

Täysistunto

Keskiviikko 18.4.2018 klo 13.59—21.59

7. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 146/2017 vp

Valiokunnan mietintö LiVM 7/2018 vp

Ensimmäinen käsittely

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Ensimmäiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 7. asia. Käsittelyn pohjana on liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö LiVM 7/2018 vp. Nyt päätetään lakiehdotuksen sisällöstä.

Mietinnön esittelee liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtaja Jalonen.

Keskustelu

20.06 **Ari Jalonen sin** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tosiaan, ajokorttilaki on käsittelyssä, ja tämä on puhututtanut sen verran, että päätin tulla esittelemään tämän lyhyesti. Ajokorttilakia ylipäättänsä on lähdetty sen takia uudistamaan, että kortin hintaa on pidetty kansan keskuudessa kovana, ja siihen on haluttu puuttua mahdollisuuksien mukaan niin, että kuitenkin turvallisuus pysyy yllä. Tämä on luonnollisesti herättänyt keskustelua niin valiokunnassa kuin valiokunnan ulkopuolella.

Käyn lyhyesti näitä meidän valiokunnan perusteluja läpi, ja oikeastaan se kiteytyy suurelta osin tähän alkuun, joka kuuluu: ”Valiokunta pitää hyvänä, että ajokorttisääntelyä selkeytetään ja kevennetään liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioon ottaen. Näin uudistus toteuttaa hallituksen norminpurkua. Valiokunta toteaa kuitenkin, että ajokorttijärjestelmä on vieläkin monimutkainen ja vaikeaselkoinen. Valiokunta katsoo sen vuoksi, että on syytä jatkaa ajokorttijärjestelmän selkeyttämistä ja tarvittaessa valmistella kokonaisuudistus.” Eli siinä kiteytyy aika paljon sitä pohdintaa, mitä me olemme käyneet läpi.

Yhtenä niistä keskustelun aiheista, mitä ollaan käyty ja pohdittu, on se peruslähtökohta, että kun ajotuntien ja teoriatuntien määrää lähes kauttaaltaan vähennetään ajokortin ajamisesta, niin toisaalta siinä vaiheessa kun ihminen tulee ensimmäistä kertaa omalla ajoneuvollaan liikenteen pariin, mikä vaatii ajokortin, hänelle annetaan ensimmäisen ajokortin neljä teoriatuntia. Näiden neljän teoriatuntin sisällöstä keskusteltiin, pitäisikö siinä painottaa myös käytännön ajoa, elikkä siinä olisi vaihtoehtona myös ajotunnit pelkän teorian sijasta, ja tätä keskustelua käytiin varsinkin mopokortin kohdalla.

Toinen iso keskustelu oli opetusluvalla ajaminen ja jarrupolkimen lisääminen opetusajoneuvoon eli se, miten kokonaisuus pysyy semmoisena, että opiskelijalla on mahdollisimman monipuolinen kokemus erilaisista autoista, ja miten kokonaisuus saadaan pyöritettyä niin, että se ei taas nosta hintaa. Eli tämä oli yksi keskustelunaihe.

Muita keskustelunaiheita ovat ylipäättänsä tämä ammattikuljettajien riittävyys ja saataavuus Suomessa tulevaisuudessa. Se ei ole pelkästään tämän asian yhteydessä vaan mones-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 37/2018 vp

sa muussakin yhteydessä noussut esille. Tämä Puolustusvoimien koulutus on siinä suhteessa muun muassa liikenteen palveluista annetun lain yhteydessä tullut esille, ja kolmosvaiheessa odotetaan siihen sitten ratkaisuja.

Ajokorttiluokat ylipäättensä ovat kirjaimia kortissa, jotka eivät välttämättä kaikille avaudu ihan sellaisenaan, että mitä sillä saa ajaa ja mitä ei. Ehkäpä yksi sekavimmista ajoneuvoluokista, mihin kortteja ajellaan, on tuo traktoriluokka, ja selkeyttääksemme asiaa teimme siitä kohtalaisen pitkän avaavan kohdan meidän mietintöön, jonka luettuaan kyllä saa tällaisen rautalankaversion siitä, mitä milläkin kortilla ajetaan ja mikä mikäkin on. Suosittelemme lukemaan, se avaa katseita ja ajatuksia. Samassa yhteydessä todettiin se, että vaikkakin ammatillisessa mielessä traktorit voivat olla kuorma-autopuolella kilpaileva tekijä, niin kuitenkin maatalousmielessä on kohtalaisen järjetöntä vaatia Suomen maataloudelta semmoista yhdistelmäkorttia, missä on E siellä perässä. Tätä pohdintaa kun käytiin läpi, niin päätettiin ottaa se E-vaatimus sieltä pois mutta samalla tiedostaen se, että tämä kokonaisuus on pidettävä hallinnassa niin, ettei se aiheuta yhteiskuntaan ongelmia. Ja sen takia meillä on lausumaehdotus: ”Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa ajokortt uudistusten toteutumista erityisesti liikenneturvallisuuden ja yhtäläisten kilpailuedellytysten toteutumisen osalta ja tarvittaessa ryhtyy toimenpiteisiin kilpailuvääristymien korjaamiseksi.”

Lisäksi näitä keskustelunaiheita ovat mopot ja moottoripyörät, kaksipyöräisellä kulkeminen, ja se, onko meillä niin sanottua Suomi-lisää tässä vai ei. Asiaan perehdyttiin, ja nämä ovat EU:n vaatimusten mukaisia. Siellä olisi pieni muutoksen mahdollisuus ollut, mutta se olisi taas tehnyt sen, että sillä ajokortilla ei olisi välttämättä päässyt sitten ulkomaille, joten tämä tilanne, mikä tässä nyt oli, oli kokonaisuudessaan järkevämpi. Ja korostetaan sitä, että ylipäättensä ei saa tehdä tällaisia Suomi-lisiä sen enempää kuin mitä EU vaatii.

