

181. Keskiviikkona 25 päivänä tammikuuta 1995

kello 15.15

Päiväjärjestys

Ilmoituksia

Toinen käsittely:

1) Ehdotukset laeiksi Suomen Hallitusmuodon ja valtiopäiväjärjestyksen muuttamisesta 6947

Hallituksen esitys n:o 284
Perustuslakivaliokunnan mietintö n:o 13

2) Ehdotus viihdelaitelaiksi 6948

Hallituksen esitys n:o 275
Hallintovaliokunnan mietintö n:o 17
Suuren valiokunnan mietintö n:o 9

3) Ehdotus laiksi tieliikennelain muuttamisesta ,,

Hallituksen esitys n:o 38
Liikennevaliokunnan mietintö n:o 23
Suuren valiokunnan mietintö n:o 8

Puhetta johtaa ensimmäinen varapuhemies Paakkinen.

Nimenhuudon sijasta merkitään läsnä oleviksi ne edustajat, jotka osallistuivat edelliseen täysistuntoon, sekä edustajat Koskinen ja Rossi.

Päiväjärjestyksessä olevat asiat:

1) Ehdotukset laeiksi Suomen Hallitusmuodon ja valtiopäiväjärjestyksen muuttamisesta

Toinen käsittely
Hallituksen esitys n:o 284
Perustuslakivaliokunnan mietintö n:o 13

Toinen varapuhemies: Käsittelyn pohjana on perustuslakivaliokunnan mietintö n:o 13. Ensin sallitaan asiasta yleiskeskustelu, sen jälkeen ryhdytään lakiehdotusten yksityiskoh- taiseen käsittelyyn.

Yleiskeskustelu:

Ed. L a i n e : Rouva puhemies! Ed. Aittonie- mi ensimmäisen käsittelyn yhteydessä kiinnitti huomiota siihen, että perustuslakivaliokunta ei ole kovin tarkasti täsmentänyt, mitä se tarkoittaa lisäyksillään. Minun mielestäni ed. Aittoniemi on kyllä siinä oikeassa, että kovin tarkkaa täs- mennystä ei ole. Esimerkiksi merkittävyyskritee- ristä perustuslakivaliokunta mietinnössään to- teaa, että se tarkoittaa varallisuusarvon suuruut- ta, ja voipa olla niin, että eri vuosina tätäkin voidaan tulkita vähän eri tavoin.

En siis kiistä, etteikö perustuslakivaliokunnan mietinnössä ole arvostelemisen varaa, ja juuri senkin vuoksi esitin jo ensimmäisen käsittelyn yhteydessä toivomuksen, että yleensä valiokun- tien puheenjohtajat olisivat valiokunnan mietin- tää täällä selostamassa ja kertomassa, mitä on tarkoitettu. On ainakin jonkin verran hankalaa, ellei mitenkään etukäteen ole sovittu, valiokun- nan yksittäisten jäsenten ryhtyä sitä tehtävää to-

teuttamaan, joka yleensä kuuluu puheenjohtajalle.

Yleiskeskustelu julistetaan päättyneeksi.

Yksityiskohtaisessa käsittelyssä hyväksytään keskustelutta

ensimmäisen lakiehdotuksen 36 c §, voimaantulosäännös, johtolause ja nimike sekä toisen lakiehdotuksen 38 b §, voimaantulosäännös, johtolause ja nimike.

Lakiehdotusten toinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

2) Ehdotus viihdelaitelaksi

Jatkettu toinen käsittely

Hallituksen esitys n:o 275

Hallintovaliokunnan mietintö n:o 17

Suuren valiokunnan mietintö n:o 9

Ensimmäinen varapuhemies:
Käsittelyn pohjana on suuren valiokunnan mietintö n:o 9, josta ilmenee, että suuri on valiokunta on päättänyt yhtyä eduskunnan asiassa tekemään päätökseen.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotuksen toinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

3) Ehdotus laiksi tieliikennelain muuttamisesta

Toinen käsittely

Hallituksen esitys n:o 28

Liikennevaliokunnan mietintö n:o 23

Suuren valiokunnan mietintö n:o 8

Ensimmäinen varapuhemies:
Käsittelyn pohjana on suuren valiokunnan mietintö n:o 8. Ensin sallitaan asiasta yleiskeskustelu, sen jälkeen ryhdytään lakiehdotuksen yksityiskohtaiseen käsittelyyn.

Yleiskeskustelu:

Ed. Saapunki: Arvoisa rouva puhemies! Hallituksen esityksessä ehdotetaan muutettavaksi tieliikennelakia siten, että liikenneerikkomusten seuraamusjärjestelmän avulla nykyistä paremmin voitaisiin ehkäistä toistuvaa syyllistymistä liikenneerikkomuksiin. Liikenneerikkomus-

ten kertymisen seuranta-aikaa pidennettäisiin kahteen vuoteen siten, että nykyinen vuoden seurantajakso säilyisi toissijaisena. Ajokielto seuraisi useimmiten neljästä kahden vuoden aikana tai kolmesta vuoden aikana tehdystä liikenneerikkomuksesta. Järjestelmä käynnistyisi muistutuskirjeen antamisella edellä mainittuun rikkomukseen syyllistyneelle kuljettajalle. Sitä seuraavasta seuranta-aikana tehdystä rikkomuksesta kuljettaja määrättäisiin ajokieltoon.

