

Plenum

Tisdag 9.10.2018 kl. 14.00—17.39

6. 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

Remissdebatt

Andre vice talman Tuula Haatainen: Ärende 6 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet.

För remissdebatten reserveras högst 45 minuter. Om vi inte inom den utsatta tiden hinner gå igenom hela talarlistan avbryts behandlingen av ärendet och fortsätter under dagens plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade. Om debatten om ärendet däremot avslutas före den reserverade tiden gått ut går vi över till nästa ärende på dagordningen, det vill säga ärende 7.

Debatt

14.08 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Käsittelyssä on nyt hallituksen esitys kevytautoista eli hallituksen esitys ajoneuvolain ja ajokorttilain sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta. Hallituksen esityksellä ehdotetaan otettavaksi käyttöön uusi kansallinen T-ajoneuvoluokan ajoneuvoryhmä, kevytauto, johon kuuluisivat henkilöautosta muutetut, nopeudeltaan enintään 45 kilometriin tunnissa rajoitetut ajoneuvot. Kevytauton kuljettaminen edellyttäisi mopoautoja vastaavasti 15 vuoden ikää ja AM-luokan ajo-oikeutta.

Esityksen taustalla on nuorten liikenneturvallisuuden ja liikkumismahdollisuuksien parantaminen. Tavoitteena on mahdollistaa uusi liikkumisen muoto erityisesti nuorille, 15—17-vuotiaille. Nuoret liikkuvat paljon, ja liikkumiseen käytetään usein mopoa tai mopoautoa, etenkin sellaisilla alueilla, joilla julkisen liikenteen palvelut ovat rajalliset. Kevytauto toisi mopojen ja mopoautojen rinnalle uuden vaihtoehdon.

Kevytauton käyttöönoton arvioidaan korvaavan osittain nuorten käytössä olevia nykyisiä liikkumisen välineitä, minkä vuoksi kevytautojen käyttöönoton arvioidaan vähentävän nuorten tieliikenneonnettomuuksissa loukkaantumisen ja kuolemien määrää. Etenkin mopoautojen turvallisuus on herättänyt keskustelua eduskunnassakin koko niiden olemassaolon ajan, ja esityksen mukaista nopeudeltaan rajoitetun henkilöauton sallimista nuorten käyttöön on tiedusteltu minultakin eri puolueiden edustajien kirjallisissa kysymyksissä ainakin puolenkymmentä kertaa. Onkin hienoa pystyä vastaamaan nyt tähän pitkään ja laajasti puhuttaneeseen aiheeseen käsillä olevalla hallituksen esityksellä.

Kevytauton saisi muuttaa enintään 10 vuotta vanhasta henkilöautosta, joka on otettu käyttöön vuoden 2014 jälkeen. Auton ikävaatimuksella pyritään varmistamaan, että nuoret kuljettajat pääsevät hyötymään keskimääräistä uudemmissa ja samalla turvallisemmissa

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

ta ja ympäristöystävällisemmistä autoista. Tässä on haettu tasapainoa sen välillä, että kevytautot olisivat mahdollisimman turvallisia ja että ne olisivat hinnaltaan mahdollisimman monen nuoren saavutettavissa. Kevytauto tulisi 10 vuoden jälkeen muutoskatsastaa takaisin henkilöautoksi, jos sitä käytetään edelleen liikenteessä. Näin ollen nuori voisi jatkaa ajoneuvon käyttöä henkilöautona henkilöauton ajokortin saatuaan.

Haluan myös tuoda esille sen, että EU-komissio on nostanut esille tiettyjä huolia ehdotusten EU-lainsäädännön yhteensopivuuden kannalta. Olemme nämä komission kannat tuoneet avoimesti esille myös hallituksen esityksessä. Huolena ovat olleet sekä ajoneuvotekniset että ajokorttidirektiivin säännökset koskien traktoreiden määritelmää. Hallitus kuitenkin katsoo, että EU-säännöksissä on tulkinnanvaraa ja että esitys ei olisi ristiriidassa niiden kanssa. Tämä tulkinnanvaraisuus on myös tuotu esiin keskusteluissa komission kanssa. Erityisesti ajokortteja koskevan direktiivin keskeisin tavoite on kuitenkin liikenneturvallisuuden parantaminen, ja siitä lähtökohdasta mekin olemme tässä esityksessä lähteneet. Liikenne- ja viestintäministeriö jatkaa keskusteluja komission kanssa asiasta, ja pidämme huolta, että meidän perusteet puolustaa omaa tulkintaamme tulevat esille.