Ajokortteihin vaaditaan aina, että on terveydeltään semmoisessa kunnossa, että ei ole vaaraksi muille, itselleen tai kyydissä oleville. Tämä voi olla haaste tulevassa yhteiskunnassa, kun ihmiset ikääntyvät ja ajokortti halutaan pitää entistä pidempään. Tässä vaiheessa kun yhteiskunnassa laajasti muutetaan näitä tietojärjestelmiä, me näimme siinä mahdollisuuden siihen, että ne järjestelmät rakennetaan heti alusta asti semmoisiksi, että siellä lääkärissä ei tarvitse rampata erikseen sen ajokortin takia, kun on siellä just käynyt flunssan takia. Eli siellä järjestelmä voi ilmoittaa, että nyt alkaa ajokortin terveystarkastus olemaan liki, että pystyisikö sen katsomaan tässä samassa, eli on tällaisista käytännön helpotusta tietojärjestelmien osalta. Toisaalta jos ihmisellä on päihdeongelmia, sekakäyttöongelmia, huumeikäyttöongelmia ja niin edespäin, niin myös se sitten olisi siellä suoraan tiedossa, niin ettei välttämättä ihan suoraan myönnetä sitä korttia, jos on oletettavissa, että on riski liikenteen vaarantamisesta.

Tässä on monia isoja muutoksia, ja yleisesti muutokset aina vaativat sitä, että niiden vaikutuksia seurataan ja sitä kautta löydetään sitten mahdolliset ongelmat ja niitä pystytään korjaamaan. Tämän johdosta tulee sitten toinen lausumaehdotus, joka kuuluu: ”Valtioneuvosto teettää ja toimittaa liikenne- ja viestintävaliokunnalle seuranta tutkimuksen ehdotettujen muutosten toteutumisen ja niiden vaikutusten selvittämiseksi erityisesti silmällä pitäen liikenteen tulevaisuuden toimintatapojen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, logistiikkaan ja ammattikuljettajiin.”

Eli me kävimme tätä varsin perusteellisesti läpi, kriittisesti yli hallitus—oppositio-rintaman, ja lopputuloksena on hyvä, yksimielinen mietintö.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 37/2018 vp

20.17 Mirja Vehkaperä kesk: Arvoisa rouva puhemies! Ajokorttilain tavoitteena on ajokortin hinnan laskeminen, ajokortin saatavuuden ja sen suorittamistapojen, voisi sanoa, höllentäminen tai ainakin lain tulkinnan höllentäminen normien purkamisen ja säädösten riisumisen kautta siltä osin, että koulutusvaatimuksia tullaan höllentämään. Ajo-opetukseen ja teoriaopetukseen laitetaan ja vaaditaan edelleen minimitunnit niin mopokortin kuin B-luokan ajokortin ja kaikkien muidenkin ajokorttien suorittamisessa. Kuljettajatutkintoa tiukennetaan ja vaatimustasoa tutkinnon osalta nostetaan.

On selvää, että ajokorttilainsäädäntö, tämä esitetty ja eduskunnassa nyt hyväksyttävänä oleva, on edelleen sangen monimutkainen ja kokonaisuudistusta kaivataan varmasti kiipeästi. Mutta on huomioitava, että me olemme riippuvaisia myöskin Euroopan unionin lainsäädännöstä ja yhteishyväksynnästä siltä osin, että meidän ajokorttimme sopii ja passaa muiden Euroopan maiden teillä ja myöskin päinvastoin, kun eurooppalaiset ajokortinhaltijat tulevat ajamaan Suomen teille. Eli tietysti tämä riippuvuussuhde pitää varmastikin monelta osin edelleen säilyttää, mutta edelleenkin me valiokunnassa näimme, että ajokorttilainsäädäntöä tulisi kehittää yksinkertaisempaan suuntaan, ja siltä osin lausuimme asiasta. Tästähän myöskin yritettiin poistaa Suomi-lisät, jotka ovat vuosien saatossa tänne ajokorttilainsäädäntöön tulleet mukaan.

On huomioitava, että ensimmäistä ajokorttia suoritettaessa vaaditaan aina neljän tunnin teoriaopetus liikenteen perusteista ja moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajana toimimisesta. Se koskee tilannetta, kun ensimmäinen kortti olisi tai voisi olla niin traktori-, mopo- tai autokortti.

Valiokunta käsitteli myös ajo-opetusluvalla opettamista. Hallituksen esityksen mukaan opetusluvan saamiseksi ei enää vaadita opettajankoetta, eikä opetusluvan haltijan pedagogisia edellytyksiä näin ollen tarkenneta lain tasolla. Opetusautoon vaaditaan edelleen jarrupoljin, josta käytiin ennen hallituksen esitystä monenlaista keskustelua. Siis tarvitaan jarrupoljin paikallensa, mutta sen katsastusvaatimus poistetaan, eli katsastuspakko poistuu.

Arvoisa puhemies! Valiokunnassa tehtiin muutosesitys myöskin traktorin ajokorttivaatimuksiin. E-luokan yhdistelmäkorttia ei vaadita traktorin ja perävaunun muodostamaa yhdistelmää kuljettaessa, kun kyseessä on traktori, jonka rakenteellinen nopeus ylittää 60 kilometriä tunnissa. Huolta on kannettu varsinkin siitä, että tämä saattaa johtaa kilpailuväristymiin erityisesti maa-ainesten kuljetusten osalta, mutta valiokunnassa me pidimme tärkeänä, että lain toteutumista seurataan ja ryhdytään toimenpiteisiin, mikäli muutokset johtavat markkinahäiriöihin. Tämän vuoksi valiokunta esitti siitä lausuman.

Terveystietojen osalta hallituksen esityksessä ehdotettiin, että ensimmäiseen ryhmään kuuluvaa ajokorttia haettaessa lääkärinlausunto korvataan ajokortin hakijan vakuutuksella terveysvaatimusten täyttymisestä. Se vähentää osaltaan terveyspalvelujärjestelmän kuormitusta. Toisen uudistuksen mukaan lääkärinlausuntoa vaaditaan käytännössä vasta noin 75-vuotiaalta, jos ajokortti on uudistettu ennen 70 vuoden täyttymistä viideksi vuodeksi. Nähtiin tärkeäksi, että lääkärin ja poliisin välistä tiedonkulkua ja tietojärjestelmiä tulisi parantaa ja kehittää tietojärjestelmä liikenneturvien toteuttamisen helpottamiseksi. Eli terveystietojen luovutusta ja niiden käyttöä koskevaa järjestelmää ei meillä ole vielä oikein olemassa, ja tähän toivotaan tietysti tarkennusta ja muutosta.

