

Plenum

Onsdag 2.10.2019 kl. 17.15—19.02

2. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av ikraftträdandebestämmelserna i lagar som gäller lätta bilar samt om upphävande av en lag om ändring av vägtrafiklagen

Regeringens proposition RP 21/2019 rd

Remissdebatt

Förste vice talman Tuula Haatainen: Ärende 2 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet.

Ärendet bordlades till detta plenum i dagens första plenum.

Nu fortsätter debatten.

Debatt

17.16 **Pekka Aittakumpu kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Tänään aiemmin käydyssä keskustelussa tuli jo esille, että kevytautojen käyttöönottoa koskeva laki hyväksyttiin viime talvena eduskunnassa likipitään yksimielisesti ja että asialla näin ollen on hyvin laaja poliittinen tuki. Näiden kevytautojen tarkoituksena on parantaa nuorten liikenneturvallisuutta ja kulkemismahdollisuuksia erityisesti siellä, missä joukkoliikennettä ei ole, eli käytännössä suurimmassa osassa Suomea. Kevytautot olisivat käytössä turvallisempia kuin mopoautot tai mopot, ja liikenne- ja viestintäministeriön saaman palautteen mukaan näille kevytautoille on paljon kysyntää. Tarvetta selkeästi on.

Tänään liikenne- ja viestintävaliokunnassa kuulumme asiantuntijoita kevytautojen tilanteesta, ja tänään eduskunnalle valiokunnan puheenjohtaja edustaja Kymäläinen selkeästi kertoikin, mikä on tilanne. Jos emme siirrä kevytautolakien voimaantuloa, komissio voi käynnistää virallisen rikkomusmenettelyn EU-lainsäädännön rikkomisen perusteella. Vahingot kansalaisille ja yrityksille voisivat siinä tilanteessa olla suurempia, jos meidän lakimme rikkomusmenettelyn johdosta myöhemmin kumottaisiin. Siksi tarvitsemme nyt tämän siirron. Emmekö me täällä lakia säätävässä eduskunnassa ole kuuliaisimpia myös EU-lainsäädännölle, johon olemme sitoutuneet? Kyllähän me olemme, ja siksi siirrämme nyt tätä lain voimaantuloa ja odotamme — aivan oikein, niin kuin täällä on todettu — ripeitä toimia, jotta kevytautot saadaan mahdollisimman pian käyttöön. Mutta ei meidän tässäkään asiassa kannata sillä tavalla tutkainta vastaan potkia, että kun kuitenkin EU:lta viesti on selvä, niin me nyt rauhassa mutta ripeästi hoidamme asian kuntoon niin, että saamme kevytautot käyttöön.

Kansalaisten näkökulmasta on erittäin harmillista ja todella valitettavaa, että lain voimaantulo nyt lykkääntyy. Eihän näin pitäisi käydä. Siksi meidän on toimittava viipymättä, ja on aivan erinomaista, että liikenneministeri onkin tarttunut ripeästi toimeen, niin kuin hänen tapansa on. Annetaan tälle työlle täysi tuki. Kiitos ministerille myös siitä, että vaik-

Punkt i protokollet PR 42/2019 rd

ka hän ei täysin ymmärrettävästä syystä tänään päässykään paikalle, hän lähetti eduskunnalle eilen sähköpostitse hyvin laajan katsauksen asiaan. Tämä asia on nyt hyvin ripeästi saatava liikkeelle.

Haluan todeta, että kevytautojen käyttöönotto on myöskin täysin linjassa hallituksen selkeän ja kirkkaan alueellista tasapuolisuutta edistävän linjan kanssa. [Timo Heinonen: Oliko se Sipilän hallitukselta hukassa?] Me, keskusta ja minä henkilökohtaisestikin pohjoisen ihmisenä, voimme erittäin tyytyväisenä todeta, että edellisen hallituksen toteuttama tasapuolinen aluepolitiikka jatkuu ja meillä on hallitus, joka jatkaa alueiden vahvistamista hyvin monella tavalla. Nämä kevytautot ovat osa alueiden tasapuolisuutta, kun nuoret ja muut, jotka kevytautoja tarvitsevat, pääsevät kulkemaan turvallisesti. Nyt meillä eri puolilla Suomea myöskin laitetaan teitä kuntoon. Saamme nyt budjetissa 340 miljoonaa korotusta perusväylänpitoon, mikä hyvin merkittävällä tavalla myöskin vaikuttaa liikenneturvallisuuteen. Esimerkiksi meille kotikaupunkiini Ouluunkin saimme jo lisätalousarviossa rahaa ratapihan kunnostukseen ja syväsataman viimeistelyyn, jotka myös vahvistavat näitä kulkemismahdollisuuksia. Kun täällä tänään on puhuttu alueiden mahdollisuuksista ja elinvoimasta, pidän hyvin merkittävänä nostaa esille myös sen, että saimme jatkoa Itä- ja Pohjois-Suomelle erittäin merkittäviin kuljetustukiin. Niitä kannattaa kehittää myöskin edelleen, jotta yritysten elinvoima säilyy. Uskon, että nämä alueiden elinvoimaa vahvistavat päätökset ovat aluepolitiikassa ansioituneelle edustaja Heinosellekin päätöksiä, joista hän mielellään esittää hallitukselle kiitoksen.

17.22 Ari Torniainen kesk: Arvoisa puhemies! Kevytautoilla on ollut laaja poliittinen tuki viime kaudella, kun täällä salissa käytiin sitä keskustelua ja vietiin asioita eteenpäin, ja uskon, että kevytautoilla on edelleen laaja poliittinen tuki, niin että Suomeen saadaan tämä laki vahvistettua. On erittäin harmillista, että olemme tässä tilanteessa, että nyt joudumme siirtämään lain voimaantuloa, mutta tämä on EU:sta johtuva asia. Kiitän lämpimästi ministereitä Harakka ja Tuppurainen, että olette tulleet tänne paikalle näin tärkeän asian tiimoilta. Täällä salissa tänään iltapäivällä oli toive, että täällä olisi ministereitä paikalla, ja nyt on ministereitä paikalla, jos edustaja Heinonenkin huomaa sen. Ministeri Harakka on nimenomaan ministeri Marinin sijainen, joka voi myöskin asioita viedä eteenpäin ja toiveita kuunnella.

Tämän hallituksen esityksen taustalla on todellakin Euroopan komission huomautukset ja sille tehdyt kantelut, joita on Suomesta mennyt Euroopan komissioon ja joiden johdosta on riski, että rikkomusmenettelyn käynnistämisestä Suomea vastaan voi aiheutua Suomelle kustannuksia ja haittoja. Siksi on tärkeää, että nyt käymme tätä keskustelua ja pyrimme löytämään myöskin ratkaisuja siihen, miten kevytautolaki saadaan myöskin voimaan Suomessa. Voimaantulon siirtämisen tavoitteena, siis tämän hallituksen esityksen tavoitteena, on selvittää, olisiko kevytautoja koskevia lakeja mahdollista muuttaa sellaisiksi, että ne olisivat Euroopan unionin lainsäädännön mukaisia. Itse uskon ja toivon, että niitä on mahdollista muuttaa sen mukaisiksi, että komissiokin ne hyväksyy. Itse toivon, että myöskin liikenne- ja viestintäministeriössä heti tämän jälkeen käynnistetään se työ, jotta tätä asiaa saadaan eteenpäin.

Nyt tässä esityksessä on ainoastaan, että saadaan voimaantuloa siirrettyä vuodelle. Tämä on välttämätöntä omasta mielestäni, ja toivon tälle asialle pikaista käsittelyä myöskin ja toivon, ettei tämä siirry mihinkään, että se 1.11. ei meille koidu ongelmaksi.

Punkt i protokollet PR 42/2019 rd

Tämä hallituksen esitys myös mahdollistaa ratkaisuvaihtoehtojen selvittämisen yhteistyössä komission ja eri sidosryhmien kanssa, ja toivon ja uskon, että sitä vuoropuhelua ruvetaan käymään, tai sitä on jo käyty, mutta että sitä vuoropuhelua jatketaan edelleen. Sanon nyt sen, että kyllä keskusta haluaa, ja itsekin haluan siinä samalla, edelleen, että Suomeen saadaan sellainen kevytautolainsäädäntö, jonka myös EU-komissio voi hyväksyä, ja toivon ja uskon, että liikenne- ja viestintäministeriön virkamiehet etsivät ratkaisuja tämän asian maaliin saattamiseksi. Keskusta haluaa olla myöskin tässä yhteistyössä mukana.

17.25 Katja Taimela sd: Arvoisa rouva puhemies! Meillä on nyt siis käsittelyssä viime vaalikaudella kovasti puhuttanut hanke, joka sai selkeästi enemmistön tuen taakseen tässä salissa. Yli 160 kansanedustajaa oli sitä mieltä, että kevytautolainsäädäntö on tervetullut esitys — minä itse mukaan lukien. Tätä liikenne- ja viestintävaliokunnassa hyvin käsiteltiin, tehtiin aika laaja kuulemiskierros tästä kevytautolainsäädännöstä kaiken kaikkiaan. Siinä oli mukana myös hyvä edustajakollega Tornainen, joka käytti äskeisen puheenvuoron.

Nyt me olemme siinä tilanteessa, että lain voimaantuloa pitää siirtää 1.11.2019 vuodelle eteenpäin, koska komissio on huomauttanut meitä muun muassa kevytautojen EU-ajokorttidirektiivin vastaisuudesta. Tässä kohdin on syytä huomioida, miksi meillä on tämän asian kohdalla kiire: jos viime vaalikaudella hyväksytyt lait tulevat voimaan, vahingonkorvausvaateiden mahdollisuudet Suomelle saattavat toteutua. Epäilen, että kukaan ei varmasti tässä salissa sitä kuitenkaan toivo.

Nyt, kun näitä muutosehdotuksia toivottavasti hyvin nopeasti enemmistön tahdosta lähdetään käsittelemään EU:n komission ja sidosryhmien kanssa, toivon itse todella, että ratkaisu löydetään — ettemme ole siinä tilanteessa, että hallitus joutuisi myöhemmin kumoamaan kevytautoja koskevat lait. En usko, että sitäkään tässä salissa kauhean moni toivoo.

Muutama sana ympäristönäkökulmista, jotka ovat kovin ajankohtaisia. Ne ovat tietysti ajankohtaisia myös tämän lainsäädännön kohdalla. Mitä tulee arvioihin siitä, että osa nuorista ohjautuisi uudistuksen myötä pois joukkoliikenteen käytöstä, niin haluan muistuttaa, että maaseutumaisissa kaupungeissa ja maaseudulla ei todellakaan ole mahdollisuutta kulkea tänäkään päivänä opiskeluihin ja harrastuksiin jouhevasti, jos ollenkaan, joukkoliikenteen turvin. Ilmastonäkökulmasta pitää ottaa huomioon myös se, että osa mopoista ja mopautoista tulee vaihtumaan kevytautoihin, joka sekin on jo itsessään ympäristölle parempi vaihtoehto. Lisäksi nuorten itsenäisten liikkumismahdollisuuksien parantuminen vähentää käytännössä vanhempien sitä eestaas-kuskaamista opiskeluihin, harrastuksiin ja kaverien luokse.

Lyhyesti sanottuna toivon, että tämä kevytautolainsäädäntö saadaan eteenpäin tämän nyt suunnitellun vuoden siirtymäajan jälkeen, koska sen näkemyksen mukaan, joka itselläni on, tässäkin eduskunnassa selkeä enemmistö tätä itse asiaa kannattaa.

17.28 Heikki Autto kok: Arvoisa rouva puhemies! Tosiaan on harmillista, että edellisen eduskunnan laajalla enemmistöllä säätämä laki näistä niin sanotuista kevytautoista on nyt yllättäen kohdannut tällaista vastatuulta EU:n puolelta.

Ja, arvoisa puhemies, on hyvä, että täällä ovat vastaamassa sekä eurooppaministeri Tuppurainen että työministeri Harakka, koska minullakin on heille molemmille tähän aihee-

Punkt i protokollet PR 42/2019 rd

seen liittyviä kysymyksiä, joihin ehkä he osaavat taitaviksi tunnettuina ministereinä vastata.

Tosiaan, arvoisa puhemies, tämän lain tärkein perusteluhan on ollut se, että kun nuorilla on tarvetta liikkua ja tätä liikkumisen tarvetta on lähdetty hoitamaan näillä niin sanotuilla mopoautoilla, joita tosiaan sitten traktorikortin tai mopokortin omaavat nuoret ovat voineet kuljettaa, niin on käytännössä havaittu, että nämä ovat erittäin turvattomia tuolla tie liikenteessä. Ja nuorten turvallisuus on varmasti tämän salin ykkösasia, josta haluamme kaikki huolehtia.

