamisesta. Sanoin jo lain lähetekeskustelussa, että pidän sitä erittäin tärkeänä ja tarpeellisena, koska tänä päivänä tehdään paljon esimerkiksi kuuden tunnin työaikaa ja tämähän on sellainen työaikamäärite, että siellä ei juurikaan kuuteen tuntiin ainakaan sisälly minkäänlaista ruokataukoa. Jos siihen jokin ihan lyhyt viiden tai kymmenen minuutin kahvitauko sisältyy, niin silloinkin vielä tämmöinen työ yhtäjaksoisesti tehtynä on erittäin rankka.

Myös kun on työolosuhteita, joissa on erittäin lämmintä, niin toivon todella nyt, että tämän lain osalla myös saadaan tämmöisiin tilapäisiin asioihin kiinnitettyä huomiota. Vaikka meillä on työturvallisuuslaissa suosituksia, se oli muistaakseni lämpötila 27 astetta, kun se ylittyy, niin pitäisi olla määräajoin taukoja, niin tiedän, että tätäkään asiaa ei Suomessa noudateta tänä päivänä, ei alkuunkaan. Se on hyvin yrityskohtaista ja toteutuu siellä, missä on vahva porukka, joka on pystynyt taistelemaan itselleen ne oikeudet. Mutta tiedän työpaikkoja esimerkiksi Tampereella, jossa on ambulanssilla viety työpaikalta työntekijöitä sairaalaan, kun he ovat pökränneet sinne ja saaneet jopa vammoja ja terveys on pettänyt, kun ei ole suostuttu lämpötaukoihin silloin, kun määrätyissä olosuhteissa lämpötilat ovat nousseet korkeiksi.

Sitten täällä hyvin usein puhutaan siitä, että meillä tarvitsee kaikkia asioita säädellä. Nämä ovat elävän elämän mukanaan tuomia vakavia esimerkkejä, ihan käytännön kokemuksia, joista tässä nyt kerron, eivätkä vähääkään ylimitoitettuja. Minä todella toivoisin, että arvoisat työtoverit, jotka näitä asioita vastustavat, ihan vakavissaan tutustuisivat työelämään ja etsisivät myös niitä heikkoja työnantajia, joita tässä yhteiskunnassa tänä päivänä on erittäin paljon. Myönnän, että meillä on myös erittäin paljon hyviä työnantajia, joissa hommat toimivat.

Sitten vielä pari sanaa vuokratyövoimasta. Olin erittäin tyytyväinen, kun havaitsin työasiainvaliokunnan mietinnöstä sen, että tähän asiaan oli kiinnitetty huomiota, koska se on erittäin vakava seikka, joka on jokapäiväistä. Se on hyvin laajamittaista erikoisesti ravintola-alalla, mutta myös monissa muissa ammateissa.

Ministeri Jaakonsaari tämän lain lähetekeskustelussa totesikin, että tämä eläkeasioita koskeva uudistus on tulossa tähän eduskuntaan. Toivon todella ministerille voimia siihen, että hän mahdollisimman nopeasti tältä osinkin saa tämän asian eduskunnan käsittelyyn.

Ed. A i t t o n i e m i : Herra puhemies! Ed. Rimmi ilmeisesti epäili, että kun minua ei näy Pirkanmaan liiton aamukahvilla maanantaiaamuna, minä olen etääntynyt työelämästä. (Ed. Rimmi: Ei se ole työpaikka!) Se ei kyllä pidä paikkaansa. Minä viikoittain tutustun työelämään, moninaiseen työelämään. Viikko sitten tutustuin Niinisalon varuskunnan työelämään yhden päivän. Sekin on eräs työelämän alue, ja käyn myös kaikkialla muualla, myös raskaassa työssä, kevyemmässä työssä jne. Minä totesin tällä tavalla, ed. Rimmi. Minä arvostan teitä suuresti kansanedustajana, joten ei ollut tarkoitus mitenkään piikitellä, sanoinpahan vain nyt tällä tavalla, ettekä te maininnut mitään Pirkanmaan liitosta, mutta minä mainitsin ja tämähän on minun puheenvuoroni.

Mutta varsinaisesti minä pyysin puheenvuoron siitä syystä, että kun ed. Haatainen laususkeli muutamia asioita ja vastauspuheenvuoroja ei anneta, niin minä haluaisin hiukan ed. Haataista oikaista. Ehkä hän on jossakin tekstinkäsittelylaitteensa vieressä omassa huoneessaan tätä kuuntelemassa. Hän nimittäin totesi, että edellinen hallitus ei puuttunut millään tavalla pätkätyön sosiaalisiin ongelmiin. Ed. Haatainen on myös fiksu kansanedustaja, mutta kun hän on niin nuori tässä talossa, hän ei tiedä kaikkea. Sen takia täytyy hiukan oikaista häntä.