Arvoisa puhemies! Valiokunnan käsittelyssä käytiin aika pitkälistä keskustelua koulutusvaatimuksista erityisesti riskikoulutuksen eli liukkaalla kelin ja pimeällä ajon opetuksen suorittamisesta. On välttämätöntä, että ajo-opetuksen yhteydessä opitaan tunnistamaan pimeällä ja liukkaalla ajoon liittyviä erityispiirteitä ja riskejä, kuten tienpinnan vaikutus ajo-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 37/2018 vp

neuvon hallintaan. Pidimme tärkeänä, että lain tasolla tähän riskikoulutukseen kiinnitetään huomiota, miten se suoritetaan, kuinka paljon sitä suoritetaan ja missä sitä suoritetaan. Tässä käytiin laajaa keskustelua.

Mopokortin osalta voin todeta, että siitäkin käytiin monenlaista vääntöä. Kuljettajatutkintoon sisältyy teoriakoe ja ajokoe silloin, kun B-luokan ajokorttia suoritetaan, mutta kun on kyseessä mopokortti, niin silloin pelkästään käsittelykoe riittää.

20.24 Katja Taimela sd: Arvoisa rouva puhemies! Aivan aluksi haluan todeta, että suhtaudun hieman varauksella siihen, mitä tämä ajokorttilain muutos lopulta tuo tullessaan. Teimme siis yksimielisen mietinnön valiokuntatyössä, mutta tämä mietintö, jota on kahdessa edeltävässä puheenvuorossa ansiokkaasti esitelty, pitää sisällään useamman huolenaiheen liittyen muun muassa ajokorttijärjestelmän monimutkaisuuteen ja vaikeaselkoisuuteen. Erityisen huolen kohdistan valiokuntatyössä tulleeeseen kysymykseen, joka kohdistuu liikenneturvallisuuteen tämän muutoksen myötä. Lisäksi peräsimme yhtäläisten kilpailuedellytysten toteutumista jatkossa ja seurantatutkimusta liittyen ehdotettujen muutosten vaikutuksiin logistiikkaan, ammattikuljettajiin ja liikenneturvallisuuteen.

Kuuleminen valiokuntatyössä oli varsin laaja ja ajoittain aiheutti kovaakin arviointia ja arvostelua liikenteen turvallisuudesta jatkossa. Onneksi valiokunta edellyttikin sitten mietinnössään ajokorttijärjestelmän selkeyttämistä ja tarvittaessa jopa kokonaisuudistusta.

Haluan nyt uskoa siihen, että näihin mahdollisiin korjaustoimenpiteisiin tarvittaessa tulevaisuudessa uudet hallitukset sitten myös ryhtyvät. Toisaalta haluan myös kertoa ääneen sen, että erityisesti, kun miettii valiokuntatyötä tämän ajokorttilakiuudistuksen yhteydessä, huomasin itse ajattelevani useasti sitä, mihin kaikkeen lainsäätäjä on loppujen lopuksi valmis normienpurun hengessä, koska itse ajattelen — ja uskallan ajatella niin, että myös kaikki liikenne- ja viestintävaliokunnan jäsenet ajattelevat — että normeja ei pidä purkaa niin, että liikenneturvallisuus kärsii, liikenneturvallisuuden kustannuksella. Kun me olemme oikein rehellisiä itsellemme, [Puhemies koputtaa] niin kyllähän valiokuntatyössä tämä liikenneturvallisuus nousi vahvasti esiin siitä kulmasta, että nyt ehkä myös normeja purkamalla liikenneturvallisuuteen saadaan määrättyjä riskejä.

Toivon todella, että sitten jatkotyössä, niin kuin myös valiokunta tavallaan omassa mietinnössään edellyttää, näihin asioihin tarvittaessa palataan.

20.27 Jari Ronkainen ps: Arvoisa puhemies! Hallituksen esitys ajokorttilain muuttamisesta näyttää nyt valiokunnan viilausten jälkeen ihan kohtalaisen hyvälle — ei passaa liikaa ruveta kehumaan. Tässä pyritään kuitenkin selkeyttämään ajokorttisääntelyä ja esimerkiksi painamaan ajokortin hankintahintaa alaspäin.

Kuten valiokuntatyöskentelyn aikana huomasimme, ajokorttiluokat eivät vielä tänäkään uudistuksen jälkeen ole todellakaan selkeitä. Millä kortilla saa vetää minkäkinlaista perävaunua ja millä painoilla, ei siitä kukaan ota selvää. Tähän tarvitaan kokonaisuudistus, jossa koko korttiviidakko täytyy perata läpi. Tähän valiokunta ottikin mietinnössään kantaa.

Valiokunta mietinnössään myös esittää kaksi hyvää lausumaa, joista toisessa edellytetään valtioneuvostoa seuraamaan liikenneturvallisuuden toteutumista sekä puuttumaan mahdollisten kilpailuvääristymien syntymiseen. Tässä viitataan siihen, että traktoriluokissa ei jatkossa enää tarvita E-luokan korttia perävaunua vedettäessä, ja riskinä on, että maansiirtokuljetukset alkavat kiinnostamaan traktorimiehiä.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 37/2018 vp

Toinen lausuma edellyttää valtioneuvostoa teettämään ja toimittamaan valiokunnalle seurantatutkimuksen muutosten toteutumisen ja niiden vaikutusten selvittämiseksi. Tässäkin viitataan liikenneturvallisuusvaikutuksiin, logistiikkaan ja muun muassa ammattikuljettajien riittävyyteen.

Arvoisa puhemies! Tärkein muutos tähän lakipakettiin tehtiin jo joulukuussa, jolloin erikseen käsiteltiin 61 § ”Muu ulkomainen ajokortti”. Silloin valiokunnan yksimielisellä päätöksellä päädyttiin siihen, että EU- ja Eta-alueen ulkopuolelta tulevien kansalaisten korteilla ei saa jatkossakaan raskasta kalustoa tai ajoneuvoyhdistelmiä Suomessa kuljettaa. Tällä suljettiin harmaan talouden portti. Tällä muutoksella oli tarkoitus palvella suomalaista matkailua, eivätkä kiinalaiset tule tänne lomallaan yhdistelmiä ajamaan. Henkilöautoa ja moottorikelkkaa he jatkossa saavat ajaa.

Kaiken kaikkiaan, kuten sanoin, tämä on hyvä, ja lausumat huomioon ottaen voidaan tällä mennä eteenpäin.

20.29 Jukka Kopra kok: Arvoisa rouva puhemies! Tämä ajokorttilain uudistaminen on osa hallituksen norminpurkua ja siinä mielessä varsin onnistunut sellainen paketti. Tarkoitus on ollut yksinkertaistaa ajokortin hankintaa ja halventaa sen hankinnan hintaa.