Juuri tästä syystä on haluttu luoda tällainen kevytautoluokka, jota nämä kyseiset nuoret — ja miksei ehkä sitten myös ikäihmiset, joilla auton käyttö tieliikenne nopeudella ei enää tunnu luontevalta ja turvalliselta — voisivat turvallisesti tuolla liikenteen seassa käyttää. Nämä ajoneuvot olisivat turvallisia, niin kuljettajilleen kuin myös muulle liikenteelle. Tästä syystä on tietysti erityinen vahinko, että nyt on tullut tällaista epäluuloa EU:n suunnalta ja hallitus on menossa nyt tätä lainsäädännön voimaantuloa siirtämään, tai esittää sen siirtämistä. Mielestäni tämä nyt ei ole aivan läpihuutojuttu ainakaan tässä esitetystä muodosta.

Arvoisa puhemies! On aivan selvää, että autoilu on välttämätön osa suomalaisten arkea. Itse kun olen oman nuoruuteni viettänyt tuolla maan pohjoisimmassa osassa lähellä Ruotsin rajaa, niin ruotsalaiset nuoret pääsivät hyödyntämään näitä — me ainakin kutsuimme niitä EPA-traktoreiksi silloin — kevytautoja omassa liikkumisessaan. Nuorilla se nyt oli varmasti etupäässä harrastusta ja asiointia, joissa saattoi kulkea sitten jopa rajan yli. En itse asiassa tiedä, tekivätkö ruotsalaiset nuoret väärin tullessaan näillä ajoneuvoilla Suomen puolelle ilman varsinaista ajokorttia.

Haluaisin kysyä eurooppaministeri Tuppuraiselta, että miten voi olla, että Ruotsissa tämä asia on saatu hoidettua jo aikapäiviä sitten, mutta meillä Suomessa tätä ei nyt saataisi kuntoon. [Suna Kymäläinen: Nyt voidaan laittaa se kuntoon!] Haluan muistuttaa, arvoisa puhemies, että tämä on kuitenkin eduskunnan lähes yksimielisesti laajalla enemmistöllä hyväksymä lakiesitys.

Arvoisa puhemies! Toinen tärkeä näkökulma on se, että elinkeinomme ovat täysin riippuvaisia saavutettavuudesta. Ja nyt ei puhuta lentoliikenteestä tai raiteista, vaan siitä, että työntekijät pääsevät myös työpaikoilleen. Esimerkiksi tuolla pohjoisimmassa Suomessa on viime vuodet eletty hienoa matkailun kasvua. Matkailu on erinomainen työvoimaintensivinen elinkeino, joka tuo työtä ja toimeentuloa monille, hyviä työtilaisuuksia myös nuorille. Matkailukeskukset leimallisesti sijaitsevat asutustaajamien ulkopuolella, jolloin nuorille matkailualan työntekijöille tulee tarve käytännössä hyödyntää omaa ajoneuvoaan. Nämä kevytautot olisivat aivan erinomaisia välineitä — turvallisia ja joustavia — nuorille siirtyä sinne, missä työtä käytännössä tehdään.

Niin, kysyisin työministeri Harakalta, eikö ole totta, että Suomessa on tällä hetkellä merkittävä työn ja työntekijöiden kohtaanto-ongelma? Ja jos meillä suinkin on keinoja edistää ripein ottein sitä, että työtä päästään tekemään siellä, missä työtä on tarjolla, niin kaikki keinot tulisi käyttää. Eikö olisi ministeri Harakan hallinnonalan näkökulmasta toivottavaa, että nämä tarvittavat EU:n vaatimat muutokset tehtäisiin nopeammassa kuin tässä hallituksen esittämässä aikataulussa?

Arvoisa puhemies! Tässä lyhyesti.

Punkt i protokollet PR 42/2019 rd

17.34 **Pasi Kivisaari kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Kevytautoille on ollut oikeastaan poikkeuksellisenkin laaja poliittinen tuki, jonka huipentumana lakiesitys hyväksyttiin viime talvena eduskunnassa lähes yksimielisesti. Euroopan unionin komissio kuitenkin harmillisesti katsoo, että kevytautoihin ei voida soveltaa ajokorttidirektiivin maatalous- ja metsätraktorin määritelmää vaan moottoriajoneuvon määritelmää. Tällöin niiden kuljettamiseen ei voida kansallisesti säätää AM-ajokorttiluokan ja 15 vuoden alaikärajan vaatimusta. Tuli siis soraa kevytautojen rattaisiin. Olemme ajautumassa tilanteeseen, jossa vuoden mittaisen siirtymäajan puitteissa pitäisi miettiä keinoja sille, miten lainsäädäntö mahtuu EU-oikeudellisiin raameihin. Uskon, että asia on ratkaistavissa ja terve järki voittaa.

Kevytautoilun lähtökohtana on kovin kannatettava ajatus. Kevytautot ovat turvallisempi vaihtoehto mopoautoille. Mopoautoissa rakenne, korin kestävyys ja jarruteho ovat heikompia kuin henkilöautoissa ja siten myös kevytautoissa. Kevytautot ovat siis henkilöautoja, joiden maksiminopeus on 60 kilometriä tunnissa. Samoin suurin sallittu omamassa olisi liikenneturvallisuuksista 1 500 kiloa, joten muuntamismahdollisuus ei koske esimerkiksi niin sanottuja katumaastureita. Käytännössä kevytautoksi muuntaminen tapahtuisi asentamalla autoon nopeudenrajoitin, ja vastaavasti kevytauton voisi aina muuntaa takaisin henkilöautoksi. Siis hyvin järkevää ja hyvin kätevää.

Mopoautot toimivat samassa tarkoituksessa sekä nuorille että vanhuksille, mutta ne koetaan turvattomiksi, ja sitä ne valitettavasti ovat — kananmunia, jotka särkyvät kovin herkästi. Lisäksi mopoautot ovat olleet iso ja kallis investointi väliaikaisena liikkumismuotona. Kevytautot olisivat kätevydessään huomattavasti monikäyttöisempiä. Vuonna 2010 liikennekäytössä oli noin 4 300 mopoautoa, kun vastaava luku vuonna 2017 oli 8 100 kappaletta. Mopoautojen määrä on siis vajaassa kymmenessä vuodessa tuplaantunut. Se on myös tarkoittanut sitä, että liikenteessä on yhä enemmän niitä, joiden korisuoja on täysin olematon. On siis perin harmillista ja kaiken järkeyyden vastaista, että nämä kiistattomat turvallisuusnäkökulmat ovat törmänneet byrokraattiseen vastatuuleen.

On vielä kerran taottava tosiasiat niille, jotka EU:n osalta eivät asiaa ymmärrä: kun kevytautolakien voimaantuloa siirretään, kuten nyt näyttäisi tapahtuvan, tulee lakien muutossehdotuksia valmistella välittömästi tiiviissä yhteistyössä sidosryhmien ja EU:n komission kanssa. Uskon, että monimutkaisempiakin asioita on ratkaistu. Kevytautot ja ne salliva lainsäädäntö ovat turvallisuuskysymys, ja sen ratkaisemiseksi pitää olla kyvykkyyttä ja pitää olla tahtoa.

Arvoisa puhemies! Epävarmuus kevytautolakien voimaantulosta on jokaisen kannalta harmillista ja kiusallista.

17.38 **Matias Marttinen kok:** Arvoisa rouva puhemies! Täällä on käytetty hyviä puheenvuoroja tästä esityksestä, ja olen myös itse samaa mieltä siitä, että harvoin esitystä hyväksytään eduskunnassa yhtä laajalla yhteisymmärryksellä kuin millä tämä kevytautolaki on viime kaudella hyväksytty. Tulkitsen edelleen, että tämän talon vankka enemmistö tukee edelleen tätä esitystä ja haluaa, että Suomessa säädetään laki, jolla turvallisemmat kevytautot saadaan nuortemme käyttöön. Varsinkin maakunnissa tarve nuorten kulkuyhteyksien parantamiseen on iso, koska toimivaa joukkoliikennettä ei ole nimeksikään. Uskon, että tämänkin arvion me kaikki tai ainakin lähes kaikki tässä salissa jaamme. Laille on iso tarve joka tapauksessa. Pidän kevytautolain lähtökohtia hyvinä ja erittäin kannatettavina.

No, nyt sitten kun komissio on antanut Suomelle huomautuksen tästä lainsäädännöstä, haluaisin korostaa kuitenkin sitä, että tässä kohtaa kannattaa edelleen säilyttää maltti ja täl-

Punkt i protokollet PR 42/2019 rd

laiseen hätiköintiin tai juoksenteluun joka suuntaan ei ole mitään syytä. Itse asiassa tämä huomautus on pitkälti sama kuin se, minkä Suomi sai jo vuosi sitten, kun tätä lainsäädäntöä valmisteltiin. Näin ollen voitaneen sanoa, että asia ei ole tullut kuitenkaan suurena yllätyksenä ministeriöön eikä myöskään tähän taloon.

Totean myös sen verran, että kun tässä syksyn aikana on käytetty myös puheenvuoroja siitä, että tätä lakia ei voitaisi saattaa voimaan, en näe asiaa näin. Tämä esitys, jolla tämän lain voimaantumista siirrettäisiin eteenpäin, jona aikana haettaisiin ratkaisut komission esille nostamiin huoliin, on minusta perusteltu, ja meidän täytyy antaa vahva poliittinen viesti ja tuki siitä, että ministeriön ja liikenneministerin täytyy hakea sellaiset ratkaisut, joilla kevytautolainsäädäntö saadaan saatettua voimaan ja tuotua sitten eduskunnan käsittelyyn. Liikenne- ja viestintäministeriön tiedotteessa todetaan: ”Komission huomautus ei estä lain voimaantuloa, mutta voi noudattamatta jätettynä johtaa rikkomusmenettelyyn käynnistämiseen komission toimesta.” ”Voi johtaa” — tässä kohtaa siis ei kannata myöskään nyt nostattaa huolia tilanteesta. Tämä ei ole ensimmäinen kerta, kun komissio käy keskustelua jäsenmaan kanssa. Nyt on tärkeää tehdä vain muutokset järkevällä aikataululla ja saattaa laki voimaan.

17.42 **Satu Hassi vihr:** Arvoisa puhemies! Edustaja Marttinen äsken totesi, että ne näkökohdat, jotka komission kirjeessä Suomelle tulevat esille, olivat tiedossa jo, kun tätä lakia säädettiin. Toisin sanoen, kun tätä lakia säädettiin, tiedettiin jo, että se on EU-lainsäädännön kanssa ristiriidassa. Jo silloin olisi pitänyt painaa stop-nappia ja jättää kevytautolaki säätämättä. Mutta ei pelkästään siitä syystä, että tämä laki on monessa kohtaa EU-lainsäädännön kanssa ristiriidassa — kohdat tuodaan selkeästi esille tämän nyt käsillä olevan hallituksen esityksen perusteluissa — mielestäni kevytautolakia ei olisi alun perinkään pitänyt säätää. Se perusasia, miksi sitä ei olisi pitänyt säätää, on liikenneturvallisuus.

Täällä jo todettiin, että nimi ”kevytautolaki” on itse asiassa harhaanjohtava. Täsmällisempää olisi puhua hidasautolaista, koska tässähän on kyse tavallisista autoista, joiden nopeus vain on hidastettu. Ne eivät ole yhtään sen kevyempiä. Kevyempää on vain se ajo-opetus, minkä ns. kevytautolain mukaisesti tarvitsee käydä, jotta saisi ajo-oikeuden näihin ns. kevytautoihin. Kun ns. kevytautoja on perusteltu nuorten turvallisuudella, on ajateltu vain auton kuljettajan turvallisuutta, ei niiden, jotka ovat auton kyydissä eikä muiden tielläliikkujien — ja auton kuljettajankin turvallisuutta vain hyvin kapeasta näkökulmasta. Kokonaan on tosiaan sivuutettu vaikutus muihin tielläliikkujiin, mutta myös se, mitä ajo-opetuksen keveys vaikuttaa kaikkien tielläliikkujien, autossa matkustajana olevien ja myös auton kuljettajan turvallisuuteen.

