

Täysistunto

Keskiviikko 25.10.2017 klo 14.00—21.36

8. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 146/2017 vp

Lähetekeskustelu

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 8. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan, jolle sosiaali- ja terveysvaliokunnan on annettava lausunto.

Keskustelu

17.06 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ajokorttilain muuttaminen on liikenteen palvelulain ohella yksi liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla tällä vaalikaudella tehtävistä isoista lainsäädäntöuudistuksista, joilla puretaan sääntelyä digitalisaation mahdollisuuksien hyödyntämiseksi. Sääntelyä selkeytetään ja vaihtoehtoisuutta ajokortin suorittamisessa lisätään. Digitalisaation myötä lisätään sähköistä asiointia ajokorttimenettelyssä. Muutoksilla kevennetään hallinnollista taakkaa ja voidaan vaikuttaa myös ajokortin hintaan.

Keskeisimpänä esityksessä on kuljettajakoulutuksen ehdotettu muutos ja siitä aiheutuvat tutkinnon kehittämistarpeet. Muutos ei koske kuorma- ja linja-auton ajokortteja. Määrämuotoisesta ja viranomaisen vahvistaman opetussuunnitelman mukaisesta opetuksesta luovutaan. Painopistettä ajokortin suorittamisessa siirretään kuljettajantutkinnon suuntaan kansainvälisten mallien ja EU-lainsäädännön perusteiden mukaisesti. Tutkinnon edellytyksiä mitata paremmin ajokorttia suorittavan osaamista vahvistetaan. Uudistuksen kohteena ovat erityisesti sisällöt, jotka tähän asti on toteutettu opetuksen keinoin.

B-luokassa palataan ajokortin suorittamiseen yhdessä vaiheessa. Vaiheistetusta opetuksesta luopumalla kuljettajalle annetaan paremmat valmiudet ajamiseen heti itsenäistä ajamista aloitettaessa. B-luokassa opetuksen aloitusajankohtaa aikaistetaan, mikä mahdollistaa pitemmän ajokokemuksen hankkimisen turvallisissa olosuhteissa. Tavoitetta edistetään opetusluvalla tapahtuvalla ohjatulla ajoharjoittelulla myös autokouluopetuksen tukena.

Muutoksen tarkoituksena ei ole luopua opetuksesta ajokorttia suoritettaessa. Vain nykyisenkaltaisesta opetuksen sisältöjen ja määrien tarkasta sääntelystä luovutaan. Luokka-kohtainen teoriaopetus on jatkossa vapaammin hankittavissa, mutta ajo-opetusta voidaan antaa edelleen vain viranomaisen luvalla. Muutos mahdollistaa nykyistä paremmin opetus-
tarpeiden arvioimisen oppilaskohtaisesti ja aiemman osaamisen hyödyntämisen. Lakisääteiset koulutusvaatimukset kohdistuvat liikenneturvallisuuden huomioon ottamiseen ja ajo-opetukseen eräissä luokissa.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 110/2017 vp

Ensimmäistä ajokorttia suoritettaessa on saatava liikenteessä toimimisen perusteita koskeva koulutus. B-luokassa vaaditaan liikenteen riskien tunnistamiseen liittyvä koulutus. Uusien kuljettajien rikkomusseurantaa tehostetaan koulutuksella. Ensimmäistä moottoripyörän ajokorttia ja auton B-luokan ajokorttia suoritavalta vaaditaan vähimmäismäärä ajo-opetusta. Nykyiseen verrattuna ajo-opetuksen vähimmäismäärät puolitetaan. Opetusmäärien tarkoitus ei ole nykyiseen tapaan kuvastaa ajotaidon edellyttämän ajo-opetuksen määrää vaan varmistaa riittävät edellytykset osaamisen arvioimiseen.

B-luokan ajokorttiopetuksessa on ollut käynnissä useampia kuljettajaopetuskokeiluja. Näissä kokeiluissa on jo kokeiltu digitaalisten oppimisympäristöjen hyödyntämistä ja nykyistä joustavampia opetussuunnitelmia muun muassa ajotuntien määrässä. Tutkintoon sisällytetään myös riskien tunnistamista koskevia sisältöjä.

Lausuntokierroksella saadussa palautteessa puututtiin erityisesti ehdotusten liikenneturvallisuusvaikutuksiin. Esityksessä lisätään tutkintojen vaativuutta, pidennetään B-luokan ajokokeen kestoja ja mopotutkinnossa vaaditaan ajokoe liikenteessä. Opetusluvan hakijan taustat tutkitaan edelleen sen varmistamiseksi, ettei liikenneturvallisuudelle kyseenalaisia ajotapoja siirretä opetuksessa. Opetus- ja tutkintoajon turvallisuuden ylläpitämiseksi pysytetään vaatimus ylimääräisestä jarrupolkimesta.

Esitykseen sisältyy myös traktoreiden ajokorttiluokitusta koskevia ehdotuksia: LT-luokasta luovutaan. Ajoneuvoluokkaan T3 kuuluvat traktorit, joiden rakenteellinen nopeus on 40–60 kilometriä tunnissa, siirretään AM-luokkaan. Niiden kohdalla ajokorttivaatimukset ovat samat kuin kevyillä nelipyörillä. Muut traktorit, joiden rakenteellinen nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa, kuuluvat T-luokkaan.

Matkailun lisääntyessä Suomeen tulee yhä enemmän henkilöitä maista, joissa myönnettyjä ajokortteja ei hyväksytä täällä ajamiseen. Jatkossa hyväksytään ajokortit, jotka on myönnetty Suomen tunnustamassa valtiossa. Tällä helpotetaan liikkumista ja matkailupalvelujen käyttöä.

Lakimuutosten on tarkoitus tulla voimaan 1. päivänä heinäkuuta vuonna 2018. Ulkomaisten ajokorttien kohdalla voimaantulo ehdotetaan aikaistettavaksi. Tältä osin laki ehdotetaan tulemaan voimaan jo vuoden 2018 helmikuun alussa. — Kiitos.

17.11 Timo Heinonen kok: Arvoisa herra puhemies! Hyvä ministeri ja hyvät edustajakollegat ja muut paikalla olijat! Liikenneministeri Berner on ollut jälleen aikaansaapa, ja hyviä, isoja asiakokonaisuuksia ollaan eteenpäin viemässä.

Ajokorttilain uudistamisessa ajokorttisääntelyä selkeytetään ja ajo-opetusta muutetaan muun muassa valinnaisuutta lisäämällä. Myös B-luokan ajokortin suorittamisesta useassa tai kahdessa vaiheessa luovutaan ja ehkä siirrytään hivenen siihen suuntaan, että voidaan osoittaa tuota osaamista astetta joustavammin.

Autokoulun tunnit puolittuvat, ja tätä tietysti ainakin autokouluala on hivenen kyseenalaistanut. Mutta toivotaan, että ratkaisu on oikea ja niillä tuloksilla, mitä tässä esityksessäkin esille tuodaan, kansainvälisilläkin tuloksilla, päästäisiin lopputuloksessa kuitenkin parempiin kuljettajiin. Meillä on ollut käytössä kokeilu 10+10-mallista, ja ainakin siinä on osoittautunut, että se ei ole toiminut, mutta toisaalta valinnaisuus on sitten tuonut mahdollisuuksia myös lisätunteihin.

B-luokan ajokortin vähimmäisikä ei ehdoteta muutoksia, mutta sen sijaan tähän tulee muutamia erityistapauksia. Itse asiassa, jos oikein luin, mielestäni tässä esityksessä on pieni ristiriita 17-vuotiaiden B- ja BE-kortin kohdalla, missä annettaisiin oikeus näille nuoril-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 110/2017 vp

le, jotka opiskelevat ja tähtäävät kuljetusalalle. Toisessa kohdassa puhutaan, että sillä saisi ajaa opiskelun ja työssäoppimisen ajot, mutta pykälässä puhutaan pelkästään työssäoppimisesta. Toivottavasti tässä on virhe siihen suuntaan, että nuo opiskelun ja työssäoppimisen ajot molemmat kuuluvat tähän kokonaisuuteen. Jos tämä havaitsemani virhe pitää paikkansa, niin toivon, että se valiokuntakäsittelyssä tarkistetaan ja sitä laajennetaan näin. Eli ristiriita pykälien ja tämän perusteluosan välillä.

Myös se, että 17-vuotiaat voisivat jatkossa saada helpommin ajokortin, on tässä esityksessä esillä. Tänä vuonnahan olemme myös urheilusivuilta saaneet jännittää, kuinka rallikuljettaja Kalle Rovander suoritti insinööriajon ja sai ajokortin ja pääsee ajamaan 17-vuotiaana MM-ralleja — kiitos Trafille ja muille, jotka asiaan myönteisesti vaikuttivat. Minun mielestäni on ihan järkevää helpottaa sitä saantia, varsinkin sellaisissa tilanteissa, kun esimerkiksi ammatillinen koulutus tai lukiokoulutus ovat pitkän ja vaikean tien päässä, ja luulen, että on yhteiskunnankin kannalta järkevää hakea tämän tyyppistä kevennystä.

Yksi asia, jota hivenen ihmettelen, on tämä, että opetuslupakoulutukseen jossain vaiheessa jälleen on palannut tämä ylimääräinen poljin autoihin. Ymmärtääkseni siitä aika lailla muualla maailmassa on luovuttu, ja voisi minun mielestäni valiokuntakeskustelussa ja läpikäynnissä vielä kertaalleen pohtia, tarvitaanko tällaista lisäpoljinta ajo-opetuksessa.

Arvoisa puhemies! Kun tässä puhutaan ajokorteista ja ajo-oikeuksista, niin kysyisin myös salissa liikenneministeriltä, joka on ollut aktiivinen myös mopoautojen korvaamisessa oikeilla autoilla, joiden nopeutta rajoitettaisiin. Eli tällä tavalla vaaralliset, kevytrakenteiset mopoautot voitaisiin korvata oikeilla autoilla, pienillä autoilla, joiden nopeus rajoitettaisiin esimerkiksi 60 kilometriin tunnissa. Näissä autoissa, jotka olisivat tällaisia Smart-tai Aygo-tyyppisiä tai muita pieniä oikeita autoja, olisi lukkiutumattomat jarrut, airbagit, ainakin kaksi ja usein neljäkin ja niin pois päin. Myös hinnaltaan ne olisivat jopa edullisempia kuin nämä vaaralliset mopoautot. Kysyisin ministeriltä, minkälaisella aikataululla tässä ollaan etenemässä.

Sisämarkkinakomissaari Elzbieta Bienkowskahan antoi tälle myönteistä viestiä. Eli kun aiemmin on ehkä menty vähän Euroopan ja EU:n selän taakse tässäkin asiassa, niin jos oikein ymmärsin, Bienkowska antoi tukea sille, että tämä kuuluu meidän kansalliseen sääntelyyn. Toivoisin, että ministeri voisi tästä vähän aikatauluakin valottaa. Moni perhe miettii, että ostetaanko vielä mopoauto vai voitaisiinko ostaa perheelle sellainen turvallisempi auto, joka voisi sitten jäädä kakkosautoksi.

