

Täysistunto

Keskiviikko 19.4.2017 klo 13.59—16.01

7. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ajoneuvolain ja tieliikennelain muuttamisesta Hallituksen esitys HE 33/2017 vp

Lähetekeskustelu

Puhemies Maria Lohela: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 7. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

Keskustelu

15.15 **Kari Kulmala ps:** Arvoisa rouva puhemies! Hallituksen esityksen keskeisenä tavoitteena on uudistaa ja selkeyttää autoja ja niiden perävaunuja koskevien säännösten ja määräysten antoa ja siirtää niitä koskevia pitkälle yksityiskohtiin meneviä teknisiä vaatimuksia koskevat valtuudet Liikenteen turvallisuusvirastolle Trafille. Ehdotetut lainmuutokset ovat hallitusohjelman mukaisia, sillä ne selkeyttäisivät ja sujuvoittaisivat hallintoa. Mielestäni ehdotetut muutokset ovat perusteltuja ja välttämättömiä.

Esityksessä kerrotaan, että lähtökohtana tälle muutosehdotukselle määräyksenantovaltuuksien siirtämisestä Trafille on ollut muodostaa asiakokonaisuuksia virastolle siirrettäviä valtuuksia koskien, jotta säännösten ja määräysten valmistelussa ja päivittämisessä vältyttäisiin päällekkäiseltä työltä ministeriön ja viraston välillä. Tällä pyritään selkeyttämään ajoneuvoja koskeviin vaatimuksiin liittyvää tehtävänjakoa ministeriön ja Trafin kesken sekä tehostamaan liikenne- ja viestintäministeriön toimialan säädösvalmistelua.

Onkin totta, että ministeriö ja virasto ovat tehneet päällekkäistä työtä, ja tällä uudistuksella päästään toivottavasti siitä eroon. Ministeriö keskittyisi jatkossa entistä enemmän lainsäädäntötyöhön, kehittämistyöhön ja kansainväliseen vaikuttamiseen, ja Liikenteen turvallisuusviraston tulee ajoneuvoalan asiantuntijuutta hyödyntäen tehostaa ajoneuvojen teknispainotteisten vaatimusten kehittämistä ja ajoneuvosäännösten kansainvälisen kehityksen seuraamista.

Esityksessä hyvää on myös se, että sillä ei olisi merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, sillä ehdotetut muutokset kohdistuvat lähinnä liikennehallinnon sisäiseen tehtäväjakoon. Tehtävien resurssivaikutukseksi Trafissa on viraston toimesta arvioitu 0,3 henkilötöyvuoden lisäys, joten vaikutus on varsin vähäinen kokonaisuutta ajatellen.

Esityksen mukaisesti muutoksen jälkeen kaikki erikoiskuljetusajoneuvon ominaisuudet hyväksyttäisiin samalla Trafin myöntämällä poikkeusluvalla, jolloin menettely olisi yhtenäisempi ja sujuvampi. Vuoden 2015 alusta voimaan tullessa ajoneuvolain uudistuksessa Trafille annettiin valtuudet antaa määräyksiä erikoiskuljetusajoneuvoista, mutta muutos-säädös ei sisältänyt tässä tarkoitettua poikkeuslupavaltuutta, joten asia jäi pahasti kesken. Tämä on hankaloittanut yrittäjien toimintaa. Trafi onkin nyt valmistelemassa uutta määräystä, joka korvaisi erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista annetun liikenne- ja

Pöytäkirjan asiakohta PTK 39/2017 vp

viestintäministeriön asetuksen. Määräyksen on tarkoitus tulla voimaan samanaikaisesti tämän esityksen mukaisen ajoneuvolain muutoksen kanssa. Mielestäni tämä on merkittävä ja nykytilannetta selkiyttävä muutos, jonka toivon pääsevän maaliin saakka mahdollisimman pikaisesti.