Olen itse saanut insinöörikoulutuksen Teknillisessä korkeakoulussa Otaniemessä, mutta jo itse asiassa koulufysiikassa kerrotaan, että kappaleen ja myöskin auton liike-energia on verrannollinen sen massaan ja lisäksi nopeuden neliöön. Olen huomannut sen, että monille, joilla ei ole luonnontieteellistä tai tekniikan koulutusta, tämä asia on vaikea ymmärtää. Ihmisille ei ole intuition pohjalta selvää, että kun nopeus kasvaa, jarrutusmatka kasvaa vielä enemmän, koska jarrutusmatka on verrannollinen liike-energiaan. Esimerkiksi jos ajoneuvon nopeus kasvaa 45:stä 60 kilometriin tunnissa, jarrutusmatka kasvaa melkein 80 prosenttia. Toinen esimerkki kuvata tätä ilmiötä on se, että jos kaksi samanlaista autoa, samalla tiellä, samassa kelissä lähtee jarruttamaan, toinen satasen, toinen kahdeksankymppin nopeudesta, niin siinä kohtaa, missä kahdeksastakymppistä jarruttamaan lähtenyt auto on jo pysähtynyt, satasesta jarruttamaan lähteneen vauhti on vielä kuusikymppiä. Ja kun nyt to-

Punkt i protokollet PR 42/2019 rd

siaan jo nopeudennosto 45:stä 60:iin lisää auton liike-energiaa melkein 80 prosenttia, siten tähän tulee päälle vielä se, että mopoautoihin verrattuna nämä ns. kevytautot voivat olla painoltaan jopa kolminkertaisia. Se tarkoittaa, että liike-energia, joka ratkaisee sen, milaista vahinkoa syntyy törmäyksissä, on yli viisinkertainen.

Niiden, jotka ovat perustelleet näitä ns. kevytautoja auton kuljettajan turvallisuudella, argumentaatio perustuu siihen, että näissä moderneissa, oikeissa autoissa on paremmat jarrut, paremmat turvallisuusjärjestelmät ja niin pois päin. Nämä kaikki uudet tekniset hienoudet voivat vain osittain kompensoida sitä vaaraa, mikä syntyy siitä, että liike-energia kasvaa. Se, että kun sallittu nopeus kasvaa, niin jarrutusmatka kasvaa vielä enemmän — se tarkoittaa enemmän törmäyksiä samalla huomiokyvyllä. Kasvanut liike-energia tarkoittaa isompia vahinkoja samoilla ajotaidoilla.

Pidän todella jo lähtökohtaisesti vastuuttomana sitä ajatusta, että normaaleja autoja annetaan nuoremmille ihmisille kuin jotka voivat normaalin ajokortin saada ja erittäin paljon kevyemmän ajo-opetuksen pohjalta.

Näiden seikkojen lisäksi komissio on kirjelmässään todennut, että nämä ns. kevytautot tai se ajokortti, millä nyt ns. kevytautolain perusteella voisi normaalia autoa, jossa on tämä nopeusrajoitin, saada kuljettaa, niin nämä ns. kevytautot eivät täytä niiden ajoneuvoluokkien määräyksiä, mitä EU:n ajokorttilainsäädännössä on, että minkälaista vekotinta saa kuljettaa tämän tyyppisellä ajokortilla.

Sen lisäksi komissio kiinnittää huomiota asiaan, jota en ainakaan muista ollenkaan käsitellyn silloin viime eduskunnan aikana, kun tätä ns. kevytautolakia käsiteltiin, eli siihen että tavallisessa autossa voi olla myös matkustajia monta kappaletta. Me kaikki tiedämme, että joka vuosi Suomessa tapahtuu traagisia liikenneonnettomuuksia myös tavallisilla autoilla, joiden kuljettajalla on tavallinen ajokortti, jonka hän on saanut nuorena, ja kyydissä on nuoria ihmisiä. Jos tämä ns. kevytautolaki astuisi voimaan, se suurentaisi tämän tyyppisten traagisten onnettomuuksien todennäköisyyttä Suomen teillä. Sen takia mielestäni tämä koko kevytautolaki oltaisiin voitu kumota, mutta toiseksiärkevin ratkaisu on siirtää sen voimaantuloa hallituksen esityksen tarkoittamalla tavalla.

17.50 Ano Turtiainen ps: Arvoisa rouva puhemies! Kevytauto- ja mopoautoasiat sekä nuorten ajokorttiasiat ovat kuuluneet perheeni arkeen viimeiset viisi vuotta. Omistan itse mopoauton, jolla vanhempi tyttäreni ajeli noin kaksi vuotta ennen kuin hän sai erikoisluvalla henkilöautokortin 17-vuotiaana. Nyt parhaillaan samalla mopoautolla ajelee nuorempi, 15-vuotias tyttäreni. Kokemuksesta voin sanoa, että mopoauto on tuonut meidän nuortemme elämään erittäin paljon sisältöä. Se on mahdollistanut nuorille kulkemisen harrastuksiin, ja liikenteessä mukana oleminen on opettanut heille vastuunkantoa. Kilometrejä meidän perheemme mopoautoon on kertynyt jo reilut 30 000. Perheeni mopoautokokemuksella osaan kuvitella kuitenkin, kuinka turvaton ja vaarallinen mopoauto on kolaritalanteessa.

Arvoisa rouva puhemies! Maaseudulla mopoautoilla ja mahdollisilla kevytautoilla ajetaan muun liikenteen seassa myös 100 ja 80 kilometrin tuntinopeusalueilla. Meidän perheemme mopoauton kilometreistä valtaosa on kertynyt Viitostietä ajettaessa Juva—Mikkeli-välillä, jossa on 100 ja 80 kilometrin nopeusrajoitusalueet. Turvallisuutta ajatellen kevytauto on rakenteeltaan tietenkin turvallisempi kuin mopoauto, mutta taajaman ulkopuolella tapahtuvat vaaratilanteet eivät vähene nopeusrajoitetulla kevytautollakaan.

Punkt i protokollet PR 42/2019 rd

Arvoisa puhemies! Toivoisin keskustelujen kevytautoista siirtyvän ajokortteihin. Mielestäni B-ajokortin alaikäraja voitaisiin tiputtaa EU:n sallimaan 17 ikävuoteen ja voitaisiin alkaa keskustelemaan B-kortin ajoharjoitteluluvista 16-vuotiaille. Edellä esittämäni vähentäisi huomattavasti tarvetta kevytautoille ja pienentäisi ajan mittaan mopoautokantaja. Nyt poikkeusluvan kautta B-kortilla ja normaalilla henkilöautolla ajelee turvallisesti jo paljon 17-vuotiaita. — Kiitos.

17.52 Heikki Vestman kok: Arvoisa puhemies! Kuten täällä on useissa puheenvuoroissa todettu, kevytautojen salliminen on todella järkevää. Kyse on liikenneturvallisuuden parantamisesta. Nykyiset mopoautot ovat turvallisuusriski, ja ne ovat myös kalliita. Väljemmin asutuilla alueilla nuorten liikkuminen on pystyttävä järjestämään nykyistä turvallisemmin ja kustannustehokkaammin. Tässä kevytautot ovat vastaus. Kevytautot todella ovat järkeä, kuten edustaja Kivisaari puheenvuorossaan osuvasti totesi.

Pidän ehdottoman tärkeänä, että löydetään ratkaisu siihen, että kevytautot sallitaan Suomessa ja kevytautolainsäädäntö kokonaisuudessaan saadaan voimaan. Kuten edustaja Marttinen totesi, ministeriökin on todennut, että komission huomautus voi johtaa rikkomuskanteeseen mutta ei siis sellaisenaan estä lain voimaantuloa — eli siis voi todella johtaa rikkomuskanteeseen, ei ehdottomasti johda. Komissio ei ole todennut, että rikkomusmenettely käynnistetään. Jos tarvittavat muutokset voidaan voimaantulosta huolimatta tehdä, lain voimaantulo ei siis liene ongelma.

Minä haluan nostaa ylipäätään esille kysymyksen siitä, säikymmekö Suomessa liikaa tällaisia komission huomautuksia. Pitää muistaa myös se, että komissio ei ole EU:ssa edes se taho, joka viime kädessä ratkaisee, mikä on EU-oikeuden mukaista ja mikä ei. [Mikko Savolan välihuuto] EU:n tuomioistuimien viime kädessä ratkaisee tulkintaerimielisyydet, ei komissio.

Ja minä haluan lopuksi nostaa vielä esille kysymyksen tästä omaisuuden suojariskistä, johon täällä on viitattu. Ihan kysymyksenä esittäisin nyt paikalla oleville ministereille: onko tätä tarkemmin selvitetty, koskevatko nämä riskit myös lain allekirjoittamisen jälkeen syntyneitä odotuksia, ja tulisiko tätäkin vielä tarkemmin selvittää?

17.55 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Sinällään ymmärrän tämän keskustelun kevytautolain lykkäämisestä olevan perusteltu, koska Euroopan unionin oikeusjärjestelmäänhan meidän toki tulee jäsenenä tyytyä ja viedä sitä kautta asiaa eteenpäin niin, että siitä saadaan laillinen ja hyvä. [Timo Heinonen: Ei nöyristellä!] Mitä tulee sitten perusteluihin, kannattaako se tehdä, niin mielestäni se kannattaa tehdä.

En muista päivää, mutta kuitenkin olin autolla tulossa jostakin kokouksesta kotiin, kun ensimmäisen kerran kuulin radiosta, että tässä on tällainen ongelma syntynyt, ja sitten kuulin sen tiedon, että kuulemma tämä komission antama kirje — oliko se nyt huomautus vai palaute, olkoon kumpi tahansa — on nyt ulkoministerin hallussa ja kuulemma salainen. Minä vain kysyn: onko todella niin, että tällaista paperia ei voida eduskunnalle tuoda tai valiokuntaan? En tiedä, onko se paperi liikennevaliokunnassa ollut nähtävillä, mutta ei siellä nyt pitäisi mitään valtiosalaisuuksia olla, enkä ikinä ole uskonut tällaisiin väitteisiin, että joku paperi olisi salainen tämmöisessä asiassa. Ymmärrän, jos valtiosalaisuus olisi kyseessä tai joku Suomen turvallisuuteen liittyvä erittäin tärkeä asiakirja. Sen salaamisen ymmärrän, mutta tämmöisissä asioissa en varmasti ymmärrä. [Suna Kymäläinen: Mistä paperista on kyse?] — Siinä radio-ohjelmassa mainittiin, että se on jollakin lailla salainen pa-

Punkt i protokollet PR 42/2019 rd

peri ja se on kuulemma ulkoministerin takana. Edustaja Kymäläiselle tiedoksi tällainen. Kuulin sen radiosta, kai se totta on. [Suna Kymäläinen: Mutta se on julkinen!]

Joka tapauksessa, arvoisa puhemies, kun vedotaan tässä keskustelussa siihen, mikä on tällaisen kevytauton turvallisuus, niin en jaksa mitenkään ymmärtää tällaista perustelua. Parin tuttavani lapset ajavat tämmöisellä mopoautolla, ja olen kuullut heidän kommenttejaan. Yhden perheen isä oli käynyt kokeilemassa tyttärensä hallussa olevaa mopoautoa, isän omistamaa mutta tytön käytössä olevaa, ja hän kauhistui. Sanoi, että on aivan karmea ajettava.

En jaksa ymmärtää. Tämmöisessä normaalissa henkilöautossa, vaikka nyt Volkswagen Golf taikka Toyota Yaris tai joku vastaava auto, on ensinnäkin turvakori, eli se on täytännyt Euroopassa korille asetetut turvallisuusvaatimukset, sitten siinä on ABS-jarrut, sitten siinä on tietysti airbagit, sitten siinä on hyvät turvavyöt ja sitten siinä on luistonesto- ja vaikusjärjestelmä, niin että auto kun lähtee sivuluistoon, se oikaisee kovin paljon itsensä. Nimitäin mopoautossa näistä ominaisuuksista ei ole mitään. [Timo Heinonen: Juuri näin!] Se on aivan nolla. Minä en ymmärrä, minkä tautta tässä salissa pitää vääntää musta valkoiseksi.

Kyllä meidän nuoret ansaitsevat sen, että heillä on turvallinen ajoneuvo, kun he lähtevät liikkeelle. Meidän nuoret ovat varmasti aivan kymmenen kertaa taitavampia koneiden käyttäjiä kuin esimerkiksi minä olin silloin aikanaan, kun olin heidän iässään. Nämä nykyiset nuoret ovat oppineet jo kartingautolla tai kuka minkäkinlaisella vempaimella ajamaan jo ennen kouluikää. Ja sitten täällä esitetään, että he muka eivät tämmöisiä autoja hallitse. Kyllä minä sanon, että pikkusen perustelu ontuu, eikä ihan vähän.

Tämä asia pitää selvittää. En arvostele hallituksen esitystä. Hyvä, että se selvitetään ja vuoden sisällä saadaan vastaus tähän asiaan. Mutta millään minä en jaksa, arvoisat ministerit, uskoa sitä, että Euroopan unionin komissio haluaisi meidän nuoremme saattaa sellaiseen vaaraan näillä mopoautoilla, kun se on korvattavissa tällä kevytautolla. [Mikko Savola: Lobbarit tässä ovat asialla olleet!] — Olkoon kuka tahansa, arvoisa puhemies, tässä asialla ollut, en sitä minä tiedä eikä minun tarvitse tietää. Mutta tosiasia tässä on se, että meidän nuorten tulevaisuus ja terveys ja turvallisuus on varmasti tärkein kaikista.

