

Täysistunto

Torstai 10.12.2015 klo 16.02—3.07

20. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ajokorttilain, kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 2 ja 4 §:n sekä alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 84/2015 vp

Valiokunnan mietintö LiVM 14/2015 vp

Ensimmäinen käsittely

Toinen varapuhemies Paula Risikko: Ensimmäiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 20. asia. Käsittelyn pohjana on liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö LiVM 14/2015 vp. Nyt päätetään lakiehdotusten sisällöstä.

Keskustelu

1.13 **Ari Jalonen ps** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Eli nyt lähdetään käsittelemään niitä ajokortteja, millä edellä mainittuja ajoneuvoja, mitkä lukeutuvat moneen eri ajoneuvoluokkaan, saa ajaa. Kuten viime puheen aloitin, edelleen toistan sen, että tämä on erittäin monimuotoinen ja monitahoinen eikä kovin yksiselitteinen asia.

Me käsittelyn aikana havaitsimme useita ongelmakohtia, joita olisi kenties hyvä parantaa vielä matkan varrella. Valiokunnan käsittelyn aikana tehtiin jo muutoshetkiä, mutta todettiin edelleenkin yksimielisesti se, että kun meillä on tiedossa, että tulee iso ajokortti-uudistus, niin siinä vaiheessa kehoitettiin valmistelemaan virkamiehiä kiinnittämään huomiota näihin meidän käsittelyssä havaitsemiimme ongelmiin.

Yksi asia on se, mitä ajoneuvoja tulevaisuudessa käytetään mihinkin tarkoitukseen. Eli nyt näiden liikennetraktoreiden osuus tästä traktorimäärästä on jo kohtalaisen suuri, ja kun äskenen ajoneuvoluokka sallii sen keskimäisen rakenteellisen nopeuden olevan hieman korkeampi kuin nykyinen eli 40—60 kilometriä tunnissa, niin siinä voi tulla tietynlainen kilpailuvääritysmä raskaan kaluston suhteen, jos niitä käytetään muuhun kuin maa- ja metsätalouteen. Tämä on semmoinen, mitä tulee seurata, eli tämä kuljetusalan mahdollinen kilpailuvääritysmä.

Se, mikä on toinen asia, on se, että lain on vastattava sitä maailmaa, missä me elämme. On seurattava, minkämoisia sähköisiä aparaatteja meille tulee: tulevatko jonkinlaiset mönkijät muuttamaan ja lisääntymään, ja mihin niitä kaikkia käytetään. Elikkä lain on vastattava muuttuvaa maailmaa tulevaisuudessakin.

Mitä tulee tähän voimaantulosäädökseen, mistä jo äskenkin kerroin, on äärettömän tärkeä, että ajo-oikeuden siirtyminen nykyisellä kalustolla, nykyisillä ajo-oikeuksilla säilyy. Tähän yhteyteen lausuimme myös sen, että tätä tilannetta on seurattava myös näiden ajokorttien suhteen, että vastaako se sitä tarvetta, mikä oikeasti on olemassa. Jos jotain ha-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2015 vp

vaitaan matkan varrella, niin sitten on reagoitava tosiaan ja vaikkapa siinä isossa ajokorttiudistuksessa on palattava asiaan.

Tämä on siinäkin suhteessa mielenkiintoinen, että jos asiaa lähestyy sen kuorma-autoyrittäjän kannalta, metsätalousyrittäjän kannalta, liikenneturvallisuuden kannalta tai 15-vuotiaan koululaisen kannalta tai autokoulujen kannalta, niin aina saadaan samaan kysymykseen eri vastaus, että mitä tästä pitäisi tulla. Tämä on tosiaan niin monitahoinen. Fakta on se, että nämä liikennetraktorit eivät ole aina niitä pellolla kulkevia, vaan niitä on näitä mönkijän tapaisia. Ja jollekin, vaikkapa poroisännän lapselle, se mönkijä, mikä on rekisteröity liikennetraktoriksi, on se väline, millä hän käy koulussa. Tämän johdosta me päädyimme siihen, että näissä alemmissa ajoneuvoluokissa niitten ajo-oikeuteen oikeuttava ajokortti, elikkä T- tai LT-kortti, tulee saada jo 15-vuotiaana. Eli mahdollistetaan myös tämä koulussakäynti sitten näillä vekottimilla.

Sitten tämä turvallisuusnäkökanta. Siinä keskusteltiin tästä käsittelykokeesta, mutta siinä on hieman ongelmia autokoulujen suhteen, koska kovin harvalla autokoululla on traktori peräkärryineen käytössä. Tämä on semmoinen ongelmakohta, mihin tulee kiinnittää huomiota, ja tähän käsittelykokeen vastaavuuteen ajoneuvon vaativuuteen liikenteessä tulee kiinnittää huomiota tulevaisuudessa ja katsottava, jos siihen löytyy joku viisasten kivi.