Opetuksen, sekä teoria- että ajo-opetuksen, määrää vähennetään. Tämä pienentää auto-koululaisen kustannuksia, kuitenkin siten, että kuljettajatutkinnon vaatimustasoa nostetaan, jolloinka oppimisen merkitys kuitenkin korostuu, eli ajo-oppilaan on kuitenkin osattava insinööriajossa enemmän kuin tähän asti.

Edelleen korttiprosessi yksinkertaistuu, esimerkiksi B-kortin osalta siten, että se perusajokortti on yksivaiheinen, kun se nykyään on kaksivaiheinen. Valiokunta kiinnitti tähän erityistä huomiota ja osaltaan halusi varmistaa, että tähän yksivaiheiseen opetukseen ja tutkintoon sisältyy turvallisuusosuus ja myöskin kokemuksen hankkiminen hankalista liikenneolosuhteista, ja tällainen vaade siellä jatkossa sitten myöskin on.

Kaikkien näiden uusien ajokorttien hankintaa leimaa se, että kaikissa vaaditaan alussa neljän tunnin teoriaopetusta, joka kyllä sitten kantaa sinne myöhemmäs. Eli jos esimerkiksi mopokorttia hankkiessa on opiskellut neljä tuntia teoriaa, niin niitä samoja oppeja ei tarvitse sitten henkilöauton ajokorttia suorittaessa enää lukea.

Esityksessä alun perin oli hahmotelma, että mopokortissakin olisi ajokoe jatkossa, mutta nyt jatkossa tosiaan pelkkä käsittelykoe, niin kuin tälläkin hetkellä on ollut, riittää mopokortin saamiseen.

Täällä jo puheenvuoroissa kiinnitettiin huomiota näihin lausumiin, ja ne ovat tarpeellisia. Erityisesti näitä traktorikuljetuksia ja niiden muutoksen mahdollista vaikutusta kilpailutilanteeseen on syytä seurata.

Edelleen valiokunta totesi, että tämä ajokorttijärjestelmämme erityisesti näiden traktorikorttien osalta on kyllä niin monimutkainen, että ei siitä oikeastaan kukaan ulkoa tahdo muistaa, kuinka ne kirjaimet ja eri yhdistelmät menevät.

Molemmissa lausumissa painotettiin myös liikenneturvallisuutta, ja se tuli hyvin monessa asiantuntijalausunnossa esiin, ja se on myös oma huoleni tässä asiassa. Kuljettajan ajokunto on tällä hetkellä suurin liikenneturvallisuusriski, ja me emme saa tehdä täällä sellaisia toimia, että huonommassa kunnossa olevia kuljettajia olisi liikenteessä enemmän. Tämä tarkoittaa päihteidenkäyttöä, alkoholia ja huumeita, ja kuljettajan mielenterveyttä. Tiedonsaantia näistä asioista on sosiaali- ja terveysjärjestelmämme ja poliisin välillä pa-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 37/2018 vp

rannettava ehdottomasti, sillä tieto näistä asioista ei tällä hetkelläkään [Puhemies koputtaa] kulje riittävän sujuvasti ja jouhevasti.

20.33 Lasse Hautala kesk: Arvoisa rouva puhemies! Täytyy ilolla tervehtiä tätä hallituksen esitystä, joka nyt sitten valiokunnasta on saanut mietinnön. On hienoa, että meillä tehdään toimenpiteitä, jotka alentavat ajokortin hintaa, helpottavat ajokortin saatavuutta ja antavat myöskin lisää vaihtoehtoja ajokortin suorittamistapoihin.

Hyvin myönteistä on myös se, että traktoreiden ajokorttiluokitusta muutetaan, koska se on tähän mennessä ollut tavattoman monimutkainen. Tässä tullaan luopumaan niin sanotusta liikennetraktoriluokasta, mutta edelleen tässä traktoripuolella tulee olemaan aika vaikeita tulkintayksityiskohtia. Viittaan valiokunnan yksityiskohtaisissa perusteluissa olevaan 4 §:ään, Ajokorttiluokat, jossa kerrotaan, että traktorin kuljettaminen edellyttää edelleen auton ajokorttia, jos sen rakenteellinen nopeus ylittää 60 kilometriä tunnissa. B-luokan ajo-oikeus vaaditaan, jos traktorin kokonaismassa on enintään 3 500 kiloa, ja kuorma-auton ajokortti, jos kokonaismassa ylittää 3 500 kiloa. C1-luokan kuorma-auton ajo-oikeus riittää, jos traktorin kokonaismassa ylittää 3 500 kiloa mutta ei 7 500 kiloa, ja muuten vaadittaisiin C-luokan kuorma-auton ajo-oikeus.

Olennaista tässä on tietysti se, että se nopeus ei ylitä sitä 60:tä kilometriä tunnissa. Esimerkiksi kotimainen Valtra A94 -traktori, joka on kooltaan vain kolmisylinterinen, 3,3-litrainen, jo itsessään painaa sen 3 500 kiloa. Se on 94-hevosvoimainen traktori, ja on tämän hetken traktorimyynteissä erittäin harvinaista, että ostetaan näin pieniä traktoreita. Mutta olennaista on se 60 kilometriä, koska niiden traktoreiden nopeus ei yleensä ylitä sitä 60:tä.

Mutta jatkossa tulee kyllä selkeyttää tätä, koska tuntuu vähän siltä, että valiokunnassa ei välttämättä ole kiinnitetty huomiota siihen, millaisia nämä nykypäivän traktorit ovat, [Ari Jalonen: On! — Jukka Kopra: On!] koska nämä kilomäärät tuntuvat olevan siellä hiukan liika pieniä.

Eli tämä esitys on hyvä, ja mietintö on kokonaisuutena hyvä, mutta tämä antaa myöskin jatkotyölle mahdollisuuksia ja vaatimuksia siitä, että nämä asiat saadaan korjattua.

20.35 Kauko Juhantalo kesk: Arvoisa puheenjohtaja! Juuri se linja, että yksinkertaistetaan ajokortteja koskevaa lainsäädäntöä, on aivan oikea linja. Meillä on liian monimutkainen lainsäädäntö, edelleen ajokortit ovat liian monimutkaisia, vieläkin niitä on liian useita, ja sitä työtä pitää jatkaa.