17.17 Markus Lohi kesk: Arvoisa herra puhemies! Tässä esityksessä ehdotetaan ajokorttisääntelyä selkeytettäväksi ja kevennettäväksi liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioon ottaen. Jos oikein olen ymmärtänyt, tässä siirrytään nyt tutkintapainotteiseen malliin ajokorttien osalta ja myös samalla karsitaan monta semmoista, voi sanoa, tavallista autoilijaa haittaavaa byrokraattista säännöstä, joka tuossa ajokorttivaiheessa on tänä päivänä ollut.

Otan yhden esimerkin: Jos henkilö on vaikkapa, pystyäkseen vetämään vähän painavampaa yhdistelmää, lähtenyt niin sanotun pikku-E:n ajamaan ja se on ajettu automaattivaihteisella autolla, niin ajokorttiin on tullut merkintä, että ei voi sitten ajaa manuaalivaihteisella autolla vastaavaa yhdistelmää. Näissä ei oikein maalaisjärkeen menevää perustetta ole löytynyt, ja on hyvä, että tämän tyyppisiä säännöksiä karsitaan. Myös se on minusta paikallaan, että tehdään uudistuksia, joissa liikenneturvallisuus huomioon ottaen pyritään

Pöytäkirjan asiakohta PTK 110/2017 vp

myös ajokortin hintaa pitämään kohtuullisena niin, että kenellekään ei tulisi sen takia estettä ajaa ajokorttia.

Otan tässä erityisesti esille yhden asian, joka liittyy tähän ajokorttiuudistukseen, josta myös ministeri tuossa esittelypuheenvuorossaan mainitsi.

Nimittäin yksi hankalaksi koettu asia on se, että kiinalaisten matkailijoiden ajokorttia ei ole Suomessa hyväksytty, ja he eivät ole voineet ajaa autoa Suomessa, eivät myöskään osallistua esimerkiksi moottorikelkkasafareille yleisillä reiteillä. Tämä on tuottanut erittäin paljon harmia ja ongelmallisia tilanteita. On vaikka ollut tilanne, jossa kiinalainen perhe on vuokrannut netin kautta auton tarkoituksena vaikkapa matkustaa sillä lentokentältä Leville tai vaikkapa Kemin Lumilinnaan, mutta pahaksi pettymykseksi heille ei ole autoa voitu luovuttaa, koska heillä ei ole ollut sellaista ajokorttia, joka olisi Suomessa kelvannut.

Nyt tämä tullaan muuttamaan, ja tämä on aivan erinomainen asia. Järjestelmää tullaan muuttamaan, kuten ministeri totesi, siten, että niitten maitten osalta, jotka Suomi tunnustaa, ajokortti täällä hyväksytään, eikä se ole enää sidoksissa siihen, onko tämä kyseinen maa mukana Wienin tai Geneven sopimuksissa.

Olen myös huomannut, että jonkun verran on käytetty puheenvuoroja siitä, että ulkomaalaisille myönnettäviä ajokortteja vastustetaan. Joidenkin mielestä kiinalaisille ei tulisi myöntää ajo-oikeutta, koska he eivät talvella osaa ajaa autolla laisinkaan. No, saattaahan tässä jotain perää ollakin, ajotaito ei kaikilla varmasti ole kovin hyvä, mutta nurinkurista on se, että esimerkiksi Hong Kongista tai Taiwanista tai Intiasta tulevat ovat voineet ajaa, mutta Manner-Kiinasta tulevat eivät ole voineet ajaa. Hong Kongissa on vieläpä vasemmanpuoleinen liikenne, joka kyllä poikkeaa tästä Suomen liikenteestä merkittävästi. Sekin on hyvä muistaa, että noissa valtavissa Aasian maissa on erilaisia olosuhteita ja vaikkapa Lapin ystävyysmaakunnassa Heilongjiangissa on talvella 30 astetta pakkasta ja erittäin paljon samanlaiset olosuhteet kuin meillä täällä Suomessa talvikeleillä.

Haluan kyllä tähän lopuksi lausua erittäin suuret kiitokset ministerille tästä esityksestä, joka sisältää lukuisia myönteisiä ja paljon, voi sanoa, odotettujakin uudistuksia. Haluan kiittää myös siitä avoimesta ja ennakkoluulottomasta asenteesta, jota olette osoittanut kaikkiin niihin muutosesityksiin, mitä tässä matkan varrella on tullut myös kansanedustajien puolelta. Voi sanoa niin, että matkailun kasvun vauhdittaminen tarvitsee suurempia ja pienempiä tekoja, ja nyt te, arvoisa ministeri, olette esittänyt yhtä tällaista pientä mutta merkittävää tekoa. Toivottavasti eduskunta hyväksyy tältäkin osin tämän erinomaisen esityksen yksimielisesti.

17.22 Kari Kulmala si: Arvoisa puhemies! Hallituksen esityksessä ehdotetaan ajokorttisääntelyä selkeytettäväksi ja kevennettäväksi liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioon ottaen. Tämä viimeinen kohta tässä lauseessa eli "liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioon ottaen" on erinomainen asia, koska juuri näin näitä liikenteeseen liittyviä läkipykäliä tulee käsitellä, ja silloin kun laki on valmis, niin sitä myös tulkitaan sitten pilkulleen liikennevalvonnassa sekä myös Trafilla.

Esityksellä on tarkoitus toteuttaa hallitusohjelman kärkihankkeita digitalisaatiosta ja normien purkamisesta. Tarkoituksena on myös selkeyttää ja keventää ajokorttiopetuksen sääntelyä liikenneturvallisuus huomioiden. Toivottavasti tässä uudistuksessa mennään liikenneturvallisuus edellä eikä tarkoituksena ole vain toteuttaa normien purkua ja digitalisaation kärkihankkeita.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 110/2017 vp

Sitä pidän hyvänä, että uudistus toteutuessaan edistää uusien vaihtoehtoisten opetus- ja oppimismenetelmien käyttöä eivätkä muutokset koske kuorma- ja linja-autokortteja. Näiden ajokorttiluokkien osalta tarvitaan suurempaa muutosta.

Henkilöautoajokortin eli B-luokan suorittaminen muuttuu muun muassa siten, että viranomaisten vahvistamista opetussuunnitelmista ja vaiheittaisesta suorittamisesta luovutaan. Ajo-opetuksen vähimmäismäärä on jatkossa 10 tuntia, kun se aikaisemmin oli 18 tuntia. Tämä tosin korvataan sillä, että uutena vaatimuksena tulee riskientunnistamiskoulutus, joka kestää 8 tuntia. Ajokokeen kestoa pidennetään ja teoriakokeen vaatimusta lisätään. Nämä ovat hyviä muutoksia.

Pidän hyvänä, että ajokortin vähimmäisikää koskevien poikkeuslupien myöntämistä kevennetään. Tällä tavoin nuorten ja heidän perheidensä koulutuksesta ja työssäkäynnistä aiheutuvat kulkemistarpeet voidaan ottaa paremmin huomioon. B-luokan ajokortin saisi kuitenkin pääsääntöisesti vasta 18-vuotiaana.

Tässä oli aikaisemmissa puheissa mainittu mopoautot ja niitä verrattu pieniin autoihin. Minä en pahimmalle vihollisellenikaan haluaisi luovuttaa käsiin pientä henkilöautoa silloin, kun ollaan tuolla liikenteessä. Minä olen nähnyt monta kuolonkolaria, ja kyllä ne pienet autot ovat aivan rusinana siellä toisen isomman auton edessä. Jos halutaan nuorelle antaa turvallinen auto, niin kyllä sen pitää olla sitten kanssa koriltaan isokokoinen eikä mikään mopoauton kokoinen Smart-merkkinen auto esimerkiksi.

Pidän myös hyvänä, että ajokortin vähimmäisikää koskevien poikkeuslupien myöntämistä kevennetään. Se on erinomainen asia. Opetuslupa kevenee muun muassa siten, että opetuslupaopettajan kokeesta luovutaan ja jarrupoljinta varten ei tarvita enää muutoskatsastusta. Näitä uudistuksia en pidä kyllä liikenneturvallisuuden kannalta hyvinä. Olen liikennevalvonnassa tavannut useita jarrupolkimiakin, jotka ovat siellä etuosassa, mutta ne eivät ole millään tavalla kiinni, koska muutoskatsastuksen jälkeen on tehty muutoksia näihin jarrupolkimiin, ja ne eivät välttämättä ole silloin enää turvallisia.

Muutoksia on tulossa myös mopo- ja moottoripyöräkorttien suorittamiseen. Mopokortin tutkintoon lisätään ajokoe. Toivottavasti se on nimenomaan ajoneuvon käsittelykoe taa-jamaolosuhteissa. Ensimmäistä moottoripyöräkorttia suorittaville pakollista ajo-opetusta on jatkossa 5 tuntia aikaisemman 9 tunnin asemasta. Tätä muutosta on syytä valiokunnassa vielä tarkentaa.

Pidän hyvänä, että käyttöön otetaan myös uusi rikkomusseuranta, jossa ajokortin palauttaminen ajokiellon jälkeen edellyttäisi riskikäyttäytymisen ehkäisemiseksi lisäkoulutusta 4 tuntia, mikäli ajokieltoon johtavat liikenne rikokset on tehty kahden ensimmäisen vuoden aikana. Ensimmäiset vuodet ovat nuorelle tilastojen mukaan kaikkein riskialttein, ja saadun ajo-opetuksen pitäisi olla vielä tuoreena muistissa.

Uudistuksen myötä sairaan- ja terveydenhoitajille annettaisiin oikeus ilmoittaa terveysvaatimusten täyttymisen puutteista jatkuvan päihteiden väärinkäytön takia. Pidän tätä hyvänä kirjauksena mutta olen tähän hieman skeptinen, koska tällä hetkellä lääkärienkään velvollisuus ilmoittaa ajokortin haltijan terveydentilan muutoksista ei kunnolla toimi. Jatkossa ajokortteja uudistettaessa lääkärinlausunto vaadittaisiin jatkossa vasta hakijan täytettyä 70 vuotta. Jatkossa, kun ajokorttilakia muutetaan, olisi hyvä miettiä myös ikääntyneiden henkilöauton kuljettajien asemaa silloin, kun heidän ajokuntonsa on terveydestä johtuen oleellisesti muuttunut. Mielestäni osalle heistä voitaisiin ajo-oikeuden kokonaan pois ottamisen asemasta antaa ajo-oikeus rajatulle ja tutulle tieosuudelle tai alueelle. Erityisesti

Pöytäkirjan asiakohta PTK 110/2017 vp

maaseudulla oman auton käyttö on ainut keino taksin lisäksi päästä hoitamaan asioita kirkonkylälle.

Tämän lisäksi, jos haluttaisiin tarpeetonta byrokratiaa vähentää, voitaisiin miettiä raskaan liikenteen ammattipätevyysvaatimuksia, kuten tänään on jo keskusteluissa tullut esiin. Ovatko ne kaikki tarpeellisia? Mikäli näitä poistetaan, on mentävä kuitenkin liikenneturvallisuus edellä.