Kun sinipunahallituksen, siis sosialidemokraattien ja kokoomuksen hallituksen jälkeen maa romahti, niin se näkyi ensisijaisesti yritysten konkursseissa, joiden kautta myös työpaikat kaatuivat alta kuin lumi keväisessä sateessa. Keskustalle ensiarvoisen tärkeä asia oli silloin pyrkiä parantamaan maan taloutta, pyrkiä parantamaan yrityselämän mahdollisuuksia ja tätä kaut-

ta estää se yrityselämän romahdus, joka vei työpaikat. Siihen aikaan ei ollut vielä sellaisenaan näkyvää ongelmaa, niin sanottua pätkätyöongelmaa, joka on erityisesti tänä päivänä noussut esille. Niiden vuosien aikana Suomen maan talouden perustukset muurattiin uudelleen, kuten olen monta kertaa sanonut, ja keskusta onnistui tässä niin, että 1995 keväällä, kun nykyinen hallitus ylimielisyydessään astui tehtäviinsä, maan talous kasvoi 6—7 prosentin vauhdilla, maan talous oli elpymässä kaikilta osiltaan. Mitä sen jälkeen tapahtui? Sen jälkeen tapahtui se, että Lipposen hallitus menetti otteensa, tuotanto romahti 2 prosentin tienoille, ei käynytkään niin kuin he luulivat, että siltä pohjalta, jonka keskusta ja sen aikainen hallitus olivat luoneet maahan, se olisi voitontanssia, marssia Uralille niin kuin sanotaan, vaikka tämä esimerkki huonosti tähän sopii.

Sen jälkeen, kun Suomen talous ei jatkanut sitä noususuhdetta, joka luotiin viime hallituksen aikana, alkoivat tulla sekä pätkätyöongelmat että niiden sosiaaliongelmat Suomeen. Sen tietää ed. Rimmi varsin hyvin. Keskusta vastasi myös tähän ongelmaan niin sanotulla työreformimallillaan, joka tarkoitti sitä, että jos se olisi toteutettu, siinä olisi otettu sekä työnantajat että työntekijän edut huomioon kohtuullisella tavalla. Se olisi merkinnyt sitä, että tällaista pätkätyöongelmaa ei näin suuressa muodossa olisi tullutkaan kuin Suomessa on tällä hetkellä. Työreformi tarkoitti kokonaiskorjausta, siis korjataan koko seinä eikä sillä tavalla kuin nyt, kun nykyinen hallitus tilkitsee räteillä niitä hiiren mentäviä rakoja sosiaaliturvan seinässä. Keskustan tarkoitus työreformia esittämällä oli se, että korjataan koko tilanne. Siinä oli myös esitys vuosilomalaista, joka mainitaan keskustan vastalauseessa jne. Siis kokonaisratkaisu, joka olisi auttanut kaikkia osapuolia.

Tämä ratkaisu, mitä te nyt yritätte, joka sellaisenaan on tietysti välttämätön, kun te ette parempaan pysty, on korjailla ihan niin kuin rikkinäisiä housun takamuksia korjaillaan pienillä paikoilla. Pakkohan ne on korjata, kun isompaa paikkaa ei ole saatavissa. (Ed. Jaakonsaari: Miksi te vastustatte?) — Tämä laki on ihan tarpeellinen, mutta jos keskustan työreformin suuntauksia noudatettaisiin, se tarkoittaisi kokonaisvaltaista ratkaisua myös pätkätyöongelmaan. Tässä on, herra puhemies, myös ed. Haataiselle, jos hän on malttanut kuunnella huoneessaan, selvitys siitä, mitä todella on tapahtunut. Hän ei vain tiennyt sitä, ja siinä mielessä on hänelle anteeksi annettava.