Viittaan myös maataloudessa oleviin traktoreihin. Edustaja Hautala edellä puhuikin niin yksityiskohtaisesti, että viittaan hänen puheenvuoroonsa, ja olen siitä täysin samaa mieltä.

Tämäkin vaatii vielä selkeyttämistä samalla tavoin kuin koko ajokorttiasia, mutta on mukava ja miellyttävä huomata, että nykyaikainen järjestelmä on otettu huomioon ja tällainen vanhanaikainen, kankea järjestelmä on tässä mietinnössä heitetty romukoppaan. Oikealla tiellä on valiokunta ollut.

20.37 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tämän esityksen tarkoituksena on tosiaan selkeyttää ajokorttijärjestelmää Suomessa, ja joiltakin osilta varmaan niin tapahtuukin, mutta niin kuin tämä keskustelu jo osoittaa, nykyinen suomalainen järjestelmä on kankea ja vaikeasti tulkittavissa, ja siksi sen selkeyttäminen on tärkeää. Tämä traktorikortin osio, mitä edustaja Hautala ansiokkaasti kuvasi, on hyvä osoitus siitä, että siinä on päästy selkeämpään käytäntöön, mutta sitäkin voisi vielä muuttaa.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 37/2018 vp

Mutta yleisesti ottaen tämän ajokorttiajatukseen omasta mielestäni pitäisi kulkea niin, että jos sinulla on oikeus ajaa isompaa autoa, raskaampaa ajoneuvoa, niin voit toki ajaa myös kevyempää ajoneuvoa ilman erillistä koulutusta sen alle. Esimerkiksi puutavararekan kuljettaja ei voi ajaa linja-autoa, mikä on minusta hämmästyttävää, koska on se linja-auton kuljettaminen aika paljon helpompaa verrattuna sen puutavararekan kuljettamiseen. Tämän tyyppisiä selkeyttämisasioita Suomessa tässä ajokortti uudistuksessa pitäisi tulevaisuudessa tehdä, ja näissä ajokorttiluokissakin varmaan olisi sellaista norminpurkuvaraa vielä.

Tärkeää tässä uudistuksessa on myös huomioida ammattikuljettajien saatavuuden varmistaminen, ja Puolustusvoimien tarjoama kuljettajakoulutus pitäisi pystyä paremmin hyödyntämään. Koska päivä päivältä ja ainakin tulevaisuudessa näitten ammattikuljettajien saatavuus on haasteellisempaa ja vaikeampaa, niin tämä olisi hyvä hyödyntää. Puolustusvoimat tarjoaa kuitenkin huippuluokan koulutusta, ja uskoisin kyllä, että kuka nuori sitten sen koulutuksen läpi käy ja läpäisee on kyllä ihan pätevä menemään myös tuonne liikenteen joukkoon ammattikuljettajaksi, ja siitähän sitä rekkamiehen uran pystyy sitten aloittamaan.

20.39 Krista Mikkonen vihr: Arvoisa puhemies! Tämän lain tarkoituksena on ollut selkeyttää ja keventää ajokorttisääntelyä. Edustaja Pakkanen puhui juuri edellä minusta hyvin siitä, että meillä on aika monimutkainen tämä korttijärjestelmä, ja aivan varmasti sitä selkeyttämistä kyllä tarvitaan. Esimerkiksi juuri ajatus siitä, että jos on suorittanut kortin, joka oikeuttaa raskaamman kaluston kuljettamiseen, ja sama kortti ei sitten päde siihen kevyempään kalustoon, on vähän ristiriitainen.

Minulla on kyllä huoli tiettyjen normien keventämisestä, mitä tässä tehdään, suhteessa turvallisuuteen. Itselläni on juuri tuore kokemus siitä, kun on kotona opetettu yhtä ajokortin saanutta, ja esimerkiksi tätä, että tässä ei nyt sitten vaadita ajo-opetusta antavalta opettajan koetta, pidän kyllä liikenneturvallisuuden kannalta huonona ratkaisuna. Me tiedämme, että yleensä vanhempi opettaa lastansa ajamaan ja hänen omasta ajokortistaan on varmaan 20—30 vuotta aikaa. Siinä on kyllä aika paljon ehtinyt erilaista liikennesäännöstöä ja liikennelakeja ja sääntöjä muuttua sinä aikana. Vaikka nuori sen teoriakokeen tekee, niin pitäisin kyllä täysin perusteltuna, että myös opettaja olisi käynyt sen kokeen ennen kuin saa opetusluvan.

Se on hyvä, että tämä jarrupoljin siellä säilyy, koska kyllä sitäkin siinä aina välillä tarvitaan. Kaikki autot, joilla opetetaan, eivät myöskään ole sentyyppejä, että välttämättä siinä niin nopeasti jarruttavat, eli oikeasti se turvallisuus mielessä pitäen on ihan hyvä, että opettajallakin on oma jarrupoljin. Tässä nyt tätä katsastusvaatimusta kevennetään, mutta on hyvä, että poljin säilyy.

Sitten ehkä huomio liittyen vähän nyt näihin omiin tuoreisiin kokemuksiin on se, että tässä jo 16-vuotiaalle mahdollistettaisiin se, että voisi aloittaa opetuksen. Kun kuitenkin ajokortti-ikä säilyy 18 vuodessa, mitä pidän ihan perusteltuna, niin mietin vain, että kaksi vuotta on todella pitkä aika ja siinä varmaan syntyy nuorelle aika lailla kiusaus lähteä ajamaan sillä autolla sitten kyllä omin päinkin ilman korttia. Että en tiedä... Sinänsä tietysti kahden vuoden aikana ajotunteja voi hyvin kertyä, mutta toisaalta, kun me tiedämme, että oppimisen kannalta semmoinen tiiviimpi opetusjakso on perustellumpi, ihmettelen vähän, miksi tämä ajokortin opettelu jo 16-vuotiaana aloitettaisiin, jos 18-vuotiaana kuitenkin vasta voi kokeen suorittaa.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 37/2018 vp

20.42 Mirja Vehkaperä kesk: Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Mikkonen mietti tuossa juuri äskettäin tätä 16-vuotiaana ajo-opetuksen aloittamisen eroa siihen tutkinnonsuorittamisikään. On nähty tarpeelliseksi, että ajokortin suorittamisessa lähdettäisiin henkilökohtaisesta tasosta liikenteeseen, eli minimitasot on lain tasolla määritelty ajo-opetuksesta ja teoriasta, mutta sitten jokainen henkilökohtaisesti joutuu katsomaan, kuinka paljon sitä opetusta oikein tarvitsee, toiset vähän enemmän ja toiset vähän vähemmän. Eli mennään tämmöiseen henkilökohtaiseen polkuun, joka sitten johtaa siihen ajokorttitutkinnon suorittamiseen, jonka kriteerejä on nostettu. Senpä takia sen ajo-opetuksen varhaistaminen jo vähän aikaisemmaksi on tarpeellista ainakin niiden osalta, jotka tarvitsevat siihen vähän enemmänkin opetusta kuin vain jonkun kuukauden osalta.