Arvoisa puheenjohtaja! Tässä esitykseni. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Tästä nähtävästi halutaan käydä debattia. Pyydän niitä edustajia, jotka haluavat käyttää debattipuheenvuoron, nousemaan seisomaan ja painamaan V-painiketta.

14.12 Ari Jalonen sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Niin kuin ministeri kertoi, tämä on asia, joka on puhututtanut tässä salissa jo monia vuosia ja monien hallitusten aikana, ja nyt siihen on sitten löydetty vihdoinkin ja viimein keino, miten se ratkaistaan.

Tätä turvallisuutta, mikä on oikeastaan koko asian ydin, lähestytään oikeastaan kahdelta eri kantilta. Toiset lähestyvät kuljettajan turvallisuuden kannalta, ja toiset pelkäävät, että ajoneuvon massa heikentää jalankulkijoiden turvallisuutta. Mikä on teidän arvionne, koska mopoautoihin tulisi tämmöisiä aktiivisia turvavarusteita ja -järjestelmiä, jotka tuntevat esimerkiksi jalankulkijan? Vai onko turvallisuus paranemassa tämän esityksen myötä, jolloin ne tulevat normaalien autojen kautta?

14.13 Sofia Vikman kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nuortemme ja muiden tienkäyttäjien turvallisuus liikenteessä on meidän kaikkien yhteinen asia. Lähetekeskustelussa oleva hallituksen esitys mahdollistaisi mopoauton korvaamisen nopeusrajoitetulla henkilöautolla eli kevytautolla. Muutos on kannatettava ja parantaa liikenneturvallisuutta.

Kevytautolla tarkoitetaan henkilöautoa, jonka maksiminopeus on esityksessä rajoitettu 45 kilometriin tunnissa rajoitinlaitteella. Sopivaa maksiminopeutta vielä varmasti valio-kuntakäsittelyssä punnitaan, ja kysyisinkin nyt ministeriltä: minkälaisia näkökantoja maksiminopeuden osalta on valmistelussa pohdittu?

14.14 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Todellakin tämä lakiuudistus varmasti pitkälti pohjaa niihin kysymyksiin ja huoliin, mitä liittyy mopoautoihin ja niiden turvallisuuteen, ja siihen on haettu nyt tässä omalla laillaan ratkaisua.

Tässä on muutamia sellaisia asioita, joihin liittyen ennakkoon on tullut palautetta ja huolta. Muun muassa liikennevirtojen sujuvuuden osalta ammattiautoilijat ovat nostaneet

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

esille sen, että enemmän on liikenteessä sitten näitä hitaammin kulkevia ajoneuvoja. Myöskin toinen huolettava näkökulma on liikenteen päästöt, joka nyt on kovin ajankohtainen asia. Tämä on ehkä ristiriidassa energiapolitiikan tavoitteiden kanssa. Mutta odotan, että saamme valiokunnassa mielenkiintoisen kuulemisen ja tieto tässä lisääntyy.

Mietin myös huolta siitä, että nämä nuoret olisivat pois joukkoliikenteestä, mutta muistutan, että maaseudulla ja maaseutumaisissa kaupungeissa tällä hetkelläkään [Puhemies koputtaa] nuoret eivät valitettavasti ole joukkoliikenteen piirissä kouluun kuljetuksissa.