Mutta niin tai näin, tässä nyt meidän ehdottamassamme alennuksessa tähän 40—60 kilometriä tunnissa ajoneuvoluokkaan oikeuttavaan LT-kortin ajamiseen, elikkä 15 vuoteen, tarvitsee huomioida tämä turvallisuus. Autokoulun opetusta on kehitettävä yleensäkin tässä suhteessa. Varsinkin sitten tähän teoriakokeeseen, koska on muitakin keinoja ajaa ajokortti kuin autokoulussa, on lisättävä turvallisuutta parantavia osoita.

Edelleen toistan kiitokset tässä monimutkaisessa asiassa, ja edelleenkin nämä asiat ovat yksimielisiä. — Kiitos.

1.21 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Liikenne- ja viestintävaliokunta on tosiaan käsitellyt tätä ajokorttiudistusta hyvin perusteellisesti, ja valiokunnan yleisperusteluissa jo todetaan, että valiokunta kannattaa hallituksen esityksen tavoitetta sääntelyn keventämisestä, selkeyttämisestä ja tarpeettoman sääntelyn purkamisesta. Samoin valiokunnan saaman selvityksen mukaan liikenne- ja viestintäministeriössä on tulossa tämä iso ajokortti- ja ammattipätevyyksiä koskeva uusi lainsäädäntöhanke.

Valiokunta korostaa myös, että käyttötottumusten osalta on hyvin tärkeää seurata, mitä ajoneuvoja jatkossa käytetään ja mihin tarkoituksiin, ja tältä pohjalta arvioida, miten tiellä liikkuvien tarpeet kehittyvät myös ajokorttilainsäädännön ja sääntelyn tasapuolisuuden näkökulmasta. Valiokunta pitää nyt käsittelyssä olevaa esitystä eräänlaisena välivaiheena, ratkaisuna, jolla toteutetaan joitakin välttämättömiä, muun muassa ajoneuvoluokkien muutoksista aiheutuvia ratkaisuja, ja muutoin pyritään löytämään tässä vaiheessa toteuttamiskelpoinen kompromissiratkaisu, niin kuin tuossa puheenjohtajan esityksessä jo kuultiin.

Seuraavana vaiheena valiokunnan mielestä tulee yhtenäinen ja kaikkia rakenteelliselta nopeudeltaan alle 60 kilometriä tunnissa kulkevia traktoreita koskeva traktorikorttiasia ottaa esille. Yhtenä askeleena tähän suuntaan valiokunta ehdottaa tässä vaiheessa T- ja LT-luokan ikävaatimusten yhtenäistämistä 15 vuoden vähimmäisikärajaksi. Valiokunta myös katsoo, että oikeuden liikennetraktorin kuljettamiseen ennen lain voimaantuloa saadulla T- tai B-luokan ajokortilla tulee tässä vaiheessa säilyä ennallaan maa- ja metsätalouden kuljetuksissa ennen lain voimaantuloa liikennetraktoreiksi rekisteröidyillä traktoreilla. Niin

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2015 vp

kuin kuulostaa, tämä asia on aika haasteellista selvittää, mutta uskon, että tämä tästä pikkuhiljaa valkenee meille kaikille.

Hallituksen esityksessähän on arvioitu, että erityisesti jatkossa markkinoille tulevien yli 60 kilometriä kulkevien traktoreiden ja kokonaismassaltaan 3 500 kiloa olevien traktoreiden käyttö tavarankuljetuksissa tulee kyllä kasvamaan. Valiokunta kiinnittää siis huomiota siihen, että ehdotusta, jonka mukaan näitä LT-luokan traktoreita saisi jatkossa käyttää vain tavarankuljetuksiin ilman ammattipätevyyttä, tulee seurata erittäin tiiviisti, jotta tämä mahdollinen kilpailutilanne tuolla maansiirto- ja kuljetusalalla pystytään arvioimaan uudelleen. Valiokunta pitää myös markkinoiden tasapuolisia kilpailuedellytyksiä ja kuljetusyritysten tasapuolista kohtelua tärkeänä ja korostaa tässä liikennevalvonnan roolia ja harmaan talouden torjuntaa. Elikkä tässä voisi sanoa niin kuin valiokunnan mietintölauseessakin on sanottu, että valiokunta ei pidä esitystä täysin ongelmattomana. Tämä on syytä tuoda jo tässä vaiheessa esille, että tästä pystytään sitten tulevaisuudessa tekemään entistä selkeämpi.

Näissä valiokunnan yksityiskohtaisissa perusteluissa on nostettu esille tämä, että valiokunta katsoo saamansa selvityksen perusteella, että 15 vuoden vähimmäisikäraja on riittävä T- ja LT-luokassa, ja saadun selvityksen mukaan traktoreita ei ole koettu liikenteessä erityisen liikenneturvallisuusongelmaisina, koska tilastot kertovat, että merkittäviä ja isoja määriä onnettomuuksia ei ole tapahtunut. No, näitä ajokortin saamisista, käsittelykokeista ja näitä pitää pyrkiä sitten tietenkin vahvistamaan, ja tärkeää olisi, että se suoritettava koe pystytettäisiin ajamaan sillä kyseisellä traktorilla, millä sitten mahdollisesti tullaan aikanaan tekemään sitä työtäkin.