Uusien autoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden käyttäytymistä seurattaisiin puolentoista vuoden ajan ennen pysyvän ajokortin antamista. Pysyvän ajokortin saaminen edellyttää tietynlaista rikkeettömyyttä liikenteessä.

Liikennevaliokunnan asiantuntijakuulemisen yhteydessä Suomen Kuorma-autoliitto ry:n, Suomen Taksiliitto ry:n ja Linja-autoliitto ry:n, siis ammattiautoilijoiden, lausunnoissa todettiin, ettei lakiesitystä ongelmakuljettajien seuraamusjärjestelmän kehittämiseksi vastusteta. Toisaalta he pitävät lakiesityksen seuraamusjärjestelmään mukaan otettuja rikesakkoja kohtuuttomina ammattikuljettajia kohtaan. Kannanotto perustui ammattikuljettajien yksityisautoilijoita suurempaan ajosuoritteeseen, jolloin mahdollisuus syyllistyä tahattomasti rikesakkoihin johtaviin liikenneerikkomuksiin, etenkin ylinopeuteen, kasvaa. Esimerkiksi bussiliikenteessä aikataulut ovat tiukkoja ja eri yhteydet on ketjutettu toisiinsa niin, että autonkuljettaja ilman omaa syytään voi joutua hankalaan tilanteeseen. Synnä voivat olla joko keliolosuhteet tai hetkelliset ruuhkat. Kysymyksessä ei ole kuitenkaan yksiselitteisesti jatkuva piittaamattomuus liikennesäännöistä.

Toinen asiaan vaikuttava tekijä on liikenneerikkomusten ja ajokortin peruuttamisen vaikutus liikennelupaun. Tuntuu kohtuuttomalta, että rikemaksulla kuitattava seuraamus vaikuttaa ajokorttiin ja liikennelupaun samanaikaisesti kuin varsinainen, tieliikennelakiin perustuva rangaistava teko.

Myös muut kuin ammattiautoilijat joutuvat tahattomien pienten rikesakkoon johtaneiden rangaistusten perusteella vaikeaan asemaan ajokortin menettämisen takia. Ylivoimainen enemistö ajokortin omistajista käyttää autoaan työmatkoihin, lomamatkoihin jne. Rikesakkoon johtavia vaaratilanteita ovat 40—60 kilometrin rajoitusalueilla tapahtuvat kiihdytykset ja ohitukset, jotka eivät kuitenkaan ole mitään varsinaisia vaaratekijöitä. Toisaalta nopeusrajoitusalueelle tuleminen usein huomaamatta aiheuttaa rikesakon vaaran.

Edellä mainittuihin ja moniin muihin tekijöihin perustuen liikennevaliokunta täysin yksimielisessä mietinnössään pitää lakiesitystä tarpeellisenä ja puoltaa sen hyväksymistä seuraavin huomautuksin ja muutosesityksin:

1) Pienten rikkeiden, siis rikesakkojen, kertymää ei tule huomioida ajokortin poisottoon vaikuttavana tekijänä. Kyseiset sakot voidaan rinnastaa muihin rikesakko rikkomuksiin, jotka eivät ole vaaraa aiheuttavia. Sen sijaan liikenteen ylinopeudet, jotka kuuluvat päiväsakkojen piiriin, ovat lakiesityksen mukaisesti ja täysin oikeutetusti rangaistuskertymään laskettavia rikkomuksia.

2) Valiokunnan yksimielisen mietinnön valmistumisen jälkeen valiokunta on liikenneministeriön toivomuksesta ja suuren valiokunnan myötävaikutuksella lisännyt lakiesityksen 75 §:n 3 momenttiin neljä perusteltua sanaa. Tämä tarkoittaa sitä, että kun autokoulun jälkeen ajokortin saa ensin kahdeksi vuodeksi, niin kyseisen kahden vuoden aikana otetaan huomioon rangaistuskertymää laskettaessa myös rikesakot, jotka siis valiokunta jätti vanhemman ajokortin haltijoiden osalta laista pois.

Uskon, että liikennevaliokunta on tätä esitystä tehdessään päätenyt liikenteen kannalta oikeudenmukaiseen, turhia aggressioita poistavaan, turvalliseen ja byrokratiaa vähentävään ratkaisuun. Me olemme jo muutoinkin rasanneet autoilijoiden hermoja laeillamme tässä eduskunnassa. Toivon, että te edustajakollegat huomioisitte päätöstä tehdessänne liikennevaliokunnan yksimielisen esityksen ja hyväksyisitte sen suuressa valiokunnassa tehdyllä lisäyksellä.

Ed. Aittoniemi (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Kyllä minä ymmärrän tämän tietynlaisen Salomonin ajattelun niiden osalta, jotka liikkuvat liikenteessä paljon ja jotka ovat ammattiautoilijoita, sekä riskin, joka seuraa pienestä ylinopeudesta. Minä en nyt muista, mikä se on tällä hetkellä, onko rikesakot piiriin kuuluva ylinopeus 10 vai 15 kilometriä.