Esityksen mukaan pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, missä annettaisiin poikkeukset 1 momentin mukaisen poikkeuslupan edellyttämisestä. Poikkeuslupaa ei enää vaadittaisi sellaiselta tyyppihyväksytyltä ajoneuvolta, miltä ei vaadita tieliikennelain 87 c §:n mukaisesta erikoiskuljetuslupaa. Poikkeuslupaa ei myöskään enää vaadittaisi tyyppihyväksytyltä ajoneuvolta, jonka rekisteritiedoissa on kirjaus tieliikennelain 87 c §:n mukaisesta erikoiskuljetusluvasta. Tällä muutoksella vältettäisiin täysin turhaa poikkeuslupahakemusten käsittelyä eli tarpeetonta byrokratiaa silloin kun tarvittavat tiedot on jo kirjattu rekisteriin ajoneuvon liikenteeseen hyväksymisen yhteydessä. Poikkeuslupaa ei jatkossa vaadittaisi myöskään moottorityökoneilta, koska ne ovat rakenteeltaan yksinkertaisempia eikä näiden poikkeuslupien myöntämisessä ole tarvetta käyttää erityistä tarveharkintaa.

Tieliikennelain 87 c §:n 2 momentissa säädetään erikoiskuljetuslupan myöntämisen edellytyksistä. 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi 5 kohta, jonka mukaan erikoiskuljetuslupan myöntämisen edellytyksenä olisi kuljetukseen käytettävän ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän soveltuvuus luvanvaraiseen erikoiskuljetukseen. Muutoksella olisi tarkoitus mahdollistaa erikoiskuljetuslupan hyödyntäminen myös kevyemmissä kuljetuksissa, jos kuljetukseen käytettävä ajoneuvo on siihen soveltuva ja muut luvan myöntämisen edellytykset täyttyvät. Tarkemmin määrätyillä mitta- ja massarajoilla estettäisiin vaarallisen suuret kuljetukset niihin soveltumattomilla ajoneuvoilla ja siten turvattaisiin liikenneturvallisuus myös näissä kuljetuksissa. Mielestäni tämä on merkittävä muutos toteutuessaan. Liikennevalvonnassa tulee viikoittain mitä ihmeellisimpiä virityksiä vastaan.

Arvoisa rouva puhemies! Pidän hyvänä, että jatkossa vaatimus poikkeusluvasta ei koskisi myöskään ajoneuvoa, joka ei ole rekisteröintivelvollinen ja joka poikkeaa vain mitoiltaan tiellä yleisesti sallituista arvoista. Tällaisia ajoneuvoja ovat lähinnä eräät maataloudessa käytettävät traktorin perävaunut ja traktoriin kytkettävät hinattavat laitteet. Muutoksen jälkeen traktorin perävaunua voisi siten jatkossakin käyttää esimerkiksi suurten veneiden kuljetukseen ilman ajoneuvolle myönnettävää erikoiskuljetuslupaa. Mielestäni tämä on merkittävä muutos, eikä tässä ole tarkoitus vähentää kuljetuksen turvallisuusvaatimuksia, koska vaatimukset ajoneuvon säännösten ja määräysten mukaisista merkinnöistä ja muista turvallisuusvarusteista koskisivat edelleen tällaisia ajoneuvoja.

KytKentäkatsastuksen pykälän 1 momenttia tarkennettaisiin myös niin, että kytKentäkat-sastusta vaativat, yleisesti ajoneuvoissa käytettävistä poikkeavat ratkaisut sähköjohtojen kytkennästä koskisivat vain jarrujen toimintaa ohjaavien sähköjohtojen kytKentää. Muutos poistaisi liikenneturvallisuuden kannalta tarpeettomat kytKentäkatsastukset sellaisille sähköliitännöille, jotka eivät ohjaa jarruja. Tämä on mielestäni oikean suuntainen muutos, jossa keskitytään jatkossa oleelliseen eli liikenneturvallisuuden parantamiseen.