Työministeri J a a k o n s a a r i : Arvoisa puhemies! Ei ole tietenkään erityisen kunniakasta olla auttamassa ed. Aittoniemen pääsyä ennätysten kirjaan, mitä tulee puheenvuorojen käytön määrään, mutta otettakoon se riski. Nimittäin haluan sen kyllä hänen puheenvuorostaan oikaista, että hallitus on lähtenyt ehdottomasti siitä, että työelämän uudistamisessa otetaan sekä työnantajan että työntekijän tarpeet huomioon. Nyt on se kori käsitteillä, jossa on työntekijöiden edut. Siksi minä ihmettelen, miksi keskustakin on käynyt niin raivoisasti vastustamaan tätä asiaa. Se on erityisen falskia sen takia, että hyvin monissa keskustan lehdissä Seppo Kääriäisen ja monen muun keskustapuolueen poliitikon suuhun on pistetty sanoja, että nimenomaan epätyypillisten työsuhteitten työsuhdeturvaa on vahvistettava ja kaikkein vaikeimmassa asemassa olevien työntekijöitten asemaa on parannettava. Se on otettu ikään kuin poliittisena tavoitteena tärkeäksi ja koettu tärkeäksi, mutta sitten, kun tulee toteuttamisen aika, silloin vastustetaan. Siihen ei toden totta käy selitykseksi se, että te tarjoatte jotakin työreformia, jossa ei puhuta ollenkaan epätyypillisistä töistä. (Ed. Aittoniemi: Se on kokonaisratkaisu!) — Kokonaisratkaisu! Teidän edellisen vaalikauden kokonaisratkaisunne oli sarja yleislakkoja ja täysin nollaesityslista, mitä tulee työelämän uudistamiseen.

Mutta vakavasti puhuen, kun on kysymyksessä uudistus, josta voidaan olla yhtä mieltä niin kuin ymmärsin, miksi sitä ei voi myös kannattaa?

Ed. V i l j a m a a : Arvoisa puhemies! Ed. Aittoniemen muistia haluan minäkin virkistää. Nimenomaan viime hallituksen aikana pääministeri Ahon luona kävi liike- ja ravintola-alan työntekijöiden joukko esittämässä pätkätöiden uudistamista ja tähän liittyvän sosiaaliturvan uudistamista. Ongelma oli todella akuutti eikä sille tehty mitään. Sen annettiin paisua näihin mittakaavoihin, mitä se nyt on. Eikä kuulu todellakaan pohjoismaisen hyvinvointivaltion kuvaan se, että teetämme työtä alehinnalla emmekä maksa kaikesta työstä sosiaaliturvaa. Tätä aletyötä tekevät nimenomaan naiset ja nuoret. Minusta on korkea aika saada kuntoon tämä asia. Tavoitteena on todella se, että tämä on vain välivaihe, koska pidemmälle emme päässeet. Työnantajat ja oikeistosiipi eivät tulleet mukaan. Sosialidemokraattien tavoitteena on se, että joka ikinen työtunti on sosiaaliturvan arvoinen, loman arvoinen ja palkan arvoinen. Silloin lyhyillä työsuhteilla ei keinotella ja silloin työelämä on tervettä.

Ed. Kuosmanen: Arvoisa herra puhemies! Ed. Aittoniemi käytti mielenkiintoisen puheenvuoron. Minäkin aion puuttua tähän asiaan siinä mielessä, että viimeisen hallituskauden aikana eli silloin, kun kepu ja kokoomus olivat hallituksessa, palkkojen sivukulut muun muassa nousivat 7 prosenttia. Toisin sanoen nyt tämä tilanne aiheuttaa sen, että yrittäjät eivät voi jatkossakaan työllistää ihmisiä, jos sivukuluja emme pyri puolittamaan tällä vaalikaudella. Uuden-Seelannin mallissahan lähdettiin siitä, että sivukulut maksaa yhteiskunta. Jos siellä 100 markkaa maksetaan työntekijälle, vain 2 markkaa yrittäjä joutuu maksamaan sivukuluja. Minusta tämä suuntaus on oikea siinä mielessä, että radikaalisti pitäisi sivukuluja pyrkiä pienentämään, jos me työpaikkoja haluamme tähän valtakuntaan saada.

Itse asiaan. Minusta pätkätyölaki olisi pitänyt ehdottomasti sopia työpaikoilla eli työpaikoilla joustojen kautta, koska yrityksissähän me tiedämme erittäin tarkkaan, millä tavalla työnkuva pitää päivittäin järjestää, milloin tarvitsee työntekijä tauon ja milloin meidän tuotantoprosessimme kestää sen tauon. Nämä asiat eivät minun mielestäni ole lainsäädäntöteitse sovittavia, vaan ne pitää työehtosopimuksissa ja työpaikoilla sopia.

Kun täällä on kysytty, ovatko edustajat käyneet työmailla, itse voin sanoa, että 17 vuotta oli lähes 500 ihmistä töissä. Väkisin jouduin kyllä käymään työmaillani. Siinä mielessä meillä on täällä oikealla kokemusta työntekijöiden palkkaamisesta. Nyt pätkätyö ei ole ongelma yrityksissä, vaan on kulttuuri muuttunut työpaikoilla. Ei ole enää vakinaista työpaikkaa kellekään, ei ole yrittäjällekään. Yrittäjä ei tiedä kahta vuotta eteenpäin tänä päivänä, onko firma pystyssä ja onko tilauskanta vielä voimissaan. Nämä ovat yrittäjän harmeja ja yrittäjällä itsellään ei ole mitään sosiaaliturvaa eikä vakuutusta.