17.28 Mirja Vehkaperä kesk: Arvoisa herra puhemies! Eduskunnassa oloni aikana ajokorttilakia on aina uudistettu pätkittäin. Erityisesti ajokortin hinta on ollut viime aikoina tapetilla, ja toivomus asiakaspalautteessa on aina ollut se, että ajokortin hinta on tänä päivänä liian kallis ja sitä pitäisi pudottaa. Nyt asiaa voidaan tarkistella, kun on aika kehittää kuljettajatutkintoa ja miettiä, miten opetuslupa- ja muita edellytyksiä ajokortin saannille toutetaan.

Kun kehitetään kuljettajatutkintoja, niin kuljettajatutkinnon opetusvaatimusten muutosten johdosta ajokortin suorittajan osaaminen laitetaan keskiöön. Siis aikaisempi ajokokeus määrää sen, kuinka paljon tarvitset niin teoriaa kuin ajoharjoittelua ja -kokemusta. Mennään siis yksilölliseen opintopolkuun myöskin kuljettajatutkintoa suoritettaessa. Tutkintoon lisätään ajamisen turvallisuuteen ja vaaratilanteiden tunnistamiseen liittyviä osioita. Teoriakokeen vaativuutta lisätään ja vastaamiseen käytettävää aikaa tiukennetaan. B-luokassa ajokokeen kestoa lisätään 15 minuutilla, ja mopotutkinnossa ajokoe on nyt pakollinen.

Ajokortin suorittajan opetusvaatimuksia siis nyt muutetaan, ja se, mikä on kenellekin tarpeellinen, varmasti mitataan silloin, kun mennään autokouluun ja suoritetaan tämä tutkinto. Minimimäärät laitetaan nyt sitten lain tasolle. Ensimmäistä ajokorttia suorittavalle turvallisuusseikkoja ja liikenteen perusasioita koskevan koulutuksen minimimäärä on 4 tuntia, ja auton B-luokassa riskien tunnistamiskoulutuksessa, joka vastaa nykyistä syventävän vaiheen opetusta, opetus annettaisiin ennen kuljettajatutkintoa vaiheistuksesta luopumisen takia ja koulutuksen määrä olisi 8 tuntia. Ajotaidon hankkimiseen liittyvää teoriaopetusta ei säännellä, mutta ensimmäistä moottoripyöräkorttia ja auton B-luokan ajokorttia suoritettaessa on saatava ajo-opetusta, ja vähimmäismäärä moottoripyörälle on 5 tuntia ja B-luokan henkilöauton kuljetukseen 10 tuntia. Opetus- ja tutkimusajoneuvossa vaaditaan opettajaa tai ajoharjoittelua ohjaavaa ja ajokokeen vastaanottajaa varten erillinen jarrupoljin, josta varmasti saadaan valiokuntakäsittelyssä monenlaista palautetta, mutta muutostarkastusvaatimuksesta luovutaan tämän jarrupolkimen muodossa.

On tärkeää, että mietimme myöskin digitaalisten kokeilujen avulla, miten teoriaa ja ajokoea voidaan muuttaa ja edistää. Erityisesti simulaatorit ratkaisut voivat olla tulevaisuudessa jonkunlainen helpotus, kun puhutaan esimerkiksi haja-asutusalueiden ajolupien ja opetuslupien osalta.

Arvoisa puhemies! Opetuslupien osalta on aina keskusteltu lupaehdoista, lupien määräästä ja siitä, ketä opetusluvalla saa sitten opettaa. Nyt on ratkaistu näin, että opetuslupaopettajan kokeesta luovutaan mutta rikostaustan selvittäminen vaaditaan tässä tapauksessa. Opetuslupan saajalta edellytetään 25 vuoden ikää ja ajokorttikokemusta 5 vuodelta. Lupaperusteet pysyvät ennallaan. Muita kuin lähiomaisia opetettaessa lupia voi saada vain kolme kolmessa vuodessa harmaan talouden ehkäisemiseksi, ja tästäkin varmaan keskustellaan valiokunnassa tiiviisti.

Muiden muutoksien osalta nostan kaksi.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 110/2017 vp

Edustaja Lohi puhui jo aikaisemmin ulkomaalaisten ajokorttien hyväksymisestä Manner-Suomessa silloin, kun puhutaan EU- ja Eta-maiden ulkopuolelta tulevien turistien tai henkilöiden luvista. On siis syytä höllentää tässä suhteessa vallitsevaa kriteeristöä juuri turismin, matkailun edistämiseksi erityisesti Lapin alueella, mutta myöskin muut Pohjoismaat naapurissamme ovat näin tehneet. Mutta on kuitenkin sanottava, että tieliikennekulttuuri on tuotava esille turismin ja matkailun edistämisessä, kun ulkomaalaiset ihmiset tulevat meidän alueellemme eri vuodenaikoina ajamaan.

Arvoisa puhemies! Nostan vielä esille sen, että B-luokan ajokortin saamisen mahdollistaminen 17-vuotiaana ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa oleville on erittäin viisasta.

17.33 Mats Löfström r: Värderade herr talman! Syftet är att förtydliga och att luckra upp regleringen av körkortsutbildningen samt att främja användningen av nya alternativa undervisnings- och inlärningsmetoder. Det ska också i fortsättningen krävas undervisning för att förvärva körförmåga och ta körkortet, men den exakta definieringen av innehållet i undervisningen slopas. För att upprätthålla trafiksäkerheten ökas svårighetsgraden både i teori- och i körprovet, och för den som avlägger körkort för personbil föreslås en obligatorisk åtta timmar lång utbildning i att upptäcka riskfaktorer.

Jag ser mycket positivt på den här reformen. Flexibla inlärningsmöjligheter för mer positivt med sig än negativt. Obligatoriska åtta timmar för att upptäcka risker är bra. Det är också väldigt bra med utökade tillägsutbildningar som förebygger riskbeteendet. Ett mycket bra förslag i reformen är också ålderssänkningarna och undantagen som kommer att förenkla vardagen för många unga. Förslagen till ändringar gällande traktorer är också mycket bra. Förslagen skulle minska byråkratin och underlätta för under 18-åriga att arbeta inom lantbruket. Även om miljoner människor dagligen framför ett fordon är det ändå ett stort ansvar att framföra ett fordon i trafiken, och det är viktigt att utbildningen hela tiden hålls modern och ändamålsenlig.

Enda risken jag ser med den föreslagna förändringen är att den i värsta fall kan leda till att det blir dyrare att erhålla körkort. Det skulle i så fall vara en dålig konsekvens då körkort redan i dag är mycket dyra, och vi nog dessvärre redan på vissa orter i landet kan se att alla inte har råd att skaffa körkort. Det får inte bli en klassfråga att ha råd med ett körkort. Som sagt är det här den enda risken jag vill lyfta upp i det här skedet, och konstaterar att det är viktigt att vi följer med den saken. I övrigt tycker jag att förslaget är mycket bra, och jag ser fram emot att arbeta med lagförslaget i kommunikationsutskottet.

17.38 Olli-Poika Parviainen vihr: Arvoisa herra puhemies! Hallitus esittää ajokorttilain uudistusta, ja nykyinen määrämuotoiseen kuljettajaopetukseen ja kuljettajatutkintoon perustuva ajokortin suoritusmalli onkin ollut käytössä Suomessa jo pitkään perusteiltaan muuttumattomana. Tämän mallin päivittäminen on varsin ymmärrettävää. Nyt hallituksen esityksessä ehdotetaan kevennettäväksi muiden kuin kuorma- ja linja-auton ajokorttien suorittamiseen liittyvää sääntelyä ja laissa säädettyjä opetusvaatimuksia.

Ajokorttien suorittaminen on viime vuosina osin vähentynyt, ainakin ajokortin suorittaminen B-luokassa on myöhentynyt. Ajokortin hinta koetaan Suomessa yhä varsin korkeaksi, ja liikkumisen tavat ovat murroksessa, kuten tänään aiemmin käsittelemästämme liikennekaari kakkosen lähetekeskustelusta huomasimme.

Vaatus kansainvälisiin tieliikennesopimuksiin liittymisestä ajokortin kelpoisuuden perusteena Suomessa rajaa nykyisellään pois monissa valtioissa annetut ajokortit, ja tätä

Pöytäkirjan asiakohta PTK 110/2017 vp

sääntelyä halutaan keventää. Ulkomaisten ajokorttien kelpoisuus täällä ajamiseen ehdotetaan laajennettavaksi koskemaan kaikissa Suomen tunnustamissa valtioissa annettuja ajokortteja. Tavoite on globalisoituvassa maailmassa ymmärrettävä, mutta siihen liittyy kyllä huoli siitä, miten käytännössä kolmannen maan ajokortin aitous Suomessa vahvistetaan ja liikenneturvallisuus kotimaassa taataan, ajokulttuurit kun ovat monissa maissa hyvin erilaisia.

Esitykseen liittyy myös ajo-opetuksen vähimmäisiän laskeminen. Se antaisi enemmän aikaa ajokokemuksen kerryttämiseksi turvallisesti. Toisaalta on esitetty, että vähimmäisiän laskemiseen liittyy riski liikenneonnettomuuksien lisääntymisestä. Tämä jäänee nähtäväksi.

Lisäksi lakiesityksessä lääkärintarkastus korvattaisiin hakijan vakuutuksella terveysvaatimusten täyttymisestä, sillä suurin osa ajokortin suorittajista on perusterveitä nuoria. Tämä on mielestäni varsin perusteltua.

Opetukseen ehdotetut muutokset antaisivat mahdollisuuden vaikuttaa ajokortin hintaan, kun kaikkien kouluttautumista ei vaadittaisi saman mallin mukaan. Toisaalta on olemassa riski siitä, että muutokset heikentäisivät ajamaan opettelevan tosiasiallista oppimista. Tätä on tasapainotettu esityksessä esimerkiksi teoriakokeiden korostamisella ja taitovaatimuksilla.

Esitys liittyy myös digitalisaatioon. Digitalisaation, teknisten käyttöyhteyksien ja verkko-opetuksen sekä simuloidun virtuaaliopetuksen käyttö puoltaa paikkaansa koulutuksen osana, mutta ainakaan vielä tämän hetken teknologialla ei voida simuloida täysin aitoja liikennetilanteita kokonaisvaltaisesti. Kun mietitään ajamaan opettelua, kyse ei ole pelkistä visuaalisista stimulaatioista, vaan kyse on myös siitä, miten tunnet käyttäväsi sitä välinettä, miten auto reagoi maastoon ja niin edelleen.