Tässä voimaantulosäännöksen kohdassa vielä valiokunta ehdottaa tätä siirtymäsäännöstä, joka on tässä vaiheessa hyvin tarpeellinen lisäys ja huomio, elikkä tämä siirtymäsäännösoikeus traktorin kuljettamiseen ennen lain voimaantuloa saadulla T- ja B-luokan ajokorteilla säilyy tässä vaiheessa ennallaan maa- ja metsätalouden kuljetuksissa näillä liikennetraktoreilla, mitkä on rekisteröity. Tämä on myös yksi asia, mikä saattaa aiheuttaa pientä epäselvyyttä tuolla liikenteessä ja tien päällä, mutta uskon, että se selviää.

Oma henkilökohtainen mielipiteeni on, että tämä lainmuutos on sukupuolineutraali eikä erikseen tarvitse mitään vaikuttavuusarviota. — Kiitos. (Naurua)

1.26 Juha Pylväs kesk: Arvoisa rouva puhemies! Näin traktoriyrittäjän taustan omaavana edustajana tervehdin ilolla tätä ajokorttilain muuttamista. Monin kohdin nykyinen lainsäädäntö on ollut käytännössä erittäin tulkinnanvarainen ja epäselvä traktoreiden ajokorttien osalta. Kuljettajalta on vaatinut varsin syvällistä perehtyneisyyttä lainsäädäntöön, jotta on tiennyt omat oikeutensa tien päällä. Lain tuntemusta on pitänyt löytyä ajokorttilainsäädännöstä, polttoaineita koskevasta lainsäädännöstä sekä yhdistelmien painoluokitukseen liittyvistä säännöksistä. Oikeustapauksista voidaan päätellä nykytilan olleen hyvin tulkinnanvarainen.

Lainsäädännön muutoksella onnistutaan poistamaan käyttötarkoitukseen perustuva traktoreiden luokittelu yksinkertaistamalla traktoreiden ajokorttiluokat kolmeen luokkaan. Samalla luokitteluvastuu siirtyy käytännössä valmistajalle, joka joutuu määrittelemään tulevaisuudessa traktoreiden nopeusluokat. Näin tulkinnallisuus käytännön tilanteissa helpottuu oleellisesti.

Ajokorttiuudistukseen ehdotetaan siirtymäsäännöstä, jonka turvin nykyisiä rekisteröityjä nopeita traktoreita voidaan vuodenvaihteen jälkeen ajaa nykyisillä traktorin ja henkilö-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2015 vp

auton ajokorteilla maa- ja metsätalouden ajoissa kuten tähänkin saakka. Siirtymäsäännös tarvitaan, jotta uudistus ei kiristä nykyisten traktoreiden ajokorttivaatimuksia. Tämä on todella tarpeellinen lisäys.

Alkuperäinen esitys olisi johtanut siihen, että liikennetraktoriksi tai liikennetraktoriksi kautta maataloustraktoriksi rekisteröidyn traktorin ajamiseen olisi vuodenvaihteen jälkeen tarvittu uusi LT-ajokortti tai kuorma-autokortti. Moni viljelijä olisi joutunut kiireellä suorittamaan uuden LT-ajoluvan. Siirtymäsäännös niputtaa yhteen nykyisen ajokorttikäytännön ja nykyiset traktorit.

Valiokunnan mietinnön mukaan liikenne- ja viestintäministeriössä suunnitellaan mittavia ajokortteja ja ammattipätevyysvaatimuksia koskevia säädöshankkeita. Ajokorttilain kokonaisuudistuksen yhteydessä pitää tarkastella myös traktoreiden hallintaan liittyviä kriteereitä pelkän teoriaosaamisen lisäksi. Nykyiset traktorit poikkeavat ajo-ominaisuuksiltaan kuorma-autoista erityisesti poikkeuksellisissa tieliikennetilanteissa. Kun traktoriin kytketään vielä kuormattu perävaunu, yhdistelmän hallittavuus poikkeustilanteessa on täysin toisenlainen vaikkapa rekkayhdistelmään verrattuna. Käytännön arkityössä moni rekkakuski on esimerkiksi yritykseni työssä kertonut ottaneensa lyöntivälejä sydämeensä, kun yhdistelmä onkin korjausliikkeeseen reagoinut rekkaan verrattuna täysin poikkeavalla tavalla.

Varsin hyvänä pidän valiokunnan mietinnössä sitä, että valiokunta alensi enintään kuutakymppiä kulkevien nopeiden traktoreiden ajamiseen oikeuttavan LT-ajokortin ikärajan 15 vuoteen. Tällöin T- ja LT-ajoluvan ikäraja on sama, 15 vuotta. Ikärajan alentaminen parantaa maaseudun nuorten työllistymistä kesäaikoina merkittävästi, kuten tähänkin asti on tapahtunut.