15.21 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tämä hallituksen esitys nimenomaan on taas sitä byrokratian purkua, jolla pyritään virtaviivaistamaan hallintoa ja saamaan tehoa tähän toimintaan niin, että tässä tapauksessa liikenneministeriö luopuu ajoneuvoteknisten asioiden seuraamisesta ja valvonnasta ja erilaisten uusien asioiden kehittämisestä. Nimenomaan tämä menisi viranomaistyöksi eikä olisi silloin poliittisen toimi-elimen asia enää, mikä on aivan luonnollinen kehityssuunta, koska ei ministeriön tehtävään mie-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 39/2017 vp

lestäni kuulu erilaisten valojen sun muiden asioiden seuraaminen. Kyllä se kuuluu selkeästi viranomaistoimintaan.

Toivoisin, arvoisa puhemies, tässä yhteydessä, että kun näitä systeemejä kehitellään tässä maassa, niin pääsisimme pikkuhiljaa tuolle eurooppalaiselle tasolle, että sellainen turha nippelien viilaaminen ja erilaisten pienten yksityiskohtien jatkuva seuraaminen tästä maasta saataisiin loppumaan ja päästäisiin pitkiin, selkeisiin linjoihin esimerkiksi erilaisten kuljetusten sääntelyssä ja nimenomaan ajoneuvokohtaisissa yksityiskohtaisissa säädöksissä. Nykyisin on niin valtava määrä erilaisia säädöksiä ja erilaisia kortteja, jos meinaa jotakin työtä tehdä, että alkaa olla melkein pä mahdotonta jonkun pienen työn tekeminen, ellei ole kymmentä erilaista korttia taskussa, ja sitten pitää olla erikoiskuljetuslupia sun muita aivan vähäpätöisissä tehtävissä. Siksi kannatan lämpimästi tätä esitystä ja toivon, että tulevaisuudessakin mennään samalle linjalle, jolloin byrokratiaa puretaan ja toimintoja nopeutetaan.

15.23 Antero Laukkanen kd: Arvoisa rouva puhemies! Yhden asian nostaisin tässä esiin, jota esityksessä ei ole painotettu, ja se on digitaalisuuden merkitys näiden lupien ja ilmoittautumisten ja rekisteröinnin kehittyessä, niin että monet erikoiskuljetukset, jotka ovat myös kansainvälisiä, voitaisiin hoitaa ja laittaa liikkeelle jo siellä lähtömaassa ja tällä tavalla varmistaa, ettei sitten synny mitään erityistilannetta Suomen rajoilla näiden kuljetusten suhteen, jotka aiheuttavat viivytyksiä ja sekaannusta.

15.23 Maria Tolppanen sd: Arvoisa puhemies! Minun täytyy nyt ensin kysyä, onko se tämä kohta, missä puhutaan myöskin pyöräilijöistä ja jalankulkijoista, vai onko se kohta 9. Kun täällä ei ole numeroa hallituksen esitykselle, niin nyt minä en tiedä ihan tarkkaan.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Käsittelemme hallituksen esitystä 33.

— No, mutta kun täällä nyt saa puhua, niin minä sitten puhun kuitenkin. [Naurua]

Eli kun meillä nyt tässä liikenneturvallisuudessa Suomi on sitoutunut yleiseurooppalaiseen tavoitteisiin vähentää jatkuvasti liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia — ja tämä asia on kirjattu myöskin valtioneuvoston periaatepäätökseen — niin nyt sitten tuoreeltaan kuitenkin vaikuttaa siltä, että lakiluonnoksessa korostuu tienkäyttäjän omavastuu, mikä voi merkittävästi lisätä heikompien asemaa tieliikenteessä, sellaisten, jotka eivät itse pysty pitämään itsestään huolta. Sen lisäksi myöskin ehdotetaan poistettavaksi kypärä- ja heijastinpykälä, mikä eittämättä tuo vaaratilanteita tieliikenteeseen. Ne pitäisi ehdottomasti pitää siellä mukana, koska heijastin on erittäin halpa henkivakuutus ja kypärä on sellainen, joka sitten ihan oikeasti säästää niitä henkiä.