Täällä mainittiin keskustelussa mopoautot ja mahdollisuus siihen, että mahdollisesti niitä oltaisiin korvaamassa tulevaisuudessa rajoittimilla varustetuilla henkilöautoilla. Tähän keskusteluun suhtaudun hieman varauksella siitä syystä, että kun tietää, että kaikki tietotekniset ja tekniset välineet on käytännössä mahdollista hakkeroida tai virittää, ja kun siinä tilanteessa tiedetään, mitä mopoille on tapahtunut eli kuinka moni mopo Suomessa on virittämätön, niin pääsemme siihen keskusteluun, että olemmeko me valmiita ottamaan sen riskin, että henkilöautojen käyttö ihan niiden maksimitoimivuusvaltuuksilla tulisi sitten alaikäisten nuorten hallintaan. Tätä kannattaa miettiä todella tarkkaan, ja suhtaudun tähän teknologiaan kyllä sellaisella varauksella, että kaikkea voi tapahtua.

Mutta palaten varsinaiseen lakiesitykseen: Koulutusta koskevilla esityksillä lisättäisiin opiskelun yksilöllisyyttä ja annettaisiin ajokorttia suorittavalle valinnanvapaus ajotaidon hankkimisessa. Toisaalta pätevän, kokeneen ja koulutetun autokoulunopettajan roolia ajotaidon ja esimerkiksi vastuullisen liikennekäyttäytymisen edistäjänä ei pidä aliarvioida. Suhtaudun jossain määrin varauksella siihen, että esimerkiksi opetuslupaopettajan kokeesta luovuttaisiin eikä jarrupoljinten asennusta pitäisi enää erikseen katsastaa. Suomessa on vuosikymmenten aikana rakennettu liikenneonnettomuuksia onnistuneesti vähentänyt, syystäkin tarkasti säädelty autokoulujärjestelmä. Muutosten vaikutukset, kun muutokset ovat näinkin suuria, on arvioitava tarkasti valiokuntakäsittelyssä, jotta liikenneturvallisuuden korkea taso Suomessa säilyy jatkossakin. Luotan, että tämä esitys tulee saamaan perinpohjaisen käsittelyn, ja sen jälkeen vihreät muodostavat sitten kantansa lopputulemaan.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 110/2017 vp

17.42 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa herra puhemies! Tästä edustaja Parviaisen puheenvuorosta on hyvä jatkaa autokoulun merkityksestä. Autokouluthan säilyvät edelleen Suomessa, tämän uudistuksenkin myötä, niitähän ei olla millään lailla poistamassa, opetus vain uusiutuu ja tulee uusia vaihtoehtoja. Autokoulut ovat tehneet merkittävää ja hyvää opetustyötä, antavat kasvatusta, ja tämä tapakulttuuri varsinkin, mikä on ollut autokoulujen yhtenä opetusmenetelmänä, on tärkeä asia, ja pitää muistaa, että se tavalla tai toisella on toki sitten tulevaisuudessakin.

Se, että tulee lisää vaihtoehtoisuutta opetusmenetelmiin, on tervetullut uudistus. Ja tämä vähimmäisikäkysymys, mikä täällä on jo moneen kertaan esillä ollutkin, on mielestäni hyvä asia, koska moni nuori on kyllä liikennekypsä 17-vuotiaankin ja se mahdollisuus pitää toki heille suoda.

Jarrupolkimesta ja näistä asioista varmaan tullaan valiokuntakäsittelyn aikana paljon keskustelemaan. Siinä tietysti tämä nykyinen ongelma on ollut, että jos on automaattivaihteisella autolla suorittanut ajokortin, niin sanottu manuaaliauto ei ole silloin ollut se vaihtoehto, ja päinvastoin. Tämä on tietenkin hyvää nykypäivän uudistusta, että näissä päästään eteenpäin.

Opetuslupa-asioissa on tämä 25 vuoden ikäraja opetusluvalla opettavalle. Se varmaan tulee harkittavaksi hyvin, onko se viiden vuoden ajokokemus riittävä. Siinä varmaan täytyy miettiä sitä, että jos ei vaikka viiteen vuoteen ole käytännössä ajanut ollenkaan, niin kuitenkin saa opetusluvan. Tämmöiset ääritapaukset pitää pystyä pohtimaan, että liikenneturvallisuus tältäkin osin pystytään sitten turvaamaan ja antamaan riittävän laadukasta opetusta niille ajokortin suorittajille.

17.45 Ari Torniainen kesk: Arvoisa puhemies! Tällä hallituksen esityksellä selkeytetään ja joustavoitetaan ajokorttilain nykyjärjestelmää. Siis muiden kuin kuorma- ja linja-autojen ajokorttien sääntelyä kevennetään liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioon ottaen. Omasta mielestäni tässäkin asiassa, tässäkin hallituksen esityksessä ja uudistuksessa, tulee huomioida nimenomaan liikenneturvallisuus ja siihen kiinnittää huomiota. Sen tulee olla lähtökohta ja myöskin päämäärä.

Hallituksen esityksessä ajokorttiopetuksen ja sen toteutuksen vaatimuksia kevennetään. Myöskin se on hyvä asia. Erityisesti opetusta koskevilla ratkaisuilla voidaan vaikuttaa ajokortin hintaan. Kyllä tosiasia on, että ajokortin hinnasta on ollut aina paljon keskustelua, mikä on se oikea taso. Tässä hallituksen esityksessä kehitetään kuljettajantutkintoa siten, että opetusvaatimusten muutosten johdosta ajokortin suorittajan osaamisen tunnistamiseksi tutkintoon lisätään ajamisen turvallisuuteen ja vaaratilanteiden tunnistamiseen liittyviä osioita. Teoriakokeen vaativuutta lisätään ja vastaamiseen käytettävää aikaa tiukennetaan ja nimenomaan sen ajokokeen aikaa myöskin lisätään — omasta mielestäni hyviä uudistusesityksiä. Ja on erittäin hyvä, että tässä huomioidaan myöskin nimenomaan oppilaan kyvyt ja taidot sillä hetkellä siinä opetuksessa. Omasta mielestäni hyviä ovat myöskin nämä ajokorttiluokkiin tapahtuvat muutokset, B-luokan ajokortin vaiheittaisesta suorittamisesta luovutaan, ja myöskin traktorikorttiuudistukset ovat hyvä asia.

Itse kyllä haluan valiokuntakuulemisessa kuulla asiantuntijoiden näkemykset tähän opetuslupa-asiaan, siihen, että opetuslupaopettajan kokeesta luovutaan. Itse kyllä tässä vaiheessa hyvin kriittisesti suhtaudun tähän, mutta katsotaan valiokuntavaiheessa, mitä asiantuntijat sanovat.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 110/2017 vp

17.47 Joona Räsänen sd: Arvoisa puhemies! Tässä keskustelussahan on oikeastaan kaksi päätavoitetta, kun ajokorttilain muutoksesta puhutaan.

Ensimmäinen on se, että pyritään helpottamaan ajokortin suorittamista, järkevöitetään nykyistä sääntelyä ja viedään ehkä järjestelmä siihen aikaan, jota oikeasti elämme. Näitä kaikkia tavoitteita ja keinoja voi lämpimästi kannattaa, ja tästä kyllä kiitokset ministerille.

Sitten toinen kokonaisuus liittyy siihen, mistä täälläkin on moni kantanut huolta, eli liikenneturvallisuuteen. Kyllä lähtökohtaisesti kaikkea liikenteen sääntelyä ja uudistamista tulee pohtia myös siltä kantilta, lisääkö se liikenneturvallisuutta vai vähentääkö se sitä, ja on hienoa, että tässä myös pyritään pitämään siitä huolta. Tähän liittyen toivoisinkin, että valiokunta, kun lähtee tätä käsittelemään, hyvin tarkasti käy vielä läpi niitä lausuntoja. Esimerkiksi Liikenneturvan lausunnossahan korostettiin, että opetuksen sisältötavoitteet tulisi kuitenkin kirjata varsin tarkasti. Tämä olisi varmaan toivottavaa, ja toivottavasti tätä valiokunta käy läpi.

Sitten olisin ministeriltä kysynyt, kun meillä suurena pontimena on nimenomaan tämä ajokortin hinnan laskeminen. On totta, että meillä Suomessa ajokortin hinta on ollut liian kova. Tässähän on monta kertaa esitetty myös sitä mahdollisuutta eri tahojen toimesta, että jospa ajokortin voisi suorittaa osana vaikkapa toisen asteen koulutusta. Nythän meillä moni oppilaitos tarjoaa teoriaopetuksen osana jotain vapaavalintaista kurssia. Miten ministeri näkee, voisiko tämän koko ajokortin suorittaa osana toiseen asteen opetusta ja vaikkapa siten, että ajokortin hinta sidottaisiin siihen valmistumiseen, eli jos opiskelija valmistuu tavoiteajassa, niin hän voisi kokonaan saada sen maksutta tai ainakin saisi siitä jonkun hyvityksen? Tällä myös kannustettaisiin nuoria suorittamaan toisen asteen tutkinto, koska tosiasiassa kyllä meillä tulevaisuudessakin ajokortteja tarvitaan, tulevaisuuden työelämässä.

17.49 Eeva-Maria Maijala kesk: Arvoisa puhemies! Tässä ajokorttiuudistusasiassa on erittäin tärkeää se, että jatkossa korostetaan osaamisen tärkeyttä, että osaaminen on kaikkein tärkeintä. Tässä ei käytetä termiä "henkilökohtainen opintosuunnitelma", mutta hopsistahan tässä käytännössä on moninkin paikoin kysymys. Eli nyt hyvää on se, että aletaan huomioimaan aiempi osaaminen. Tutkinnoissa taas teoria- ja ajokokeiden vaativuutta lisätään ja riskientunnistamiskoulutusta tulee lisää, eli uusia asioita, mutta on olennaista se, että jos ihminen osaapi jotakin jo aikaisemmin, niitä ei tarvitse opetella uudestaan.

Sitten myöskin minua mietityttää tuo, että ajo-opetusta puolitetaan. Minä ainakin tarvitsin aikoinaan enempiäkin sitä opetusta, kun en ollut aikaisemmin ajanut, mutta hyvä, että niiden, jotka osaavat ajaa hyvin, ei tarvitse sitten opetella sitä enää niin paljoa.

Näistä kiinalaiskorteista. Siitä on varsinkin meillä Lapissa ollut hyvinkin paljon puhetta, pitäisikö niille antaa ajokortti vai ei. Hyvä, että asiasta on keskusteltu ja sitä pohdittu, mutta kokonaistuloshan on se, että ehdottomasti niille pitää se antaa. Hyvä on myöskin se, että vaikka tämä laki tulee voimaan vasta 1.7. muuten, niin ulkomaisten ajokorttien osalta päästään jo 1.2. tämän asian kanssa liikkeelle, jolloin matkailualalle tällä on iso merkitys.