Mutta toisaalta tässä on kyllä ongelma. Hyvin helposti autoilijat, siis yleensä autoilijat, joilla on aina kiire ja tällä tavalla, laskevat omaan nopeusrajoitukseensa ilman muuta, ottaen riskin rikesakosta, kilometrimäärän, mikä sallitaan rikesakon sisällä. Eli jos vauhti on 80 kilometriä tunnissa, niin ajetaan 90:tä tai 95:tä kilometriä tunnissa. Otetaan se rikesakkoriski. Jos siinä ei ole muuta riskiä, niin hyvin helposti käy, että nopeuksiin tulee tietynlainen lisäys tällä tavalla,

mitä tarkoitin. Tämä on varmasti ongelma. Toisaalta minä ymmärrän, mitä ed. Saapunki tässä esitti nimenomaan liikenneluvan menettämisen osalta ja tällä tavalla. Kyllä tässä on joka tapauksessa kaksi puolta. Ei tämä niin yksiselitteinen asia ole.

Ed. L a a s o (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Kun rikesakkojärjestelmä aikoinaan hyväksyttiin, pelättiin, että se voi aiheuttaa juuri nykyisen kaltaisen tilanteen, jossa todellakin osa autoilijoista katsoo ikään kuin oikeudekseen ajaa noin 15 kilometrin ylinopeutta koko ajan, koska seurauksena on vain suhteellisen vähäinen rikesakko.

Omasta mielestäni tilanne on tässä suhteessa kehittymässä huonompaan suuntaan. Ylinopeudet ovat kaiken kaikkiaan lisääntymässä, ja jos siirrytään järjestelmään, että rikesakkoja voi olla määräämätön määrä, niin silloin todellakin rikesakkolaki on itse asiassa muuttunut ylinopeudet laillistavaksi lainsäädännöksi. Tästä syystä olen sitä mieltä, että autoilijoiden hermoja rikesakko ei sinänsä koettele vaan se, että eduskunnassa on otettu käyttöön eräitä muita autoilijoiden kannalta kielteisiä veroja ja maksuja, kuten auton käyttömaksu ja se, että bensan hintaa on korotettu. Ne rassaavat autoilijoita. Kyllä vastuuntuntoiset autoilijat ymmärtävät, että rikesakko on välttämätön, mutta se ei saa muodostua sellaiseksi järjestelmäksi, jota väärinkäytetään, kuten nyt näyttää tapahtuvan.

Ed. K o s k i n e n (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kun kerrankin voi kannattaa ed. Aittoniemen näkemyksiä, niin teen sen. Jos tarvitaan joustovaraa todella paljon ajavien kohdalla, se olisi järkevämpää tehdä ajokiellon puolelle. Ehkä voidaan poikkeuksellisesti lyhentää ajokieltoa tai keskeyttää se harkinnan perusteella. Sen sijaan ei pitäisi yleistä sanktiomekanismia lähteä lieventämään tässä vaiheessa, kun nimenomaan on todettu jatkuvien ylinopeuksien lisääntyminen Suomen keskeisillä valtaväylillä.

Ed. H a s s i : Arvoisa puhemies! Tulen tämän lain yksityiskohtaisessa käsittelyssä ehdottamaan, että 75 § hyväksytään siinä muodossa, kuin hallitus sitä alun perin on esittänyt. Myös minulla on kerrankin ilo olla samaa mieltä ed. Aittoniemen kanssa, minkä tyytyväisenä totean.

Mielestäni tässä asiassa sekä liikennevaliokunta että suuri valiokunta ovat tehneet suuren möhlyksen. Olen aivan vakuuttunut siitä, että

jos kumpi tahansa, liikennevaliokunnan taikka suuren valiokunnan malli, menee läpi eduskunnassa, siitä ei eduskunnan maine parane. Siitä tulee nousemaan aivan varmasti sellainen haloo, että eduskunta joutuu häpeään ja joutuu häntä koipien välissä korjaamaan aika pian tämän asian.

Meillähän on tällä hetkellä sellainen järjestelmä, että jos autoilija jää saman vuoden aikana kolme kertaa kiinni tietyistä rikkeistä, joihin kuuluu myös rikesakolla rangaistava ylinopeus, häneltä pannaan kortti ns. kuivumaan viikoksi pariaksi. Tämä järjestelmä on olemassa nimenomaan sen pelon johdosta, jonka ed. Laakso mainitsi: Silloin kun rikesakkojärjestelmä luotiin, pelättiin, että osa autoilijoista alkaa lisätä nopeusrajoituksiin 15 kilometriä, joka on rikesakon raja, koska tällainen muutaman sadan markan rikesakko ei ainakaan varakkaan autoilijan kukkarossa paljoa tunnu. Sen sijaan jo viikon parin ajokielto tuntuu. Sen vuoksi on säädetty nykyinen systeemi, jossa lievätkin ylinopeusrikkomukset aiheuttavat toistuvina ajokieltoa.