14.15 Jani Mäkelä ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Esityksessä, jota on jo varmaan pitkän aikaa valmisteltu ja keskusteltu, on hyvät puolensa mutta myös haastekohdansa. Tuo 45 kilometrin nopeus on toisaalta alhainen nopeus. Ainakin taajaman ulkopuolella se voi aiheuttaa ongelmia liikenteen sujuvuuden kanssa, koska ajoneuvot eivät ole niin helposti tunnistettavissa hitaiksi ajoneuvoiksi kuin mopoautot olisivat. Sitten taas toisaalta 60 kilometrin maksiminopeus tuottaisi sille autolle jo melkoisen liike-energian, koska vaikka se on nimeltään kevytauto, niin silti se painaa saman kuin normaaliauto. Eli se olisi jo suuri riski jalankulkijoiden kannalta. Tässä on melkoinen asia vastattavaksi, miten tähän haasteeseen aiotaan vastata. Ja toisena asiana: tässä on riskinsä siihen, että tulee aiheutumaan markkinahäiriöitä ennestäänkin lamauntuneeseen kaksipyöräisten markkinaan. Kuinka siihen aiotaan vastata?

14.16 Krista Mikkonen vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Eilen todellakin paljon uutisoitiin tästä IPCC:n raportista, missä yhteinen huolestumme on, miten voimme vähentää hiilidioksidipäästöjä, ja liikenteellä on siinä äärimmäisen suuri osuus. Siihen peilaan haluaisinkin kysyä ministeriltä: miten tässä on nyt sitten arvioitu sitä, mitä tämä tulee tarkoittamaan meidän liikenteen päästöjen näkökulmasta, koska onhan selvä, että kun autoja tulee lisää tielle, niin myös päästöt lisääntyvät? Itselläni on suuri huoli joukkoliikenteen kehittämisestä niillä alueilla, missä se nyt jo on vähäistä. Tämän jälkeen kannusteet vähenevät, jos osa joukkoliikenteen tarvitsijoista sitten turvautuu tähän omaan autoonsa. Ja meidänhän pitäisi löytää liikkumiseen erilaisia muita ratkaisuja, esimerkiksi hyödyntää jakamistaloutta nykyistä enemmän. Tämä vie tätä liikenteen kehittämistä aivan toiseen suuntaan, [Puhemies koputtaa] ja tästä olen huolissani.

14.17 Markku Pakkanen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tämä kevytautojen esitys on todellakin tervetullut esitys tähän aikaan. Täällä on esitetty muutamia huolenaiheita, ja itsekin nostaisin keskusteluun erityisesti tämän nopeuden, 45 kilometriä tunnissa, koska tähän johtaa tilanteeseen, että tulevaisuudessa traktorilla voi ohittaa kevytautoja ja nuoret ajelevat sitten näillä molemmilla välineillä. Traktoreille on sallittu 60 kilometrin tuntinopeus, ja itse henkilökohtaisesti pitäisin tärkeänä, että myös tämä kevytautojen nopeus tarkistettaisiin, että voitaisiinko se nostaa 60 kilometriin tunnissa.

Toinen asia on sitten tämä ilmastonmuutoskeskustelu, jota käydään. Niinkään en pelkää sitä, että autoja tulee lisää, mutta kun tällainen niin sanottu normaaliauto kuristetaan kulkemaan 45 tai 60 kilometriä tunnissa, niin se on aivan selvää, että sen auton päästöarvot ovat merkittävästi korkeammat kuin normaaliliikenteessä, ja tähän tulisi myös kuulemisissa kiinnittää huomiota.

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

14.18 **Jari Myllykoski vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Itselläni on ollut ennakkoon tiettyjä odotuksia, kun olen suhtautunut siihen, että mitä minä vanhempaina tekisin, hankkisinko lapselleni mopoauton vai en, ja tämä on ollut semmoinen tervetullut kokonaisuus tähän, ja tervahdin sitä raikkaasti. Mutta täytyy sanoa, kun tähän asiaan on perehtynyt syvemmin, että tässä on puolensa ja puolensa. On se ilmastollinen näkökulma, mutta toki tämä koko massahan ei tarkoita, että tulee mopoautojen lisäksi tuo esityksessä helposti sanottu kokonaismäärä vaan että niitä vaihdettaisiin.