Arvoisa puhemies! Nyt tehty ajokorttilainsäädäntö todellakin purkaa normeja. Esimerkiksi tämän B-ajokortin suorittamisen yksivaiheistaminen on nähty tarpeelliseksi. Mopokortin ajo-opetus poistuu, mutta käsittelykoe nyt jää, eli nykyinen malli, siihen. Mutta aina näissä asioissa, joissa normeja puretaan ja madalletaan kynnystä suorittaa ajokoe, tullaan tähän liikenneturvallisuusnäkökulmaan, ja on tärkeää, että asiaa seurataan ja mietitään, milloin on tavallaan vedettävä henkseleitä vähän tiukemmalle ja takaisin, että ei liikenneturvallisuutta sitten vaaranneta. Elikkä tätä seurantaa tarvitaan tässä vallan paljon.

20.44 Eeva-Maria Maijala kesk: Arvoisa puhemies! Suomessakin maatalous kehittyy todella kovaa vauhtia ja tilojen koot kasvavat. Tällä hetkellä näitä nopeimpia, yli 60 kilometrin rakennenopeudella olevia traktoreita ei vielä paljon ole maatalouden käytössä, mutta kun tilakokojen kehittyminen jatkuu tätä vauhtia ja tilat ovat yhä suurempia, todennäköisesti niiden määrä tulee jatkossa olemaan yhä suurempi.

Tämän vuoksi me otimme valiokunnassa tämän asian esille ja nyt sitten saimme muutettua tätä hallituksen alkuperäistä esitystä niin, että jatkossakaan ei tarvita yhdistelmäajoneuvokorttia siihen, että ajetaan nopeimmilla traktoreilla. Jos tämä yhdistelmäajoneuvokortti olisi tullut näille traktoreille, käytännössä se olisi estänyt näitten nopeimpien traktoreiden ja tehokkaampien koneitten käyttöönottamisen maatiloilla, ja maatilat jatkossa tulevat varmasti näitä tarvitsemaan yhä enemmän ja enemmän.

Tässä salissa on aikaisemmin käsitelty tänään lukiokoulutusta ja sen muutosasioita. Siinä käytiin läpi asioita, että tärkeintä on oppiminen ja osaaminen. Ei se, montako tuntia siellä koulun penkillä istuu, vaan se, että ihmiset oppivat ja osaavat asiat. Myöskin tässä ajokorttiuudistuksessa on tärkeintä se, että koulunpenkillä oleva henkilö tai ajokorttitenttiin tuleva henkilö osaa asiat ja hallitsee nämä. Elikkä toiset voivat hyvinkin nopeasti vähällä koulutuksella saada sen kortin ja toiset ehkä joutuvat olemaan aika monta tuntia kurssilla, aika monta tuntia siinä autossa opiskelemassa ajamista ennen kuin sen kortin sitten tulee saamaan. Se minusta on tässä ajokorttiuudistuksessa kaikkein parasta, että osaaminen on tärkeintä.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Valiokunnan puheenjohtaja Jalonen.

20.46 Ari Jalonen sin: Arvoisa puhemies! Esittelypuheenvuorosta jäi — kello juoksi vähän liian nopeasti — vielä tuo turvallisuus-, pimeä- ja liukasteluosuus sanomatta. Sitä me kävimme lävitse oikeastaan hyvinkin perusteellisesti. Käytiin lävitse, missä kohtaa tämä pitäisi suorittaa vai pitääkö sitä suorittaa ja millä tavalla ja lopulta vielä, että missä. Tässä

Pöytäkirjan asiakohta PTK 37/2018 vp

on erittäin monipuolisesti ja perusteellisesti lähestytty tätä asiaa, ja lopputulos on kohtalainen, kohtuullinen kompromissi.

Tässä puhuttiin traktoreista ja siitä, mikä on ajokorttiluokka, millä ajetaan mitään. En tiedä, kuinka yleisesti se on tiedossa, mutta näitä traktoriluokkia on nyt kolme traktoriluokkaa plus sitten tietysti tämä vanha liikennetraktoriluokka. Kun otetaan vielä huomioon se, että tällaisen normaalin, perinteisen maataloustraktorin näköisen traktorin tunnistavat traktoriksi kaikki mutta esimerkiksi mönkijä voi olla traktori kaikissa näissä luokissa, ja sitten kun vielä otetaan huomioon tulevaisuudessa mopoautojen vaihtoehtoksi mahdollisesti syntyvän nopeusrajoitetun henkilöauton sijoittautuminen todennäköisesti johonkin näistä traktoriajoneuvoluokista, niin huomataan, että pelkästään tässä ajoneuvoluokassa on eri ajoneuvoja vaikka kuinka ja monta. Kaikkiin näihin on omat kriteerinsä nopeuden ja painon perusteella, mikä on se ajokortti ja ajokorttiluokka, millä sitä voidaan ajaa. Kohtalaisen monimutkaista.

20.48 Kauko Juhantalo kesk: Arvoisa rouva puheenjohtaja! Unohtinkin äsken käsitellä puheenvuorossani tätä terveysasiaa. On aivan selvä, että tällainen vaarantaminen itselle, muille ja yhteiskunnalle yleensä on sellainen seikka, joka on otettava hyvin tarkasti huomioon myönnettäessä ajolupaa ihmiselle. Minun mielestäni valiokunnan puheenjohtaja perusteli tämän hyvin, että se on tarkoituksenmukaisuuskysymys laajemminkin. Tuossa terveystarkastuksessa yleensä huomioidaan, minkälainen kunto ihmisellä on.