Sitten on keskusteltu tuosta mopoautoasiasta. Se on kyllä semmoinen asia, johon minä myöskin haluaisin kiinnittää todella paljon huomiota. Nyt sitten, jotta liikenneministerillä eivät työt loppuisi, voisi vaikka keskittyä miettimään, miten tämä mopoautoasia nyt jatkossa ratkaistaan, tämä kokonaisuus. Meillä liikenne- ja viestintävaliokunnassa riittää todellakin vielä tämän lain kanssa paljon töitä, ja ehkä kaikki ei tule menemään ihan justinsa niin kuin tässä esityksessä menee. Me hiomme ja kuuntelemme asiantuntijoita, hiomme sitten sen lopullisen ratkaisun.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 110/2017 vp

17.51 Jukka Kopra kok: Arvoisa puhemies! Kokonaisuudessaan ajokorttiuudistus on varmasti tervetullut ja osaltaan selkiyttää alan koulutuskäytäntöjä. Merkittävä muutos on muun muassa tämä kaksivaiheisuudesta luopuminen, ja varmaan nyt jatkossa, kun nuoria koulutetaan sitten ajamaan yksivaiheisesti, on syytä seurata, kuinka turvallisuustaso nykykoulutukseen verrattuna muuttuu, ja toivottavasti se ei ainakaan muutu huonompaan suuntaan. Kun on tuttavapiirissä ja omassa perheessä seurannut ajokortin vastikään suorittaneiden ajokykyä ja -taitoja, on pakko todeta, että meidän autokouluopetus on kyllä varsin hyvää ja siellä ovat nuorten asenteet ja taidot kyllä ihan hyvin kohdallaan nykyisellä järjestelmällä. Tietysti täytyy varmistaa, että näin on myös jatkossa.

Kotiopetuksessa tässä järjestelmässä onneksi vaatimus opetuspolkimesta säilyy, eli autossa on oltava opetuspoljin silloinkin, jos esimerkiksi isä tai äiti jälkikasvuun opettaa. Mutta kuinka opetuslupan käyttöä kontrolloidaan jatkossa? Miten varmistetaan, että opetuslupatoiminta on todellakin sen mukaista kuin laissa määritetään, ettei vain harmaa talous pääsisi tämän myötä valloilleen? Sitä me emme varmaan kukaan halua. Tähän varmaan on syytä kiinnittää jatkoprosessissa huomiota ja katsoa vaikka, kuinka Ruotsissa on tilanne hoidettu, ja ottaa sieltä oppia, jos on opiksi otettavaa.

Edelleen kysyisin ministeriltä: voisiko esitystä vielä jalostaa joko nyt tai tulevaisuudessa siten, että tutkinnon ja opetuksen voisi suorittaa automaattivaihteisella autolla siten, ettei siitä nyt tulisi kuitenkaan merkintää ajokorttiin, että jatkossa olisi aina sitten ajettava automaattivaihteisella autolla, vaan sekin olisi tällainen sääntelynpurkukohta, [Puhemies koputtaa] sillä suuri osa näistä nykyautoistahan on varustettu automaattisella vaihteistolla.

17.53 Juha Pylväs kesk: Arvoisa puhemies! Tämä esitys, jossa esitetään ajokorttisaäntelyä selkeytettäväksi ja kevennettäväksi nimenomaan liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioon ottaen, on oikein hyvä esitys.

Varsinkin itse traktorialan yrittäjänä panin hyvinkin ilolla merkille sen, että tämän traktoreiden ajokorttitrilogian kolmas osa on nyt sitten käsittelyssä, ja siinä sitten vihdoinkin viimein tulevat korjattua nämä viimeisetkin epäselvyydet, joita on tuolla traktorajokortti- viidakossa ollut. Tässä esityksessä nyt sitten poistetaan oikeastaan tämä LT-luokka, joka on hyvin paljon tuolla kentällä käytännön toimissa aiheuttanut monenlaista ristiriitaa ja ihmetystä. Nyt nämä menisivät sitten selvemmin kahteen luokkaan, eli tämä nopeusrajoite 60 kilometriä tunnissa, jolla rajataan traktorit hitaammin kulkeviin ja sitten niihin, jotka kulkevat 60:tä kovempaa ja joihin C-luokan kortti pitää olla. Eli tämä on todella hieno esitys ja uudistus, joka tuolla kentällä kyllä varmasti ilolla otetaan vastaan, koska tämä on ollut yksi keskeisimpiä ongelmia ja harmaita hiuksia on monelle aiheuttanut, että millä ajokortilla saa jatkossa traktoria ajaa.

17.55 Pertti Hakanen kesk: Arvoisa herra puhemies! Hallituksen esitys ajokorttiuudistuksesta on kyllä tervetullut ja monelta kohdalta aivan perusteltu ja muuttaa paljon myöskin käytäntöjä, mutta yhteiskunta on valmis tämäntyyppiseen muutokseen.

Edustaja Pylväs otti nuo traktorajokortit hyvin esille, ja minun mielestäni ne ovat nimenomaan elinkeinotilanne huomioiden äärimmäisen hyvä vastaanotto sillä tavalla, että saadaan niitä tilojen nuoria miehiä ja tyttöjä myöskin työn pariin entistä vastuullisempiin tehtäviin.

Sitten täällä muutamia asioita nostan esille, yksityiskohtia. Kyllä hieman kummastelen myös sitä, että edustaja Parviainen äsken otti esille, että näitä mopoautojen rekisteröintejä

Pöytäkirjan asiakohta PTK 110/2017 vp

muutettaisiin kohti sitä normaalia henkilöautoa, jossa olisi rajoittimet. Se olisi nimenomaan tervetullut turvallisuuslisä nuorille, kun liikkuvat tuolla liikenteen parissa, ja myöskin siksi, että ne ajoneuvot olisivat paremmin huomioitavissa liikenteessä, kun ne ovat auton kokoisia. Edustaja Parviainen otti esille riskin, että niitä manipuloitaisiin ja saataisiin hakeroitua. Totta kai meillä yhteiskunnassa on monta ongelmakohtaa, mitkä ovat aukkoja, mutta meidän pitää yleensä luottaa myös siihen, että me ne mopotkin säilyttämme siellä omassa rakennenopeudessaan, miksei näitä autoja? Tässä puhutaan nimenomaan turvallisuudesta nuorille, ja nuoret liikkuvat nykyään entistä enemmän. Meillä on surullisia tapahatumia ihan viime talvelta, joissa meillä nuori on menehtynyt näissä mopoauto-onnettomuuksissa. Minä korostan sitä, että tämä on turvallisuuskysymys, ja toivottavasti tämä on myöskin eteenpäin vietävissä hyvin nopealla aikataululla.

Ajo-opetusoppilaan opettamisesta ja ajo-opetusluvasta muutama asia:

Se on tervetullutta, että tuo aika kasvaa kahdeksi vuodeksi, että voidaan jo aloittaa silloin, kun nuori täyttää 16 vuotta, tämä ajo-opetus. Itse olen opettanut molemmat kaksi nuorta tässä viimeisen kahden vuoden aikana, ja kun vuoden opettaa sitä omaa nuorta ja ajalee niitä kilometrejä, niin on muuten kyllä kasvatuksellinen hetki sille nuorelle mutta myöskin isälle. Voin sanoa, että kannattaa kyllä jokaisen, kenellä on mahdollisuus siihen, tällaista mahdollisuutta käyttää. Mutta niin kuin ministerille hyvän, suoran viestin myöskin olen antanut siitä, että turvapoljin siellä opettajalla pitää jatkossa olla, se on hyvä, että se tuossa esityksessä myöskin edelleen on. Mutta kyllä minä edelleen käyttäisin sen myöskin siellä katsastuskonttorilla insinöörin tarkastettavana, jotta se myöskin olisi toimintakuntoinen. Siinä samalla ikään kuin se opettaja perehtyy siihen opetustehtävään myöskin sillä tavalla, että tulee katsoneeksi sen auton käyttökunnon niin, että se oikeissa tilanteissa sitten myöskin toimii.

Toinen asia, tämä, mitä edustaja Torniainen otti esille, opettajan luvan taikka kokeen suorittamatta jättäminen: Kyllä minä itse koin sen myös, että kun ekaa kertaa sinne menin pitkän pitkän ajan jälkeen suorittamaan sitä, tuleeko se lupa vai eikö tule, niin kyllä siinä tuli hieman perehdytettyä taas itseäänkin siihen tehtävään, minkä aikoo vastaanottaa. Tämä on sellainen kokonaisvaltainen käsitys siitä, että on se itsensä ajaminen siihen moodiin, että rupeat opettamaan sitä omaa nuorta, ajoneuvo on kunnossa, siinä on asianmukainen poljin, jolla hätätilanteessa pystyy myöskin pysäyttämään sen ajoneuvon sitten, kun opettaja on kuitenkin vastuullinen kuljettaja siinä autossa siinä opetustilanteessa. Itse koin, että yhden kerran, kun jouduin poljinta painamaan, totesin sen vain niin, että jollei sitä olisi ollut, niin mitään ei olisi ollut tehtävissä, peltikolari vähintään olisi syntynyt. Minä toivon, että kun tämä valiokunta vielä, niin kuin edustaja Torniainen äsken käytti puheenvuoron, asiantuntijoita haluaa kuulla, niin arvioikaa tarkkaan sitä, olisiko se vielä kuitenkin. Se on kuitenkin pieni kustannus siitä, että ollaan käyty testaamassa se opettajan taito ja sitten ajoneuvon kunto, muutama kymppi siitä on varmasti kyllä hyväksyttävä kustannus.

Kokonaisuudessaan tämä ajokorttiuudistus todella, niin kuin kerroin jo alussa, on hyvinkin tervetullut, mutta toivon, että näihin pariin asiaan vielä kiinnitätte valiokuntatyöskentelyssä huomiota myöskin ja näitä asioita pidätte tärkeinä.

18.00 Lea Mäkipää si: Arvoisa puhemies! Jätän kertomatta nämä toistetut asiat, totean vain, että liikennetietous on kasvanut.

Tässä B-luokan ajokortissa on poikkeuslupamenettelyt, mutta silloin kortin saa siis erityisen painavista syistä. Mutta sitten hallituksen esityksessä mainitaan, että tätä voitaisiin

Pöytäkirjan asiakohta PTK 110/2017 vp

muuttaa niin, että se "erityisen painat syyt" poistettaisiin — tiedämme, että monilla on pitkät matkat, koulu ja harrastukset ynnä muut. Itse olen istunut mopoauton kyydissä, ja kyllä se on hyvin turvaton laite, siinä on hyvin ohuet pellit. Varsinkin maaseudulla nämä mopoautot ovat tarpeellisia, ne eivät ole mitään ylellisyysvehkeitä. Ne ovat turvattomia, mutta uudet mopoautot maksavat 15 000 euroa, ja sillä saisi jo vähän isommankin henkilöauton. Jos ajateltaisiin tätä, olisi kyllä tarpeellista, että nämä mopoautot muutettaisiin niin sanotuiksi henkilöautoiksi. Tällä rahalla saa tosiaan hyvän ja turvallisemman auton. Sitten vielä: ne mopotytöt ja -pojat ajavat 15-vuotiaasta 17-vuotiaaksi saakka niillä mopoautoilla, mutta minä kyllä uskaltaisin mennä heidän kyytiinsä mieluummin kuin näitten naisten tai miesten, joidenka ikä on tuolla kahdeksassa-, yhdeksässäkymppissä. Minä toivon, että nuoret ovat valistuneita, aina tulee niitä yllätysottoja, mutta 17-vuotiaat ovat kyllä jo ihan kelpollisia suorittamaan tämän ajotutkinnon, ja toivon, että tämä asia menee eteenpäin. Varsinkin maaseudulla tämä on niin suuri asia, muuten vanhempien pitää viedä harrastuksiin, ja kun nuoret liikkuvat 20, 50, jopa 100 kilometriä mopoautoilla, niin toivon, että tähän paneuduttaisiin. Monet nuoret ovat ottaneet yhteyttä, että eikö tätä asiaa [Puhemies ko-puttaa] voitaisi jo korjata.