Edustaja Jalonen tuossa jo toikin tämän jalankulkijan, ja mainittiin se muissakin puheenvuoroissa, että kuinka sitä on pohdittu, että onko kevytauto jalankulkijalle turvallisempi kuin mopoauto, jossa ei ole mitään jalankulkijaan törmäämiseen liittyviä laatuvaatimuksia tai kehittämiskohteita. Kuinka ministeri näkee tämän turvallisuuskohdan?

14.19 **Eeva-Maria Maijala kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Aamulla tässä kävimme muutaman liikenne- ja viestintävaliokunnan jäsenen kanssa tutustumassa, minkälaista on ajaa näillä kevytautoilla. Siinä testattiin nopeusrajoittimella olevaa autoa, ja kyllä minäkin yritin kaasua painaa oikein lujasti — mutta niin kuin olisivat jarrut olleet päällä. Ei sillä kerta kaikkiaan päässyt sen nopeammin, vaikka kuinka yritti ajaa. Todella hyvä homma. Auto on semmoinen, että siihen autoon minä voisin omankin lapseni kyllä päästää kyytiin. Oli tosiaan turvallisen tuntuista istua siellä sisällä, ja tuntui, että tällainen sen auton pitää ollakin. Että minkään mopoauton kyytiin minä en omaa lastani haluaisi laittaakaan.

Mutta sitten yksi semmoinen asia, joka yhä minua mietityttää, on nyt sitten tämä nopeusrajoittimien kiertäminen, eli mikä miten saadaan varmistettua se, että nämä meidän pätevät nykynuoret eivät saa näplättyä niitä laitteita ja systeemejä tietokoneella niin, että yhtäkkiä he vain nauravat meille, että kylläpä nämä ovat antaneet semmoiset laitteet, että on helppo kiertää nämä asiat?

14.20 **Jukka Kopra kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tätä esitystä on odotettu pitkään. Muistaakseni jo 2013 edustaja Kalle Jokinen täällä eduskuntasalissa loi ilmoille ajatuksen kevytautoista, ja siitä pitäen on tästä sitten puhuttu ja vihdoinkin on saatu esitys tänne saliin.

Tämä on erittäin hyvä ehdotus. Positiivista tässä on muun muassa se, ettei pysyvästi runnella autoja, vaan ne ovat konvertoitavissa, sitten kun se kevytautoaikakausi päättyy, tavallisiksi henkilöautoiksi ja niiden elinkaari voi jatkua sitä kautta. Edelleen on hyvä, että kevytautoiksi rekisteröidään suht uusia autoja, toisin kuin esimerkiksi Ruotsissa, jossa kevytautot ovat pääsääntöisesti vanhoja romuja, suoraan sanottuna.

Nopeusrajoituksesta on täällä puhuttu, ja esityksessä se on 45 kilometriä tunnissa. Siitä meidän on varmasti hyvä käydä keskustelua. On esitetty perusteltuja näkökulmia, että nopeusrajoituksen tulisi olla ja se voisi olla 60:kin kilometriä tunnissa. Tämä on varmasti sellainen asia, jota me valiokunnassa pohdimme, [Puhemies: Aika!] ja mielellämme kuuntelemme myös kollegoiden näkemyksiä tähän.

14.21 **Mika Kari sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikennepolitiikan ydin pitäisi, ainakin omasta mielestäni, olla liikenneturvallisuuden kehittämisessä. Liikenneturvallisuutta on osaltaan joustava liikenne, joka on myös usein turvallista liikennettä. Tältä osin suhtaudun kyllä lähtökohtaisesti positiivisesti hallituksen esitykseen etsiä uusia

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

keinoja nuorten liikenneturvallisuuden lisäämiseksi. Kuitenkin, niin kuin tässä jo useampi kollega on todistanut, esitykseen liittyy monia kysymyksiä, ja toivon, että valiokuntakäsittelyssä niihin haetaan vastauksia oikein tarkallakin kammalla.

Politiikka on usein myös käsitteitä ja ilmiöitä, ja nyt on lanseerattu tällainen käsite kuin kevytauto. Kuitenkin kun lukee hallituksen esitystä, niin kevytauton kokonaismassa voi olla 3 500 kiloa tämän esityksen mukaan kirjoitettuna, siis silloin kun puhutaan ajoneuvon kokonaismassasta.