Siirtymäsäännöksiin jäi vielä ainakin yksi kompastuskivi. On tarpeetonta byrokratiaa, jos yli 20 vuotta samalla traktorilla maa- ja metsätalouden kuljetuksia suorittaneelta henkilöltä vaadittaisiin LT-kortin saamiseksi uusi teoria- ja ajokoe aiemman ajo-oikeuden turvaamiseksi, kun asia voitaisiin ratkaista pysyttämällä saavutetut ajo-oikeudet toimivilla siirtymäsäännöillä. Jos tämä elämänsä traktorilla ajanut henkilö rekisteröi uuden traktorin tämän lain voimaantulon jälkeen, hänen on käveltävä koulunpenkille hakemaan LT-ajo-oikeus, vaikka teknisesti traktori on täsmälleen sama kuin tämän vuoden loppuun rekisteröity traktori. Hallitusohjelman kaipuulle sääntelyn purkamisesta jäi tässä lakimuutoksessa vielä sijaa.

Valiokunnan mietintöä lukiessa toivon, että seuraavassa ajokorttilain kokonaisuudistuksessa valiokunta kuulisi herkällä korvalla myös traktoriyrittäjiä sekä heidän asiantuntijoitaan. Nyt valiokunnan mietinnössä korostuu poikkeuksellisen vahvasti huoli kuorma-auto liikenteen kilpailuhaitasta, johon tuskin ajokorttilainsäädännöllä voidaan puuttua. Käytännön tilanteissa niin kuorma-autoille kuin myös nopeille traktoreille löytyy markkinoilta omat vahvat erikoisalueensa, joilla molemmat kuljetusvälineet voivat järkevästi toimia.

1.32 Timo Heinonen kok: Arvoisa puhemies! Kun hallituksen esitystä luin, niin tässä todetaan, että traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus ylittää 60 kilometriä tunnissa, edellyttäisivät kuljettajalta auton ajokorttia. Ja nyt kun valiokunnan mietintöä lukee, niin tänne on lisätty kirjaus, että ennen tämän lain voimaantuloa saatu T- tai B-luokan ajokortti oikeuttaa kuljettamaan myös ennen 1.1.2016 käyttöön otettua liikennetraktoriksi tai liikennetraktoriksi ja maataloustraktoriksi rekisterissä merkittyä traktoria ajoneuvolain muuttamisesta ja niin edespäin.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2015 vp

Jäin miettimään, minkä takia valiokunta on tällaisen kirjauksen tehnyt. Eli jos ostan traktorin nyt vielä tämän vuoden puolella, niin minä saan sitä B-kortilla ajaa, mutta jos se traktori tulee minulle tammikuussa, niin en enää saa. Minkä takia valiokunta on tehnyt tämäntyyppisen muutoksen tähän? Olisi mielenkiintoista tietää, ja kysyn tätä vaikkapa valiokunnan puheenjohtaja, edustaja Jaloselta.

1.33 Jari Leppä kesk: Rouva puhemies! Tähän ajokorttilainsäädäntöön valiokunnassa tehdyt muutokset ovat erinomaisia monilta monilta osin. Niin kuin valiokunnan puheenjohtaja totesi, tämä lainsäädäntö ei ole aivan ongelmaton, ja siksi valiokunta on noita muutoksia tehnyt. Muutama havainto asioista, jotka ovat jo esille tulleetkin.

Tuo siirtymäsäännös, jota valiokunnan puheenjohtaja esitteli, on aivan erinomaisen hyvä. Jos sitä ei olisi, tällä hetkellä nämä kyseiset liikennetraktorin omistajat, joilla ei ole C-ajolupaa tai LT-ajokorttia, joutuisivat siis traktoriaajokorttikouluun ja korttikurssille, ja se ei ole kyllä järkevää missään nimessä. Se on aivan tarpeetonta byrokratiaa eikä lisää millään tavalla liikenneturvallisuutta vaan ainoastaan byrokratiaa. Mutta sama havainto, niin kuin edustaja Pylväs tuossa aiemmin toi esille: elikkä taas he, jotka nyt vaihtavat traktorin vuodenvaihteessa, joutuvat sen korttikurssin suorittamaan ja kortin lisävokaalit hankkimaan. Kuitenkin on kysymyksessä kone, jossa on paremmat ajo-ominaisuudet, liikenneturvallisuuden kannalta se on parempi, hallinnaltaan parempi. Tämä ei ole hirvittävän järkevä asia, ja siksi on hyvä, että valiokunta on tänne kirjoittanut, että seuraavassa isommassa muutoksessa tähän asiaan puututaan ja se pitää arvioida uudelleen. Se on erittäin hyvä kirjaus.

Sitten, puhemies, yksi asia, joka julkisuudessa paljon keskustelua herättää, on kilpailuvääristymä. Mielestäni sitä liioitellaan. Kaikilla on mahdollisuus hankkia traktori, jos siltä tuntuu. Ei ketään kielletä hankkimasta traktoria. Ja siksi toisekseen, kun urakkakilpailuja tehdään, kaikki ovat tasan tarkkaan samalla viivalla. He joutuvat täyttämään samat ammattipätevyysvaatimukset ja samanlaiset välineet, joilla tuon urakan pystyy tekemään. Mielestäni tätä vääristymää ei ole, ja siksi on hyvä, että myös valiokunta on tähän asiaan kiinnittänyt huomiota.

Lopuksi sanon, että tuo opetus- ja tutkintoasia, mihin myös valiokunnan puheenjohtaja viittasi, on aivan erityinen kyllä ja siihen on huomiota kiinnitettävä. Toivottavasti sitten isossa uudistuksessa on vain kaksi luokkaa, (Puhemies koputtaa) yli ja alle 60 kilometriä tunnissa kulkevat traktorit.

1.35 Pertti Hakanen kesk: Rouva puhemies! Muutama asiaan tartun.

Valiokunnan puheenjohtaja esitteli hyvin tämän mietinnön ja toi ansiokkaasti esille myös sen, että traktorit saavat uusia korttiluokkia. Minä en oikein siihen kyllä yhdy, että se millään tavalla on saamisen ilo. Kyllä se tuonne kuljetuspuolelle tekee vähän haastetta. Samalla myöskin tulee monipuolisia traktoreita tulevaisuudessa, eri luokkia. Kyllä tämä tuo aikamoisen haasteen ymmärtää ja toteuttaa tätä lakia jatkossa.

Iso korttiuudistus tietenkin on tulossa, ja sillä toivotaan nämä epäkohdat korjattaviksi, mitkä tähän nyt vielä jäävät. Ja erityisesti yleisperusteluissa ensimmäisessä kappaleessa mainituissa sääntelyn keventämisessä, selkeyttämisessä ja tarpeettoman sääntelyn purkamisessa toki, niin kuin jo on tullut muutamassa puheenvuorossa esiin, jäi kyllä aika merkittävä määrä töitä.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2015 vp

Sitten tämä välivaiheratkaisu tosiaan: täällä mainitaan toteuttamiskelpoisin kompromissiratkaisu. Sitä tämä varmasti on. Tässä on tosiaan löydetty tälle siirtymäajalle perustelut, ja on niin, että tätä voidaan lähteä toteuttamaan. Erityisesti tässä tämä alaikärajan lasku 15 ikävuoteen on todella hyvä kädenojennus nyt myöskin sinne viljelijäperheitten nuorille ja niille, keitä ala kiinnostaa — pääsee nopeammin siihen työelämään mukaan.

Sitten tämä käsittelykoe ja tämä tarvittava kalusto. Tässä edustaja Leppäkin otti äsken sen esille, ja taisi Pylväskin siihen ottaa kantaa. Tämä on erittäin iso haaste, ja minä vähän pelkään pahaa, että tähän ei pieni siirtymäaika riitä, että niihin autokouluihin saadaan näitä kalustoja. Tässä vain taitaa tulla todellisuudessa sitten tulevaisuudessa se, että nämä ovat viljelijöitten koneita, joilla nämä käsittelykokeet tullaan suorittamaan, tarkoitan siis sitä, että niitten nuorten vanhempien koneilla.

Sitten vielä lopuksi tähän ammattipätevyyteen. Tämä on tosiaan aivan ylikorostettu asia, koska kun miettii sitä, että kun isoilla rakennusurakoilla myöskin kilpailutetaan kuljetuskalustoa, niin siellä on vain tehtävä kokonaisuuksia, sellaisia, missä ne kuorma-autot eivät pysty suoriutumaan, jolloin ne ottavat itse myöskin sinne aliurakoitsijoikseen näitä traktoriryittäjiä. Tälle on liika iso julkisuudenkuva annettu, ja minä toivon, että valiokunnan puheenjohtaja jossain kohtaa tätä myös vielä julkisesti oikaisee.

1.38 Ari Torniainen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Valiokunnan puheenjohtaja, edustaja Jalonen esitteli hyvin tuon liikenne- ja viestintävaliokunnan yhteisen, yksimielisen mietinnön. Tämä asia todellakin keskustelutti hyvinkin paljon valiokuntaa, ja kuultiin asiantuntijoita hyvin laajasti. Asiantuntijoiden näkemykset olivat aluksi aika kaukana toisistaan, mutta sitten ne lähestyivät koko ajan, ja päästiin myöskin sitten valiokunnassa yksimieliseen näkemykseen tästä. Hallituksen esitykseen tuli tässä myöskin selkeitä parannuksia ja muutoksia, esimerkiksi se, että jatkossa alle 40 kilometriä tunnissa kulkevia ja 40—60 kilometriä tunnissa rakenteelliselta nopeudeltaan kulkevia traktoreita saa ajaa myöskin 15-vuotias henkilö. Se on myöskin tuonne maatalouteen ja maaseudulle erittäin hyvä asia.

Se on myöskin tärkeää, että valiokunnan mietintöön kirjattiin tuo siirtymäsäännös, joka turvaa, että nykyisillä korteilla saa ajaa ennen 1.1.2016 rekisteröityjä traktoreita myöskin jatkossa ja että siellä ei ole sitä ammattipätevyysvaatimusta tulossa. Se, että tämä kaikki tähtää siihen, että tulevaisuudessa meillä on kaksi ajokorttiluokkaa, jotka ovat alta 60 kilometriä tunnissa kulkevat ja yli 60 kilometriä tunnissa kulkevat traktorit, on minusta se tärkeä ja päämäärä tulee olla.