Ed. Karpio: Arvoisa puhemies! En malta olla käyttämättä puheenvuoroa, siksi värikäs oli taas ed. Aittoniemen käyttämä puheenvuoro, kun hän kaatoi kaikki nykyiset taloudelliset ongelmat nykyisen hallituksen piikkiin ja katsoi, että mikäli edellinen kepujohtoinen hallitus olisi jatkanut toimintaansa, kaikki maan taloudelliset ongelmat olisivat olleet sillä myöskin poistettuja.

Arvoisa puhemies! Kun pyritään nykyistä työelämään jollain tavoin uudistamaan, niin tässä vaiheessa ed. Aittoniemelle ja keskustapuolueelle eivät näytä kelpaavan mikään näistä ehdotuksista. Huoli maan talouden velkaantumisesta ja yleensä taloudellisesta tilanteesta ei ole päällimmäisiä huolia, kun ajatellaan ed. Aittoniemen puhetta.

Ed. Rimmi: Arvoisa puhemies! Kun ed. Kuosmanen totesi puheenvuorossaan siitä, että asia olisi pitänyt sopia työpaikoilla, toteaisin nyt sellaisen seikan, että joillakin työpaikoilla varmasti tällaisista asioista voidaan sopia ja tänä päivänä sovitaan työelämässä erittäin paljon, mutta kun on todella sellaisia työpaikkoja, että tällainen sopiminen ei onnistu.

Ed. Kuosmanen, te totesitte jotenkin siihen tapaan, että pitäisi voida ajatella niin, että milloin työntekijä tarvitsee sen tauon ja milloin se tauko sille yritykselle sopii. Ajatellaan tilannetta, että siellä on esimerkiksi jokin kiireinen prosessi työnantajan näkökulmasta. Voisiko työnantaja teettää työntekijällä vaikka sitten kuusi seitsemän tuntia yhtä soittoa duunia antamatta minkäänlaista tauotusta esimerkiksi, jos se ei sattuisi sopimaan työnantajan senhetkiseen tilannekuvaan?

Kun vielä totesitte siitä, että työelämää tunnetaan, niin epäilen, että esimerkiksi edustamanne ala, jolla itsellänne on ollut paljon työntekijöitä, on ollut miehistä. En yhtään halua epäillä, että ed. Kuosmanen olisi ollut huono työantaja. Mutta väitän, että erikoisesti pienissä työpaikoissa, keskisuurissa työpaikoissa, naisvaltaisissa työpaikoissa tämä ongelma on vielä paljon suurempi kuin vahvoissa ja miehisissä teollisuusyrityksissä.

Ed. Saarinen: Herra puhemies! Tekee mieli kommentoida eräitä puheenvuoroja pitkälti siitä syystä, että keskustelun kuluessa ei ole vastauspuheenvuoroihin ollut mahdollisuuksia.

Ed. Veteläinen puheenvuorossaan käsitteli työttömyyttä siinä valossa, että hän sanoi suurin piirtein näin, että työllisyystilanne on nyt parantunut eteläisissä työvoimapiireissä. Kommenttina tähän haluan lausua, että hyvä että edes jossakin päin maata alkaa työllisyystilanne parantua, ja voisiko sanoa, että erityisen hyvä, että juuri eteläisissä työvoimapiireissä, joissa on erityisen paljon ollut pitkäaikaistyöttömiä. Tässä mielessä voidaan sanoa, että hallituksen politiikka on onnistunut ja asiat ovat lähteneet rullaamaan parempaan suuntaan.

Ed. Aittoniemen puheenvuoron johdosta ei voi esittää muuta kuin oman ihailunsa, että hän pystyy muuttamaan plussan miinukseksi tai

mustan valkeaksi tai päinvastoin, kun hän kuvaili vaalikauden 91—95 kehitystä. Jos niihin asioihin palaa, se on murhenäytelmä sinänsä, mutta jos niihin joutuu lyhyesti palaamaan, kyllähän kaikkien tunnuslukujen mukaan, käsitellään sitten valtiontalouden tilan muutoksia, työttömien määrän muutoksia, mitä tahansa, se oli murheellinen korpivaellus, mutta nyt siitä on jollakin tavalla päästy läpi. Ei siitä kenenkään pidä iloita tai ilkamoida, että oli niin vaikea kausi, mutta ei kukaan voi myöskään varmaan sanoa, että meni valtavan hyvin edellisellä vaalikaudella, vaan kyllä meillä meni valtavan huonosti. Syyllisten etsimiseen ei varmaan kannata käyttää kovinkaan paljon ruutia.