Sen lisäksi — jos tämä on nyt sitten tämä — ehdotuksen mukaan liikennevirhemaksun käyttö haluttaisiin ulottaa koskemaan ylinopeuksia yli 30 kilometriin tunnissa asti. Jos tämä liikennevirhemaksu nyt sitten on sellainen, että se on tasasuuruinen, niin se on äärimmäisen epätasa-arvoinen, koska se ei ota käyttäjän eli tekijän tilannetta millään tavalla huomioon. Parempi tilanne olisi se, että määrättäisiin päiväsakkoja, joissa otettaisiin huomioon henkilön tulotaso. On eri asia maksaa 400 euroa tasasuuruista maksua tuloista, jos tulot ovat 600 euroa kuukaudessa, kuin se, että otettaisiin huomioon [Puhemies koputtaa] ihmisen tulotaso myöskin silloin kun se tulotaso on korkeampi — vaikka olisi kuinka korkea — samalla tavalla, niin että se koskisi yhtä paljon.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 39/2017 vp

15.26 Outi Mäkelä kok: Arvoisa puhemies! Todellakin nyt on tämä hallitus saanut aikaan aika monta säädöksiä sujuvoittavaa ja normeja purkavaa asiaa ja lakia. Tässä yhteydessä on ollut todellakin tarpeen, että myös näitä liikenteeseen liittyviä käytäntöjä katsotaan ja haravoidaan läpi. Mielestäni tämä hallituksen esitys 33 on hyvä esimerkki siitä, että pieneltäkin tuntuvat asiat ovat seikkoja, joilla voidaan merkittävästi nopeuttaa ja keventää säädöksiä ja lisätä sujuvuutta.

Kannatan edustaja Laukkasen digitalisaatioajatusta. Nykyään kun eletään maailmassa, jossa asiointi on yhä enemmän sähköistä ja myöskin asiakirjat ovat hyvin paljon sähköisiä ja varmaan myös erilaiset erikoispoikkeusluvut ja järjestelyt voidaan sähköisesti hoitaa, niin mentäisiin Suomessakin sellaisiin järjestelmiin, joilla voidaan olla etukenossa tekevässä tulevaisuutta.

15.27 Ari Torniainen kesk: Arvoisa herra puhemies! Tällä hallituksen esityksellä ajoneuvolain ja tieliikennelain valtuussäännöksiä muutetaan niin, että niiden autoja ja perävaunuja koskevien vaatimusten, jotka ovat teknispainotteisia, määräysenantovelvollisuudet siirretään liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikenteen turvallisuusvirastolle eli Trafille. Tämä hallituksen esitys nimenomaan, HE 33, on tähän asiaan kuuluva.

Tällä ei ole käytännössä taloudellisia vaikutuksia, ehdotuksen muutokset kohdistuvat lähinnä liikennehallinnon sisäiseen tehtävänjakoon, eli valtuuksia annetaan Trafille. Trafille on viime vuosina kyllä annettu hyvin paljon jo tehtäviä. Sinne on siirretty tehtäviä vuosien saatossa useitakin, ja monesti on pohdittu myöskin, mitkä ovat resurssit Trafilla hoitaa näitä tehtäviä. Toivon vilpittömästi, että Trafi myöskin pystyy suoriutumaan niistä tehtävistä, mitä nyt annetaan jatkuvasti sinne.

Liikenne- ja viestintäministeriössä tämän jälkeen sitten keskitytään jatkossa nykyistä enemmän lainsäädäntöä koskevaan ydintehtävään sekä strategia-, ohjaus- ja kehittämistyöhön, ja se on hyvä linjaus mielestäni myöskin. Myöskin nämä esitetyt lainmuutokset selkiyttävät ja sujuvoittavat hallintoa jatkossa. Määräysenantovelvollisuuksien muutosten lisäksi hallituksen esityksessä tarkennetaan myöskin erikoiskuljetuslupaa ja erikoiskuljetusten suorittamista koskevia säännöksiä.