Olen muutaman kerran joutunut tuolla tien päällä omalla autollani ajaessa — onneksi siinä autossa on aika hyvät valot — näkemään tämmöisen mopoauton edessä, ja onhan se hengenvaarallinen peli. Ajatelkaa, että siinä edessä on menossa vaikka Volkswagen Golf, joka on kolme vuotta vanha, jossa on hyvät valot, asianmukaiset valot sekä eteen että taakse, huomiovalot ja kaikki viimeisen päälle — se näkyy jo kilometrien päähän, vaan tämmöinen pikkunen tötterö siinä tiellä lumisateessa ei näy minnekään. Se on erittäin vaarallinen. Toivoisin teiltä, arvoisat kansanedustajat, että olisimme vähän realisteja ja rehellisiä tälle asialle.

Minun mielestäni jokaisen nuoren ihmisen terveys ja tulevaisuus on äärimmäisen tärkeä asia, ja sellaista asiaa ei pidä altistaa poliittiselle jaarittelulle. Kyllä Suomen eduskunnan pitää Suomen nuorten takana seisoa pystypäin ja toivottaa heille hyvää, tervettä elämää ja lopettaa fysikaalinen keskustelu siitä, onko joku jarrutusmatka lyhyt tai pitkä. Kyllä tosiasia on, että kun ABS-jarruilla varustettu auto on, niin se varmasti pysähtyy kuin seinään, kun taas mopoautolla kun painat jarrua, se lähtee vain sivuluistoon, koska siinä ei ole luistonestojärjestelmiä. Pikkusen minua sappeen ottaa, arvoisa puhemies, tämä keskustelu tässä, kun ei tämmöisiä turvallisuusasioita huomioida. [Naurua]

Punkt i protokollet PR 42/2019 rd

Minullakin oli lapsia. He ovat jo aikuisia, ja nyt lastenlapset kasvavat, ja jonain päivänä mopoautoa en heille varmasti kustanna mutta kevytauton voisin ostaa.

Lopuksi, arvoisa puhemies, toivoisin, että tästä ”kevytautosta” keskustelu lopetettaisiin. Olisi muuten mukava tietää, mitä meidän ministerit ovat kertoneet komissiossa tästä ”kevytautosta”, että Suomessa on keksitty joku ”kevytauto”. Sehän on normaali henkilöauto, jossa on vain nopeudenrajoitin. Formula ykkösissäkin on nopeusrajoitus, kun kuuttakymppiä ajetaan varikolla. [Naurua] Ei se ole sen vaikeampaa. Kun kerran Kimi Räikkönenkin sitä uskoo, niin kyllä uskon, että meidän nuoretkin sen tietävät.

Ensimmäinen varapuhemies Tuula Haatainen: Nyt annetaan vastauspuheenvuorot ministereille. Ministeri Tuppurainen, 5 minuuttia, ja sitten Harakka.

18.01 Eurooppaministeri Tytti Tuppurainen: Arvoisa rouva puhemies! Kiitos, hyvät kollegat, tästä keskustelusta nyt täällä tänään, tässä istunnossa jo aiemmin päivällä esitetyistä puheenvuoroista. Olemme työministeri Harakan kanssa kuunnelleet näitä kaikkia puheenvuoroja ja keränneet kysymyksiä ylös, ja niihin, joihin emme nyt juuri tässä hetkessä vastaa, palaamme myöhemmin. Tästä asiasta vastaava liikenne- ja viestintäministeri Sanna Marin on, kuten tiedossa on, parhaillaan virkamatkalla yhdessä tasavallan presidentin kanssa ja siten estynyt osallistumasta tähän istuntoon, joten omalta osaltani eurooppaministerinä valtioneuvoston puolesta vastaan nyt muutamiin täällä esitettyihin huoliin ja toiveisiin.

Tämä nyt käsillä oleva esitys on tärkeä liikenneturvallisuuden kannalta, se on tärkeä meidän nuortemme turvallisuuden kannalta, ja on syytä korostaa, että tätä tavoitetta olemme eduskunnassa tukeneet yhdessä hyvin laajasti. Nyt on kysymys siitä, miten me saamme tämän tahtotilan toteutettua parhaiten EU-lainsäädännön puitteissa, joka meitä kuitenkin sitoo. Miksi tässä on otettava tämä aikalisa? No, Euroopan unionin komissio katsoo, että kevytautoihin ei voida soveltaa ajokorttidirektiivin maatalous- tai metsätraktorin määritelmää, vaan moottoriajoneuvon määritelmää. Siitä on kyse. Ne kuuluvat siten ajokorttidirektiivin soveltamisalaan, eikä niiden kuljettamiseen voida siten kansallisesti säätää AM-ajokorttiluokan ja 15 vuoden alaikärajavaatimusta.

Tämänhetkisen lain voimaantulo on 1. marraskuuta 2019. Siis marraskuun alkuun mennessä ei ole mahdollista selvittää, olisiko kevytautoja koskevia lakeja mahdollista muuttaa siten, että ne olisivat Euroopan unionin lainsäädännön mukaisia, taikka valmistella ja käsitellä mahdollisia kevytautojen vaatimuksia ja käyttöä koskevia lakien muutosehdotuksia. Siksi, hyvät edustajat, lakien voimaantuloa on parasta siirtää. Niitä on siirrettävä. Ja oikeuskanslerin lausunnon mukaan lakien voimaantuloa on mahdollista siirtää EU-lainsäädännössä haettavan ratkaisun löytämiseksi.

Ja kun palaamme takaisin aiempaan aikaan, niin lakien valmisteluvaiheessa katsottiin — jo silloin — että ajokorttidirektiivin soveltaminen on avoin tulkinnoille, koska traktoreiksi on aiemmin hyväksytty ajoneuvoja, joiden käyttötarkoituksen voidaan ensisijaisesti katsoa olevan matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen. Komission kanta oli tiedossa jo lakien valmisteluvaiheessa, mutta epävirallisten keskustelujen perusteella oletettiin, ettei komissio ryhtyisi toimenpiteisiin, ellei se olisi välttämätöntä. Ja nyt komissiolle on tehty laeista useita kanteluita, joihin komission on reagoitava, jos lait tulevat voimaan. Tästä on kysymys, tämä lisää riskiä rikkomusmenettelyn käynnistämisestä.

Punkt i protokollet PR 42/2019 rd

Jos kevytautolakien voimaantuloa siirretään, tullaan lakien muutosehdotuksia valmistelemaan tiiviissä yhteistyössä eri sidosryhmien ja EU:n komission kanssa. Nyt on tarkoitus selvittää mahdollisimman nopeasti, onko asiassa löydettävissä — komissiota tyydyttävällä tavalla — ajokorttidirektiivin mukainen ratkaisu. Keskusteluja komission kanssa on virkamiestasolla jatkettu, ja komission virkamiehet ovat kertoneet olevansa valmiita keskustelemaan Suomen mahdollisista muutosehdotuksista, mikäli sellaisia heille toimitetaan. Keskusteluyhteys on siis olemassa, ja me toimimme tässä aktiivisesti. Aivan varmasti tässä myös selvitetään se, onko Ruotsin malli jotenkin sovellettavissa niin, että halutut tavoitteet täyttyvät. Ja kaikki muut vaihtoehdot tässä selvityksessä, puhemies, varmasti käymme lävitse.

Ensimmäinen varapuhemies Tuula Haatainen: Ja ministeri Harakka, kolme minuuttia. Voi pitää paikaltaan.

18.05 Työministeri Timo Harakka: Arvoisa puhemies! Minäkin osaltani kiitän tästä käydyistä keskustelusta. Olen itsekin silloin edellisessä eduskunnassa äänestänyt tämän lain puolesta kuten suuri enemmistö, mutta tiedossa oli jo silloin ja silloin, kun hallitus teki päätöksen lähes päivälleen vuosi sitten valtioneuvoston istunnossa, että EU-komissio oli jo antanut huomautuksen, ja oli tiedossa, kuten hallituksen esityksestä käy ilmi, että tällainen riski on olemassa. Kuten riskien kanssa joskus käy, niin nyt se on realisoitunut.

Oikeuskansleri on suositellut, että EU-oikeuden kanssa ristiriidassa olevaa lainsäädäntöä ei tulisi pyrkiä säätämään. Tämä on kyllä aika lailla linjassa sen kanssa, minkälaisia ratkaisuja edellinen hallitus on tehnyt. Muistamme esimerkiksi makeisveron, joka poistettiin sen tähden, että siihen liittyi kanteluita. Sen fiskaalinen merkitys oli suuri, puhuimme sadan miljoonan euron suuruusluokasta, mutta siltikin sen riskin osalta, että olisimme joutuneet korvausmenettelyihin, ja mielestäni jossain määrin ymmärrettävästi poliittisen vastuunkannon osalta katsottiin välttämättömäksi siitä luopua.

Myös toisinpäin edellinen hallitus on toiminut, esimerkiksi silloin, kun EU-komissio huomautti energiatodistuksista, vaikka suurin osa suomalaisista koki, uskallan sanoa, että autotallien energiatodistus ei ole millään tavalla välttämätön asia. Tähän EU-komission huomautukseen edellinen hallitus sitten päätti reagoida ja säätii tällaisen lain.

Joten tätä varovaisuuslinjaa noudatetaan, oli kokoomus sitten hallituksessa tai oppositiossa.

Ministeri Tuppuraisen esittämään selvitykseen ei ole kovin paljon lisättävää. Voidaan ehkä todeta inhimillisestä näkökulmasta, kuten täällä on jo paljon vedottu kertomuksiin, tuntemuksiin, kokemuksiin siitä, minkälaisiin tarpeisiin tätä kevytautoa on ajateltu tarvittavan, että toki on harmi niille nuorille — niitä on jonkun verran — jotka ovat jo suorittaneet tämän AM121-luokan kortin, että se ei nyt sitten sovellu kevytautoihin tällä tietämällä. Joka tapauksessa tällainen kortti oikeuttaa kuljettamaan kevyitä nelipyöriä, kuten mopautoja ja T3-ajoneuvoluokkaan kuuluvia traktoreita, joten sen suorittaminen ei välttämättä ole pelkästään kuluera.

Toki etukäteen hankittua kevytautoksi muutettavaksi tarkoitettua henkilöautoa voi käyttää henkilöautona, mutta mikäli henkilöautolle ei ole tarvetta ja se halutaan myydä, niin sitten mahdollinen vahinko luonnollisestikin on [Puhemies koputtaa] hankintahinnan ja myyntihinnan välinen erotus. Ja vielä lopuksi se, että autokauppa-alan mukaan siltä osin, mitä liikenne- ja viestintäministeriö on saanut tietoa, nämä kevytautokaupat on tehty pää-

Punkt i protokollet PR 42/2019 rd

asiallisesti ehdollisina sen mukaan, että ne voidaan purkaa, jos tämä laki ei ajatellusti tule voimaan, joten voitaneen ajatella, että tämä valittu toimintalinja on tässä tilanteessa varsin perusteltu.

18.08 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa rouva puhemies! On todella hienoa, että tämän käsittelyn yhteydessä on eurooppaministeri Tuppurainen, ja hänen selontekonsa juuri äsken tästä tilanteesta oli mielestäni todella hyvin tilannetta kuvaava. On hienoa myös, että työministeri, liikenneministerin sijaisena toimiva ministeri Harakka on paikalla ja kuulimme myös teidän kantanne tästä asiasta.

Jos käydään nopeasti tämä historia, niin tähän on kaatunut viime kaudella tehtyjen päätösten pohjalta nyt EU:n kautta tämän hallituksen syliin siltä osin, että meidän täytyy yrittää pitää huoli siitä, että tuo edellisen eduskunnan 176 edustajan tahtotila kansallisesta kevytlainsäädännöstä saadaan toteutumaan tahtotilamme mukaisesti. EU:n huomautuksiin on kuitenkin vastattava, ja sen vuoksi tämä esitys on vastuullinen, että ministeriö ehtii valmistella esityksen, jolla näihin EU:n huomautuksiin pystytään reagoimaan.

No, se, mikä on muuttunut tuon vuoden takaisen päätöksen osalta, on oikeusasiamiehen arvio siitä, voidaanko tätä lakia tällä hetkellä, marraskuun alussa, ottaa voimaan.