Hallitus esittää järjestelmään lievää tiukennusta siten, että nykyisen kolme kertaa vuodessa kiinnijäämisen lisäksi ajokielto aiheutuisi, jos jää kahden vuoden aikana kiinni neljä kertaa samoista rikkeistä. Lisäksi hallituksen esitykseen sisältyy uudistus, että nuorten, vastikään kortin saaneiden kuljettajien osalta luovuttaisiin 80 kilometrin erityisnopeusrajoituksesta. Vastikkeeksi nuoriin kuljettajiin kohdistuisi tiukennettu nopeusvalvonta niin, että kuljettaja, jonka on saanut ajokortin alle kaksi vuotta sitten, joutuu ajokieltoon jo kahdesta rikkeestä yhden vuoden tai kolmesta rikkeestä kahden vuoden aikana.

Liikennevaliokunnan enemmistö todella katsoi, kuten valiokunnan puheenjohtaja Saapunki äsken esitteli, että lievät ylinopeudet ovat niin vähäinen rikkomus, että kenellekään ei kuulu seurata ajokieltoa toistuvistakaan nopeusrikkomuksista.

Haluan tässä yhteydessä eduskunnan pöytäkirjoihin todeta, että vaikka liikennevaliokunnan mietintö on yksimielinen, tämä yksimielisyys on kyllä näennäistä, koska silloin, kun asia oli joulun alla liikennevaliokunnassa esillä, siitä käytiin hyvin kiiwas keskustelu, jossa useiden ryhmien edustajat vastustivat tätä edustajien Rauramo ja Saapunki ajamaa mallia. Sitten joulun jälkeen budjettiviikolla erään kokouksen aluksi tämä täsmälleen sama malli, mikä oli joulun alla ollut esillä, nuijittiin läpi ensimmäisen ja toisen käsittelyn pikavauhtia niin, että ilmeisesti

osa valiokunnan kokouksessa paikalla olleista jäsenistä ei ehtinyt palauttaa mieleensä, mistä oikein oli kysymys. Omaksi möhläyksekseni tunnustan, että myöhästyin kokouksen alusta kymmenkunta minuuttia, niin että asia oli jo loppuun käsitelty ennen kuin saavuin kokoukseen enkä valitettavasti voinut jättää vastalauseita. En todellakaan ole ainoa liikennevaliokunnan jäsen, joka on tästä asiasta valiokunnan mietinnön kantaan nähden perusteellisesti eri mieltä.

Sen jälkeen, kun liikennevaliokunnan mietintö valmistui, edustajille on tullut mm. kirje, jonka ovat allekirjoittaneet Liikenneturvan toimitusjohtaja Valde Mikkonen, Liikennevakuutuskeskuksen toimitusjohtaja Pentti Ajo, professori Jarmo Pikkarainen, joka on puheenjohtaja tällaisessa järjestössä kuin International Association for Accident and Traffic Medicine ja lisäksi Tampereen yliopiston apulaisprofessori Matti Syvänen. Kirjeessä todetaan, että käsitys, jonka mukaan lievät ylinopeudet olisivat vaarattomia, on täysin väärä. Kirjeessä mm. todetaan, että jos alueella, jolla on 80 kilometrin nopeusrajoitus, keskinopeus nousee 5 kilometrillä tunnissa, se lisää henkilövahinkoja 10—12 prosenttia ja kuolonkolareita peräti 20—25 prosenttia. Tämä yhtenä esimerkkinä siitä, että uskomus, jonka mukaan lievät ylinopeudet olisivat vaarattomia, ei pidä paikkaansa.

Tämän jälkeen asia meni ensimmäisestä käsittelystä suureen valiokuntaan, joka korjasi esityksen sisällöltään hallituksen esitystä vastaavaksi uusien kuljettajien eli niiden kuljettajien osalta, joilla on ollut ajokortti vähemmän kuin kaksi vuotta. Sen sijaan myös suuren valiokunnan malli merkitsee sitä, että jokainen kuljettaja, jolla on ollut kortti kauemmin kuin kaksi vuotta, ei joudu ajokieltoon toistuvistakaan rikesakolla rangaistavista ajonopeuksista, ei vaikka jäisi tällaisesta ylinopeudesta kiinni joka päivä. Mielestäni tämä on aivan kohtuutonta. Kaikki se, mitä Liikenneturvan, Liikennevakuutuskeskuksen ym. edustajien kansanedustajille toimittamassa kirjeessä sanotaan, pätee aivan yhtä hyvin suuren valiokunnan hyväksymään malliin kuin liikennevaliokunnan hyväksymään malliin.

Koko nykytilaan tiukennusta ajava hallituksen esitys perustuu systemaattiseen tutkimukseen liikenteen riskeistä. Monin tutkimuksin on todettu, että liikenteessä voidaan erottaa riskikuljettajien ryhmä, joka ottaa kaikenlaisia riskejä enemmän kuin muut kuljettajat keskimäärin. Kun on tutkittu esimerkiksi kuolonkolareihin osallistuneiden kuljettajien aikaisempia edesot-

tamuksia, on todettu tilastollisesti erittäin merkitsevä ero kaiken näköisten liikenne-rikkeiden määrässä, joihin kuolonkolareihin osallistuneet kuljettajat ovat syyllistyneet verrattuna kaikkien kuljettajien keskiarvoon.

Eli koko järjestelmän, jossa seuraa ajokielto tietyistä rikkeistä, mukaan lukien lievät ylinopeudet, perusidea on löytää liikenteestä riskikuljettajat, jotka käyttäytymisellään systemaattisesti aiheuttavat riskejä muille ja myös kuolonkolareita enemmän kuin muut. Koska näihin kuljettajiin tällainen muutaman sadan markan rikesakko ei tehoa, niin niitä ainoita asioita, joka heihin tehoaa, ennen kuin he joutuvat sitten itse onnettomuuteen, on ajokielto. Juuri siksi ajokielto heihin kohdistuu ja hallituksen esityksen mukaan kohdistuisi hieman entistä tiukempana.

Arvaan, että kansanedustajien enemmistö ei ehkä tällaisiin riskitutkimuksiin ole kovin perehtynyt, mutta mielestäni Suomessa on erittäin vakuuttavaa näyttöä tällaisen tutkimuksen ja sen käytäntöön soveltamisen vaikutuksista. Meillä on tällä hetkellä autojen määrä enemmän kuin kaksinkertainen verrattuna 70-luvun alkuun. Sen sijaan maanteillä vuosittain kuolleiden määrä on alle puolet siitä, mitä se oli 70-luvun alussa. 70-luvun alun huippuvuosina liikenteessä kuoli vuodessa noin 1 150 ihmistä, ja vuonna 1993 ja 1994 liikenteen kuolonuhrien määrä on luokkaa 480 eli todella selvästi alle puolet siitä, mitä se on pahimmillaan ollut. Mielestäni tämä on aivan kiistaton osoitus siitä, että liikenneturvallisuustyöllä, kaikilla tutkimuksilla ja niihin perustuvilla toimenpiteillä, on ollut merkitystä.

Voi hyvin olla, että kansanedustajien keskuudessa vallitsee nyt sellainen mieliala, että oikei, meillä liikenneturvallisuus on parantunut, liikenteen kuolonkolarit ovat vähenemään päin; oikei, ei näillä asioilla ole niin väliä ja tällaiset kaikki ajokiellot toistuvien ylinopeuksien takia ovat turhaa nipotusta. Mutta minä olen sitä mieltä, että jos joku tällaiseen uskoon on tuudittautunut, hän on väärässä.

Mitä tulee erityisesti ammattiautoilijoiden ja muiden paljon ajavien kuljettajien asemaan, liikennevaliokunnassa tätäkin asiaa tiedusteltiin asiantuntijoilta, ja ainakin minä olen merkinnyt muistiinpanoihini selvityksen, että varsin usein silloin, kun ajokielto kohdistuu ammattiautoilijaan, se määrätään hänen kesälomansa ajaksi juuri siksi, että hän ei menettäisi ajokiellon takia toimeentulomahdollisuuttaan, vaan se kohdistuisi hänen yksityiselämäänsä niin kuin muidenkin kuljettajien yksityiselämään. Eli mielestäni

nyt sekään huoli, että vallitseva tai hallituksen esittämä järjestelmä, kumpi vain, kohdistuisi jotenkin kohtuuttomana ammattiautoilijoihin, ei pidä paikkaansa.

Kansanedustajille tiedoksi myös liikenneministeriöstä kuulemani näkemys, että mikäli nyt eduskunta hyväksyy tämän lain joko liikennevaliokunnan tai suuren valiokunnan esittämässä muodossa eli sellaisessa muodossa, että vanhoille kuljettajille toistuvatkaan lievät ylinopeudet eivät aiheuttaisi ajokieltoa, niin todennäköinen seuraus siitä on, että poliisi tulisi lievissäkin ylinopeustapauksissa rikesakon sijasta rapsauttelemaan aivan tavallisia sakkoja, jolloin käytännön seuraukset niiden edustajien kannalta, jotka haluavat tässä helpottaa 15 kilometrin ylinopeuksien ajamista, tulisivat aivan päinvastaisiksi.

Tiedoksi arvoisille kollegoille myös se, että liikenneministeriössä on suunniteltu sitä, että rikesakkojen soveltamisaluetta laajennettaisiin siten, että myös 15—30 kilometrin nopeusylitykset tulisivat rikesakon piiriin ja tässä tapauksessa rikesakko olisi rahamäärältään suurempi kuin lievissä ylinopeuksissa. Mutta tietenkin tällainen uudistus, joka on ainakin suurituloisten ihmisten mieleen ja josta uskoisin olevan etua niillekin kansanedustajille, jotka nyt liikennevaliokunnan ja suuren valiokunnan mallia ovat ajaneet, menee jäihin, mikäli rikesakolla rangaistavat ylinopeudet poistetaan niiden tekojen listasta, jotka toistuvina aiheuttavat ajokieltoa.

Kaiken kaikkiaan toivon, että tämän lain yksityiskohtaisessa käsittelyssä palataan joko hallituksen esityksen malliin taikka sitten nykytilaan, koska sekä liikennevaliokunnan että suuren valiokunnan malli ovat merkittäviä huononnuksia nykytilaan. Toivon, että eduskunnasta löytyy sellainen enemmistö, joka ei kuulu siihen autoilijoiden enemmistöön, joka uskoo itse ajavansa paremmin kuin muut.

Ed. R o s s i (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! En tiedä, mihin enemmistöön ed. Hassi sitten kuuluu, mutta uskon, että liikennevaliokunta kuten hallituskin on tätä esitystä tehdessään lähtenyt siitä, että liikenneturvallisuutta parannetaan ja yhtä aikaa tuodaan uusia järjestelmiä ennen kaikkea liikenne-rikkomusten seuraamusjärjestelmään. Henkilökohtaisesti minulle nykyinen järjestelmä olisi sopinut varsin hyvin, mutta on varmaan totta, että eri nimismiespiireissä ja alueilla on vaihtelevuutta. Onko se sitten ainoa lääke, että lainsäädännön kautta määrätään, missä vaiheessa ajokortti on otettava

pois? Minä luulen, että joustavuus näissäkin asioissa joskus on paikallaan, ja uskon, että nimismiehet ovat tähän asti asian pystyneet arvioimaan.

Kun ed. Hassi sanoi, että liikennevaliokunta pikavauhtia käsitteli asian, niin tietysti yleensä kokouksiin olisi syytä tulla ajoissa. Ei valiokunta voi odottaa sitä, keitä kaikkia paikalle tulee. Käsittelyjärjestys oli aivan normaali, ja uskon, että kun valiokunnan puheenjohtaja ed. Saapunkin on näköjään varannut puheenvuoron, tämä asia voidaan kuulla sitäkin kautta.

On aivan paikallaan, että uusilta kuljettajilta 80 kilometrin rajoitus poistetaan, koska liikenteessä on tiettyjä tulppia ja muu liikenne pyrkii heitä ohittamaan, ja liikenteen joustavuus on varmasti se sana, joka tuo turvallisuuttakin siihen mukaan. Sitä, että tähän nyt ollaan lisäämässä kuitenkin nuoria koskeva rikesakkoasia, niin että heitä rikesakko koskee eri tavalla ja ajokortti sitä kautta voi mennä, en käy vastustamaan, mutta olin kyllä valiokunnassa aidosti sitä mieltä, että rikesakko on sellainen asia, että silloin mennään liikenteessä niin tiukkaan valvontaan, että en pidä sitä järkevänä, katsoopa sitä sitten autoilijoiden tai polkupyöräilijöiden kannalta.

Ed. S a a p u n k i (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Myös minä puutun ed. Hassin puheenvuoron siihen osaan, jossa hän valiokuntaa syytti liian nopeasta käsittelystä. Minä toteaisin, että näinä aikoina tässä talossa ei pitäisi syyttää mitään valiokuntaa liian nopeasta käsittelystä, vaan jokainen huolehtikoon siitä, että on valiokunnassa aikanaan kokouksissa. Tämä on minun näkemykseni.

Valiokunnassa osallistuivat tämän asian käsittelyyn valiokunnan jäsenistä edustajat Kasurinen, Kohijoki, Lahikainen, Mölsä, Rauramo, Rossi, Tennilä ja Vehkaoja sekä varajäsenistä edustajat Kalli, Korteniemi ja Laitinen. Tässä on edustajia useimmista puolueista. Minusta tuntuu, että emme me ihan pökelöitä siellä olleet, ja kun tätä asiaa käsiteltiin, me olimme yksimielisiä. Parasta kai me tarkoitimme liikennepuolelle.

Kun kävi ilmi, että nuoret eivät osaa ajaa, oltiin liikenneministeriöön yhteydessä, ja sieltä Hirsto toi lakiesitykseen sellaisen lisäyksen, joka tänä päivänä hyväksyttiin suuressa valiokunnassa, että otetaan nuorten osalta rikesakotkin huomioon, koska heillä on ajokokemusta vähemmän. Tähän kaikki perustui.

Ihan hyvässä yhteistyössä lakia on valmisteltu.

Ed. H a s s i (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ed. Saapunki antaa tarkoituksella harhaanjohtavaa tietoa asian käsittelystä. En puolustele omaa myöhästymistäni. Myönnän, että on minun möhläykseni, että myöhästyin asianomaisesta liikennevaliokunnan kokouksesta, mutta tiedän, että niiden edustajien joukossa, jotka ed. Saapunki luetteli ja jotka olivat paikalla, oli henkilöitä, joille oli työtaturma, että asia meni yksimielisen läpi. Mutta en mainitse heidän nimiään, vaan he saavat itse ilmoittautua.

Mitä tulee liikenneministeriön rooliin, olen itse jutellut puhelimesta Jarmo Hirston kanssa, joka on liikenneturvallisuusyksikön päällikkö liikenneministeriössä. Hän on minulle vahvistanut, että suuren valiokunnan hyväksymä malli ei ole liikenneministeriön ehdotus. Liikenneministeriö suoritti pykälän teknisen kirjoittamisen, kun heitä pyydettiin esittämään, miltä näyttäisi pykälä, joka toteuttaa ed. Saapungin idean. He muotoilivat pykälän, mutta Hirsto minulle ja käsittääkseni myös suurelle valiokunnalle selvästi totesi, että se ei ole liikenneministeriön ehdotus, vaan että liikenneministeriö on hallituksen esityksen takana.

Ed. Rossille haluaisin todeta, että lainsäädännöllä ajokiellot tälläkin hetkellä määrätään ja että liikennevaliokunnan ja suuren valiokunnan hyväksymä malli ei ole parannus liikenneturvaan, vaan se on heikennys.

Ed. H a l o n e n (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Juuri niin, kuin ed. Hassi sanoi, oli myös suuressa valiokunnassa eli liikenneministeriön edustaja selkeästi toi esille sen, että he olivat hallituksen esityksen kannalla.

Minä jäin vain ihmettelemään erityisesti sitä, että ed. Rossi voi olla tällä kannalla kuin nyt on ollut. Koska hän on myös lakivaliokunnan jäsen, hän tietää hyvin, että tämän hallituksen ja edellisten hallitusten ja todennäköisesti tulevien hallitusten tavoitteena on päästä vanhasta vankeus- ja sakkolinjasta uudenaikaisempiin seuraamusjärjestelmiin. Mutta jos ne tällä tavoin romutetaan kuin nyt on tehty, niin sitä tietä ei ole olemassa. On mielestäni käsittämätöntä, että muuttaman viikon väliajoin voidaan ottaa täsmälleen päinvastaisia kantoja, mitä tulee liikenneturvallisuuden lisäämiseen. Tässä mielessä mielestäni on todella isosta asiasta kyse. Ei ole mitään logiikkaa siinä, että vain nuorten kohdalla otetaan tämä käyttöön. Mielestäni kokenut ajaja, joka syyllistyy jatkuvasti ylinopeuden ajamiseen, on toki paljon vaarallisempi kuin sellainen, jolla au-

toilu on vasta alussa. Vai onko luovuttu ajatuksesta, että vanhakin koira oppii istumaan?

Ed. S a a p u n k i (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ed. Hassin puheen sitä osaa, jossa hän sanoi, että joillekin äsken lueteluista valiokunnan jäsenistä, jotka olivat paikalla tätä lakia käsittelemässä ratkaisevassa toisessa käsittelyssä, oli käynyt työtapaturma, minä kyllä ihmettelen. Jos minulle kävisi tällä tavalla, niin minä varoisin ottamasta kehenkään yhteyttä. Minähän osoittaisin silloin, että en ole paneutunut asioihin. Kun valiokunnassa pykälittäin käydään asia läpi ja tässäkin laissa oli kaksi kolme pykälää, niin jos sanoo, että jokin asia menee tietämättä ohi, minusta se antaa erittäin huonon kuvan sellaisesta valiokunnan jäsenestä ja valiokunnan työskentelytavasta. Pitäisi varoa sanomasta jälkikäteen, että on mennyt joku vahingossa ohi, koska sitä vartenhan me valiokunnassa olemme, että perehdymme asioihin ja otamme sen jälkeen kantaa.

Ed. H a s s i (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ed. Saapunkikin on julkisesti tunnustanut oman työtapaturmansa, koska hän on suuressa valiokunnassa esittänyt eri mallia kuin liikennevaliokunnan puheenjohtajana.

Ed. H a l o n e n (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minä itse en ole liikennevaliokunnan jäsen, vaan olen hyvin hämmästynyt lakivaliokunnan jäsen, että liikennevaliokunta tekee tällaisia päätöksiä. Minä pidän huomattavasti vaarallisempana sellaista kansanedustajaa, joka huomattuaan, että on tehnyt virheen, pelastaakseen omat kasvosensa ei uskalla sitä julkisesti tunnustaa ja tehdä parempaa päätöstä, jos siihen tilaisuus annetaan. Vaikenija on minun mielestäni todella paljon pahempi, koska silloin vain omat kasvosensa pelastaakseen tekee virheen sadoille ja tuhansille ihmisille.

Ed. H ä m ä l ä i n e n : Arvoisa puhemies! Minäkin jäin ihmettelemään, kumpi on suurempi vahinko, se, että tekee virheen tietämättään ja ymmärtämättömyyttään, vai se, että tekee sen tietien tahtoon.

Joka tapauksessa suuri valiokunta on tänään äänestänyt asiasta, ja vähemmistöön jäi hallitusta tukeva kanta. Hallitusta tukevan kannan takana ja tukena olivat suuren valiokunnan kaikki sosialidemokraattiset edustajat. Kuulimme hyvin laajalti asiantuntijoita, kaikkia liikennetur-

vallisuudesta vastaavia asiantuntijoita, myös poliiseja, ja saimme aivan yksimielisen asiantuntijoiden lausunnon, että liikennevaliokunnan edustama kanta merkitsee todella suurta liikenneturvallisuuden heikkenemistä ja romuttaisi sen järjestelmän, jolla oli nimenomaan tarkoitus ehkäistä toisaalta ylinopeusrikkomuksia ja niistä seuraavia onnettomuuksia. Tarkoituksena oli nimenomaan onnettomuusriskien ennaltaehkäisy.

Minusta on hyvin pelottava se perustelu, jolla liikennevaliokunnan kantaa on pyritty perustelemaan. On vedottu ammattiautoilijoihin ja heidän kireisiin aikatauluihinsa, miten ne esimerkiksi huonoilla talvikeleillä muodostuvat liian tiukoiksi, johtavat ylinopeuksiin. Arvoisa puhemies! Eikö silloin pitäisi nimenomaan nopeuksia laskea ja aikatauluja muuttaa eikä tietien tahtoon vaarantaa omaa ja muidenkin tiellä liikkuvien henkeä ja terveyttä? Minusta tämä on tavattoman pelottava ajattelutapa. Liikennevaliokunnan malli puuttuu vain noin 10 prosenttiin tiellä liikkujista. Se jättää edelleenkin suuren osan riskiryhmistä täysin näiden seuraamusjärjestelmien ulkopuolelle.

Ed. K a l l i s : Arvoisa rouva puhemies! Ed. Hämäläinen viittasi suuren valiokunnan tänä päivänä pidettyyn kokoukseen ja niihin asiantuntijalausuntoihin, mitä siellä kuultiin. On väitetty, jos tämä pitää paikkansa, että suuressa valiokunnassa kaikki asiantuntijat edustivat sitä kantaa, joka oli hallituksen esityksessä, ja moitittiin jonkin verran sitä, etteivät toisella näkökannalla olevat olleet läsnä. Mutta on muistettava, että näille kaikille oli varattu mahdollisuus ja esitetty jopa pyyntö tulla suureen valiokuntaan. Ilmeisesti on niin, että ne, jotka olivat liikennevaliokunnan kannalla, ovat ehkä tulleet toisiin ajatuksiin, kun eivät vaivautuneet tulemaan asiantuntijoina tänä päivänä pidettyyn kokoukseen. Kyllä minä suuresti ihmettelen, jos eduskunta tietoisena siitä, että Liikenneturvan edustaja, poliisien edustaja, vakuutusyhtiöitten edustaja ovat sitä mieltä, että tämä vähentää onnettomuuksien määrää, toimii vastoin näitten yksimielistä esitystä.

Ed. H ä m ä l ä i n e n (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suuren valiokunnan edustajilla on joka tapauksessa ollut tiedossa se, että ammattiautoilijoita edustavat järjestöt ovat olleet hallituksen esitystä vastaan. Mutta suuren valiokunnan jäsenet, jotka asettuivat hallituksen esitystä puoltamaan, punnitsivat tietenkin pie-

nemmän näennäisen edun ja suuremman edun välillä. Me asetuimme tukemaan liikenneturvallisuutta. Me asetuimme tukemaan kaikkien tiellä liikkuvien etua ja heidän turvallisuuttaan. Liikennevaliokunta valitettavasti valitsi tässä ikään kuin pienemmän edun, jos se etu ylipäänsä on, tämä ylinopeutta ajaminen. Liikennevaliokunta on selvästi asettunut yhden tienkäyttäjäkunnan edun ajajaksi muiden kustannuksella ja muiden riskillä ja lisäksi vielä tämän pienenkin ryhmän riskillä, koska henki se on kallis rekkakuskillekin, vaikka aikataulut ovat tiukkoja.

Minusta liikennevaliokunnan pitäisi sen sijaan, että se pyrkii nyt tätä turvallisuusjärjestelmää heikentämään, pikemminkin ryhtyä toimenpiteisiin, joilla voidaan liikennöitsijöille, aikataulujen laatijoille ja niille, joiden taloudellisesta edusta on kysymys, viestittää se, että raskaan liikenteen ylinopeudet ovat todella erittäin suuri vaara teillämme ja siinä vaarannetaan paitsi henkeä myös näiden liikennöitsijöiden omaisuutta tavalla, joka ei voi olla terve.

Ed. H a s s i : Arvoisa puhemies! Täydennykseksi siihen, mitä edellä jo on todettu, haluaisin vielä lisätä sen, että liikennevaliokunta kuuli asiantuntijoita ainoastaan hallituksen esityksestä. Liikennevaliokunta ei kuullut yhtään asiantuntijalausuntoa siitä, mitä merkitsisi se malli, jonka liikennevaliokunta sittemmin hyväksyi. Ei liikennevaliokunta kuullut asiantuntijoita myöskään siitä mallista, jonka suuri valiokunta hyväksyi. Mutta itse olin todella järkyttynyt siitä menettelytavasta, että valiokunnassa rustattiin

erittäin oleellinen muutosehdotus hallituksen esitykseen ja se hyväksyttiin kuulematta edes liikenneministeriön näkemystä siitä, mitä muutos merkitsisi. Olen ainakin lakivaliokunnassa tottunut siihen, että melko vähäisistäkin muutosehdotuksista, jos niitä valiokunnassa syntyy, kysytään aina valmistelleen ministeriön mielipidettä, ja mielestäni se on ihan hyvä käytäntö, koska ollaan sitten ministeriön kanssa eri mieltä tai samaa mieltä, ollaan kuitenkin tietoisia siitä, mitä tehdään. Mutta minä väitän, että liikennevaliokunnan päätös on syntynyt ilman selkeää tietoa siitä, mitä oikeastaan tehtiin, koska yhtään asiantuntijalausuntoa valiokunnan hyväksymästä mallista ei todellakaan kuultu.

Yleiskeskustelu julistetaan päättyneeksi.

E n s i m m ä i n e n v a r a p u h e m i e s :
Asian käsittely keskeytetään.

E n s i m m ä i n e n v a r a p u h e m i e s :
Eduskunnan seuraava varsinainen täysistunto on huomenna torstaina kello 18, suullinen kyselytunti huomenna kello 16.30.

Täysistunto lopetetaan kello 16.01.

Pöytäkirjan vakuudeksi:

Jouni Vainio