Ed. Kuosmanen puhui työn tekemiseen liittyvistä sivukuluista. Mielestäni jo ilmaisu sivukulut sopii huonosti, se jotenkin alentaa työn tekemisen arvoa, ikään kuin se olisi rasite, jolla ei ole mitään vastiketta, kun se on tällainen sivukulu, joutava lisärasitus, minkälaisia ajatuksia kukin siihen liittää. Onhan sillä katteensa tässä yhteiskunnassa. Sillä katetaan hyvin merkittäviä kustannuksia, on se sitten sosiaaliturvaa, työsuhdeturvaa, mitä tahansa. Siellä juuri, ed. Kuosmanen, teidän mainitsemissanne sivukuluissa on se pienen tavallisen ihmisen turva. Ne ovat hyvin tärkeitä ja merkittäviä.

En tiedä, oletteko käynyt Uudessa-Seelannissa. Minä olin sen valtuuskunnan mukana, joka kävi runsas vuosi sitten tutustumassa niin sanottuun Uuden-Seelannin malliin paikan päällä, ja näimme mitalin molemmat puolet. Olen sitä mieltä, että se synkempi puoli oli kuitenkin sitten se pelottavampi. Kun ihmiset ovat siellä ikään kuin kauppatavaraa, aika onnettomia, turvattomia, en kannata sitä linjaa. Se on vahvemman politiikkaa. Siellä ei pidetä kanssaihmisistä alkuunkaan tähän mittaan asti huolta kuin meillä täällä Suomessa.

Kyllähän tämä esitys, joka koskee lyhytaikaisia työsuhteita, on myönteistä kehitystä. Tämä vie asioita oikeaan suuntaan ja tarjoaa taas eräällä tavalla lisäturvaa niille, joitten työsuhdeturva on tähän asti ollut muita heikompaa. Siinä mielessä olen iloinen, että tässä tällainen ratkaisu syntyy. Ihmettelen ja olen oikeastaan pahoillani keskustapuolueen kaksinaamaisesta politiikasta tämän asian yhteydessä.

Puhetta on ryhtynyt johtamaan toinen varapuhemies Törnqvist.

Ed. K u o s m a n e n : Arvoisa rouva puhemies! Hyvin harvoin käytän puheenvuoroja, mutta nyt sen verran, kun katson, että täällä työnantajaa pikkusen sorretaan.

Otan esimerkin Ruotsista. Viisi vuotta sitten Ruotsissa otettiin työnantajalta pois sopimusoikeus, ja se merkitsi sitä, että työehtosopimukset tulivat työpaikoille. Jos Suomessa tehtäisiin sama, että TT ei tekisikään työehtosopimuksia, vaan sopimukset tehtäisiin työpaikoilla, niin SAK:ta ei Suomessa tarvittaisi eli SAK:n valta loppuisi. Olen vakuuttunut siitä, että sen jälkeen uusia työpaikkoja tulee valtavasti lisää Suomeen. Minä olen aivan vakuuttunut, että seuraavien viiden vuoden aikana, jos työttömyys jatkuu tämmöisenä, että on 400 000 työtöntä, olemme siinä tilanteessa, että työehtosopimukset sovitaan työpaikoilla.

Sitten Saksan-malli, mistä minä tein lakialoitteen, että alle kymmenen hengen yrityksissä ei ole ollenkaan työehtosopimusta, niin Saksassa se pelaa hyvin. Saksassa on maailman korkein palkkataso. Tämä kymmenen hengen työehtosopimus on nyt ollut voimassa vuoden ja uusia työpaikkoja on tullut sinne 500 000.

Eli kaikki nämä, mitä muualla maailmassa tehdään, täällä kuitenkin vasemmalla kaadetaan.

Sitten keskustan työreformista sanon, että se on todella hyvä ja kannatettava. Ihan turha meidän on haukkua oppositiota, jos he hyviä asioita esittävät. Yrittäjänä kannatan keskustan työreformia. Siinä on 90 prosenttia sellaisia asioita, jotka itse näen hyväksi.

Ed. K u o p p a : Arvoisa puhemies! Ed. Kuosmanen mainosti sitä, että Suomessa työnantajapuolella ei ole oikeutta tehdä työehtosopimuksia, vaan ne tehdään kollektiivisesti. Haluan huomauttaa, että Suomessa työnantajan asema on erittäin vahva, sillä Suomessa työnantajalla on sopimusten ja lakien tulkintaetuoikeus, joita se käyttää kyllä varsin häikäilemättä hyväkseen. Vasta työtuomioistuimen päätöksellä voidaan muuttaa, vaikka työnantaja olisi tulkinnut sopimuksia ja lakeja virheellisesti. Näin vahvaa työnantajan asemaa harvassa maassa on. Minä pyydän muistuttamaan mieleen, että on todella näin, jos halutaan lakien mukaan mennä.

Toisena asiana ed. Kuosmanen kertoi Saksan esimerkin, kuinka erinomaisesti siellä menee. Tilastot kuitenkin näyttävät, että Saksassa työttömyys on kasvanut viime aikoina voimakkaasti ja siellä on suunnilleen saman verran työttömiä nyt

kuin Suomessa on asukkaita. Ei siellä nyt niin erinomaisen hyvin mene, vaikka siellä tilanne on sitten mennytkin ... (Ed. Kuosmanen: Suhteessa!) — No, suhteessakin jos otetaan, noin viisi miljoonaa työtöntä on aika suuri määrä suhteessa. Siellä on toistakymmentä prosenttia työttömyys. Työttömyys on kasvanut siellä voimakkaasti.

Näin ollen, jos ajatellaan näitä malleja, minun mielestäni pitäisi sitten katsoa sellaisia, missä työttömyyttä voidaan vähentää ja parantaa työntekijöiden olosuhteita.

Tämä hallituksen esitys ja valiokunnan mietintö ovat selvästi eteenpäinmenoa, mutta sitä minä en ymmärrä, minkä tähden lyhytaikaisessa työsuhteessa sairausajan korvaus on vain 50 prosenttia. Mielestäni sen kuuluisi olla koko 100 prosenttia, niin kuin pitemmissäkin työsuhteissa.

Työministeri J a a k o n s a a r i : Arvoisa puhemies! On hyvä, että eduskunnassa keskustellaan myös siitä, mitä muualla maailmalla tapahtuu, mutta nyt on kyllä tilanne niin, että me voimme olla sen verran ylpeitä Suomen mallista, että oikeastaan ei ole opiksi otettavaa, ei Saksasta, ei Ruotsista. Molemmat hyvin vahvat ja vauraat maat ovat joutuneet työttömyyden kurimukseen. Ruotsissa tällä hetkellä kadutaan sitä, että keskitetty työehtosopimusjärjestelmä on siellä murrettu. Monella suulla on todettu se, että varsinkin tulevaisuudessa Emu-olosuhteissa suomalainen luottamuspääoma ja työehtosopimusjärjestelmä ja yhteistyö työmarkkinajärjestöjen kanssa saattaa olla todella vahvuus.

Minäkin uskon siihen, että sopiminen menee yhä enemmän paikalliselle tasolle ja se on hieno asia silloin, kun on todella sellaiset pelisäännöt, että on myös toinen osapuoli. Se kyllä edellyttää vahvaa ammattiyhdistysliikettä. Minusta me voimme ihan omaperäisen suomalaisen mallin kehittää. Esimerkiksi Metallin työehtosopimukset tällä hetkellä tarjoavat aivan loistavan esimerkin siitä, millä tavalla työehtosopimusten kautta paikallista päätösvaltaa on pystytty lisäämään.

Olemme saaneet Suomessa työttömyyden laskuun. Uusia työpaikkoja syntyy. Suomessa työrauha on vahvempi kuin monissa kilpailijamaissamme eli työmarkkinajärjestelmämme toimii. Hyvin ratkaiseva paikka on lähestyvät tuloratkaisut ja siinä työn hinta, ja se vaikuttaa työllisyyteen erittäin ratkaisevasti. Ollaan ylpeitä siitä, mitä olemme saaneet aikaan.

Ed. R e h n : Arvoisa puhemies! Ed. Rimmi äsken esitti väitteen, että pienissä yrityksissä taukojen saaminen työn lomaan on suurempi ongelma kuin suurissa yrityksissä. Säännöllisten taukojen saaminen voi olla, mutta tämä tuskin pitää paikkansa yleisesti ottaen. Totta kai poikkeuksia löytyy. Poikkeuksia hyvään ja huonoon suuntaan löytyy tietenkin enemmän sellaisista pienistä yrityksistä, jotka eivät noudata pilkuntarkasti joitakin säännöksiä, koska siellä sallitaan jopa ylimääräisiä kahvitaukoja ja siellä keskustellaan terveydestä ja kaikista inhimillisistä asioista, perheen piirissä olevista ja muista.

En todellakaan tiedä, minkälaista yritystä ed. Rimmi ajattelee, kun hän morkkaa pieniä yrityksiä. Mutta en näkisi siihen minkäänlaista aihetta. Itse tunnen hyvin paljon yrittäjäjärjestössä toimineena pieniä yrittäjiä, jotka todella kohtelevat perheenjäseninä ja vielä todella hyvin työntekijöitänsä ja arvostavat heitä todella hyvänä resurssina.

Sitten ministeri Jaakonsaarelle. Voimme varmasti olla ylpeitä monista asioista työmarkkinoillamme, mutta emme varmaankaan voi olla ylpeitä niistä yli 400 000:sta työttömästä, joiden elämä on melkoisen sekaisin työn puutteen takia.

Ed. K u o s m a n e n : Arvoisa rouva puhemies! Ed. Saarinen mainitsi, että sivukulut ovat ansaittuja ja tämä nimitys on ikävä, kun puhutaan sivukuluista. Mutta se on kuitenkin työmarkkinoilla aiheuttanut sen, että esimerkiksi Helsingin suurhallin rakennustyömaalla oli 163 aliurakoitsijaa. Toisin sanoen, kun rakennus tänä päivänä rakennetaan, niin siellä ei ole yhtään muuta työmiestä kuin vastaava mestari. Kaikki ovat yrittäjiä nimenomaan sivukulujen takia, koska sivukulut nostaisivat tuplasti rakentamisen hintaa, työn hintaa.

Sitten toinen asia on vuokratyö, mistä keskusteltiin. Helsingissä on 35 vuotta toiminut esimerkiksi toimistotyötä tarjoava Kaisla Oy. Me olemme myös käyttäneet sen palveluja silloin, kun meillä on huippuja, ja tasaamme niitä toimistotyössä. Minusta ne ovat erittäin ammattitaitoista työväkeä, ja laskulla ne laskuttavat firmaa. Ei se yhtään heikennä työntekijän asemaa, onko se vuokratyössä tai yrittäjänä.

Ed. R i m m i : Rouva puhemies! Kun mainitsin ed. Kuosmasen puheenvuoron johdosta ennen kaikkea pienistä työpaikoista, tarkoitin lähinnä sitä, että pienissä työpaikoissa ja keskisuurissakin neuvottelujärjestelmät, neuvotteluorga-

nisaatio, sopimusorganisaatio eivät ole niin kehittyneitä kuin on isommissa työpaikoissa. Siellä ei välttämättä näitä neuvottelusuhteita aina tunnusteta. Mutta poikkeuksia on puolin ja toisin. Olen aivan samaa mieltä kuin ed. Rehn, että poikkeuksia löytyy. Parhaita poikkeuksia löytyy nimenomaan perheyrityksistä. Niitäkin tunnen aika paljon, missä on ihan muutama työntekijä, neljä viisi työntekijää. Niissä onkin paljon läheisempi ja inhimillisempi työilmapiiri, ja siellä puhalletaan aika paljon yhteen hiileen ja huomataan puolin ja toisin toistensa tarpeita, niin työnantajan kuin työntekijänkin.

Mitä tulee siihen, kun ed. Kuosmanen mainitsi Saksan esimerkistä, että on tullut niin runsaasti uusia työpaikkoja, samanaikaisesti Saksassa on, niin kuin täällä tuli jo aikaisemmin jonkun puheenvuorossa esiin, työttömyys todella runsaasti lisääntynyt.

Ed. P e l t o m o : Arvoisa puhemies! Minäkin haluaisin tuoda esille sen, että entistä enemmän on tullut jo neuvotteluvaraa paikallistasolle, myös julkiselle sektorille. Siellä ovat pystyneet sekä työnantajat että työntekijät keskenään neuvotellen nimenomaan sopimaan eri asioista, jopa sivukulujen heikennyksistäkin. Julkisella sektorilla ovat työntekijät joutuneet sen uhalla, että olisi työpaikan menetys edessä, jopa lomarahansa neuvottelemaan joko vapaaksi tai muulla tavalla pidettäväksi. Eli kyllä tähän suuntaan mennään.

Totta kai meillä on sekä hyviä että huonoja työnantajia. Lakihan tulee juuri näiden huonojen työnantajien takia säädettäväksi, jotta edes minimitasot täytetään eläke- ja sosiaaliturvankin osalta.

Kun nyt epätyypillisten työsuhteiden sosiaaliturvaa ja eläketurvaa ollaan parantamassa koko ajan, minusta se on yksi osoitus siitä, että kun kerran epätyypilliset työsuhteet jatkossakin lisääntyvät, niin myös tällä tavoin kannustetaan työntekijöitä ottamaan vastaan pätkätöitä, kun niistä heti ensimmäisestä tunnista alkaen alkaisi kertyä sekä eläke- että sosiaaliturva.

Ed. S a a r i n e n : Arvoisa rouva puhemies! Aivan lopuksi on vielä ed. Kuosmasen puheenvuoron johdosta todettava, että tämän vuoksi me, ed. Kuosmanen, istumme eri laidoilla istuntosalissa. Ymmärrän, että teidän ideologianne mukaista on tavoitella yhteiskunnassa sellaista tilaa, jossa ammattiyhdistysliikkeen toiminta ei ole sallittua. Te jo esititte, että SAK on lakkautettava. Minä kauhistuin sitä ajatusta. Katsotaan maailmalle, miten niissä maissa ihmiset voivat, joissa ay-liikkeellä ei ole toimintaedellytyksiä. En kadehdi niitä järjestelmiä.

Viittasitte myös rakennustyömailla vallitsevaan tilanteeseen. Se on totta, siellä on yhden miehen firmoja. Mutta miten on vastuun laita? Miten ovat hinta-, laatu- ym. tekijät? Siellä on suuria ongelmia. Ei löydy enää yhden miehen firmoista esimerkiksi alihankkijan, aliurakoitsijan vastuun kantajia. Nämä yhden miehen firmat, ed. Kuosmanen, löytävät ongelmat edestään tulevaisuudessa, valitettavasti.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Lakiehdotusten ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

9) Hallituksen esitys laiksi rikoslain 37 luvun muuttamisesta

Lähetekeskustelu
Hallituksen esitys 38/1997 vp

T o i n e n v a r a p u h e m i e s : Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetettäisiin lakivaliokuntaan.

Keskustelu:

Ed. K a r p i o : Arvoisa puhemies! Haluaisin sen verran todeta hallituksen hyvästä esityksestä, että rikoslain 37 luvun muuttaminen koskee nimenomaan maksuvälinepetoksen soveltamisalaa eli esimerkiksi luottokorteilla ja pankkikorteilla tapahtuvia rikoksia. Nyt lakia on tarkoitus täydentää niin, että lain soveltamisalaan tulevat myös atk:lla tehdyt rikokset eli esimerkiksi kotipäätteellä tapahtuvat rikokset, kun päätteen haltija saatuaan tietää toisen tunnuksen maksaa laskujaan toisen tililtä. Hallituksen esitys, arvoisa puhemies, mielestäni parantaa nykyistä lakia. Käytännössä maksuvälinepetokset eivät liene tähänkään saakka tuottaneet alioikeuksille suuriakaan ongelmia, koska syyttäjät eivät tuo tulkinnanvaraisia asioita oikeuteen.

Kun rupeamme nyt ed. Aittoniemen kanssa lakivaliokunnassa selvittämään maksuvälinepetosta, niin nykyisen lain mukaan, kun henkilö syyllistyy maksuvälinepetokseen, hän samalla syyllistyy yksityisen asiakirjan väärennökseen ja aiheuttaa näin poliisille tuntuvasti lisätyötä. Lakivaliokunnassa on syytä harkita, eikö maksuvä-

linepetos jo sinänsä sisällä asiakirjan väärentämistä, mistä ei olisi tarve tuomita vielä erikseen.

Ed. Aittoniemi: Rouva puhemies! Varmasti näin. Aikaisemmin oli keskustelu edustajan kanssa asiasta ja siihen liittyvistä ongelmista. Nyt tuli mieleeni hänen viimeisestä puheenvuorostaan se, että petos ja väärennysrikos eivät koskaan toteudu samanaikaisesti, vaan toinen syö niistä toisen, en muista, mikä se hieno sanonta on, mutta asia ei sillä tavalla varmasti tule muodostumaan ongelmaksi, jos nykyisen tyyppisiä yleisten oppien tulkintoja noudatetaan.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Puhemiesneuvoston ehdotus hyväksytään ja asia lähetetään lakivaliokuntaan.

10) Hallituksen esitys laiksi siemenkauppalain 9 §:n muuttamisesta

Hallituksen esitys 39/1997 vp

Asia lähetetään puhemiesneuvoston ehdotuksen mukaisesti maa- ja metsätalousvaliokuntaan.

11) Hallituksen esitys laiksi taiteen edistämisen järjestelystä annetun lain muuttamisesta

Hallituksen esitys 17/1997 vp
Sivistysvaliokunnan mietintö 5/1997 vp

Mietintö pannaan pöydälle puhemiesneuvoston ehdotuksen mukaisesti ensi torstain täysistuntoon.

12) Hallituksen esitys laeiksi maa-aineslain ja rakennuslain 124 a §:n muuttamisesta

Hallituksen esitys 242/1996 vp
Ympäristövaliokunnan mietintö 3/1997 vp

Mietintö pannaan pöydälle puhemiesneuvoston ehdotuksen mukaisesti ensi torstain täysistuntoon.

Toinen varapuhemies: Eduskunnan seuraava täysistunto on huomenna keskiviikkona kello 14.

Täysistunto lopetetaan kello 17.46.

Pöytäkirjan vakuudeksi:

Seppo Tiitinen