Edustaja Tolppanen omassa puheenvuorossaan toi tieliikennelakiin liittyviä asioita esille, niin ne asiat ovat vasta lausunnolla olleita ja tulevat syksyllä meille käsittelyyn.

15.29 Timo Heinonen kok: Arvoisa puhemies! Oikeastaan edustaja Torniainen puheenvuoroon sen verran, kun näistä erikoiskuljetuksista on kyse, että toivoisi, että myös niissä haettaisiin järjeä luvituksiin, jotka ovat tällä hetkellä itse asiassa äärimmäisen vaikeita. Meillä on tiukka säädöstö sen takana, että kuljettajalla pitää olla tietyt oikeudet, että voi ajaa etuautoa ja voi ajaa taka-autoa, mutta sen jälkeen — olen saanut muutamilta yrittäjiltä tietoa — tämän luvan saanti saattaa kestää kaksi viikkoa. Ja kun ajatellaan, että sellaiset koneet, mitä käytetään vaikkapa isoissa kalliolouhoksissa, tietyömailla ja tämantyöppisissä, seisovat kaksi viikkoa odottamassa sitä siirtolupaa, niin siinä on isoista kustannuksista kyse. Toivon, että tämä nousee myös keskusteluun, kun näitä uudistuksia tehdään.

15.30 Outi Mäkelä kok: Arvoisa puhemies! Vielä kun tässä luin näitä lausuntoja ja niiden huomioonottamisia, niin oikeastaan tässä keskustelussa on hyvä huomioda tämä, minäkin Suomen kuljetusliitto SKAL on tuonut lausunnossaan esiin. He ovat nostaneet asian, joka koskee kumottavaksi aiottua liikenne- ja viestintäministeriön päätöstä ajoneuvojen

Pöytäkirjan asiakohta PTK 39/2017 vp

kuormakoreista, kuormaamisesta ja kuorman kiinnittämisestä. He ovat pitäneet tärkeänä, että se pysyy voimassa siihen asti, kunnes sen korvaava Liikenteen turvallisuusviraston määräys on annettu. Kun ilmeisesti, tämän esittelytekstin mukaan, tämä määräys on vasta valmistelussa, niin tämä on varmasti hyvä huomioida valiokuntavaiheessa.

15.31 Ari Torniainen kesk: Arvoisa herra puhemies! Edustaja Heinonen nosti esille erikoiskuljetusten lupa-asiat ja niiden ehkä keventämisen myöskin. Itse olen vilpittömästi samaa mieltä, että siihenkin tulee kiinnittää jatkossa huomiota.

Samoin edustaja Hoskonen omassa puheenvuorossaan jo aikaisemmin nosti esille Suomessa vallitsevan niin sanotun lupakorttiviidakon eli että käytännössä pitää takataskussa olla paksu lompakollinen erilaisia lupakortteja, ennen kuin saa mennä edes työmaalle töihin tai suorittaa erilaisia työtehtäviä. Itse vilpittömästi toivon, että tähän asiaan kiinnitetään huomiota. Ne kortit ovat hyvin pitkälle myöskin työturvallisuuteen liittyviä asioita, eli työturvallisuudesta tulee huolehtia erityisesti. Mutta sitten, tarvitaanko kaikkia kortteja välttämättä, tuleeeko niitä olla niin paljon: siinäkin varmaan olisi digitaalisuus tulevaisuutta, jotta yhdestä tietokannasta [Puhemies koputtaa] voitaisiin saada selville, kenellä on minikin erityistehtävään lupa. Toivon, että tässä myöskin ammattiyhdistysliikkeet ottaisivat roolia, jotta saataisiin lupakorttiviidakkoa kevennettyä.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan.