

Plenum

Onsdag 12.12.2018 kl. 14.02—21.40

22. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av fordonslagen och körkortslagen och till vissa lagar som har samband med den

Regeringens proposition RP 173/2018 rd

Utskottets betänkande KoUB 33/2018 rd

Första behandlingen

Talman Paula Risikko: Ärende 22 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger kommunikationsutskottets betänkande KoUB 33/2018 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslagen.

Debatt

19.34 **Ari Jalonon sin** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nyt on otsikon — hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ajoneuvolain ja ajokorttilain sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta — takana tuttavallisemmin kevytauto. Eli omaa pohdintaa hie-man taustalle: niin kauan kuin nuoret ovat Suomessa liikkuneet mopoautoilla, tässä salissa on ollut useita edustajia, jotka ovat pohtineet, miten tilannetta saataisiin turvallisemmaksi, ja nyt me olemme tilanteessa, jossa tällöinen ratkaisu on löytymässä tai löytynyt.

Kyseessä on siis uusi ajoneuvoluokka, jota kutsutaan kevytautoiksi. Ne ovat siis normaaleja autoja, mutta ne ovat T-ajoneuvoluokkaa, ja niitä saa AM-ajoluokan ajokortilla ajaa. Tässä yhteydessä on myös hyvä mainita, että miksei tämä kelpaisi myös ikäihmisil-lekin tai kenelle tahansa ajoneuvoksi.

Tämä on asia, joka on pohdittu todella monipuolisesti ja monelta suunnalta. Tämän voi nähdä toisaalta ympäristöystävällisenä asiana, toisaalta tämän voi nähdä ympäristöä kuor-mittavana asiana. Toisaalta tämän voi nähdä turvallisuutta lisäävänä asiana, ja toisaalta tä-män voi nähdä turvallisuutta heikentävänä asiana. Mutta valiokunnan selkeä enemmistö nimenomaan turvallisuuteen painottaen on tätä hyväksymässä ja näkee tämän turvallisuut-ta parantavana asiana.

Eli koska nämä ovat ”normaaleja autoja” ja uudehkoja semmoisia, niin niissä on aina uusin turvavarustus mukana, mikä tulee vakiovarusteina, ja sitten tietysti lisävarusteina löytyy jo nyt uusia tekniikoita, kuten esimerkiksi automaattiset jarrutukset, jalankulkija-tunnistukset ynnä muut, ynnä muut. Sehän on fakta, että mitä tänään on lisävarusteena, on vähän ajan päästä vakiovarusteena. Eli tästä löytyy tämä turvallisuuspuoli, ja tähän perus-tuu sitten myös iso osa näitä muutoksia, joita me olemme valiokunnassa tehneet.

Tämä on siis vaihtoehto esimerkiksi mopolle, mopoautolle tai jollekin muulle liikkumis-muodolle. Tämä ei siis poissulje mitään, vaan tämä on vaihtoehto ja tuo liikkumisen mah-dollisuuksia nuorille, varsinkin alueella, missä ei ole joukkoliikennettä — pääsevät vähän vapaammin liikkumaan. Tätä pohdittiin myös niin, että kun nuori pääsee liikkumaan har-

Punkt i protokollet PR 129/2018 rd

rastuksiinsa helpommin, niin myös se perhe voi päästä helpommalla, koska isä ja äiti eivät enää joudu välttämättä kuljettamaan niihin jääkiekkoharjoituksiin lastansa ja ajamaan sieltä edestakaisin, eli siinä myös tällainen ympäristönäkökanta voi syntyä. Ja samalla, kun tämä on normiauto, se muutos katsastetaan takaisin taas autoksi jossain vaiheessa, ja siinä voi sillä nuorella olla käytännössä sama ajoneuvo alla 15-vuotiaasta eteenpäin vain pienen muutoskatsastuksen jälkeen.

Mutta koska tämä on niin iso muutos ja ihan uusi ajoneuvoluokka, niin tällaiseen liittyy aina tietynlaisia riskejä. Me korostamme erittäin voimakkaasti seurannan merkitystä tässä yhteydessä, ja jos joitain ongelmia löytyy, niin velvoitetaan myös eri viranomaiset viipymättä toimimaan niitten havaintojen mukaan. Valiokunta myös haluaa siitä selvityksen, mitä kokemuksia siitä on saatu.

Muutos, mikä on myös peräänajoja vähentävä asia, on hitaan ajoneuvon kilpi. Me vaadimme sen sinne taakse, niin että takaapäin erotetaan, että tuo ajoneuvo kulkee hieman hitaampaa.

Nopeus. Me pohdimme myös sitä useilta eri näkökannoilta ja päädyimme siihen, että on kuitenkin kokonaisuus huomioon ottaen parempi, että se rajoitin pistetään 60 kilometriin tunnissa, jolloin siihen on ihan uusia näkökantoja: liikenne on sujuvampaa, ja ohitustarve vähenee, ja myös se mainittu peräänajoriski pienenee. Mutta, korostan vielä, on luonnollista, että kaikki liikennesäännöt koskevat myös kevytautoja, eli jos ajetaan taajamassa ja siellä on vaikka kolmenkymmen nopeusrajoitusalue, niin tietenkin ajetaan sitten kolmekymppiä. Tähän liittyy myös se, että jos viidenkymmen alueella olisi ollut 45-rajoitin, niin se olisi ollut mallia tällä pohjassa, ja asiantuntijakuulemisen mukaan siinä kulutus olisi sitten noussut, ja se ei tietenkään nykyisessä ympäristöpolitiikassa ole hyvä asia. Todettiin myös se, että vanha sanonta ”ei mopolla moottoritielle” tässäkin kohtaa pidetään, eli tällä ei saa ajaa moottoritiellä eikä moottoriliikennetiellä.

Fakta on myös se, että aina niin kauan kuin ihmisellä on ollut ajoneuvoja, niitä on viritelty. Se on riski, mikä on olemassa, eikä sitä kokonaan pystytä koskaan kiertämään, mutta tämä nopeuden nosto voi myös vähentää sitä virittämisen tarvetta. Nyt on koetettu siihen kiinnittää huomiota ja kehoitetaan myös etsimään keinoja, miten tällaiset mahdolliset viritykset estettäisiin tai ainakin löydetäisiin, eli katsastuksia tai jonkin mustan laatikon tai tällaisen rakentaminen rajoittimen yhteyteen tai esimerkiksi sinetöimällä se. Mutta silloin, kun tällaisia kaikkia tekniikoita siihen pistetään, tarvitsee luonnollisesti katsoa, miten ne toimivat ja mikä on se arvio myös oikeudellisista näkökannoista.

Jos tällainen virittäminen tulee kyseeseen, niin vahva tulkinta on se, että se on sitten kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta, ja silloin tulee tietysti ajokieltoon määrääminen eli sakkoja ja kaikkien näköistä. Mutta mikään ei toimi, jos ei tien päällä ole valvontaa, eli sitä halutaan korostaa vielä.

Sitten vielä: Koska aikaisemmat esitykset ovat lähestulkoon aina kaatuneet joihinkin EU-asioihin, niin nyt tätä on sieltä tarkisteltu. Ministeriöltä ollaan saatu selvitys, että tällä pohjalla uskalletaan edetä, ja senpä takia tämä on nyt täällä.

Tässä on kaksi lausumaehdotusta, joista ensimmäinen korostaa ja koskee valvontaa ja raportointia ja toinen on sitten hitaan ajoneuvon kolmiota koskeva.

Tällä oli valiokunnan suuri enemmistö, mutta tästä on myös hylkyvastalause jätetty, eli tästä sitten äänestetään myöhemmin. — Kiitos.

Punkt i protokollet PR 129/2018 rd

19.44 **Katja Taimela sd:** Arvoisa rouva puhemies! Hyvät kollegat! Meillä on nyt siis ensimmäisessä käsittelyssä valiokuntatyön läpikäynyt hallituksen esitys, joka on puhuttanut jo vuosia lähinnä maaseudulla ja keskikokoisissa kaupungeissa, joissa nuoret liikkuvat yhä enenevässä määrin mopojen lisäksi mopoautoilla. Tämä esitys mahdollistaa uuden liikku-
misen muodon erityisesti nuorille, 15—17-vuotiaille, kun otamme käyttöön uuden ajoneu-
voryhmän mahdollistaen tulevaisuudessa, 1.11.2019 alkaen, kevytautot.

Nykyiset mopoautot, joita ei tämä laki jatkossakaan kiellä, koetaan liikenteessä usein turvattomiksi, ja niiden kanssa on nähty valitettavia liikenneonnettomuuksia. Elinkaarensa aikana jokainen mopoauto joutuu keskimäärin ainakin kerran liikennevahinkoon ja joka viides mopoauto henkilövahinkoon johtavaan liikenneonnettomuuteen. Kevytauton myö-
tä erityisesti nuorille tuodaan ajoneuvojen rakenteen ja turvatekniikan osalta turvallinen
liikkumisen vaihtoehto, joka voi hyödyttää isostikin nuorten ja perheiden arkea erityisesti
sellaisia alueilla, joilla joukkoliikennettä ei ole yksinkertaisesti saatavilla. Mopoautoon
verrattuna kevytauto voi olla käyttöikänsä pidempiaikainen vaihtoehto, jonka elinkaares-
sa myös osa ajoneuvon kustannuksista on saadun selvityksen mukaan mopoautoa pienem-
piä.

Kevytautoa vaihtoehtona mopoautolle koskeva lakihanke on perusteltu liikenneturvalli-
suuden parantamiseksi. Toki siinäkin on puolensa. Rajoitettu kevytauto on massaltaan täy-
sin toinen kuin mopoauto, ja näin ollen mahdollisessa törmäystilanteessa myös törmäyse-
nergia on moninkertainen. Kevytauton suurin sallittu omamassa on 1 500 kiloa, ja valio-
kunnassa halusimme mahdollistaa myös sähköautot kevytautoina ja akkuihin liittyvän li-
säpainon vuoksi teimme pykälämuutosesityksen, jonka mukaan sähköautojen omamassan
enimmäisraja olisi 1 800 kiloa.