18.02 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! On varmaan oikein, että ajokortin saamista helpotetaan. Esimerkiksi Tukholmassa 18-vuotiaista ajaa enää 10 prosenttia kortin, niin että jos se Suomessa on vielä kovin kallis, niin se johtaa siihen samaan, ja se ei ole hyvä tämmöisessä maassa, missä omaa ajokorttia tarvitaan.

Tässä on muutama asia, mikä minun mielestäni opetuksessa pitäisi ottaa huomioon. Ainakin itse pitäisin tärkeimpänä sitä, että tämä asennekasvatus pitää saada oikeaan rooliin ja se pitää viedä ryhmäopetuksessa läpi, koska asenne on se kaikkein tärkein, mitä siellä liikenteessä tarvitaan, ja nimenomaan oikea asenne, sillä autohan on tappoväline, jos sitä ei osata käsitellä oikein. Toinen asia, joka liittyy asenteisiin ja joka on minun mielestäni jäänyt vähemmälle viime aikojen liikenneturvallisuuskusteluissa, on oikea tilannenopeus. Sehän on kautta aikojen jo ollut ajokouluopetuksen peruskivi, että noudatetaan tieliikennelain 23 §:ää eli oikeata tilannenopeutta. Nämä ovat niitä keskeisiä tekijöitä, mitä koulutuksessa pitäisi laadullisesti saada aikaan.

Itse haluaisin tuoda esiin myös ajoharjoitteluratojen merkityksen ja korostaa sitä. On paljon ihmisiä, jotka kohtalaisen vähän ajavat, niin että olisi hyvä aina silloin tällöin, vaikka porukalla, käydä ajoharjoitteluradalla ja oppia sitten ja tutustua uusiin autoihin, joissa on erittäin pitkälle kehittyntä turvatekniikkaa ja muuta, niin että pystytään tekemään väistöliikkeitä ja muita ja tullaan sinuiksi niin sanotusti auton kanssa. Sitä paitsi se on hauskaa, mutta se on myös erittäin hyödyllistä, ja se on liikenneturvallisuuden kannalta erinomainen tapa harjoitella paremmaksi ajajaksi.

Sitten yksi asia vielä: automaattivaihteisella autolla vai manuaalivaihteisella autolla? Minun mielestäni se on yksi lysti, kummalla sen ajaa. Nykypäivänä, kun lähes kaikki autot alkavat olla automaattivaihteisia, ne pitäisi sallia. Itsekin ihmettelen Olli-Pekka Parviaisen asennetta: ikään kuin lakia ei voisi sen takia säätää järkeväksi, että joku sattuu sitä rikkoamaan. Eihän se voi olla lain säätämisen este.

18.04 Eeva-Maria Maijala kesk: Arvoisa puhemies! Yhä useampi nuori ei tänä päivänä enää halukaan käydä autokoulua, toteavat sen, etteivät täällä kaupungissa sitä ajokorttia tarvitse. Tässä käy semmoinen ongelma, että heidän yleistietonsa, yleissivistyksensä, lii-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 110/2017 vp

kenteestä jää hyvin vajaaksi. Autokouluissa käydään hyvin paljon liikennekasvatusta läpi. Meidän pitäisi nyt miettiä, millä tavalla tämä sivistys saataisiin sitten kaikille nuorille, vaiikkeivät he kävisi tätä ajokoulutusta ollenkaan. Sen takia olisi tärkeää se, että 9. luokalla peruskouluissa tai sitten lukioissa tai ammatillisessa koulutuksessa nuoret kaikki saisivat tämän yleissivistävän koulutuksen liikenteessä olemisesta ja kulkemisesta.

Nyt ehkä meidän pitää valiokuntakäsittelyssä vielä miettiä sitä, voisiko tätä jotenkin laittaa tähän matkaan, sillä lakihan mahdollistaa sen, että aiempi osaaminen voidaan ottaa huomioon tässä ajokorttiasiassa ja myöntämisessä, eli aletaan miettimään sitä, mitä kurssia ja koulutusta voitaisiin saada ihan tuonne yleisen opetuksen tasolle, jota sitten voisi käyttää, kävi ajokorttikoulutuksen tai ei.

Sitten vielä toisena asiana haluaisin sanoa sen, että nyt on erittäin hyvä asia, että tästä vaiheistetusta opetuksesta luovutaan. Kun itse olen katsonut nyt kahden nuoreni ajokorttiopetuksen, niin kyllähän se toinen ja kolmas vaihe on ollut ihan silkkaa rahastamista eikä mitään muuta. Eivät he ole enää siinä juuri mitään semmoista olennaista opetusta saaneet, ja toisaalta myöskin autokoulut ovat itsekin jo tunnustaneet sen, että eipä tässä ole heillä juuri mitään muuta annettavaa kuin maksulappu nuorille.

18.06 Olli-Poika Parviainen vihr: Arvoisa herra puhemies! Oli pakko ottaa puheenvuoro, kun jo toisen kerran tänään minun nimekseni muuttui Olli-Pekka. Minun nimeni on siis Olli-Poika. Mutta joka tapauksessa varsinaiseen asiaan.

Punnitsin tuota problematiikkaa tässä, jota edustajakollegat minun puheenvuorostani nostivat esiin. Tarkoitus oli siis huomioida se, että jos me lähdemme muuttamaan lainsäädäntöä niin, että mopoautot korvataan tällaisilla rajoitetuilla henkilöautoilla, niin meidän pitää varautua siihen, että me joudumme silloin rakentamaan sellaisen järjestelmän, joka on aidosti riittävän varma, jotta kynnyksimerkiksi hakkeroida tai virittää tällainen auto on riittävän korkea. Me kuitenkin puhumme nuorista ihmisistä, joilla on varmasti paljon motivaatiota kokeilla erilaisia asioita. Totta kai laki voidaan säätää siitä huolimatta, että joku sitä rikkoo. Kyllähän tälläkin hetkellä meillä on Suomi täynnä viritettyjä mopoja ja silti mopolla saa ajella rajoitusten mukaisesti. Siitä ei ole kyse vaan siitä, että me varautuisimme etukäteen ja huomioisimme, että tällainenkin vaihtoehto on olemassa.

Toinen asia on se, kun me puhumme ylipäättään autoilusta, että tällä hetkellä varsinkin suurissa kaupungeissa on ongelmana se, että mopoautot jossain määrin tukkivat tilaa. Kaupunkirakennetta ei ole suunniteltu huomioimaan autoilun kasvua niin paljon, mitä mopoautot ovat jo nyt tuoneet mukanaan. Se on tietenkin vain sitten nyanssi. Mutta jos me lähdemme siihen, että me korvaamme nämä mopoautot turvallisilla ja vielä suuremmilla henkilöautoilla, ettei tyydytä niihin Smarteihin, niin se tuottaa kyllä tiettyä haastetta etenkin kasvukaupunkien pysäköintipolitiikalle. Tämä voidaan toki varmasti ratkaista, mutta olen ymmärtänyt, että Suomessa isossa kuvassa kasvuseuduilla tavoitteena on hillitä autoilun kasvua. Meidän kannattaa sitten aika tarkkaan miettiä, jos me näin teemme, että tällä on vaikutuksia.

Mutta kuten sanottua, suhtaudun tähän asiaan melko avoimin mielin. Henkilökohtaisesti en innostu mopoautoista mutta ymmärrän niiden tarpeellisuuden. En innostu ylipäättään autoista paitsi joskus omastani, [Leena Meri: Aika itsekäs ajattelutapa!] mutta tästä huolimatta uskon, että löytyy kyllä ihan hyvä ratkaisu.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 110/2017 vp

18.08 Pertti Hakanen kesk: Arvoisa herra puhemies! Vielä tartun myöskin tuohon mopautokysymykseen, kun Parviainen äsken nyt vielä korjasi sitä ensimmäistä puheenvuoroaan hieman ja toi sitä omaa ajatustaan lähemmäksi nykyhetkeä. Minä haluan myöskin tuoda vielä esille sen, että tämä on omalla tavallaan myöskin tasavertaisuuskysymys, kun mietitään sitä, että nuoret joka puolella Suomea pystyisivät kulkemaan samantyyppisissä harrastuksissa ja kouluissa kuin kuka tahansa kaupunkilainen. Ja kun puhutaan pitkistä etäisyyksistä ja puhutaan siitä, että he myöskin käyvät koulua päivät ja sitten vielä illat harjoituksissa, harrastuksissa, niin tämä olisi yksi muoto, jolla pystyisi turvallisesti liikkumaan illan pimenevinä tunteina, käymään niissä liikuntaharrastuksissa tai kulttuuriharrastuksissa, mitä sitten kukakin harrastaa.

Nimenomaan turvallisuuskysymys lähtökohtana minä ainakin lähden tätä asiaa lähestymään. Oli se auto sitten pieni taikka iso, niin kun se on ajoneuvoksi, autoksi luokiteltu, se on aina turvallisempi kuin nämä lasikuituiset mopautot, ja siitä lähtökohdasta haluan teidän jokaisen arvioivan sitä tilannetta. Meillä on aivan liikaa niitä mopauto-onnettomuuksia, ja minä uskon, että me pystyisimme useampia nuoria pelastamaan sillä, että meillä olisi tällainen turvatyynyin varustettu auto, joka oikeasti suojaa myöskin liikenneonnettomuuden sattuessa.

Sitten haluan vielä ottaa myöskin hyvin tärkeän asian, jonka edustaja Eestilä äsken otti esille, tuon ajoharjoitteluradan. Siitä, millä tavalla tuossa opetustilanteessa oppilasta opetetaan, niin autokouluissa opiskelevia kuin opetuslapalaisia, täytyy sanoa, että se on kyllä miellyttävä kokemus myöskin itselle, kun menet oppilaan kanssa sinne ajoradalle ja opettelette niitä tilanteita, väistötilanteita, jarrutusmatkoja. Kyllä se mieleenpainuva hetki oli myöskin, kun siellä oltiin ja kun poika pääsi sanomaan, että "kumpi tässä, isä, muuten parhaiten jarrutti". Eli nimenomaan se tilanne, että ollaan ajettu vuosia tuolla liikenteessä, ollaan selvitty monenlaisesta vaaratilanteesta, mutta sitten sinä oikeasti menet keskittymään siihen tilanteeseen ja tsekkaamaan sen oman taitosi — se olisi kyllä ihan tarpeellinen meille kelle tahansa.