Tähän jäi vielä pieniä hienosäätöjä, ja toivon, että niitä voidaan viedä sitten eteenpäin esimerkiksi siinä isossa ajokorttilainsäädäntöuudistuksessa, joka käynnistyy heti ensi vuoden alussa.

1.40 Eeva-Maria Maijala kesk: Arvoisa puhemies! Liikenne- ja viestintävaliokunnassa tehtiin tämän kanssa todella paljon töitä ja yritettiin löytää semmoisia ratkaisuja, millä erityisesti maatalouspuolen traktorinkäyttöasiat saataisiin ratkaistua kunnialla, ettei tulisi lisää byrokratiaa ja lisää velvoitteita, mitkä eivät ole todellakaan tarpeen. Me saimme suhteellisen hyvän ratkaisun aikaiseksi, ja kaikkein suurin pelastus oli todellakin se, että nykyisiä traktoreita käyttävien, ajokortin omaavien henkilöiden ei tarvitse mennä ensi vuoden alusta suorittamaan uutta koetta, uutta traktorikorttia.

Mutta ongelmaksi tässä tuli todellakin se, että nyt sitten ensi vuoden alusta hankittavien uusien traktoreiden käyttöä varten tulisi hankkia uusi kortti ja sitten suorittaa käsittelykoe,

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2015 vp

mikä tarkoittaa sitä, että jos meille esimerkiksi kotiin ostettaisiin uusi, 40—60 kilometriä tunnissa kulkeva traktori, niin minun, joka olen käynyt maatalousalan koulutukset, olen suorittanut traktorin näyttökokeet jo kolmattakymmenettä vuotta sitten ja omaan BE-kortin, pitäisi mennä suorittamaan uusi kortti. Ja tämä ei varmastikaan ole tarkoituksenmukaista, kun minä luulen, että minä osaan ajaa sillä traktorilla.

Mutta nyt sitten olennaista tässä on se kuitenkin, että uusi ajokortti uudistus tulee ensi vuoden alusta työn alle, ja toivottavasti ensi vuoden loppuun mennessä meillä on uusi ajokorttilaki käytössä. Mutta suurin ongelma on se, että tässä on kaksi viikkoa aikaa vuodenvaihteeseen, ja kenelläkään ei ole silloin vielä mahdollisuutta suorittaa tällaisia kokeita, eli meillä ei ole todellakaan organisaatiot valmiina antamaan minkäänlaisia kortteja ensi vuoden alusta. Joten ministeriön tulee tehdä töitä, (Puhemies koputtaa) onko se asetuksella vai millä, sen mukaan, että me pääsisimme tästä ylimenovaiheesta eteenpäin menemään. Onko ehkä asetusmuutos (Puhemies koputtaa) tai jotakin vielä sieltä tulossa?

1.42 Arto Pirttilahti kesk: Arvoisa rouva puhemies! Kaikkea touhua tuo EU meille teettää. Edellisessä pykälässähän käytiin nämä ajoneuvoluokat, ja siitä sitten johtaantuu tämä ajokorttiasia, mikä tässä seuraavassa pykälässä on. Tokihan meillä on hallituksella tavoitteena, että ei lisätä byrokratiaa eikä maaseudun kustannuksia ja maa- ja metsätalouden kustannuksia. Sinänsä ei tässä ajokorttiasiaassa nyt ihan siihen täysin päästä, mutta kyllä tämä hyvä pohja on, mistä voidaan lähteä uuttakin lakia sitten viemään eteenpäin, että tämä ajokortti tulisi sitten alle ja yli 60 kilometriä tunnissa meneville laitteille.

On erinomainen kohta tämä 15-vuotiaitten mahdollisuus ajaa myös 40—60 kilometriä tunnissa kulkevia traktoreita. Meillä on täysin turhan paljon byrokratiaa ja erilaista sääntelyä, millä estetään nuorten työllistyminen. Tämä on hieno asia, että tässä kohtaa on annettu helpotusta ja myös nuoret pääsevät niillä liikennetraktoreilla tekemään töitä ja ajamaan myös maantiellä niillä.

Mutta tämä siirtymäajan kompromissipykälähän, että 1.1.2016 ostetuille traktoreille tulisi eri kortti, on kuin joululahja traktorimarkkinoille. Tässä ennen uuttavuotta varmaan tulevat jonkin verran traktorimarkkinat kuhisemaan.

1.44 Jukka Kopra kok: Arvoisa rouva puhemies! Todellakin tätä esitystä käsiteltiin liikennevaliokunnassa pitkään ja hartaasti ja lukuisia asiantuntijoita kuultiin. Sen hyväksyminen sellaisenaan olisi johtanut varsin koukeroiseen menettelyyn tuolla kentällä, ja kuten tässä valiokunnan jäsenet, muun muassa puheenjohtaja Jalonen ja edustaja Torniainen, jo totesivatkin, niin sitä sitten yksinkertaistettiin. Meillä oli todellakin tavoitteena se, että 15-vuotiaana pääsisi alle 60 kilometriä tunnissa kulkevan traktorin puikkoihin, ja edelleen se kortin hankintamenettely haluttiin pitää mahdollisimman yksinkertaisena. Siinä nyt ei ehkä ihan täydellisesti onnistuttu. Kun täällä joku kysyi, miksi näitä jäykempiä tai vaativampia kortteja pitää sitten vuodenvaihteen jälkeen suorittaa, niin pitää muistaa, että meillä ei tällä hetkellä järkeä ole näitä yli 60 kilometriä tunnissa kulkevia traktoreita, että niitä vasta alkaa tulla markkinoille sitten. Se on selvää, että niissä ainakin pitää olla sitten kunnon kortti.

Mutta se, mikä tässä on olennaista, on se, mikä on tullutkin esille, että tieliikennelain kokonaisuudistus on tulossa ja tätä asiaa kyllä pitää pohtia todella tarkkaan siinä yhteydessä ja varmistaa, että tulevat säädökset ovat suoraviivaisia ja yksinkertaisia. Tämä varmasti kyllä edellyttää sitten eduskunnan ja ministeriön valmistelevien virkamiesten vähän nor-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2015 vp

maalia tiiviimpää yhteistyötä, jotta voidaan varmistaa sitten se, että esityksetkin ovat sel-
laisia, että ne ovat täällä eduskunnassa käteviä hyväksyä.

1.45 Ari Jalonen ps: Arvoisa puhemies! Kuten jo on käynyt ilmi, tämä ei ole mitenkään yksiselitteinen asia vaan erittäin monimuotoinen.

Edustaja Heinonen kysyi näiden siirtymäsäännöksen perään. Nämä siirtymäsäännökset koskevat siis nykyisiä liikennetraktoreita, ja vuodenvaihteen jälkeen ei ole enää olemassa uusia liikennetraktoreita. Ajoneuvoluokka siis muuttuu. Tämä olisi johtanut siihen, että nykyisiä liikennetraktoreita ei ajokorttiuudistuksen ja ajoneuvoluokkauudistuksen jälkeen olisi voinut ajaa muuten kuin näillä uusilla LT-korteilla, ja tämä olisi johtanut kohtalaiseen kaaokseen.

Edustaja Hakanen kysyi tämän kilpailutilanteen perään. Tästä on olemassa epäily, ja siitä on olemassa tutkimuksia, joissa nykyisen liikennetraktorikaluston mukaan, joka on siis 50 kilometriä tunnissa rakenteellisella nopeudella kulkeva, se olisi sillä tiettyyn x kilometrimäärään asti edullisempaa kuin kuorma-autolla. Nyt kun tulevat ajoneuvoluokat saavat kulkea 60 kilometriä tunnissa, niin tämä pituus, taloudellisen toiminnan pituussäde, kasvaa. Ja kun samaan aikaan huomioidaan se, että alennetaan ikäraja 16:sta 15:een ilman, että siellä on muun muassa tammöisiä ammattipätevyysvaatimuksia ja muita kustannuksia, ja myös se turvallisuustilanne on, mikä on, niin valiokunta monipuolisen kuulemisen jälkeen päätyi tähän tilanteeseen, että tätä pitää korostaa ja seurata.

1.47 Pertti Hakanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Kiitos valiokunnan puheenjohtajalle tästä vastauksesta. Minä vielä tähdennän paria asiaa.

Tuossa lueskelin vielä tuota uutta mietintöä ja en löytänyt kyllä mitään mainintaa asiasta, joka on tämän päivän voimassa olevassa lainsäädännössä tämä polttoainepoikkeus elikkä maatalouden ja metsätalouden harjoittamiseen käytettävän kevyen öljyn elikkä moottoripolttoöljyn käyttöoikeus, ja sitten jos ajetaan muuta kuin maatalouden ja metsätalouden harjoittamisen ajoa, niin voi tämän päivämaksun suorittaa. Millä tavalla tämä nyt sitten tulee huolehdittua, ja onhan niin, että edelleen maa- ja metsätalouden harjoittaja saa ajaa tällä kevyemmin verotetulla polttoöljyllä elikkä moottoripolttoöljyllä?

Sitten toinen asia, mikä tässä rupesi vähän ihmetyttämään, on myös se, miten nyt sitten tullaan jatkossa tuolla tien päällä tätä valvomaan, kun niissä rekisteriotteissa ei ole sitä nopeusluokkaa ennen kuin tietysti kaikista uusista rekisteröinneistä tästä eteenpäin ensi vuoden aikana tulee olemaan. Että tässä on nyt pikkasen myöskin semmoista, että onko tästä saatu konsultaatiota poliisilta, miten ne aikovat tätä valvoa.

1.49 Ari Jalonen ps: Arvoisa puhemies! Edustaja Hakasen kysymykseen: Tämä ei edelleenkaan ole, niin kuin siellä kirjoitetaan, ihan ongelmaton asia. Mutta tässä nyt on kuitenkin päädytty yksimielisesti, sanotaanko, kompromissiratkaisuun, jossa on mahdollisimman hyvin otettu kaikkien osapuolien tarpeet ja ajokorttiuudistus vastaamaan uusia ajoneuvoluokkia. Ja mitä tulee tähän maatalousajokuvioon, niin kuin sen esittelyssä kerroin, on käsitelty yhdessä koko ajan nämä HE 24 ja HE 84, ja se 7 § on siellä ajoneuvoluokissa.

1.50 Eeva-Maria Maijala kesk: Arvoisa puhemies! Jatkan tuota, mitä valiokunnan puheenjohtaja sanoi.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2015 vp

Elikkä tämän esityksen käsittelyn ongelma oli se, että tämä tuli niin myöhään meille valiokuntaan käsittelyyn, ja kyse on kuitenkin laista, jonka pitäisi olla voimassa 1.1.16. Ongelmaksi tulee se, että nytten kun tämä laki todennäköisesti huomenna saadaan hyväksyttyä, niin sen jälkeen ministeriöllä on todellakin vain kaksi viikkoa aikaa laatia ohjeet kentälle, miten tämän asian kanssa aletaan toimimaan ja tekemään. Tilanne on ilmeisesti se, että se on täysin mahdottomuus päästä semmoiseen todella hyvään tilanteeseen. Juuri niin kuin tuossa äsken jo aloin mainitsemaan sitä asiaa, suurin ongelma on todellakin nämä uusien traktoreiden käyttöä varten tarvittavat ajokortit. Millä tavalla sitä näyttökoetta aletaan suorittamaan, minkälainen tämä korttikoe on olemassa? Käsitykseni mukaan näitä ei ole vielä tehty millekään rajalle, ja tässä menee varmasti kuukausitolkulla ennen kuin tämä asia saadaan todellisuudessa toimimaan.

Lisäksi täällä on monia muitakin asioita: ohjeistukset poliiseille, valvonnalle. Kaikki nämä ovat armotta vielä kesken ja sekaisin, enkä usko, että ministeriöllä on mitään mahdollisuutta kahdessa viikossa näitä asioita laatia valmiiksi. Näin ollen esitän todellakin toiveeni ja uskon, että ministeriö tulee esittämään tälle toiminnalle jotakin väliaikaisratkaisua, jonka avulla päästään sitten kunnialla eteenpäin ja traktorimarkkinat eivät pysähdy tämän asian takia ja poliisitkin pystyvät hoitamaan työnsä.

1.51 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tässä edustaja Hakanen kysyi tästä polttoaineverolakiastista, ja se asia oli myös valiokunnan kokouksissa käsittelyssä, mutta saamamme tiedon mukaan valiokuntaneuvokset ilmoittivat näin, että tämä polttoaineverolaki kuuluu valtiovarainvaliokunnan alaiseen asiaan ja ei millään lailla liity tähän ajokorttilain muutokseen eikä alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen, joten sitä ei huomioitu. Elikkä vastaus siihen kuuluu, että polttoaineasia säilyy entisellään. Maataloudessa ajetaan sillä polttoaineella, millä tähänkin päivään asti, ja sitten jos niillä työkoneilla lähdetään ammattimaiseen liikenteeseen, niin pitää se päivävero maksaa — taikka mikä nyt sitten kenelläkin on se käytäntö. Elikkä siinä polttoaineasiassa ei tapahdu mitään muutosta.

1.52 Ari Torniainen kesk: Arvoisa puhemies! Edustaja Pakkanen oikeastaan jo kertoi asian, mutta kun edustaja Hakanen tiedusteli tätä polttoainekysymystä, polttoaineverolakiä, niin valiokunnassa, kun tätä myöskin käsiteltiin ja kysyttiin, me emme ole puuttuneet tähän ollenkaan, niin että se nykyinen käytäntö säilyy edelleen. Tässä on kosketettu ainoastaan ajokorttia, millä voi ajaa tulevaisuudessa, ja sitten traktoreiden nopeuksia ja traktoriluokkia, mitä on tulevaisuudessa. Aivan samalla tavalla niin kuin nykyäänkin on tämä polttoainejärjestelmä olemassa.

1.53 Pertti Hakanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Minä ymmärrän tämän problematiikan ja ymmärrän myös sen, että nämä polttoainemääritykset on siellä toisessa laissa tehty, mutta minä odotin kyllä valiokunnalta tähän mietintöön myös sitä mainintaa vähän samalla tavalla kuin nykyisessäkin laissa on, jossa olisi mainittu muutamalla virkkeellä se, millä tavalla ja mikä laki ohjaa tätä polttoainekäyttöoikeutta. Tämä on, niin kuin valiokunnan puheenjohtaja, edustaja Jalonenkin sanoi, kompromissi ja äärimmäisen sekava, ja tämä on kyllä myös todella sekava tämän polttoaineenkin käytön ja tämän valvonnan kannalta. Elikkä kyllä minä toivon tässä nyt sitten äärimmäisen hyvää tiedottamista valiokunnan suunnasta.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2015 vp

Yleiskeskustelu päättyi.

Eduskunta hyväksyi hallituksen esitykseen HE 84/2015 vp sisältyvien 1.—3. lakiehdotuksen sisällön mietinnön mukaisena. Lakiehdotusten ensimmäinen käsittely päättyi.