Meillä on siis käytännössä kolme vaihtoehtoa: Se, että laki tulisi voimaan 1. marraskuuta 19, mikä on kaikkein vastuuttomin siltä osin, että siihen liittyy suurimmat riskit siitä, että tämä lainsäädännön muutostyö ei onnistukaan ja joudumme tämän peruuttamaan. Tämä olisi kuluttajillekin kaikista pahin vaihtoehto. On riski, että joutuisimme rikkomusmenettelyyn, tai voisimmeko esimerkiksi vaatia, että virkamiehet joutuisivat valtioneuvoston asetusten ja Traficomien määräyksen antamiseen vastoin oikeusasiamiehen neuvoja. Sitten meillä on tietenkin vaihtoehto, että tämä laki olisi kumottu kokonaan. Ja olemme valinneet hallituksessa tämän helpoimman ja mahdollistavan tien sille, että saadaan kansallinen lainsäädäntö, eli lykätään tätä lain voimaantuloa, jotta meillä jää aikaa vastata näihin asioihin.

Se, että täällä on tullut vastustusta tästä vuoden lykkäyksestä, on surullista, koska koen tämänkin päivän keskustelujen pohjalta, että tahtotila on varsin yksimielinen. Sen vuoksi olisi syytä vastata siihen nuorten halukkuuteen varmistaa näitten nopeusrajoitteisten kevytautojen osalta se, [Puhemies koputtaa] että tämä laki tulisi voimaan [Puhemies koputtaa] vuoden päästä.

18.12 Juha Mäenpää ps: Arvoisa rouva puhemies! Päätin nyt vilkkaan keskustelun jälkeen osallistua itsekin tähän kevytautokeskusteluun. Tämä kevytauto on minun mielestäni hyvä asia. Sitä tulee edistää mahdollisimman nopeasti, ja minun mielestäni meidän pitäisi ottaa se käyttöön niin kuin eduskunnassa on päätetty. [Timo Heinonen: Kyllä, itsenäinen valtio!] 176 kansanedustajaa on tämän hyväksynyt, ja se kertoo siitä, että tahtotila on ollut hyvin yksimielinen.

Mielestäni tämä laki on kuitenkin tietyllä tapaa huono, sen takia, että lakiin on kirjattu tällainen vuosimalliraja tälle autolle. Meidän ehkä olisi syytä ollut miettiä, voisiko se raja olla jotain muuta. 90-luvulta asti autoissa on ollut ABS-jarrut ja airbagit, ja olisiko se ollut se vaatimus, että siinä kevytautossa tulee olla tällaiset varusteet. Tämä on epätasa-arvoista. Kaikilla nuorilla tai perheillä ei ole varaa hankkia näin uutta autoa. [Timo Heinonen: Hyvä huomio!]

Ollaan puhuttu paljon maaseudusta ja maaseudun pienituloisista. Keskustakin on puhunut maaseudun pienituloisista. [Ari Torniaisen välihuuto] Siellä maaseudulla tämä kevy-

Punkt i protokollet PR 42/2019 rd

tauto ja yhtä lailla mopoauto on antanut hyvin paljon lapsille mahdollisuuksia kulkea harrastuksissa, ja sillä lailla se on luonut heidän elämäänsä tietynlaista sisältöä ja on päästy pitempien matkojen päästä harrastuksiin ja hyviin harrastuksiin myös.

Minun omat vanhimmat lapseni ovat mopoautoiän ohittaneet, ja itse henkilökohtaisesti autoalan opettajanakin työskennelleen en voinut edes ajatella, että ostaisin mopoauton lapsilleni. Mopoauto on mielestäni erittäin turvaton, ja kevytauto loisi sen auton turvan sille kuljettajalle, ja se loisi turvaa myös muille, jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Ne ovat käyneet huomattavasti kovemmat testit läpi. Mielestäni mopoauto on kolaritilanteessa erittäin turvaton.

Itse kun olen ollut tuossa iässä, niin Ruotsissa ajettiin EPA-traktorilla, ja Ruotsissa ajetaan EPA-traktorilla edelleen. Mikä estää meidän maattamme tällaisessa lainsäätämässä, jos naapurimaassa, joka kuuluu Euroopan unioniin, on mahdollisuus rakentaa EPA-traktoreita? Ehkä pieni aasinsilta, että meidän tulisi joitain muitakin lakeja ehkä ottaa rohkeammin käsittelyyn ilman kumartelua Euroopan unionille. Ehkä myös nuuskassa voisimme toimia samalla tavoin kuin Ruotsi toimii.

Eduskunnan sanotaan olevan semmoinen paikka, joka säätää tämän maan lait ja on korkein päättävä elin. Jos me olemme itsenäinen kansallisvaltio, niin ihmettelen sitä, että me emme saa ottaa lakia kevytautoista käyttöön vaan me kumartelemme Euroopan unionille tässä asiassa.

Edustaja Turtiainen esitti puheenvuoron siitä, että ajokortin myöntämisen alaikäraja voitaisiin laskea. Ehkä meidän kaikkien edustajien tulisi ottaa huomioon yhtenä vaihtoehtona se, että ajokortin alaikäraja saataisiin laskettua 17 vuoteen, koska meillä on vielä maaseudulla nuoria ja ihmisiä. Annetaan heillekin mahdollisuus osallistua yhä keskittyvämpään koulutukseen ja harrastuksiin. Ne keskittyvät kaupunkikeskuksiin, ja kyllä meidän maaseudun nuorille pitää antaa mahdollisuus kulkea joko sitten kevytautolla tai jopa autolla aikaisemmin näissä harrastuksissa. — Kiitoksia.

18.18 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Nyt on keskustelu mennyt jo sen verran pidemmälle, että tässä kysymyksessä voi ottaa muutamia ehkä hieman epäpopulistisiakin näkökohtia esille. [Eduskunnasta: Oho!] Elikkä lähinnä sen, että nyt jos hallitus ottaa tämän asian vuodeksi mietintämyssyn alle, niin mitä tarkalleen ottaen tässä aiotaan muuttaa? Jos kerran perusongelma on se, että ajokorttiluokat ovat yhteensovittamattomia, niin millä tästä laista nyt saataisiin sitten vaatimusten mukainen? En nyt pysty sitä näkemään, enkä ole kuullut kenenkään tähän kysymykseen keskustelussa vastaavan. Meneekö tämä lopulta niin, että edustaja Turtiainen oli oikeilla linjoilla siinä, että meidän pitäisi ylipäänsä muuttaa henkilöauton ajokortin ikäraja alemmas eikä lähteä tällaisiin kevytautokokeiluihin? Onko tämä se todellisuus siinä asiassa?

Itse tähän substanssiin kantaa ottaakseni: täällä on paljon puhuttu mopoautojen negatiivisista tai sellaisiksi koetuista piirteistä, mutta nythän ei olla kieltämässä mopoautoja, vaan ollaan luomassa uutta ajoneuvoluokkaa, kevytauto, joka kieltämättä on todellisuudessa enemmän nopeusrajoitettu auto. On se tietysti kevyempikin, siinä on tietty painoraja, mutta pohjimmiltaan kyse on siitä nopeusrajoituksesta. Ja se on myös aivan totta, että tämä turvallisuus, jota tässä saavutetaan, koskee enemmänkin sen kevytauton sisällä kulkevia henkilöitä kuin sinne ulkopuolelle jääviä. Todettakoon, että myös mopoautoissa on ABS-jarruja ynnä muita turvajärjestelmiä nykyaikana. Elikkä teknisesti ottaen kaikki faktat, mitä keskustelussa on esitetty, eivät ihan pidä paikkaansa.

Punkt i protokollet PR 42/2019 rd

Mutta se siitä substanssista. Itse en sinänsä myöskään pidä EU:n edessä nöyristelystä, ja onkin hirvittävän mukavaa, että myös kokoomus on lähtenyt tässä asiassa perussuomalais-ten linjoille, eli en kuullut viime kaudella hirveästi kokoomuslaisten vaativan EU:n edessä nöyristelyn lopettamista, mutta alkuhan se on tämäkin. [Jukka Kopran välihuuto] Tosiasia kuitenkin sanoakseni on niin, että kun tätä lakia viime kaudella liikennevaliokun-nassa käsiteltiin, niin kyllä se oli tiedossa, että näitä ongelmia siinä voi olla. Se on todettu moneen kertaan. Kyllä se oli silloin tiedossa, että näitä EU-oikeuden kanssa ristiriitaisia asioita tässä voi ilmetä, ja siksi pidänkin varsin outoina näitä puheita siitä, että tämä olisi tullut yllätyksenä. Enemmänkin kysymys oli varmaan siitä, että laki piti saada säädettyä nopeasti ja sen takia se vietiin läpi, vaikka näistä ongelmista tiedettiin.

No, nyt sitten tämä asia on ollut jatkuvaa vatvomista. Kun tässä on ollut periaatteessa jatkuva markkinahäiriön tilanne käynnissä, eli ihmiset eivät ole tienneet, minkälaisiin autoihin he pystyvät nyt sitten investoimaan ja mihin heidän kannattaa investoida, niin sel-laisen neuvon antaisin, että nyt, viimeistään tässä vaiheessa, pitäisi olla johdonmukainen ja viestiä julkisuuteen jotain ymmärrettävää siitä, mitä tulee voimaan millä aikataululla ja mitä ihmiset voivat ja mitä heidän kannattaa ajoneuvokseen hankkia.

Toisenakin toisin esille ylipäänsä tähän aihepiiriin liittyvää riskiä siitä, miten näissä muutoksissa pitäisi huomioida kaksipyöräisten ajoneuvojen — mopojen ja moottoripyöri-en — markkinat ja ajokorttimäärät eli se, että toivon mukaan emme luo kehitystä, jossa mopojen ja kevytmoottoripyörien korttien ajaminen ja ajoneuvojen ostaminen vähenee en-tisestään, mikä helposti johtaa siihen, että myös raskaimmat moottoripyörät vähenevät. Nyt jo moottoripyörien markkinat ovat varsin kurjassa tilassa. Toivon, ettemme kurista niit-ä ennestään. Jotain kompensatiota sille alalle kyllä tarvittaisiin, ainakin kaikki, mitä nyt tämän EU:n puitteissa voimme sinne tuoda.

18.21 Mikko Savola kesk: Arvoisa rouva puhemies! Eihän tässä ole mistään muusta kyse kuin siitä, että tämä on mopoautolobbareiden kosto Brysselin käytävillä. Kun Suomi alkoi tätä lainsäädäntöä tekemään, alkoivat myyntitilastot menemään alaspäin, ja samalla hetkel-lä myös lobbarit heräsivät ja ovat vaikuttaneet EU-komissioon siltä osin, että tällainen nootti meille myöskin tuli. Eurooppaministeri antoi hyvät perusteet siitä, mitä tässä on ta-pahtunut. Tämä avasi sitä problematiikkaa, mikä tuolta EU-komission päästä nyt meitä kohtaan tässä asiassa on tullut.

Ei ole epäselvyyttä siitä, etteikö täällä enemmistö kannata näitä kevytautoja — se on ihan selvä asia. Itsekin henkilökohtaisesti kannatan niitä ja niitä perusteita, mitä täällä on useampaan otteeseen mainittu eli mitkä ovat turvallisuustekijät, mitkä ovat tavallaan myöskin kustannustekijät tässä asiassa — turvallisuustekijät niin sille kuljettajalle siellä auton sisällä, jalankulkijoille kuin ylipäänsä suomalaiselle liikenteelle ja liikkuvuudelle, jonka meidän nuorillemme tässä luonnollisesti haluamme sallia.

Suomi on pitkien etäisyyksien maa, ja itsekin kymmenen kilometriä Ähtärin keskustas-ta tulevana tiedän, miten tärkeätä liikkuminen on. Silloin nuorena pääsi itse liikkumaan mopolla, mutta jos mietin omia lapsiani, jotka jossakin vaiheessa tulevat siihen ikään, että kulkevat moottoriajoneuvoilla harrastuksiinsa ja kouluun, niin kyllä minä mieluummin tämmöisen kevyemmän henkilöauton heille hommaisoin, eli kevytauton, kuin sitten sem-moisen peltikotelon, mikä on hyvin turvaton, eli mopoauton.

Minun mielestäni tässä keskustelussa on käyty ihan hyvää pohdintaa siitä, että ensinnä-kin nyt pitää EU-komission kanssa käydä ne keskustelut ja pyrkiä siihen, että tämä laki

Punkt i protokollet PR 42/2019 rd

mahdollisimman nopeasti saataisiin meillä voimaan, niin että kevytautot saataisiin meillä myöskin käyttöön, niin kuin on suunniteltu. Siltä osin tämä aikalisä on nyt otettava. Mutta mikäli tämä ei lyö tuulta allensa ja ehkä jopa muutoinkin — se taisi tulla perussuomalaisen suunnalta, oliko edustaja Turtiainen vai kuka, joka nosti esiin sen — me voisimme laskea ajokortti-ikää tässä maassa, ja jos me sitä laskisimme, me saisimme myöskin aikaisemmin edellytyksiä lähteä saamaan sekä asianmukaisen koulutuksen, ajokortin että myöskin sitten edellytyksiä parantaa nuorilla liikkuvuutta.