18.10 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Tässä yhteydessä varmaan kannattaa joku sana liikenneturvallisuudesta meidän vaihtaa, koska se niin paljon jatkuvasti on lehtien tapetilla. Itse hieman ihmettelen, miten tämä keskustelu Suomessa voi olla niin yksinkertaista, että juuri muuta liikenneturvallisuuteen liittyvää ei ole kuulemma olemassa kuin ylinopeus. Ja niin kuin äsken puheenvuorossani sanoin, minä ymmärrän, että meillä on nopeusrajoitukset, joita pitää noudattaa, mutta samalla meidän pitää kyllä tunnustaa myös se, että on olemassa tilannenopeus ja se vaihtelee eri kelien, liikennemäärien, ruuhkan ja milloin minkäkin mukaan. Mutta jos tästä ei puhuta, niin minun mielestäni jää aivan oleellinen osa koko liikenneturvallisuutta täysin käsittelemättä.

On hyvä, että edustaja Parviainen täällä rakentavasti kertoili vähän tarkemmin, mitä hän tarkoitti. Itse kuitenkin näen näin tämän mopautojen muuttamisen tai sen, että nuori saisi ajaa sitten paremmalla pienellä autolla, joka varmasti on turvallisempi, siinä on turvatyyny ja kaikki, että se olisi mahdollista, koska se on turvallisuusnäkökulman kannalta parempi. Minä ainakin itse ajattelen näitten nuorten terveyttä ja turvallisuutta. Minä kauhulla katson niitä kokeita, mitä olen ollut itse muutaman kerran katsomassa, kun mopauto pudotetaan 5 metristä. Se on niin hirveätä jälkeä, että tämä on se motivaatio.

Tietenkin joka lakiesitykseen sisältyy joitakin miinuspuolia, ja niitä voidaan pohtia ja niin pois päin, mutta minä olen sitä mieltä, että kun pääministerikin on tähän kantaa ottanut

Pöytäkirjan asiakohta PTK 110/2017 vp

ja tämä pyörii aina aika ajoin, vuoden kahden välein, keskustelussa, niin päästäisiin Suomessakin johonkin päämäärään joskus ja saavutettaisiin se, mitä varsin moni kuitenkin meistä haluaa.

Sitten vielä semmoinen asia, että kun meillä on monia lakeja ja ilmeisesti, jos olen käsitellyt oikein, umpihumalassa ei saa autoakaan ajaa, niin siitä huolimatta vaan jotkut ajavat niin paljon, että 20 prosenttia ihmisistä kuolee rattijuoppojen takia. Ja kun siihen lisätään mömmöt, sekakäyttö ja muu tila, joka ei edellytä rattiin pääsemistä, niin se alkaa nousta yhteen kolmasosaan. Kuitenkin me tiedämme, että ylinopeus, jota ajaa tervejärkinen ihminen, normaali, autonsa hyvin hallitseva, se on 5 prosenttia, joten pitäisiköhän meidän nyt käsitellä 33:a prosenttia humalaisia [Puhemies koputtaa] ja muita ja sitten niitä 5:tä prosenttia, jotka ajoivat ylinopeutta.

18.12 Ari Torniainen kesk: Arvoisa herra puhemies! Tietysti nyt käsitellään ajokortti-asiaa, mutta kun keskusteluun nousi mopoauto-asia, haluan myöskin sanoa sen, että olen hyvin pitkälle edustaja Hakasen ja edustaja Eestilän kanssa samoilla linjoilla, että kyllä tavallinen auto on paljon turvallisempi kuin mopoauto. Meillä on viime aikoina ollut aivan liian paljon mopoauto-onnettomuuksia. Kun itsekin olen liikkeellä autolla, niin monta kertaa etenkin hieman hämärässä ja pimeässä kelissä erehtyy, mikä auto siinä kulkee edessä. Kun itse tulee vähän nopeampaa vauhtia, niin ykskaks siinä saattaa mopoauto olla liikenteessä edessä. Se kulkee huomattavasti hitaammin siinä, ja se aiheuttaa niitä vaaratilanteita.

Muistan, kun joku aika sitten katsastuslainsäädäntöä uusittiin. Siinä tuli selkeästi esille se, että mopoautoissa on paljon helpommin vikoja kuin tavallisissa henkilöautoissa. Ja myöskin se on omasta mielestäni iso haaste, jos pitäydytään mopoautoissa, että niiden liikenneturvallisuus säilyy. Itse toivon, että päästään keskustelemaan tästäkin asiasta vielä jatkossa, mikä on mopoautojen tulevaisuus. Tässäkin asiassa, siis mopoautoissa sekä myöskin tässä ajokorttilainsäädännössä, etusijalla tulee olla nimenomaan liikenneturvallisuus ja liikenteessä käyttäytyminen.

Täällä on puhuttu myöskin opetuspoljinasiasta. Itsekin näen kyllä hyvänä asiana, että opetuspoljin säilyy myöskin tulevaisuudessa.

18.14 Timo Heinonen kok: Arvoisa herra puhemies! Ei kyllä oikeastaan mikään puhu näiden nykyisten mopoautojen puolesta, ei niiden hinta, ei niiden turvallisuus. Minulle ei kukaan ole vielä näyttänyt yhtään sellaista syytä, minkä takia me tarvitsemme näitä mopoautoja tässä mallissa kuin ne tällä hetkellä ovat. Olen sen takia tyytyväinen siihen, että liikenneministeri Berner on ollut aktiivinen tässä asiassa, että ne korvattaisiin turvallisemmilla pienillä, oikeilla autoilla, joissa ovat lukkiutumattomat jarrut ja airbagit sun muut. Ne ovat itse asiassa jopa edullisempia kuin tämän päivän mopoautot.

Kun tässä nyt on puhemies armollisuudessaan sallinut keskustelua vähän laajemminkin näistä liikenteen kysymyksistä, niin nostan tässä esille myös sen, että toivoisin, että kun tänään tästä liikennepuolesta kokonaisuutena, esimerkiksi rekistereistä, on puhuttu, niin ministeri Berner voisi ottaa työn alle myös harrasteajoneuvorekisterin luomisen Suomeen. Meillä on museoautorekisteri, mutta olisi varsin perusteltua luoda tällainen harrasteajoneuvorekisteri, joka tukisi esimerkiksi hieman uudempien autojen ja autojen rakentelun puolta.

Toisena asiana, jonka toivon, että ministeri Berner, jolla on aikaa jäljellä reilusti, voisi vielä hoitaa, on talvinopeuksista luopuminen. On aivan järjetöntä toimintaa näiden no-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 110/2017 vp

peusrajoitusten ylös ja alas ruuvaaminen. Pyydetään vaikkapa asiantuntijaksi valiokuntaan taikka vaikka ministeriöön liikennelääketieteen professori Timo Tervo. Hän on erinomainen asiantuntija kertomaan siitä, että meillä vannotaan ylinopeuksien vähentämisen nimeen, kun itse asiassa ne onnettomuudet yleensä johtuvat monista aivan muista seikoista.

Arvoisa puhemies! Olen usein kiittänyt ministeri Berneriä ja päätän tämänkin puheen kiitokseen. Se koskee talvirengasvelvoitteiden höllentämistä. Sekin on järkevää, [Puhemies koputtaa] että nastoilla ei tuolla kuivalla kelillä pöllytellä.

18.16 Katja Hänninen vas: Arvoisa puhemies! Ministeri! Minusta on hienoa, että täällä on noussut keskusteluun myös liikenneturvallisuus monenkin edustajan puheenvuoroissa ja että siitä ollaan huolissaan ja halutaan sitä edistää kaikilla sektoreilla.

Tästä lakiesityksestä sen verran, että on tärkeää, että tähän mopokortin suorittamisen osaksi tulee ajokoe, koska pelkkä käsittelykoehan ei riitä. Itselläkin kun niitä neljä poikaa on ja yksi tyttö, niin kahdella pojista on mopo- ja traktorikortti suoritettu ja kumpikaan heistä ei ole koskaan traktorilla ajanut. Minusta se on aika huolestuttavaa, että kun traktorien massat ja nopeudet ja kaikki koko ajan kasvavat ja jos ei tähän kortin suorittamiseen kuulu ollenkaan sitä ajokoetta, silloin se tavallaan antaa vääränlaisen signaalin, että tällä nuorella, joka on pystynyt opiskelemaan ne säännöt ja sen päässyt läpi, olisi muka valmiudet ja ne tarvittavat ominaisuudet sitten ajaa tällä valtavalla traktorilla ilman, että on koskaan sillä ajanut. Näinhän ei tietenkään ole, vaan se taito tulee sitten käytännön elämästä ja vain ajamalla ja opettelemalla.

Sitten olisin tiedustellut ministeriltä: olisiko mahdollista peruskouluun, yläkouluun saada esimerkiksi mopokortin suorittaminen nuorille, niin että se olisi mahdollistavaa ja mahdollisuus? Kyllähän, niin kuin täällä edustaja Maijala otti esille, liikennekasvatus on meidän yhteinen asia, ja meillä joissakin kunnissa on esimerkiksi mahdollisuus suorittaa metsästäjäutukinto osana peruskoulua, ja toivoisin, että myös mopokortti olisi mahdollista suorittaa. Se ei varmastikaan haittaa, että ihmiset tietävät liikennesäännöt ja osaavat liikkua tuolla liikenteessä, vaikeivät sitten sitä mopoa koskaan laittaisikaan.

18.18 Leena Meri ps: Arvoisa puhemies! Meillä perussuomalaisissa olemme pitkään keskustelleet siitä ja toivoneet, että näistä mopoautoista luovuttaisiin siten, että saataisiin henkilöautoihin rajoitin. Jos miettii tuota 15 000 euron hintaa ja sitä, että pitäisi muutaman vuoden päästä olla ostamassa taas uusi henkilöauto, niin siinä on aika suuri taloudellinen satsaus. Paljon helpompaahan se olisi niin, että autossa olisi rajoitin ja sitten, kun on jo aikuinen ja 18 ja saa ajaa henkilöautoa, niin voisi ottaa tämän rajoittimen pois ja sama auto olisi alla. Siinä olisi tämmöisiäkin etuja.

Oikeastaan pyysin tämän puheenvuoron siksin, kun tuossa vihreiden edustaja Parviainen puhui, että hän ei innostu autoista, paitsi ehkä omastaan. [Olli-Poika Parviainen: Se oli vitsi!] Ihan sinänsä hauska vitsi, mutta kyllä se kertoo tietysti vähän vihreiden ajattelusta, että kaupunkialueella kaikki tuntuvat asuvan ja julkisilla liikutaan ja autot ovat hieman huono asia mutta sitten kuitenkin, jos itse tarvitsee autoa, niin siinä voi tehdä poikkeuksen. [Olli-Poika Parviainen: Höpö höpö!] Nyt on hyvä muistaa, että Suomi pitäisi pitää kokonaan asuttuna ja teemme lainsäädäntöä täällä kaikille.