Arvoisa rouva puhemies! Lausuntokierroksella ja valiokuntakuulemisissa ihan odote-
tusti nousi esiin, että nopeusrajoite ei saa olla liian helppo purkaa. Pääsääntöisesti haluan
luottaa perheisiin ja nuoriin, mutta jos rajoite on liian helppo kiertää, sitä myös helposti
kierretään, ja jokainen meistä varmasti tiedostaa, että valvonta tulee olemaan vähintäänkin
haastavaa tämän kanssa. Valiokuntatyössä painotimme tien päällä tapahtuvan valvonnan
keskeistä merkitystä mutta myös kaikkien teknisten mahdollisuuksien hyödyntämistä no-
peudenrajoittimien käytön seurantaan.

Ennakkoon palautetta on tullut lähinnä ammattiautoilijoilta liittyen liikennevirtojen su-
juvuuteen, jos nopeusrajoitettujen henkilöautojen määrä kasvaa merkittävästi. Valiokun-
nassa muutimme hallituksen esitystä niin, että ehdotetun 45 kilometriä tunnissa sijasta ke-
vytauton suurin rakenteellinen nopeus on rajoitettu 60 kilometriin tunnissa. Muutoksella
sujuvoitetaan liikennettä, ja sillä on myös positiivisia vaikutuksia ympäristön kannalta.

Mitä tulee arvioihin siitä, että osa nuorista ohjautuisi uudistuksen myötä pois joukkoli-
kenteen käytöstä, haluan muistuttaa, että maaseutumaisissa kaupungeissa ja maaseudulla
ei todellakaan ole mahdollisuutta kulkea tänäkään päivänä opiskeluihin ja harrastuksiin
jouhevasti joukkoliikenteen turvin, jos ollenkaan.

Ilmastonäkökulmasta pitää ottaa huomioon myös se, että osa mopoista ja mopoautoista
tulee vaihtumaan kevytautoihin, jotka ovat jo itsessäänkin ympäristölle parempi vaihtoeht-
to. Lisäksi nuorten itsenäisten liikkumismahdollisuuksien parantuminen vähentää käytän-
nössä vanhempien eestaas kускаamista opiskeluihin, harrastuksiin ja kavereiden luokse.

Käsittelyn aikana on pohdittu myös uudistuksen kustannuksia. Ketä tämä oikeasti hyö-
dyttää, ja onko perheillä varaa ostaa ja antaa nuorelle käyttöön enintään kymmenen vuotta
vanha auto, tässä alkuvaiheessa kuitenkin vähintään vuonna 2014 tai myöhemmin käyt-

Punkt i protokollet PR 129/2018 rd

töön otettu henkilöauto? Tässä keskustelussa pitää erityisesti muistaa se, että käytetty mopauto maksaa helposti lähes 10 000 euroa ja uusi jopa yli 15 000 euroa, eli ei ole mopautoilukaan ihan halpaa tai kaikkien perheiden saavutettavissa. Elikkä koen, että tämä on ongelmallinen syy vastustaa tätä lakiesitystä.

Arvoisa puhemies! Käsittelyn aikana kriitikot todistelivat useamman kerran, että lakimuutoksen jälkeen 8 000 mopauton sijasta jopa 40 000 kevytautoa kurvailee meidän nuorten käsissä liikenteessä. Enemmän olisin itse kaivannut lukuja ja arvioita siitä, kuinka isossa osassa perheitä kevytauto tulee olemaan perheen kakkosauto, kuinka monta enemmän saastuttavaa mopoa ja mopautoa vaihtuu kevytautoon, kuinka monessa perheessä loppuvat tuplamatkat, kun nuoriso pystyy liikkumaan itsenäisesti, ja kuinka monessa kaupungissa ja kunnassa pääsee liikkumaan jouhevasti julkisen liikenteen turvin kouluun ja harrastuksiin tänä päivänä.

Arvoisa rouva puhemies! Kannatan lakiesitystä valiokunnan tekemien muutosten pohjalta, ja uskallan myös pohtia tässä ensimmäisessä käsittelyssä ääneen, että paitsi, että tämä esitys on kannatettava, se tulee olemaan käytännön elämässä myös päästöneutraali.

19.50 Jyrki Kasvi vihr: Arvoisa puhemies! Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen on arvokas tavoite. Valitettavasti tämä laki ei kuitenkaan turvallisuutta edistä, pikemmin päinvastoin. Tämän lain valmistelu on lähtenyt liikkeelle huolesta mopautojen turvattomuudesta. Erityisesti niiden törmäyskestävyyttä on pidetty heikkona. Siksi mopautojen rinnalle on haluttu luoda uusi ajoneuvoluokka, kevytauto, joka olisi käytännössä nopeusrajoitettu pieni henkilöauto, vaikka lakiteknisesti se luokiteltaisiinkin traktoriksi.

Jo lain valmistelun aikana on kuitenkin käynyt ilmi, etteivät kevytautot juurikaan parantaisi liikenneturvallisuutta. Kuten hallituksen esityksen perusteluissa todetaan, liikenneturvallisuus paranisi lähinnä siltä osin kuin kevytautot korvaisivat mopoja, ei mopautoja. Tämän vahvistivat myös valiokunnassa kuullut asiantuntijat. Nuorten moottoriliikenteen todellinen turvallisuusriski kun ovat nimenomaan mopot — mopot, joiden onnettomuusriski on moninkertainen mopautoihin ja kevytautoihin verrattuna — ja niiden törmäysturvallisuus se vasta huono onkin.

Arvoisa puhemies! Valiokunta päätti liikenteen sujuvuuden parantamiseksi nostaa kevytautojen enimmäisnopeuden hallituksen esityksen 45 kilometristä tunnissa 60 kilometriin tunnissa, mikä siis lyhentää kuljettajien reaktioaikoja, pidentää jarrutusmatkoja ja lisää kolarien vakavuutta. Ajoneuvon liike-energia nousee nopeuden toiseen potenssiin, eli törmäys 60 kilometrin tuntinopeudessa on 78 prosenttia voimakkaampi kuin 45 kilometrin tuntinopeudessa. Tämä jos mikä todennäköisesti heikentää nuorten ja muiden tiellä liikkuvien turvallisuutta, etenkin kun kevytautoa voi ajaa samalla AM/121-ajokortilla kuin mopautoa. Eli 15-vuotias kuljettaja pääsee 30 kilometriä tunnissa kulkevan henkilöauton rattiin neljän tunnin teoriaopetuksen, teoriakokeen ja ajokokeen jälkeen. Pakollista opetusta olisi siis vain neljä tuntia teoriaa.

Arvoisa puhemies! Suomi on sitoutunut vähentämään ilmastopäästöjään nopealla aikataululla. Tasavallan presidenttikin totesi äskettäin YK:n ilmastokokouksessa Katowicessa, että myös Suomen on nopeutettava ilmastotoimiaan. Siksi olisi yllättävää, jos hallitus esittäisi lainsäädäntöä, joka sen omastakin mielestä lisäisi liikenteen hiilidioksidipäästöjä — siis hidastaisi Suomen ilmastotoimia. Kevytautot lisäävät liikenteen ilmastopäästöjä. Tämä ei ole opposition spekulointia, vaan päästöjen kasvu todetaan esityksen perusteluissa ja asiaan saatiin vahvistus valiokunnan kuulemilta asiantuntijoilta. Hallitus haluaa siis

Punkt i protokollet PR 129/2018 rd

tietoisesti lisätä Suomen liikenteen päästöjä. Tässä vaiheessa ilmastokriisiä meidän ei todellakaan pidä hyväksyä lainsäädäntöä, joka aktiivisesti kiihdyttää ilmastomuutosta.

Arvoisa puhemies! Tästä esityksestä ei saa kelvollista pykälää muuttamalla tai lausumilla. Se on hylättävä kokonaan, kuten vastalauseessamme todetaan, mutta siihen palaamme toisessa käsittelyssä.

19.53 Markus Lohi kesk: Arvoisa puhemies! Nyt pitää kyllä kiittää hallitusta tästä minusta erinomaisesta esityksestä. Ymmärrän sen, että kun eletään täällä pääkaupunkiseudulla, jossa julkinen liikenne toimii hyvin, kuten monessa suuressa kaupungissa toimiikin, niin tilannehan on niin, ettei varmasti ole tarvetta tämmöiselle kevytautolle tai nykyisille mopoautoillekaan. Mutta silloin, jos menemme, sanotaan, keskisuuriinkin kaupunkiin, joissa ei oikeastaan tänä päivänä joukkoliikenne kovinkaan hyvin toimi, puhumattakaan haja-asutusalueista, niin minusta tämä kyllä erittäin hyvin vastaa tämän päivän nuorten tarpeeseen liikkua paitsi kouluun myös harrastuksien pariin ja tuo kyllä turvallisuutta siihen liikkumiseen. Jos ajatellaan tämän päivän mopoautoja, niin ne ovat kyllä melko turvattomia koppeja.

Minusta, jos ajatellaan liikenteen sujuvuutta ja turvallisuuttakin, liikenne- ja viestintävaliokunta teki viisaan päätöksen, kun nosti nopeutta 45 kilometristä tunnissa 60 kilometriin. Se on minusta ihan perusteltu päätös.

Sen sijaan oikeastaan kysyisin, kun täällä on valiokunnan puheenjohtaja, puhuttiko teitä valiokunnassa kysymys auton iästä. Olisiko parempi, että olisi mieluummin lähdetty siitä, että edellytetään, että siinä on tietyt turvavarusteet? Jos ajatellaan varsinkin tämän lain voimaantulossa ollutta säännöstä, eli 1. tammikuuta 2015 rekisteröidyn tai sen jälkeen rekisteröidyn auton pitäisi olla kysymyksessä, ja sitten myöhemminkin kuitenkin enintään kymmenen vuotta vanhan, niin kun meillä on katsastusjärjestelmä ja meillä ajetaan monta kymmentäkin vuotta vanhoilla autoilla liikenteessä, jopa moottoritiellä 120 kilometriä tunnissa laillisesti, niissä ei ole välttämättä edes tämmöisiä ABS-jarruja tai muita ajonvakautusjärjestelmiä, niin miksi tämmöisessä autossa, jossa on rajoitettu enimmäisnopeus 60 kilometriin tunnissa, pitäisi rajoittaa auton ikää? Olisiko parempi, että edellytettäisiin ne turvavarusteet, jolloin se mahdollistaisi myös, että vähävaraisemmalla ja pienempituloisella perheellä olisi mahdollisuus hankkia turvallinen vanhempi auto, mutta kuitenkin huomattavasti mopoa tai mopoautoa turvallisempi vaihtoehto tälle nuorelle, jotta hän pääsee kouluun ja harrastusten piiriin?

Nyt kun katsoo näitä hintoja, niin ei tuommoista vuoden 2015 autoa, halvintakaan autoa, saa juuri alle 10 000 euron, ja kyllä ne 10 vuottakin vanhat autot ovat aika arvokkaita. Tämä on oikeastaan ainoa kysymys, joka minulla tässä herää. Muuten tämä on minusta hyvä juttu.

Voin kyllä senkin todeta, että itse olisin valmis myös tuossa ajokortti-iässä liukumaan hieman alaspäin. Meillä on paljon maita, joissa on [Puhemies koputtaa] alhaisempi se ikäraja. Sitäkin kannattaisi harkita.

19.57 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Muutamia näkökohtia tähän mietintöön.

Eli tämä autojen ikäkysymys, mitä edustaja Lohi äsken toi esille: itse näen sen myös niin, että tässä tavallaan on tilaisuus autokantamme nuorentamiseen. Kun meillä on krooninen ongelma siinä, että autot ovat liian vanhoja, niin nyt tässä tulee kannustin sen autokannan nuorentamiselle. Ainakin oman ymmärryksen mukaan voisi olla ongelmia myös

Punkt i protokollet PR 129/2018 rd

sen kevytautoksi konvertoinnin teknisen puolen kanssa, jos autot olisivat kovin vanhoja, niitten ohjausjärjestelmien yhteensopivuudessa ja muussa vastaavassa, että saadaan siitä autosta sellainen, ettei sitä pysty virittämään. Tällainen ainakin olisi oma tuntumani asiaa.

Edustaja Kasvin laskelmat liike-energiasta ovat tietysti matemaattisesti ottaen oikeita, mutta kun lakeja lähdetään säätämään, niin kaiketi perusoletuksen pitää olla, että lakia noudatetaan ja nopeusrajoituksia noudatetaan eli taajamassa ei sitä kuuttakymppiä ajeta ja sitä riskiä onnettomuudesta sillä tavalla aiheuteta.

Haluaisin tuoda sellaisen aiemmin mainitsemattoman näkökohdan esille tähän asiaan, että tässä pitäisi kuitenkin ottaa vakavasti alan yritysten ja harrastajajärjestöjen huoli kevytauton käyttöönoton vaikutuksesta kaksipyöräisten kulkuneuvojen markkinoihin sekä korttien suorittamisen lukumääriin. Kun ennestäänkin moottoripyöräkortin suorittaminen on tehty vaikeaksi, niin kuinka moni harvempi ajaa sen jatkossa, kun mopovaihe on jäänyt välistä, kun tällä kuitenkin pyritään mopojen määrän vähentämiseen? Kukaan ei kuitenkaan toivo kaksipyöräisten markkinoiden kurjistumista entisestään, ja onhan meillä myös kansallinen strategia kaksipyöräisistä.

Heitänkin siis tähän yhteyteen ilmoille ajatuksen ja haasteen siitä, että jos näillä esityksillä sivutuotteena heikentäisimme kaksipyöräisten markkinoita ja ajokorttien suorittamisen lukumääriä, niin voisiko meiltä löytyä joitakin keinoja moottoripyörän edellytysten ja kustannusrakenteen parantamiseksi.

19.58 Ari Jalonen sin: Arvoisa puhemies! Hyvää keskustelua, kiitos.

Tosiaan Kasvi nosti esille autokoulusta tai ajokortin ajamisesta sen, että ensimmäisen ajokortin kohdalla on tämä neljän tunnin vaatimus. Otan nyt vähän vapauksia mutta tulkiten valiokuntaa niin, että valiokunta kyllä näkee sen mahdollisuutena, ettei sen tarvitse olla pelkästään teoriaa, vaan sitä tulee kehittää jatkuvasti nimenomaan niitä henkilökohtaisia tarpeita ajatellen, mitä kulloisellakin ajokortin ajajalla on. Eli toiselle voi olla se teoria tarpeellisempaa, ja toiselle voi olla sitten tarpeellista vähän käydä koeajamassa, miltä se liikenne tuntuu. Eli uskallan puheenjohtajana sanoa viestin, että tätä tulee kehittää ja että tulee pohtia ratkaisuja paremmaksi vaihtoehdoksi.

Lohi kysyi nimenomaan ikää ja hintaa: Jos me vertaamme vaihtoehtoja — siis tähän ei mitenkään syrjäytä mopoautoa, mopoauto on vaihtoehto edelleen — esimerkiksi mopon ja henkilöauton hintaa, niin uuden hinnat lähtevät molempien kohdalla noin kymppitonni ylöspäin, ja sitten jos katsotaan käytettyjen markkinoita, niin se on totta, että se auto pitää hintansa paremmin, joten se myös on tavallaan vakaampi sijoituskin sille nuorelle, ja siitä voi saada takaisin muuttamalla sen oman auton, ja se on pitempiaikainen ratkaisu.

Puhemies! Saanko jatkaa vielä, kun 2 minuuttia tuli täyteen?

Puhemies Paula Risikko: Joo, 3 minuuttia saa puhua.

Kiitoksia. — Eli tämä kevytauto on kokonaistaloudellisesti edullisempi. Mutta se, että tässä on tämä raja, takaa sen, että niitä vanhoja kevytautoja sitten ei ole, kun se tarvitsee takaisin muutoksastaa autoksi. Eli se on uudehko auto aina, jolloin siinä on jo vakiovarusteena viimeisimmät turvavarusteet ja turvalliset korirakenteet, joiden kautta voidaan perus-

Punkt i protokollet PR 129/2018 rd

tella myös sitä törmäysenergiaa, mikä tässä tuli esille, ja sitä korkeampaa nopeutta, minkä me näimme kuitenkin kokonaisuutena järkeväksi.

20.01 Jyrki Kasvi vihr: Arvoisa puhemies! Haluan vain korjata sen edustaja Lohen väärinkäsityksen, joka on muutenkin Suomessa yleinen, että mopautoja olisi vain maaseudulla, jossa joukkoliikenne ei toimi. Kutsun edustaja Lohen ja muut opintomatkalle Suomen toiseksi suurimpaan kaupunkiin, jonka raja on tästä 7 kilometriä länteen. Siitä alkaa Mopauto-Suomi, kuten jokaisen yläasteen, lukion ja jäähallin pihalla voi todeta — siis siinäkin huolimatta, että bussit, junat ja metrokin kulkevat.

20.02 Markus Lohi kesk: Arvoisa puhemies! En tuossa puheenvuorossani todennut, että vain maaseudulla on mopautoja, vaan totesin, että täällä kaupungissa, missä julkinen liikenne toimii, ei välttämättä tarvittaisi näitä, vaan pystyisi käyttämään julkista liikennettä. Erityinen tarve tämäntyyppiselle lainsäädännölle on siellä, missä julkinen liikenne ei toimi ja nuorilla on kuitenkin tarve liikkua harrastuksiin ja kouluun. Siellä tämäntyyppinen lainsäädäntö tuo apua. Sen sijaan täällä, missä me nyt elämme, ja tässä lähistöllä, missä julkinen liikenne toimii, nuoret pystyvät kyllä liikkumaan bussilla ja ratikalla ja metrolla.

Vielä oikeastaan opponoisin hieman sitä ikää siinä mielessä, että jos ajatellaan perhettä, joka silloin, kun tämä laki astuu voimaan, vaikka vuonna 2019, hankkii aivan upouuden, kaikilla mahdollisilla parhailla turvavarusteilla olevan auton ja jolla on vaikka kolme lasta, joista sitten 11 vuoden päästä nuorimmainen olisi siinä iässä, että voisi ottaa sen saman auton käyttöön, niin vaikka se on kaikilla parhailla turvavarusteilla varustettu, siinä tuleekin yhtäkkiä tämmöinen kymmenen vuoden ikä eteen, joka minusta ei ole perusteltu. Perustelumpaa olisi se, ettei pantaisi ikärajoitetta vaan pantaisiin mieluummin sellaiset edellytykset, että siinä pitää olla vaikkapa ABS-jarrut ja ajovakauden hallintajärjestelmä.

Ymmärrän tietenkin sen, että meidän autokantaa pitää lähteä uusimaan ja nuorentamaan, mutta itse näkisin, että olisi parempi lähteä sieltä päästä, missä autolla ajetaan hieman lujempaa, eikä näistä nuorten autoista. Silloin kun pannaan tämmöiset rajoittimet, niin nämähän eivät ole yleensä perheen kakkosautoja vaan ehkä enemmänkin kolmosautoja, koska niillä ei sitten pysty tekemään muuta matkaa, kun ei voi moottoriteillä ajella, ja ne ostetaan lähinnä sen nuoren käyttöön. Sitten tulee kyllä tämä varallisuus tietyksi kynnykseksi.

Mutta on hyvä kuitenkin kokonaisuutena, että tämä esitys etenee. Tämä on minusta turvallisuuskysymyksen ja parannus huomattavasti tämän hetken tilanteeseen.

20.04 Ari Jalonen sin: Arvoisa puhemies! Jatketaan tätä keskustelua.

Tuskinpa tämmöinen kevytauto on perheen ainoa auto, niin kuin edustaja Lohi sanoi, joten on oletettavaa, että sillä isällä tai äidillä tai molemmilla on jo ennen kevytautoa auto olemassa. Sitten 11 vuoden päästä, kun on pakko ollut muutokatsastaa takaisin normaali-autoksi se uutena ostettu kevytauto, jos vaikkapa isällä on ollut kymmenen vuotta vanha auto, silloin se on parikymmentä vuotta vanha. Eikö se ole positiivista, että se vaihdetaan uudempaan ja tehdään siitä vaikka sitten kevytauto, kun tässä on uusi auto tullut sitten perheen muuhun käyttöön? Eli tämä voidaan nähdä monella tavalla, mutta joka tapauksessa siis on positiivista, jos meidän autokanta uudistuu.

Itse motoristina Mäkelä nosti hyvän näkökannan, mikä on itseänikin pohdittanut ja myös asiantuntijakuulemisessa tullut, eli tässä on myös tämä moottoripyörä- ja mopauto-

Punkt i protokollet PR 129/2018 rd

markkina ja se kokonaisuus. Eli hyvin usein moottoripyöräkauppiaitten isoin markkinatuote tällä hetkellä on mopoauto, ja se pitää sen firman pystyssä, ja sitten siitä samasta firmasta saavat motoristit kypärää ja muita ajovarusteita. Jos tämä heikentää taloudellista tilannetta, niin siinä voi olla sitten näissä muissa asioissa vähän hankaluuksia, ja tämä on semmoinen huoli, mikä henkilökohtaisesti huolestuttaa. Mutta siitä huolimatta olen ehdottomasti tämän esityksen kannalla, koska joku aina asentaa nämä rajoittimet. Kannustankin näitä nykyisiä mopoautokauppiaita hankkimaan tästä itselleen uuden markkinaraon, eli nämä näiden rajoittimien asentamisen edellyttämät kaikki asiat, mitä siihen sitten liittyy.

Kiitoksia tästä keskustelusta. Tämä on hyvä.

20.07 Markus Lohi kesk: Arvoisa puhemies! Ymmärrän tämän näkökulman, että varmasti olisi hyvä, että aina sitten päivitetäisiin tuoreempaan autoon, mutta kannan vain huolta oikeastaan niistä perheistä, joilla välttämättä ei ole sitä kymppitonnin autoakaan varaa ostaa. Niitä perheitä on paljon, ja heidänkin nuorillaan on varmasti tarve liikkua yhtä lailla. Itselläni on toinen auto, joka on 2005 ensirekisteröity, jossa on turvatyyny ja ajovakauden hallintajärjestelmät, kaikki erinomaiset varusteet, mutta sekään ei kävisi tämmöiseksi, vaikka se on uudella tekniikalla varustettu. Tämä on siinä mielessä vähän suhteellista aina, mutta tämä näkökulma varmasti on keskusteltu myös lakia valmisteltaessa, ja nyt on päädytty tähän. Jos tässä huomataan matkan varrella, että tämä ei oikein riittävällä tavalla toimi ja tätä voidaan muuttaa, niin ainahan lainsäädäntöä voidaan vähän korjatakin. Mutta hyvä, että saadaan tämä paketti nyt kuitenkin eteenpäin.

20.08 Ulla Parviainen kesk: Arvoisa puhemies! Yhdyn kyllä edustaja Lohen huoleen siitä, että tämä sinänsä hyvä lakiehdotus tulee ongelmaksi vähävaraisilla perheillä. Mutta tässä samassa yhteydessä voin tuoda teille ilon perheestä, joka oli eduskunnan hyvän lainsäädäntötyön tuloksena saanut 17-vuotiaalle ajokortin kokonaisharkinnan perusteella — pitkät matkat, haja-asutusalue ja huonot liikennepalvelut — todellakin sen ilon siitä, kun 17-vuotiaana sai B-kortin ja pääsi ihan oikealla autolla ajamaan. Eli tämäkin on syytä ottaa huomioon sitten, jos oikeasti löytyvät perusteet siihen. Tätä kyllä kannattaisi perheiden käyttää hyödyksi, niin että saisi ihan oikean ajoluvan ja oikealle autolle.

20.09 Ari Jalonen sin: Juuri näin, eli ajokorttiuudistuksen myötä tuo on mahdollista, ja tämä on oikeastaan nyt säädetty siihen minimiin tai maksimiin, kuinka päin se halutaan nähdä, mitä EU sallii. Eli se kortti on käytetty ja huomioitu jo aikaisemmin.

Edelleen palaan tähän hintaan. Suomen ajoneuvokaluston, autojen ikä on aivan liian korkea, ja se pitää jollakin tavalla saada uusiutumaan. Jos tulkitsemme oikein eri puolueiden näkökantoja ja puheita, niin veikkaan, että autoveron alentamista tullaan jatkamaan, mikä taas vaikuttaa sitten alentavasti autojen hintaan, mitä kautta päästään entistä parempaan ja turvallisempaan, vähäpäästöisempään autoon kiinni, ja nimenomaan se turvallisuus paranee kokonaisuudessaan.

20.10 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Tähän autojen hintakeskusteluun ja kymmenen vuoden ikään lyhyesti kantaa ottaakseni: Tämän autoveron alentamisen ohella sellainenkin laskelma voisi olla, että jos auto, josta lähdetään tekemään kevytautoa, maksaisi tänä päivänä uutena 15 000 euroa, niin yleisen elämäkokemuksen mukaan sen arvo jotta-kuinkin puolittuu neljän vuoden kuluessa sen hankinnasta ja kymmenen vuoden kuluttua

Punkt i protokollet PR 129/2018 rd

sitä jäännösarvoa ei ole enää valtavan paljon jäljellä. Eli jos se neljän vuoden jälkeen on 7 500 euron arvoinen, niin lieneekö kolmea, neljää tuhattakaan enää sitten 10 vuoden kuluessa. Todennäköisesti ei. Eli kyllä se hinta kohtuullinen jo siinä kohtaa alkaa olla.