Varmasti moni meistä maalla kasvaneena on päässyt moottoriajoneuvoja kokeilemaan jo varsin nuorena ja ajamaan niitä nuorena. [Timo Heinonen: Rikos on vanhentunut!] — Rikos on varmasti vanhentunut, kuten edustaja Heinonen sanoi — ja on varmasti itsekin päässyt kokeilemaan jo nuorena miehenä autolla ajoa, suljetulla tiellä luonnollisesti. Kyllä se siitä käytännön tuntemuksesta tulee ja siitä kasvatuksesta, siitä opetuksesta, että moottoriajoneuvoja turvallisesti osataan käyttää. Se on kaiken lähtökohta sille, olipa mikä moottoriajoneuvo sitten tahansa.

Joka tapauksessa toivon, että me nyt pääsisimme sillä hyvällä yhteisymmärryksellä, mikä täällä tätä lakia säädettäessä jo oli, käsittelemään tämän asian EU-komission kanssa — uskon, että hallituksen sisällä tästä löytyy joka tapauksessa hyvä yhteisymmärrys, kuinka tätä halutaan viedä eteenpäin — mutta sitten myös täällä eduskunnassa yhtä yksimielisesti veisimme tämän eteenpäin, niin että meidän nuoret voivat käyttää mahdollisimman turvallisia ajoneuvoja liikkeussaan harrastuksiin, kouluun ja niin edelleen, missä ikinä näitä ajoneuvoja tarvitsevatkin.

18.26 **Satu Hassi vihr:** Arvoisa puhemies! Kolme pointtia. Ensinnäkin tähän, olisiko järkevää antaa ns. kevytautolain tulla voimaan, vaikka on ilmiselvää, että se on ristiriidassa EU-lainsäädännön kanssa. No ei todellakaan! On aivan selvä asia, että tämä asia menisi EU-tuomioistuimeen, ja tämän lain ristiriita EU-oikeuden kanssa on niin selvä, että myös lopputulos on aivan selvä. Suomi joutuisi jälkikäteen perumaan tämän lain.

Toinen pointti: Mitä tämä merkitsisi niille perheille, jotka ovat suunnitelleet ns. kevytauton hankkimista? Se tarkoittaisi sitä, että he kokisivat itsensä huijatuiksi. He olisivat hankkineet auton, jolla mahdollisesti ei lainkaan olisi käyttöä. Ja vaikka sillä olisikin käyttöä, niin kiinnittäisin huomiota hallituksen esityksen perusteluissa todettuun komission huomautukseen, että alkuperäisen ajoneuvon valmistaja ei olisi enää vastuussa siitä hetkestä alkaen, jona ajoneuvo muunnettiin kevytautoksi — ei, vaikka se palautettaisiin alkuperäiseen tilaansa. Toisin sanoen perheillä olisi autoja, jotka on muutettu kevytautoiksi ja siten palautettu tavalliseksi autoiksi, mutta auton valmistajafirma ei olisi enää vastuussa autosta samalla lailla kuin autonvalmistaja normaalisti on. Eli jos antaisimme tämän kevytautolain tulla voimaan nyt, tämä olisi kuluttajansuojan kannalta ihmisten saattamista todella ikävään tilanteeseen.

Ja vielä liikenneturvallisuudesta: huomaan, että useissa puheenvuoroissa, joita tässä on käytetty, ei ole lainkaan ymmärretty niitä liikenneturvallisuuteen liittyviä näkökohtia, jotka komission kirjeessä — jota on referoitu hallituksen esityksessä — tuodaan esille ja jotka itse toin esiin äskeisessä puheenvuorossani. En niitä kuitenkaan toista, mutta siteeraan Liikenneturvan nettisivuilta muutamia tietoja. Liikenneturva kertoo, että nuorten miesten riski kuolla liikenteessä henkilöauton kuljettajana on muita ikäryhmiä suurempi. [Arto Satonen: Se on selvä!] Valtaosa nuorista ei kuulu riskiryhmään, mutta nuoria riskikuljettajia on kuitenkin arvioitu olevan 10—17 prosenttia kaikista nuorista. Nuoren kuljettajan onnet-

Punkt i protokollet PR 42/2019 rd

tomusriski kasvaa, kun kyydissä on kavereita, ja 67 prosentissa nuorten miesten ja 35 prosentissa nuorten naisten — alle 24-vuotiaiden — kuljettamista autoista [Puhemies koputtaa], joilla on aiheutettu kuolonkolari, [Arto Satonen: Ei koske mopoautoa!] on ollut 10 prosentin ylinopeus. Nämä ongelmat eivät vähenisi [Puhemies koputtaa] ns. kevytautolaila, vaan pahenisivat.

18.29 Heikki Autto kok: Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Hassi on käyttänyt tässä mielenkiintoisia puheenvuoroja, ja sinänsä minusta olennaista pohdintaa tässä oli toisaalta tähän turvallisuuteen liittyen, johon palaan kohta, mutta erityisesti tähän EU-tuomioistui-
meen liittyen.

Elikkä, miten olisi poissuljettua se, että jos laki tulee voimaan, niin voimaantulon jälkeen lähdetään tekemään ne lakiin tarvittavat muutokset, jotta se täyttää tämän EU-lainsäädännön? Sillähän vältettäisiin sitten se EU-tuomioistuin. Perheet ovat nyt hankkineet näitä ajoneuvoja ottaen huomioon sen, että lainsäädäntö on siis tulossa voimaan ensi kuun alussa. Tämän on eduskunta laajasti hyväksynyt, tasavallan presidenttikin on jo lain vahvistanut. Miten olisi näin ollen huonompi vaihtoehto se, että annetaan lain tulla voimaan ja nuoret pääsevät tänä talvena sitten jo turvallisesti tuonne tien päälle? Ne nuoret, jotka oikeasti paljon esimerkiksi valtateillä liikkuvat, joiden perheet ovat jo halunneet turvallisuuteen panostaa hankkimalla näitä kevytautoja, pääsisivät niitä käyttämään, ja sen jälkeen tehdään ne muutokset, joiden kohdalla on aivan ilmeistä, että hallitus aikoo joka tapauksessa tulla esittelemään ne, kun se nyt esittää tämän lainsäädännön toimeenpanon siirtämistä vuodelle eteenpäin. Tässä menetetään yksi vuosi sitä tärkeää liikenneturvallisuustyötä, jota tällä lailla on haettu.

Ja tosiaan on aivan selvää, että mopoautojen turvallisuus muun muassa näissä Euro NCAP:n testeissä on osoittautunut aivan suorastaan olemattomaksi, kun taas sitten kaikki nämä kevytautot joutuvat täyttämään ne kriteerit, jotka henkilöautolle asetetaan. Ja kun nämä nuorten käyttöön tulevat kevytautot olisivat uusia, niin ne olisivat kyllä taatusti turvallisempia kuin mitä nämä mopoautot ovat. Ja toki edustaja Hassilla oli mielenkiintoisia fysiikanteoriaan liittyviä näkökulmia. Muistelisin itse, että kyllä näitä peruskoulun yläluokilla jo opetettiin, ei tarvitse lukion fysiikkaan turvautua. [Satu Hassi: Mutta kaikki ei opi!] — No se on totta. Edustaja Hassi on aivan oikeassa, että kaikki edustajat eivät ole käyneet peruskoulua. Se on tietysti aivan totta. [Naurua — Timo Heinonen: Osa on käynyt kansakoulun!]

Nämä kevytautot ovat myös ympäristöystävällisempiä. Tämäkin on ehkä sellainen asia, joka ei välttämättä hahmotu ihan helposti, niin kuin edustaja Hassi tuossa kuvasi. Mutta kyllä, vaikka kevytautot ovat isompia ja painavampia kuin mopoautot, niin ne ovat myös ympäristöystävällisempiä, koska niissä on hiukkassuodattimet ja niissä esimerkiksi on tyypen oksideja suodattavat SCR-laitteistot, niin kuin autoissa kuuluu olla, [Puhemies koputtaa] kun taas sitten nämä mopoautot käyttävät [Puhemies koputtaa] dieseliä eikä niissä ole minkäänlaisia suodattimia. Ja jos nyt mietitään tuolta maailmalta suurkaupunkeja, niin siellä kyllä pyritään nämä [Puhemies koputtaa] mopoauton tyyppiset moottorit nimenomaan kieltämään.

18.32 Ari Torniainen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Olemme käyneet hyvää keskustelua tästä hallituksen esityksestä, ja itse toivon, että tämä voi nytten mennä eteenpäin tällaisenaan. Mistä tämä harmillinen tilanne, vuoden siirtymäaika, nyt johtuu? Se johtuu EU-ko-

Punkt i protokollet PR 42/2019 rd

mission kirjelmästä ja siitä huomautuksesta, mikä on tullut, ja itse asiassa kun täällä jo eräässä puheenvuorossa viitattiin siihen EU-komission kirjelmään, niin se kirjelmä on kyllä luettavissa LVM:n sivuilta, tosin se on kopio, ja se on suomenkielinen siellä, eli se on hyvin ymmärrettävässä muodossa ja luettavissa.

Sitten täällä on viitattu Ruotsiin, että miksei ole samanlainen kevytautolainsäädäntö kuin Ruotsissa. Ruotsissa ne ovat hyvin erilaisia autoja, ne ovat traktoreita käytännössä, niillä saa ajaa maksimissaan 30:tä kilometriä tunnissa, niissä ei käytännössä saa olla takapenkkiä vaan maksimissaan 1—2 henkilöä kuljettajan lisäksi siinä edessä. Se on hyvin erilainen ratkaisu, siellä on monia muitakin sellaisia ratkaisuja, mitkä ovat erilaisia kuin Suomessa. Me olemme yrittäneet tehdä suomalaisen version tähän, ja nyt olemme komissiosta saaneet huomautuksen siitä ja mahdollisesti joutuisimme sanktioihin, ja on tärkeää, että nyt käydään komission kanssa ne keskustelut, miten saadaan Suomessa suomalainen malli tähän.

Hallitus ei todellakaan ota mietintämyssyn alle tätä asiaa, vaan sen jälkeen kun saadaan tämä asia eteenpäin, päästään seuraavaan vaiheeseen ja laitetaan LVM:n virkamiehet töihin ja etsimään niitä ratkaisuja. Keskusta haluaa olla myöskin, koska me olemme hallituspuolue, yhdessä kaikkien puolueiden kanssa, kaikkien eduskuntaryhmien kanssa etsimässä niitä ratkaisuja, jotta saadaan tämä asia maaliin.

Kevytauto on myös ilmastoteko käytännössä, koska esimerkiksi joukkoliikenne ei toimi todellakaan läheskään koko Suomessa. Täällä pääkaupunkiseudulla joukkoliikenne toimii, mutta ei tarvitse mennä kovin kauas omaan maakuntaanikaan, niin siellä ei joukkoliikenne toimi. Kevytautot mahdollistavat nuorille myöskin pääsyn harrastuksiin, se on hyvä asia, ja kevytauto voi olla myöskin ikäihmisille ratkaisu tulevaisuudessa liikkumiseen, kun se on sitten aikanaan muutettavissa myöskin takaisin perheautoksi. Itse uskon, että se on myöskin tulevaisuutta.

Etsitään siis ratkaisuja, eikä käytetä sitä koko vuotta, mikä nyt on, vaan löydetään yhdessä ne nopeammalla aikajänteellä.

18.35 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Juuri näin kuin edustaja Torniaisen erinomisessa puheenvuorossaan totesi: tämä asia pitää viedä täydellä maalaisjärjellä läpi niin, että saadaan myös Euroopan unionin päätöksentekokoneiston kautta se siunaus, mikä tälle ilmeisesti tarvitaan.

Kiitän tässä vaiheessa jo arvoisia ministereitä siitä, että he ovat erittäin kiireisistä aika-tauluistaan huolimatta tänne vaivautuneet ja päässeet tulemaan. On hienoa, että ministeri Tuppurainen piti erinomaisen analyyttisen puheenvuoron ja kertoi, mistä tässä on kysymys. Se on eduskunnan arvovallan tärkeää nostamista, ja on meille erittäin arvokasta, että saamme suoraa tietoa suoraan EU:sta.

Tämän asian käsittelyssä vielä yksi asia jäi sanomatta ja se on tämä yleinen mieliala: miten me koemme Euroopan unionin tässä asiassa tai missä tahansa muussa asiassa. Koemeko me sen sellaisena kauheana byrokratian keitaana, joka suoltaa päätöksiä tai säännöksiä, joissa ei ole mitään järkeä? Tässä nyt olisi sellainen pelin paikka, että me hoitaisimme tämän tyylikkäästi loppuun — että tämä asia saataisiin mahdollisimman äkkiä pantua täytäntöön ja meidän nuorillemme turvalliset kulkemisvälineet tuolla maanteillä.