Edustaja Hakanen piti hyvää puheenvuoroa ja kertoi näistä omista kokemuksistaan, kuinka hän oli omia lapsiansa opettanut. Kun häntä kuuntelin, niin kyllä tulin vakuuttu-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 110/2017 vp

neeksi siitä, että on hyvä, että ihminen pysähtyy siinä opettajana sen asian äärelle, että hei, onko minulla taidot kunnossa, onko autoni kunnossa, että on turvallista lähteä liikkeelle. Joskus itsellekin, kun esimerkiksi näkee jotain harvinaisempia liikennemerkkejä, vaikka on monta kymmentä vuotta ollut jo kortti, tulee mieleen, että hetkinen, mikäs tuo liikennemerkki oli. Eli erittäin hieno asia.

Talvinopeuden osalta — edustaja Heinonen puhui niistä — ehkä voisi harkita ainakin tuolla taajama-alueiden ulkopuolella, esimerkiksi moottoriteillä. Joskus tuntuu aika turhautavalta marraskuussa, kun ei ole yhtään lunta ja tosi kuiva keli, mutta on pakko vain ajaa sitä satasta.

18.20 Joona Räsänen sd: Arvoisa puhemies! Tässä keskustelussa nousi myös esille suomalaisten nuorten halukkuus suorittaa ajokortti. Vaikka ei nyt Suomessa ihan vielä Tukholman luvuissa olla, niin meillähän tällä hetkellä noin reilu 60 prosenttia ikäluokasta suorittaa ajokortin heti 18 vuotta täytettyään. Mutta sittenhän tässä on valtavia alueellisia eroja, eli jos katsotaan Helsingin tilannetta, niin vasta noin yksi kolmasosa ikäluokasta suorittaa ajokortin, kun täyttää 18. Sitten taas muistaakseni Pohjanmaalla ollaan jossain 80 prosentissa ikäluokasta, ja tämä kertoo, että tässä on paljon alueellisia eroja.

Varmasti on useita tekijöitä siihen, minkä takia nuoret eivät sitten suorita ajokorttia heti, kun täyttävät 18 vuotta, ja varmasti kaupunkiseuduilla näkyy myös muiden liikennemuu-
tojen suosio ja helppous käyttää esimerkiksi joukkoliikennettä. Mutta varmasti suurena
pontimena on myös ollut ajokortin hinta, mikä monessa tutkimuksessa myös tulee esille, ja
senpä takia tässä esityksessä ja myös jatkotyössä meidän pitää kyllä huolehtia siitä, että me
pystymme laskemaan ajokortin suorittamisen hintaa ja näin mahdollistamaan kaikille nuorille, jotka haluavat suorittaa sen, että he pystyvät.

Sen takia nostin esille tämän, että voitaisiin pohtia myös jatkotyössä sitä, että ajokortti sisällytettäisiin vaikkapa vapaavalintaisena toisen asteen opetukseen ja sen kautta se olisi mahdollista aivan jokaiselle nuorelle suorittaa riippumatta siitä, tuleeko hän Helsingistä vai Pohjanmaalta vai mistä tahansa. Ja sitten kun vielä tämä kustannushyvitys sidottaisiin vaikka opiskelijan valmistumiseen, niin ehkä sillä saattaisi olla myös positiivinen vaikutus siihen, että opiskelijat valmistuisivat myös toiselta asteelta ja ehkä jopa suorittaisivat tutkinnon nopeammin.

18.22 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Kun me ajokortista puhumme, niin ainakin itse toivon, kun nuoret ajavat ajokortin, että he sitten pystyvät ajamaan sellaisilla autoilla, jotka ovat turvallisia.

Kun arvoisa puhemies nyt sallii tätä keskustelua laajennettavaksi liikenneturvallisuuteen, niin haluan vain todeta, että valitettavasti yksi suurimpia tappajia liikenteessä on autovero. Se vain aiheuttaa sen, että meillä on vanha autokanta, ja nämä nykyiset uudet autot ovat aivan eri turvallisia kuin vanhat autot. Niissä on monia semmoisia ominaisuuksia, kaistavahdit, luistonestot ja monet muut seikat, että itse asiassa niitä on jo vaikea saada talvikelilläkään lähtemään käsistä, ellei sitten aja selvästi tilannenopeuden yli.

Sen takia toivoisin, että jollakin aikajänteellä me tässä maassa pääsemme autoverosta eroon ja siirretään sitä verotuksen painopistettä vähän muualle, ja se pystytään kyllä tekemään niin, että ei tule markkinahäiriöitä. Sillä jos me jatkamme tällä tavalla ja uuden auton hankinta on erittäin kallista, niin se kyllä pitää autokannan vanhana, ja kyllä me jonkunmoinen banaanivaltio olemme, jos me emme tätä asiaa saa kuntoon.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 110/2017 vp

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Ja nyt ministeri Berner, 5 minuuttia.

18.23 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies! Haluan kiittää edustajia tästä keskustelusta, palautteesta ja myöskin evästyksestä tulevalle valmistelulle.

Tässä on tullut useita eri näkökulmia esille, joista yksi on ollut nimenomaan tämän korin hinta. Tässä tehdään rakenteellinen muutos koulutukseen, ja ehkä senkin takia olisi tärkeä katsoa, että kokonaisuus, esimerkiksi juuri tämä opetuslupa ja opetuslupaopettaja, tulee olemaan toisentyypisessäkin roolissa kuin tällä hetkellä ollaan, koska me näemme, että kun ajoharjoitteluaikaa jatketaan kahdeksi vuodeksi ja kun opetus, joka tapahtuu autokoulussa, muuttuu tyypiltään toisenluontoiseksi, niin tässä haetaan ennen kaikkea näiden yhdistämisen muotoa. Siksi olisi myöskin äärimmäisen tärkeää se, että opetuslupia myönnetään enemmän ja että siinä se kynnys olisi mahdollisimman matala, jotta meillä olisi mahdollisimman moni kuljettaja mahdollisuudessa saada harjoitteluaikaa. Vaikka hän sitten käyttäisi paljon autokoulunkin palveluita, se harjoitteluaika olisi. Sen takia halutaan katsoa, että säilytetään ne tietyt asiat, jotka ovat tärkeitä, kuten palautteesta tullut poljin, mutta palautteesta ja lausuntokierroksella ei tullut oikeastaan yhtään huomautuksia siitä, että se poljin pitäisi katsastaa, vaan että huolehditaan siitä, että siinä ei tulisi liian korkea kynnys siihen, että sitä harjoittelulupaa todella hyödynnettäisiin. Sen takia ollaan myöskin pyritty siihen, että ei olisi sitä opetuslupaopettajan koetta vaan että pidetään matalana se kynnys siihen, että syntyisi mahdollisimman paljon sitä harjoittelua liikenteessä. Esimerkiksi Ruotsissa, jossa on vastaavanlainen järjestely tehty, 90 prosenttia niistä, jotka suorittavat ajokorttitutkinnon, on myöskin ottanut tunteja autokoulusta. Varsinkin nyt, kun tässä ei sitten ole määräsääntelyä sen suhteen, miten se pitäisi tehdä tai että sen opetussuunnitelman pitäisi olla tietyn tyyppinen, silti opetussuunnitelman osalta sisältyvät ne turvallisuuskoulutuksen määritelmät.

Tässä kun tehdään näin, niin sen pitäisi vaikuttaa hinnan laskuun ja sitä kautta se mahdollistaa sen, että opetuslupaopetuksena voidaan antaa sitä harjoittelumahdollisuutta, ja sitten on niitä osia tässä kokonaisuudessa, jotka edellyttävät edelleen ammattilaisen antamaa koulutusta. Kun tämän harjoitteluvaiheen tuntimäärä muuttuu ja kun voidaan käyttää osin simulaattoria, niin näiden yhdistelmä muuttaa tätä koko prosessia, ja siinä mielessä toivoisin sitten avoimuutta valiokunnalta sen tätä pohtiessa. Tässä on tarkoitus muuttaa enemmänkin kuin vain elementtejä, tässä on tarkoitus muuttaa kokonaisuutta, ja toivoisin sille sitä näkökulmaa.

Mutta sitten liittyen tähän mopoautoon: Me olemme lähteneet siitä, että me haluamme tämän asian selvittää, ja selvitys valmistuu tämän vuoden lopussa, minkä jälkeen me saamme arvion siitä, millä tavalla se voidaan toteuttaa, ja lähtökohta on se, että EU suhtautuu myönteisesti, minkä jälkeen sitten teemme vastaavat sääntelymahdollisuudet. Tässäkään kysymys ei ole nollasummapelistä vaan uudesta mahdollisuudesta lisäksi, ja se tarkoittaa silloin sitä, että sitten sen mopoauton vaihtoehtona on henkilöauto, jossa on nopeusrajoitukset, ja tämän jälkeen sitten valinta on.

Sama asia: Jälleen kerran, kun me säätelemme tietyistä määristä, minimimääristä opetustunteja, niin tässäkään ei haluta lähteä siitä, että nämä ovat minimimääriä tai maksimimääriä, vaan nämä ovat ne määrät, joilla voidaan arvioida sitä oppilaan kykyä suoriutua kokeesta ja sitten tarvittaessa edellyttää lisää koulutusta tai antaa tai ehdottaa lisää koulutusta jatkossa.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 110/2017 vp

Joillain keskiasteen kouluilla on tällä hetkellä autokoululupa, ja tässä tietysti toivottaisiin, että tätä voitaisiin lisätä. Miten se rahoitus sitten ratkaistaan: jotkut koulut ovat sen nyt ratkaisseet niin, että he sitten toimivat juuri niin kuin edustaja Räsänen tässä on ehdottanut, ja toivottavasti tätä käytäntöä saadaan lisättyä. Mitään esteitä ei ole, eikä siis ministeriösäkään suhtauduta kielteisesti, päinvastoin halutaan kannustaa muita vaihtoehtoja saavuttaa ajokortti.

Automaattivaihteinen auto: tässä on meillä EU-sääntelyrajoitteita eli siihen ei pystytä ihan nopeasti vaikuttamaan.

Miten tämä opetuslupavalvonta sitten tapahtuu, se on loppujen lopuksi tässä digitaalisessa ajassa hyvinkin yksinkertaista. Trafi myöntää vain yhden luvan per oppilas kerran ja enintään kolme lupaa kolmessa vuodessa, eli opetuslupaopettajalla voi olla vain yksi voimassa oleva lupa yhdelle oppilaalle, ja nimetylle oppilaalle, kerralla, ja kun tämä oppilas sitten siirtyy aikanaan ajokokeeseen, tutkintoon, niin voidaan tarkistaa, onko hänellä ollut lupa takana. Näin ollen tässä ei pitäisi olla esteitä. Kun rekisterit nyt sitten tulevat parempaan käyttöön, niin näitä asioita pystytään automaattisesti selvittämään. [Puhemies ko-
puttaa]

Kaiken kaikkiaan kyseessä on hyvä uudistus, ja uskon, että hyvässä yhteistyössä saamme myöskin vietyä tätä eteenpäin. — Kiitos.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan, jolle sosiaali- ja terveysvaliokunnan on annettava lausunto.