Tästä esityksestä vielä tuli mieleeni mainita se, että kun tässä on huomioitu myös sähköautojen käyttö kevytautoina, niin sähköautothan tietenkin ovat ostohinnaltaan huomattavasti kalliimpia kuin tällaiset halvat polttomoottorikäyttöiset autot, mitä käytin esimerkiksi. Ja sen lisäksi tähän on säädetty mielestäni hieman häiritsevä erivapaus sähköautojen painon osalta, eli se saisi olla 1 800 kiloa 1 500 kilon asemasta. Se on mielestäni hieman perusteetonta, koska se perustuu vain siihen, että sähköauton akut nyt sattuvat painamaan enemmän kuin polttomoottorikäyttöisen auton tankki, ja se ei sinänsä millään tavalla paranna liikenneturvallisuutta, jos sallimme painavampien sähköautojen ajella, vaan se on hieman ideologisen makuinenkin osuus tässä laissa.

20.12 Katja Taimela sd: Arvoisa rouva puhemies! Aivan lyhyesti haluan todeta tähän tässä salissa nytten näitten lyhyempien puheenvuorojen kautta käytyyn keskusteluun, että kyllä me olimme valiokunnassa ihan varmasti joka ikinen jäsen huolissamme siitä tai käytimme puheenvuoroja siinä valmistavassa keskustelussa liittyen siihen, että tämä ei välttämättä ole vaihtoehto taloudellisessa mielessä kaikille perheille. Elikkä kaikista vähävaraisimmat perheet eivät varmasti pysty tätä kevytautoa sille 15-vuotiaalle nuorelle mahdollistamaan, mutta toisaalta se ei voi olla myöskään syy vastustaa tätä lakiesitystä. Ja niin kuin omassa varsinaisessa puheenvuorossani toin esille, eihän se mopoautokaan ole ollut kaikille perheille mahdollinen liittyen siihen, että ne uutena helposti maksavat jopa yli sen 15 000 euroa, ja käytettynä meidänkin lapsen ystäväpiirissä nämä mopoautot ovat maksaneet sitä kahdeksaatuhatta—kymmentätuhatta euroa, niin että näissä puhutaan erittäin merkittävistä ja suurista summista verrattuna sitten taas vaikka siihen vaihtoehtoon, että se nuori valitsee sen tilastojenkin mukaan kaikista turvattomimman vaihtoehdon elikkä sen kaksipyöräisen mopon.

Mutta sitten toisaalta on tämä arvokeskustelu, että mitä nämä kevytautot tulevat sitten maksamaan: Jos ja kun niitä perheissä pystytään ostamaan ja nuorille tämä liikkuminen tämän turvallisemman kevytauton kautta mahdollistamaan, niin tietysti arvo on myös siinä, että hän pystyy sillä kevytautolla ajamaan sen nuoruusiän ja sitten tosissaan tämän muutokatsastamisen jälkeen jatkamaan sillä samalla ajokilla ajamista 18-vuotiaana, kun sen virallisen ajokortti-ikä tulee saavuttamaan. Että sinänsä siinäkin täytyy ajatella, että vaikka se on sitten hankintakustannukseltaan alussa kalliimpi vaihtoehto, niin sitten ei ole ainaakaan ostettu sinne alle ehkä kenties sitä mopoautoa tai mopoa, vaan sitten tulee tämä kevytauto, ja se kestää pidemmän aikaa ja on sitä kautta myös kestävämpi vaihtoehto ympäristönäkökulmasta.

Sitten edustaja Mäkelän kanssa ei varmaan olla sinänsä pahasti eri mieltä tästä itse aiheesta, kun käytit tämän puheenvuoron tästä sähköautoproblematiikasta, että sähköautoille nyt tulee erilainen painorajoite. Sillä tietämyksellä, joka minulla on — ja myönnän, etten ole tässä kyllä ollenkaan asiantuntija — me halusimme liittyä näihin ilmasto- ja energiapoliittisen selonteonkin tavoitteisiin, jotka myös meitä velvoittavat, ja halusimme nämä sähköautot tähän ehdottomasti mukaan. Se vain, että sähköauton akkuteknikka tai akkujen painot ovat sitä luokkaa, että sitten koimme valiokunnassa, että tämä 1 800 kilogrammaa on sellainen, että me mahdollistamme myös sähköautomahdollisuuden näissä kevytautoissa. Koen, että se on kuitenkin tärkeä signaali myös ilmastopoliittisista syistä.

Punkt i protokollet PR 129/2018 rd

20.15 **Ari Jalonen sin:** Arvoisa puhemies! Vielä huomio tästä sähköautokeskustelusta: Tämähän on yksi niitä muutoksia, mitä valiokunta teki. Esityksessä sähköautolla ei ollut lainkaan painorajaa, mutta valiokunnassa todettiin, että koska se painoraja perustuu nimenomaan turvallisuuteen myös sen törmäysenergian suhteen, niin siinä tulee olla jokin raja. Ja nyt tämä on arvioitu suurin piirtein niin, että sama automalli, sama merkki ja malli — sitten on kyse vain siitä energiamuodosta: sähkö vai joku polttomoottori — osuu tähän samaan haarukkaan nyt sitten.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten.

Riksdagen godkände innehållet i lagförslag 1—8 i proposition RP 173/2018 rd enligt betänkandet. Första behandlingen av lagförslagen avslutades.