Myös ymmärrettävää on se, että muut rikokset vaikuttavat hyvin siihen asenteeseen, joka kuljettajalla on. Esimerkiksi rattijuoppous on sellainen, joka pistää ajattelemaan tuon ajoluvan voimassaoloa. Minun mielestäni tällainen yksi hairahdus muun muassa rattijuoppouteen, lievääkin rattijuoppouteen on sellainen, joka ei nyt kategorisesti saisi aina evätä ajolupaa määrääjäksi. Mutta jos osoittaa huolimattomuutta, piittaamattomuutta yhteiskuntaa kohtaan muun muassa juovuksissa, alkoholin vaikutuksen alaisena useamminkin keran ajamalla, niin kyllä sen täytyy olla vaikuttamassa siihen, onko tämä henkilö kelpo kuljettamaan ajoneuvoa ottaen huomioon juuri nämä vaarat muille, itselle ja yleensä yhteiskunnalle. Silloin on ymmärrettävää, että ajolupaa ei voi antaa.

20.50 Lasse Hautala kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tämän lakiehdotuksen 5 §:ssä puhutaan ikävaatimuksista. Meillä vähimmäisikä ajokortin saamiseksi esimerkiksi C-luokan osalta on 21 vuotta. Tämä tietävästi tulee EU-säädöksistä, niin että tässä asiassa ei voi olla kansallista harkintaa. Mielestäni tämä on unioninkin tasolla harkittu varsin harmilliseksi ikävaatimukseksi. Mielestäni 18 vuoden ikävaatimuksen tässä tulisi C-kortin osalta riittää.

Nythän on usein niin, että jos esimerkiksi 18-vuotias nuori menee kesätöihin, hän ei voi ajaa kaupan jakeluautoa — edes pieniä kuljetuksia tehdä siellä — sen johdosta, että tuomoinen iso pakettiauto on useimmiten rekisteröity jo kuorma-autoksi, ja näin ollen kaupaliike tai joku muu yritys näitä siirtoja tehdessään joutuu aina ajattamaan ajot henkilöllä, jolla on sitten lisäksi vielä ammattipätevyys suoritettuna tällaiseen siirtoon. Monet yritykset ovat pitäneet tätä säädöstä hankalana, koska on hankala saada kesälomien aikana kesätyöntekijöitä, joilla olisi riittävä pätevyys ajaa näitä pakettiautoja, jotka on rekisteröity kuorma-autoiksi.

Mutta kaiken kaikkiaan tosiaan tämä mietintö on hyvä ja antaa kyllä hyvän osviitan nyt sitten myöskin nuorille siihen, että innostuttaisiin ajokorttien hankkimisesta. Tämä tulee sitten myöskin alentamaan ajokortin hintaa, mikä on sinänsä positiivinen asia, koska meil-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 37/2018 vp

lä Suomessa ajokorttien hinnat moniin muihin maihin nähden ovat huomattavasti korkeammat.

20.52 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Liikenneturvallisuuteen tosiaankaan ei koskaan kiinnitetä varmaan liikaa huomiota. Siksi on hyvä, että tässä mietinnössäkin on siitä ihan omia mainintojaan, muun muassa liukkaan kelin ajo-opetus ja sen mukanaolo, samoin simulaattorikoulutus, mikä toki antaa sitä perusopetusta. Varsinkin nykyisille nuorille, jotka ovat tottuneet käyttämään erilaisia teknisiä apuvälineitä, tämä simulaattorikoulutus on toki hyvä lisä, mutta se ei tietenkään korvaa kokonaan luontaista liukkaan kelin ajoharjoittelua, ja sekin tässä on tarpeellisesti huomioitu. Turvallisuus sinällään on liikenteessä ihan välttämätön asia, ja toivottavasti tämä ajokorttiuudistus — vaikka tässä montaa asiaa kevennetään, saatavuutta ja koulutusvaatimuksia — ei liikenneturvallisuutta vaaranna.

Opetusluvan saanti on tässä yhteydessä nyt selkeästi helpompaa, ja toivon myös, että siinä asiassa sitten aikanaan, kun Trafi tai asianomainen virasto näitä lupia myöntää, huomioidaisiin myös tämä epäkohta, että tänä päivänä sellainen ammattikuljettaja, joka on syyllistynyt liikennetrikomukseen toistuvasti ja on kenties ajanut raskaan liikenteen ylikuormaa, ei saa opetuslupaa, jos hänellä on niin sanotusti kolmet sakot siellä muutamien vuosien ajalta, ja siinä menee viiden vuoden kuoleentumisaika tänä päivänä. Toivon, että tämä asia nyt sitten viranomaistaholla huomioidaan, että toki se ammattikuljettaja, joka työkseen ajaa, on parempi opettaja liikenteessä kuin sellainen ihminen, joka sitten tulevaisuudessa saa opetusluvan vaikka olisi päivääkään ajanut sen jälkeen autoa, kun hän on ajokortin saanut. Tällainen ristiriita toivottavasti tietenkin poistuu tässä yhteydessä.

20.54 Krista Mikkonen vihr: Arvoisa puhemies! Tähän loppuun vielä haluan todeta sen, että tässä ihan hyvin edustaja Vehkaperä ja edustaja Maijala korostivat sitä, että totta kai se on yksilöllistä, kuinka paljon niitä ajo-opetustunteja tarvitsee, ja näinhän se on. On tietysti hyvä, että mitä enemmän niitä voi ottaa, niin sen parempi, mutta kun perustellaan tällä sitä, että opetus pitää aloittaa jo kaksi vuotta ennen ajokortin vähimmäisikää, se ei minusta nyt kuitenkaan ole sinänsä siihen mikään erityinen syy, koska eihän tämä 18 vuoden ikä suinkaan ole mikään enimmäisikä, että silloin 18-vuotiaana kortti täytyy suorittaa, juuri kun on syntymäpäivä, vaan jos eivät vielä taidot riitä ja tarvitsee lisää opetusta, niin silloin tietysti kannattaa jatkaa niitä opetustunteja ja sitten vähän myöhemmin hankkia ajokortti kuin silloin 18-vuotiaana. Siinä mielessä en näe sitä perusteluna sille, että opetus pitää jo kaksi vuotta aiemmin aloittaa.