Pitää muistaa, että ne autot, kevytautot, Volkswagen Golfit sun muut, ne ovat äärimmäisen hyviä autoja. Esimerkiksi valovarustus niissä on tänäpäni aivan loistava. Viisi vuotta vanhassa Golfissa on esimerkiksi niin hyvät valot tänäpäni, että mopoautoissa ei ole kym-

Punkt i protokollet PR 42/2019 rd

mentä prosenttia sitä valoa, mitä siinä autossa on. Näkyvyys on loistava, turvallisuus on hyvä, talvella se on lämmin, ja ennen kaikkea — mikä siinä on parasta — se on sille kuljettajalle äärimmäisen turvallinen. Kaikilla mittareilla mitattuna se on turvallinen.

Toivoisin, että meillä eduskunnassa löytyy niin paljon yhteishenkeä ja järkeä, että saamme tämän asian vietyä läpi järkevällä, nopealla aikataululla. Ja jos sattuisi nyt niin käymään, että — Euroopan unionin komissiolle ilmeisesti on annettu kohtalaisen hyviä syötöjä jostakin, että tätä kannattaisi vähän niin sanotusti kurmoottaa, niin kuin pohjalaiset sanovat — niin siinä tapauksessa tämä voisi mennä sillä keinoin, että pudotetaan sitten sitä ajokortti-ikää siihen 17 vuoteen. Joku sanoo tämän puheenvuoroni jälkeen, että nepä nuoret ajavat hurjasti. Kaikki me olemme olleet joskus nuoria. Kyllä mekin joskus ajelimme sillä mopedillamme vähän, miten nyt sanoisin, semmoisiakin nopeuksia, jotka eivät välttämättä olleet ihan lainmukaisia. Mutta 99,9 prosenttia meidän nuoristamme aivan varmasti on vastuullisia. Joukossa on aina muutama poikkeus, joista vain puhutaan ja leimataan koko nuorisoporukka vastuuttomaksi. Meidän nuoremme ovat hyviä, vastuullisia nuoria, jotka haluavat rakentaa järkevää Suomea. Se viesti meiltä pitää tästä talosta lähteä, että me luotamme heihin ja annamme heille mahdollisuuden turvalliseen liikkumiseen. Se on vähän, mitä me voimme tässä salissa heille tehdä.

18.38 Arto Satonen kok: Arvoisa puhemies! Olen saanut sekä tällä kaudella että aikaisemmalla kaudella olla suuressa valiokunnassa aika paljon käsittelemässä näitä erilaisia Euroopan unionista tulevia esityksiä. Kuten kaikki täällä tietävät, olen vahvasti Euroopan unionin kannattaja, ja useimmiten pidän järkevinä niitä esityksiä, mitä sieltä tulee, mutta nyt on kyllä pakko sanoa, että tässä komission kirjelmässä ei ole kyllä järjen hiventäkään. Ja ne kaikki perustelut, mitkä täällä on: täällä on ainoastaan yksi järkeenkäyvä perustelu — ja se lukee hallituksen esityksessä — ja se on se, että tässä ikään kuin markkinat vääristyvät, koska mopoautojen markkinamahdollisuudet heikkenevät, kun ne ovat eurooppalaisia valmistajia, eli tällä komission esityksellä ei ajeta mitään muuta kuin sitä, että mopoautojen valmistajien ja niitä myyvien asema ei heikkene. Liikenneturvallisuuden kanssa tällä ei ole yhtään mitään tekemistä tämän asian suhteen.

Tämä asia on koskettanut sitä paikkakuntaa, josta itse tulen, Sastamalaa, hyvin kovasti, koska meillä oli se valitettava onnettomuus, jossa rattijuoppo ajoi kahden 17-vuotiaan mopoautolla ajaneen ylitse. Voi olla, että siinä turmassa ei olisi normaali autokaan auttanut, mutta se on ollut todella järkyttävä kokemus. Ei sekään ole lopettanut sitä. Edelleen siellä mopoautoilla ajellaan, koska sellaisessa maaseutukunnassa on paljon niitä ihmisiä, jotka asuvat niin kaukana keskustasta — ja kun joukkoliikenne ei toimi — ettei nuorilla käytännössä ole muuta vaihtoehtoa päästä liikkeelle kuin tämä kuuluisa mopoauto.

Ja kun täällä puhutaan siitä, että jotkut nuoret miehet eivät välttämättä hallitse sitä liikennettä ainakaan silloin, jos on kavereita mukana, niin se on varmaan ihan totta ja se on oma ongelmansa, mutta kyllä se koskee mopoautolla ajavia ihan samalla tavalla kuin kevytautolla ajavia. [Satu Hassi: Montako mopoauton kyytiin mahtuu?] — Mopoauton kyytiin mahtuu ehkä vähemmän väkeä kuin kevytauton kyytiin, mutta mopoautokin on vaarallinen, jos sillä kohtaa vaikka jalankulkijan tai polkupyöräilijän. Se ei siitä muutu yhtään miksikään.

Toivon, että hallitus löytää tähän asiaan nyt yhdessä Euroopan unionin komission kanssa ratkaisun. Tässä on kyse todella merkittävästä asiasta. Minä näen sen myös yhdenvertaisuuskysymyksenä niitä nuoria kohtaan, joilla ei ole mahdollisuutta päästä harrastuksiin

Punkt i protokollet PR 42/2019 rd

tai kavereiden piiriin, joiden pitää julkista liikennettä käyttää ja joita eivät aina vanhemmat ehdi kuljettamaan, niin että he voivat tehdä sen mahdollisimman turvallisesti, joten tämä on erittäin tärkeä asia. Toivon, että mahdollisimman pian tähän saadaan ratkaisu, jonka pohjalta voidaan edetä.

18.41 Pekka Aittakumpu kesk: Arvoisa puhemies! Tässä on tullut keskustelussa esille tärkeänä seikkana myös ajokortinsaamisedellytykset. Meillähän 2018 kevennettiin B-ajokortin saamisen edellytyksiä poikkeusluvalla, ja tuon jälkeen niitä on myönnetty noin 10 000 kappaletta. Tämän asian tarkastelulle on varmastikin tarvetta.

Tässä keskustelussa on tullut hyvin esille se, että me olemme tälläkin kertaa likipitään yksimielisiä siitä, että tämä kevytautoja koskeva laki täytyy saada mahdollisimman pian voimaan niin, että se kelpaa EU-komissiollekin.

Tässä on tärkeänä asiana nostettu esille myös liikenneturvallisuus. Nyt meillä hallitusohjelmassa on mielestäni hyvät linjaukset siitä, että liikenneturvallisuutta parannetaan merkittävästi, ja esimerkiksi väylien peruskorjauksessa on juuri kysymys siitä, että me vahvistamme myös turvallisuutta, ja kun siellä noilla kevytautoilla ajaa, niin se on turvallisempaa, kun tiet ovat kunnossa.

Tässä meillä oli vuonna 2010 liikennekäytössä noin 4 300 mopoautoa, kun seitsemän vuoden kuluttua määrä oli likipitään tuplaantunut: vuonna 2017 meillä oli jo 8 100 mopoautoa käytössä. Niin kuin olemme tässä keskustelussa hyvin kuulleet ja sitä on hyvin kuvattu, on selvää, että tällainen kevytautoksi muutettu auto on huomattavasti turvallisempi kuin tällainen mopoauto.

Kun tarve on näin selkeä, tämä kevytautolaki täytyy ripeästi viedä eteenpäin, ja voi sanoa näin, että meidän täytyy tehdä kaikkemme, jotta tämä laki saadaan voimaan ja kevytautot tuonne liikenteeseen, koska se on meidän nuorten ja se on meidän kaikkien etu.

18.43 Timo Heinonen kok: Arvoisa rouva puhemies! Hyvä ministeri, hyvät edustajakollegat ja muut paikalla olijat! Kokoomus tukee vahvasti kevytautojen saamista meidän nuortemme käyttöön, ja niin muuten tukee Suomen kansakin. Tällä esityksellä on ollut vahva suomalaisten tuki, ja minusta tällaiselle vuoden viivyttelylle ei ole mitään syytä. Jos korjauksia halutaan tehdä, ne olisi ollut mahdollista tehdä huomattavan paljon nopeammin ja saada tämä laki voimaan vielä tämän vuoden puolella.

Kun olen kuunnellut tätä keskustelua, niin valitettavasti tuntuu siltä, että hallitus ei oikein tiedä, mitä hallitus tässä haluaa. Hallituksen riveistä on tullut hyvin kriittisiä puheenvuoroja kevytautoja kohtaan, ja tuntuu siltä, että tässä voi tapahtua ihan mitä tahansa. Tuuleeko kevytautoja suomalaisille nuorille enää tämän hallituksen aikana, jossa vihreät näyttävät heiluttavan tahtipuikkoa, jää nähtäväksi.

Arvon keskustalaiset! Kyllä maaseudun nuoret ja perheet nyt odottavat, että te olette tässä heidän tukena ja turvanaan [Eduskunnasta: Olemme!] ja pidätte huolta, että sielläkin pystytään liikkumaan maaseudulta seutukaupunkeihin ja seutukaupungeista maakuntakeskuksiin ja niin pois päin.

Arvoisa puhemies! Haluan antaa kiitosta ministereille, Tuppuraiselle ja Harakalle, siitä, että olette täällä paikalla ja olette käyttäneet puheenvuoroja tässä asiassa. Itse pidän sitä tärkeänä, että ministerit osallistuvat näihin keskusteluihin, ja vaikka ministeri Marinilla on liikenneministerinä hyvä syy tänään olla pois tästä keskustelusta ja tuosta aiemmastakin kes-

Punkt i protokollet PR 42/2019 rd

kustelusta, niin ihmettelen, miksi tämä lainsäädäntö laitettiin tälle päivälle, kun hallituksella oli tieto, että ministeri Marin ei tähän osallistu.

Nyt tässä on käymässä itse asiassa niin, että liikenneministeri ei osallistu tähän julkiseen keskusteluun millään tavalla, kun tiedot kertovat, että huomenna tämä ollaan jyräämässä liikenne- ja viestintävaliokunnassa läpi. Eli tänään käydään lähetekeskustelu ja tänään on jo kuulemma kuultu jo muutamaa asiantuntijaa, ja enää lisäasiantuntijoille ei ole edes varattuna aikaa. Huomenna tämä jyrätään hallituksen esityksenä läpi valiokunnasta, ja näyttää siltä, että liikenneministeri Marin ei tähän julkiseen keskusteluun ole osallistumassa. Tämä on se kritiikki, mikä meillä tähän käsittelyyn liittyy.

Arvoisa puhemies! Omaisuudensuoja on turvattu suomalaisille perustuslailla. Kun tutustuin tämän toisen kierroksen lausuntoihin, niin aika pysäyttävää oli se, että esimerkiksi One-Pro-niminen toimija, jolla on Lite-On, Meta System, Autonamics ja alihankkijat, he kertovat, että he ovat luottaneet siihen, että eduskunnan suuri enemmistö ja presidentin lainvahvistus ovat taanneet sen, että he ovat jo investoineet tähän kevytautokokonaisuuteen lähes 3 miljoonaa euroa. He kertovat omassa lausunnossaan, että vuoden 2020 kevääseen mennessä kokonaisinvestoinnit nousevat noin 6 miljoonaan. No, todennäköisesti he nyt laittavat seis nämä investoinnit. Ja siellä muuten, arvoisa työministeri Harakka, puhutaan ihan merkittävistä työllisyyspanoksistakin, mitä tähän on laitettu.

Piirla Oy omassa lausunnossaan kertoo VMS lite -versiosta, ja he kertovat, että hekin ovat luottaneet siihen, että tämäntyyppisessä valtiossa voidaan luottaa siihen, että eduskunnan hyväksymä ja presidentin vahvistama lainsäädäntö tulee päätetyn siirtymäajan jälkeen voimaan. He kertovat hankkineensa rajoittimia noin 150 000 eurolla. He kertovat omassa lausunnossaan tuon summan nousseen muiden työpanosten osalta vielä isommaksi.

Näissä lausunnoissa muun muassa kolmen lapsen isä Tuukka Turunen tuo esille sen, että ei tätä saa tarpeettomasti viivyttää. Olen tuon kolmen lapsen isän kanssa samaa mieltä. Ja 15-vuotiaan nuoren isä Jari Vaittinen myös tuo huolensa esille näissä lausunnoissa. Eli ihan tavalliset suomalaiset ihmiset ovat kantaneet huolta ja tuoneet esille sen, että he odottavat omille nuorilleen näitä turvallisempia kevytautoja.

Arvoisa puhemies! Meillä on perustuslaissa turvattu omaisuudensuoja. Tässä on nyt kyse siitä, millä tavalla me suhtaudumme tähän kysymykseen, ja esitän, että eduskunta päättää pyytää tästä hallituksen esityksestä perustuslakivaliokunnalta lausunnon.

18.49 Satu Hassi vihr: Arvoisa puhemies! En ole sinänsä suuresti yllättynyt mutta kuitenkin pidän hiukan surullisena sitä, että nämä liikenneturvallisuuden perusasiat, joita olen tuonut esille ja joita on myös hallituksen esityksen perusteluissa, referoiduissa EU-komission esille nostamissa näkökohdissa, suurin osa tämän keskustelun osallistujista haluaa si-vuuttaa kokonaan.

Kun tässä keskustelussa väitettiin, että ns. kevytautot olisivat myös ympäristön kannalta parannus, niin siteeraan hallituksen esityksen perusteluista sitä komission näkökohtaa, joka liittyy päästöihin. Komissio toteaa, että tällaisella nopeusrajoitetulla autolla ajettai-siin pääosin sellaisella nopeatuella, jolle se auto ei ole suunniteltu. Ei ole mitään tietoa siitä, mitkä olisivat sen auton tosiasialliset päästöt. Toisin sanoen ei olisi mitään takeita siitä, että nämä autot siinä todellisessa käytössä, mihin ne joutuvat, vastaisivat niitä päästö-rajoja, joita EU-lainsäädäntö edellyttää.

Mitä tulee sitten siihen, olisiko ollut mahdollista korjata tämä lainsäädäntö nopealla ai-kataululla, niin muistuttaisin vain mieliin, että Sipilän hallitus, joka tietysti olisi siihen työ-

Punkt i protokollet PR 42/2019 rd

hön voinut ryhtyä, viimeiset kuukautensa toimi toimitusministeristönä. Varsinainen poliittinen hallitus saatiin vasta kesäkuussa, ja lähes koko tämän ajan hallitus on hoitanut myöskin EU-puheenjohtajuutta. Eli se seikka, että komission kanssa olisi voitu selvittää nyt ennen marraskuun alkua se, olisiko löydettävissä tästä ns. kevytautolaista jonkinlainen versio, joka ei olisi niin räikeässä ristiriidassa EU-lainsäädännön kanssa, on kyllä ihan kukua.

18.51 Heikki Autto kok: Arvoisa rouva puhemies! Pari näkökulmaa:

Tosiaan edustaja Torniainen tuntee asiaa hyvin ja laajasti ja tuntee Ruotsinkin lainsäädäntöä ja kuvasi aivan oikein, että nämä ruotsalaisten nuorten käyttämät EPA-traktorit ovat hyvin erilaisia kuin mitä nyt Suomen kevytautolainsäädäntö tarkoittaisi, mutta sitä suuremmalla syyllä kysyn: jos kerran Ruotsilla on mahdollisuus luoda tällaisia omiin olosuhteisiinsa sopivia poikkeuksia, niin miksei Suomella olisi mahdollisuus luoda omiin olosuhteisiinsa soveltuvaa lainsäädäntöä, joka ehkä poikkeaa eurooppalaisesta valtavirrasta mutta olisi meillä perusteltua? Tätä jos tosiaan liikenneministerin sijaisena täällä ansiokkaasti keskusteluun osallistunut ministeri Harakka pystyisi avaamaan tarkemmin.

Mutta, arvoisa puhemies, ehkä se kaikkein olennaisin näkökulma liittyy nyt tässä yhteydessä myös tähän perustuslain näkökulmaan, jota edustaja Heinonen kuvasi hyvin. Tosiaan monet yritykset mutta myös monet perheet ovat investoineet jo siihen, että tällainen uusi lainsäädäntö tulee voimaan, ja mielestäni perustuslakivaliokunnalla olisi varmasti paikallaan pohtia tämän asian yhteydessä tarkemminkin, onko näillä jo investointeja tehneillä ollut oikeutus näin asiaa ennakoida.

Toisaalta sitten mielestäni tärkeä perustuslain näkökulma on myös se, että perustuslain 7 §:n mukaan jokaisella on oikeus turvallisuuteen ja jos me eduskuntana olemme asian äärellä, jossa voisimme lainsäädäntömuutoksella lisätä turvallisuutta — tässä tapauksessa nuorten turvallisuutta — niin mielestäni on kyllä vakavan pohdinnan paikka, jos emme tätä turvallisuutta lisäävää lainsäädäntöä mahdollista. Tässäkin mielessä ehkä perustuslakivaliokunta voisi asiaa katsoa.

Ja mielestäni kyllä yksi näkökohta on vastuu ympäristöstä. Mielestäni, tällaisella peruskoulun ja lukion fysiikan ymmärryksellä, nämä olisivat ympäristöystävällisempiä kuin mopoautot, mutta ehkäpä tässäkin perustuslakivaliokunta voisi kuulla vaikka asiantuntijoita aiheeseen liittyen.

Elikkä, arvoisa puhemies, kannatan edustaja Heinosen esitystä.

18.54 Ari Torniainen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Itse näen, että tämä hallituksen esitys tulee saada mahdollisimman nopeasti päätökseen. Kuitenkin meillä 1.11. lähestyy, ja toivon, että siitä aikarajasta ei mennä yli. Tämän hallituksen esityksen vuoden siirtymäajan aikana Suomi varmasti etsii yhdessä komission kanssa niitä ratkaisuja, miten kevytautolainsäädäntö Suomessa saadaan voimaan. Itse toivon näin ja itse uskon näin. Kuten ministeri Tuppurainen täällä omassa puheenvuorossaan toi jo esille, niin komissio on myöskin valmis etsimään ja keskustelemaan asiasta, ja toivon, että näin myöskin tehdään.

Edustaja Heinonen omassa puheenvuorossaan peräsi sitä, mikä on keskustan kanta käytännössä tähän asiaan. Olen jo useampaan otteeseen, useammassa puheenvuorossa, sanonut: keskusta haluaa, että Suomeen saadaan kevytautolainsäädäntö yhdessä EU:n komission kanssa siten, että se myöskin täyttää kaikki vaatimukset.

Punkt i protokollet PR 42/2019 rd

Edustaja Autto myöskin sitä epäili, voiko meillä olla samanlainen lainsäädäntö kuin Ruotsissa. Itse näen, että sen ei tarvitse olla juuri samanlainen kuin Ruotsissa. Itse toivon, että meillä on sellainen lainsäädäntö, mikä täyttää Suomen olosuhteet, ja viedään niitä asioita eteenpäin. Suomi on pitkien etäisyyksien maa, ja täällä ei joukkoliikenne toimi läheskään koko Suomessa. Me tarvitsemme nuorten liikkumiseen erilaisia vaihtoehtoja, ja kevytautovaihtoehto on yksi sellainen. Se on turvallisempi omasta mielestäni kuin mopoauto, mutta tämä kevytautolainsäädäntö ei sulje pois mopoautojenkaan olemassaoloa Suomessa, ja se on tärkeä huomioida tässäkin asiassa. Etsitään yhdessä niitä ratkaisuja.

Itse uskon, että kun käydään ja kaikki käyvät läpi tuota EU-komission kirjelmää ja mitä sieltä vaaditaan, niin niitä ratkaisuja kyllä löytyy. Siellä muun muassa puututaan rajoittimiin, miten sitä nopeutta rajoitetaan, ovatko ne mekaanisia vai elektronisia — sitä voidaan varmasti selvittää. Itse uskon, että myöskin siitä löytyy ratkaisu. Onko nopeus se, mikä viime kaudella päätettiin, 60 kilometriä tunnissa, vai voiko se olla hieman alhaisempi? Itse toivon, ettei se kuitenkaan mene siihen, mikä se Ruotsissa on, 30 kilometriä tunnissa. Viime kaudella hallituksen esitys oli 45 kilometriä tunnissa. Pohditaan sitäkin asiaa, se on yksi vaihtoehto. Samoin sitä, ovatko kevytauton painorajat juuri nämä, on syytä pohtia, mutta turvallisuus ennen kaikkea. Turvallisuus ennen kaikkea [Puhemies koputtaa] ja nuorten liikkuminen.

18.57 Timo Heinonen kok: Arvoisa puhemies! Loppuun haluan korjata aiemmassa puheessani kertamani mopoautojen myyntimäärän, niin että jää pöytäkirjaan oikea luku: se oli normaalitilanteessa, siis ennen tämän lainsäädännön hyväksymistä, noin 600 autoa eikä pienempi, kuten aiemmin sanoin.

18.58 Veijo Niemi ps: Arvoisa puheenjohtaja! Yksi oikaisu tuohon aikaisempaan puheenvuoroon, jossa esiintyi se, että mopoautoa voisi ajaa T-kortilla eli traktorikortilla: sehän ei suinkaan pidä paikkaansa.

Aivan alkuun, kun näitä mopoautoja rupesi Suomeen tulemaan, niitä hommattiin aikuisille, vanhemmalle väestölle sillä olettamalla, että ennen vuotta 85 syntynyt henkilö voisi ajaa mopoautolla ilman mitään ajo-oikeutta. Se vääristymä johtuu ehkä osastaan myöskin siitä, että päämaat ovat Ranska, Italia ja Espanja, missä näitä on vanhemmalla väestöllä käytössä ja missä he saavat ajaa ilman mitään ajo-oikeutta.

Kyllä minä olen vahvasti sitä mieltä, kun on näitä myös kolareissa mukana ollut katso-massa, että kevytauto tai hidastettu auto, kuten edustaja Hassi sanoi, olisi meidän nuorille huomattavasti turvallisempi kuin tämä niin sanottu mopoauto.

18.59 Satu Hassi vihr: Arvoisa puhemies! Yksi asia vain: kun tässä on kovasti todisteltu, että komission kanta on mopoautojen valmistajien lobbauksen tulosta, niin kysyn vain, että keiden kannat ovat autokauppiaiden lobbauksen vaikutuksesta syntyneitä.

18.59 Juha Mäenpää ps: Arvoisa puhemies! Kun Hassi puhui tästä liike-energiasta ja muusta: Jos tuolla logiikalla ajattelee tätä mopoautoasiaa, niin ehkä sitten voisi Hassi esittää, että henkilöautolla on joku painoraja, niin että 18:n vanhana saa ajaa vain 900-kiloista ja sitten 25-vuotiaana 1 200-kiloista ja 30-vuotiaana sitten 1 500-kiloista. Että ei tällä liike-energialla ja massalla ole mitään tekemistä. Meillä on 18-vuotiaita ammattikoulusta valmistuneita autonkuljettajia, jotka ajavat 60 000 kiloa painavaa autoa.

Punkt i protokollet PR 42/2019 rd

Näkisin nyt vain, että tämä asia pitäisi saada pikaisesti käyntiin. Tuolla työhuoneessani kuulin, että jotkut yritykset ovat investoineet ja ostaneet joitain rajoittimia varastoon — onhan tämä ihan käsittämätöntä, että lakia, joka on tulossa voimaan, muutetaan tässä vaiheessa.

Suomi on kansallisvaltio — käsittääkseni — ja ei meidän kuulu ottaa ohjeita omaan lainsäädäntöömme mistään yläpuolelta. Pidetään maa itsenäisenä ja tehdään itsenäisiä päätöksiä. — Kiitoksia.

Ensimmäinen varapuhemies Tuula Haatainen: Ministeri haluaa käyttää vielä puheenvuoron. Riittääkö minuutti?

19.01 Työministeri Timo Harakka (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitän edelleen keskustelusta. Nyt tässä loppuvaiheessa nostettiin esiin tämä omaisuudensuoja, joten on ehkä tärkeää tässä nyt vielä korostaa sitä, että lakia ei ole kumottu eikä lakia olla muuttamassa vaan lain voimaantuloa ollaan siirtämässä. Mikäli joku kokee, että tästä aiheutuu taloudellista haittaa, niin on tietenkin mahdollista hakea vahingonkorvausta, joka sitten viime kädessä tuomioistuimessa ratkaistaan. Mutta on syytä huomata se punninta, joka tässä on käyty, että myös lain voimaantulo nostaa merkittävästi sitä riskiä, että Euroopan unionin komissio käynnistäisi rikkomusmenettelyn, josta seurauksena saattaisi olla sitten lopulta se, että suomalaiset yksityishenkilöt ja yritykset kärsisivät mittavampaa taloudellista vahinkoa ja omaisuuden menetystä, puhumattakaan sitten siitä, että Suomen valtio tietoisesti luopuisi aiemmasta varovaisuusperiaatteestaan.

Riksdagen avslutade debatten och avbröt behandlingen av ärendet.