20.56 Kauko Juhantalo kesk: Arvoisa rouva puhemies! Yleensä ottaen kiinnitän huomiota siihen, että tämä uudistus on oikealinjainen sikäli, että ajokortin hinta kokonaisuudessaan on tullut aivan liian kalliiksi nuorelle ihmiselle. Aina vanhemmillakaan ei ole varaa sitä hänelle suoda. Siksi tästä on syytä huolehtia ja seurata tarkoin, että nämä eri järjestelmät pitävät tämän hinnan sillä tavoin kurissa, että se ei pääse nousemaan sellaiseksi, että on nuorelle ihmiselle todellisuudessa suuri este ajolupa saada, koska se on nykypäivän liikenteessä aivan välttämätöntä, että mahdollisimman monella olisi ajolupa, ei pelkästään itse kuljettamisen varalle, vaan yleisesti tuolla liikenteessä, koska se on monipuolistunut ja vilkastunut niin, että ihmisten turvallisuuden kannalta itselle ja muille on hyvä ja aivan välttämätöntä riittävä sivistys käyttäytymiseen liikenteessä.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 37/2018 vp

20.57 **Katja Taimela sd:** Arvoisa rouva puhemies! Itse haluan vielä nostaa esiin tämän liikenneturvallisuuden lisäksi kuljettajakoulutuksen uudistuksen. Valiokuntatyössä, kun meillä on täällä tällä hetkellä salissa monta liikenne- ja viestintävaliokunnan jäsentä, me penäsimme useamman kerran Trafilta tästä ajokokeen uudistuksesta, ja vastaukset olivat silloin sen kaltaisia, että suunnitelmat ajokokeen uudistuksesta ovat hyvin keskeneräisiä, kysymyksiä on ehkä kerätty, ja välillä tuntui, että tätä valmistelutyötä ei ole juuri edes aloitettu.

Laki astuu voimaan heinäkuussa, niin kuin me valiokunnan jäsenet hyvin tiedämme, ja uskallan sanoa, että minä en ole ainut valiokunnan jäsen, joka on viimeksi tänään saanut tietoa siitä, että tuo tilanne on edelleen tämä samankaltainen. Jos mietitään, että me olemme liikenne- ja viestintävaliokunnassa tällaisen lain nyt hyväksyneet, niin tämä kuljettajakoulutuksen uudistus on niin merkittävä, että meille jää myös lainsäätäjänä mielestäni vastuuta, että tuo työ tullaan nyt tämän tutkinnon uudistamiseksi tekemään, vaikka se Trafin vastuulla onkin. Mutta todella tämän palautteen suhteen, jonka tänään tästä aiheesta sain, uskallan väittää, että en ollut tässä aiheessa ainut.

Sitten mitä tulee tähän yksilökohtaiseen opetukseen, kun täällä on noussut keskusteluun se, että nyt sitten ajokorttia voi alkaa ajoharjoitteluluvalla omien läheisten kanssa jo 16-vuotiaana ajelemaan tuolla liikenteessä, niin tavallaan minä ymmärrän tämän yksilökohtaisen ajattelun tässä. Mutta sitten meidän täytyy muistaa se, että aika useasti ollaan tässä lainsäädäntötyössä eri lakiesitysten ja ajatusten taustalla myös puhuttu siitä, että ihmiset kyllä tänä päivänä tietävät ja tuntevat hyvin omat oikeutensa mutta eivät välttämättä niitä omia velvollisuuksiaan. En todellakaan tahdo sanoa tällä sitä, että vanhemmat, läheiset ihmiset, jotka rupeavat nuoriaan ajattamaan, eivät ottaisi nuorista täysillä vastuuta siinä, miten liikenteessä esimerkiksi käyttäytyään, mutta kyllähän tämä on ihan tutkimustenkin valossa tullut esiin, että semmoinen tiivis, kompakti paketti meidän nuorten elämässä siihen liikenteessä käyttäytymiseen on järkevämpi kuin tämmöinen mahdollinen kahden vuoden ajo-opetusharjoittelu. Eli sinänsä kyllähän tässä pitää myös pitää mielessä se, että tämä varmasti jatkossa vaatii seurantaa, ja sitten pitää myös pystyä palaamaan siihen, jos ollaan niin sanotusti menty harhaan.

21.00 **Ari Jalonen sin:** Arvoisa puhemies! Tuli esille nämä ajokortti-iat tai tämä, milloin mitään voidaan alkaa ajamaan ja niin edespäin. EU:han mahdollistaa B-luokan ajokortin antamisen jo 17-vuotiaana. Aikaisemminkin on poikkeuksilla Suomessa annettu kortteja, ja edelleen tämmöinen poikkeustilanne voi olla mahdollinen, ja silloinhan se on täysin luonnollista, että se ajoharjoittelu tehdään aikaisemmin. Sitten tietysti on myös tämä opetuslupakuvio: jos ajatellaan perheen tilannetta, siellä välttämättä ei ajella niin usein, ja silloin se on hyvä jaksottaa vähän pidemmälle ajanjaksolle.

Ammattikuljettajiin liittyen ajokortin suorittamisiat ovat huolestuttaneet jonkin verran valiokuntaa. On havaittavissa, että nuoret pääkaupunkiseudulla ajavat jo nykyisin ajokorttinsa myöhemmin kuin 18-vuotiaana. Tästä voi tulevaisuudessa koitua jonkinasteinen ammattikuljettajapula, ja tämä on semmoinen yksi seurattava asia. Se sisältyy tuohon jälkimäiseen lausumaan.

Taimela nosti esille nämä asetukset, miten tarkemmin lakia sitten todeksi kirjoitetaan. Tämähän ei ole ainoa laki, jossa on asetuksenantomahdollisuus, ja niillä tulee ne tarkemmat yksityiskohdat. Uskallan sanoa valiokunnan puheenjohtajana, että vaikka me olemme täystyöllistettyjä — eli siitä huolimatta, että meillä on kokoussuunnitelma täynnä jo koko

Pöytäkirjan asiakohta PTK 37/2018 vp

loppukaudeksi — jos annetut asetukset eivät vastaa sitä valiokunnan henkeä ja lain henkeä, niin kyllä sitten ollaan valmiina vaikka ryhtymään toimiin, että asia otetaan uudelleen käsittelyyn — tietysti yhteistyössä — jos ei asia muuten mene. Todennäköisesti se menee helpomman reitin kautta, mutta haluan tällä puheenvuorolla tavallaan tällä tavoin hoputtaa, että pitää tehdä se työ, mutta myös muistuttaa, että sen pitää olla laadultaan A-luokkaa eikä mitään hätäisesti tehtyä.

Yleiskeskustelu päättyi.

Eduskunta hyväksyi hallituksen esitykseen HE 146/2017 vp sisältyvän lakiehdotuksen sisällön mietinnön mukaisena. Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely päättyi.