Haluaisin kuitenkin sanoa vielä sen, että ei pidä tuijottaa pelkästään ilmastokysymyksiä. Nyt polttomoottoriteknologiakevytautoista voi tulla myös sähköautoja.

14.23 Mika Niikko ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täytyy kiittää ministeri Berneriä tästä. Esitys on erittäin tervetullut ja kannatettava niiden vanhempien joukossa, jotka toivovat lapsillensa turvallisia liikkumisvälineitä ja myös kohtuullisuutta siihen hintatasoon, mikä on verrattavana nytten.

Kaksi asiaa:

Nopeudesta: On selvää, että se voisi olla vähän nopeampi kuin 45 kilometriä tunnissa. Toki riskit ovat olemassa, kuten esityksessä mainitaan, mutta niitä täytyy huolella pohtia juuri liikkuvuuden ja auton tekniikan osalta, se pystyy helpostikin ajamaan vaikka 10 kilometriä tunnissa lujempaa.

Mutta päästöasioista: Toivoisin, että tässä ei nyt ruvettaisi pelottelemaan siten, että esittäisiin tämä hanke siten, että yritettäisiin säätelyllä tehdä ajoneuvot ajokelvottomiksi, koska kysymys koskee hyvin pientä määrää ajoneuvoja. Jos tällä hetkellä on 8 100 mopautoa ja skenaarion mukaan tulee 12 000, enintään 40 000, ajoneuvoa tämän kautta, niin ei se päästöasiaan voi nyt kompastua. Ei tehdä tästä sääntelyviidakkoa, vaan [Puhemies koputtaa] päästetään tämä kuitenkin läpi helpolla menettelyllä.

14.24 Lea Mäkipää sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Haluan antaa lämpimät kiitokset ministeri Bernerille, koska lakiesitys helpottaa ennen kaikkea maaseudulla elävien 15—17-vuotiaiden nuorten liikkumista, koska tähän mennessä kouluunpääsy on ollut vaikeata ja myös vanhemmat joutuvat kускаamaan erilaisiin harrastuksiin. Eli maaseudulla tätä tarvitaan välttämättä.

Mitä tulee nopeuteen, niin ajattelen, että 45 kilometriä tunnissa on aika pieni nopeus. Sitä voitaisiin myöhemmin tarkastaa, kun tämä nyt ensi vuoden alusta tulee voimaan.

Kevytautoahan verotetaan samalla lailla kuin muitakin henkilöautoja. Tärkein pointti on se, että onhan tällainen kevytauto paljon turvallisempi kuin mopootot, niissä ei ole kuin muoviset kuoret ympärillä. Toivottavasti myös ministeri Berner saa tämän hallituksen esityksen jälkeen nukuttua hyvin, ja kauniita unia vain toivotaan hänelle. [Puhemies koputtaa]

14.25 Sari Tanus kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Minäkin haluaisin kiittää tästä esityksestä ja kiittää ministeriä. Turvallisuuden lisääminen on erittäin pitkään odotettu asia ajatellen varsinkin monia meidän nuoria kuskeja. Mopootot ovat olleet pait-si kalliita myös turvallisuuden kannalta lähinnä kuin pahvilaatikoita: punaisia päin isolla Mersulla ajaessa oma poikakin vain ihmeen kaupalla selviytyi siitä ruttukasasta.

Mutta olisin halunnut vielä kysyä ministeriltä ja tarkentaa: kun nämä tavanomaisten autojen näköiset autot nyt sitten liikkuvat tuolla liikenteessä paljon hitaammin, niin millä tavalla riittävän hyvin nämä autot tulisivat näkyviin nimenomaan hitaasti liikkuvina ajoneu-

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

voina? Ja toisaalta olisin halunnut vielä kysyä: Millä kaikilla väylillä näillä kevytautoilla pääsee liikkumaan? Minkälaisia rajoituksia tässä suhteessa on suunniteltu?

14.26 Arto Satonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä näiden mopautojen osalta on tapahtunut traagisia onnettomuuksia, jotka ovat aiheuttaneet aika paljon inhimillisiä kärsimyksiä, ja kyllä on todella iso asia nyt, että me saamme nuorten liikumisen huomattavasti turvallisemmaksi tällä kevytautolla. Minä annan myös tunnustusta kyllä tässä ministeri Bernerille, että tämä on EU-tasolta saatu läpi. Tätä asiaahan monet liikenneihmiset täällä eduskunnassa ovat jo pitkään ajaneet.

Mitä sitten tähän ympäristövaikutukseen tulee, täytyy muistaa, että joukkoliikenteessä on kaksi sanaa: siinä on joukko ja siinä on liikenne. Jos ei ole joukkoja, niin on vaikea järjestää joukkoliikennettä. Eli aivan kuten edustaja Mäkipää sanoi, tämä on nimenomaan maaseudun nuorten juttu, että he pääsevät tällä tavalla liikkumaan. Minä olen ihan varma, että meidän nuoret ovat tänä päivänä niin ympäristötietoisia, että he kyllä käyttävät joukkoliikennettä siellä, missä joukkoliikennettä on tarjolla, [Timo Heinonen: Juuri näin!] ja tämä on sitten vastaus sinne maaseudulle.

Mutta myös itseäni hieman arveluttaa se, onko tämä nopeus nyt kohdallaan, ja toivonkin, että valiokunta sitä vielä osaltaan miettii.

14.27 Olavi Ala-Nissilä kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Voi yhtyä tähän edustaja Satosen puheeseen. Todellakin myöskin haja-asutusalueella nuorten pitää päästä liikkumaan harrastusten pariin, myöskin kouluun ja niin edelleen. Minäkin asun haja-asutusalueella ja olen huomannut, että siellä myöskin traktoreilla nyt paljon kuljetaan, isoilla, raskailla traktoreilla, kun eivät vanhemmat ehdi kuljettamaan. Se nyt ei ole oikein järkevää varmaan ympäristönsä kannalta. Traktori on tarkoitettu ihan muuhun asiaan.

Muistan, kun tämä mopopuolue uudistus aikanaan tuli, ja silloin ei ehkä mietitty kaikkia näkökohtia, kun se tuli voimaan. Nyt tämä kevytauto on selvästi parempi liikenneturvallisuuden kannalta. Me liikennevaliokunnassa toki katsomme tätä kokonaisuutta, voidaananko tässä vielä jotenkin sitten säätää joitain asioita, mutta kokonaisuutena tämä on hyvä asia ja tuo nimenomaan nuorille mahdollisuuden liikkua siellä, missä ei ole muita vaihtoehtoja todellakaan käytettävissä.

14.28 Harry Wallin sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! YK:n ilmastopaneeli kertoi hälyttäviä tietoja toissa päivänä. Ministeri Berner välittömästi ilmoitti, että liikenteessä on ryhdyttävä nopeasti toimenpiteisiin päästöjen vähentämiseksi. Meillä oli parlamentaarinen työryhmä, joka linjasi liikenteen päästöjen puolittamisen strategiaa. Siellä yksi vaihtoehto oli pyöräilyn ja kävelyn nostaminen 30 prosentilla. Miten tämä nyt sitten sopii tähän meidän strategiaan, kun 40 000 kevytautoa tulee koululaisille koulumatkoja varten, kun ne pitäisi ainakin kaupunkiseudulla toteuttaa pyörällä? Kyllä tällä tulee olemaan niin kuin päinvastainen vaikutus näitten päästöjen vähentämiseen. Tämä tulee lisäämään päästöjä. Meillä ainakin Seinäjoella eniten mopautoja on yläasteen pihassa ja lukion pihassa. Silloinhan olisi parempi, että nuoret menisivät pyörällä tai kävellen. [Olavi Ala-Nissilän välihuuto]

14.29 Pekka Haavisto vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Todella, eilen oli ilmastomaanantai, ja nyt tuntuu olevan hyvin tavallinen tiistai. Valitettavasti eduskunnas-

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

sa on käsittelyssä ajoneuvoveroesitys, jolla ei ole tätä riittävää päästöohjaavuutta myöskään. Toivoisin tässä ministeriltä ja hallitukselta vielä voimakkaampia kannanottoja.

Mitä tulee tähän mopoautokysymykseen, niin minusta tätä täytyy kyllä lähestyä liikenneturvallisuus edellä. Eli on nähty ne valitettavat kuolemantapaukset, vammautumiset nuorten kohdalla, jotka ovat näitten mopoautojen kevyistä ja huonoista rakenteista johtuvia. Siinä mielessä on tärkeää, että eduskunta katsoo tätä nimenomaan liikenneturvallisuuden näkökulmasta.

Mutta samaan aikaan on otettava nämä ympäristökysymykset vakavasti ja se, että kun korjataan yhtä ongelmaa, niin ei luoda sitten siihen toista ongelmaa tilalle.

14.30 Simon Elo sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Juuri niin kuin edustaja Haavisto tässä toi esille, kyse on ennen kaikkea liikenneturvallisuuden parantamisesta. Suurin sallittu nopeus tässä esityksessä olisi 45 kilometriä tunnissa, mutta kyllä on syytä arvioida valiokunnassa, niin kuin edustaja Satonen tässä toi, nostetaanko sitä esimerkiksi 60 kilometriin tunnissa. Mutta kuullaan asiantuntijoita ja katsotaan sitten.

Tärkeää on myös huomata se, että kevytautoksi ei saa muuttaa sellaista henkilöautoa, jonka käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut yli 10 vuotta. Eli tällaisellakin ratkaisulla pyritään juuri tähän liikenneturvallisuuden huomioon ottamiseen. Myös mopo-onnettomuuksien määrän arvioidaan vähenevän, eli siinäkin mielessä tällä on merkittävä vaikutus. Ja niin kuin edustaja Mäkipää tässä toi esille, erityisesti maaseudulla nuorten liikkumismahdollisuudet tätä kautta helpottuvat kouluun, töihin ja harrastuksiin, ja täytyy sanoa näin pohjoisespoolaisena, Kehä kolmosen ulkopuolelta tulevana — helsinkiläisten mielestä maaseutulaisena — että kyllä se meilläkin helpottuu. Eli ihan jopa tässä pääkaupunkiseudulla tilanne tätä myöten paranisi liikenneturvallisuuden lisäksi. [Ben Zyskowitz: Ensimäinen espoolainen, joka sanoo asuvansa maalla!]

14.31 Timo Heinonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kevytautot — itse puhun mieluummin nuorisautoista — ovat tervetulleita, turvallisempia vaihtoehtoja. Ne ovat turvallisempia kuljettajalle, mutta ne ovat turvallisempia myös jalankulkijoille.

Oikeat autot käyvät läpi tänä päivänä erittäin vaativat Euro NCAP -testit, joissa nimenomaan keskitytään tänä päivänä entistä enempi näihin törmäyksiin jalankulkijoiden kanssa. Ja pitää muistaa myös se, että kun itse kannatan nopeusrajoituksen korottamista 60:een, niin taajamissa nopeusrajoitusmaksimi on kuitenkin 40, Helsingissä monessa paikassa 30, ja silloin ei ole ongelmaa, että auto kulkee hivenen kovempaa. Niin kuin täällä esille on tullut, meillä on syntymässä nyt tilanne, missä mönkijällä nuori voi ajaa kuuttakymppiä, traktorit menevät ohi näistä, eli meidän on syytä nostaa nopeusrajoitus 60:een. Myös auton ikävaadetta kannattaa pohtia, olisiko järkevämpää kirjata vain ne [Puhemies koputtaa] turvalisuusvarusteet näiden vaatimuksiin.

14.32 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Iso kiitos ministeri Bernerille siitä, että tämä hallituksen esitys on tullut nyt saliin. Tästä on keskusteltu kauan ja paljon ja monissa yhteyksissä, ja sen ovat aikaansaaneet myöskin muutamat erittäin pahat mopoauto-onnettomuudet. Ne ovat aikaansaaneet tätä keskustelua, ja nyt tämä hallituksen esitys on täällä salissa.

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

Itse en puhuisi niinkään kevytautoista — täällä on mainittu ”kevytauto”. Käsittääkseni tämä on ihan normaali, tavallinen nopeusrajoitteinen auto. Silloin se on niin sanottu kuristettu auto sieltä moottorista: se ei pysty kulkemaan kuin tiettyä nopeutta. Se on tärkeää. Mutta itse lähtisin myöskin siitä, että nuoret ovat fiksuja ja osaavat myöskin käsitellä niitä autoja. Se on hyvä asia, ja luotan nuoriin.

Sitten itseäni on myöskin askarruttanut tämä kilometrinopeus, onko se 45 kilometriä tunnissa vai 60 kilometriä tunnissa. Toivon, että siitä valiokunnassa keskustellaan.

Mutta sitten yksi asia, minkä haluan vielä nostaa esille: Kun on autoja, jotka kulkevat tiettyä nopeutta ja ovat liikenteessä, [Puhemies: Aika!] niin miten ne autot merkitään? Olkoon se 45 kilometriä tunnissa tai 60 kilometriä tunnissa, mutta miten ne autot merkitään?

14.33 Rami Lehto ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kevytautoesitys on hyvä lakiesitys ja vielä parempi, kun sitä pikkasen rukataan.

Täällä on puhuttu nopeudesta, ja olisin kanssa sitä mieltä, että se 60 kilometriä tunnissa olisi paljon parempi, jolloin moni perheen kakkosauto muutettaisiin kevytautoksi ja vanhemmatkin käyttäisivät sitä, kun siinä on se 60 kilometritunnin nopeusrajoitus. Elikkä automäärä ei välttämättä lisääntyisi sitten niin paljon kuin on oletettu, eivätkä päästöt sitä kautta. Ja se perheen kauppakassi kävisi nuorisolle sekä vanhemmille kaupassakäyntiin. Nythän moni vanhempi ei halua siihen pyörillä varustettuun tuppervarakippoon mennä, kun se on epäturvallinen eikä kulje tarpeeksi lujaa ja ehkä voi hävettääkin. Sen takia olisi hyvä, että se olisi se 60 kilometriä tunnissa. Enkä sanoisi tätä miksikään nuorisoautoksi, kerta tämä käy vanhemmillekin, elikkä se kevytauto on paljon parempi nimi, ja se olisi myös paljon turvallisempi kuin se mopoauto.

Vielä jos sen saisin sanoa, että nämä tummat lasit voitaisiin kieltää näistä kevytautoista, jolloin nähtäisiin [Puhemies koputtaa], onko siellä takapenkillä [Puhemies: Aika!] puoli koulua vai ei ketään.

14.35 Reijo Hongisto sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Jätin asiasta kirjallisen kysymyksen maaliskuun 8. päivä 2013. Kysymyksen perusteluissa esitin silloin tämän kevytautoksi muuttamista niin, että ajonopeus olisi 45 kilometriä tunnissa. Minulla on kyllä varaa antaa periksi ja nostaa sitä 60 kilometriin tunnissa, mitä näissä monissa puheenvuoroissa on esitetty. Silloin se olisi huomattavasti joustavampi ja jouhevampi muita tienkäyttäjiä kohtaan ja menisi tuolla liikennevirrassa suhteellisen sujuvasti.

Monissa puheenvuoroissa on kannettu huolta siitä, mitä tapahtuu, jos ajoneuvo törmää jalankulkijoihin. Itse liikenteenvalvontaa suorittaneena kannan mieluummin huolta siitä, miten ajoneuvo ei törmää jalankulkijoihin. Elikkä nyt pitäisi kiinnittää huomiota siihen, että näitä törmäyksiä ei tapahdu — nyt puhutaan tässä siitä, että jos törmäys tapahtuu — ja nimenomaan siihen rakenteelliseen nopeuteen.

Ja vielä otan kantaa tuohon joukkoliikenteeseen ja totean, että minun havaintojeni mukaan näissä nykyisissä kevytautoissakin harrastetaan joukkoliikennettä: siellä saattaa olla kuusi seitsemän nuorta samassa autossa, vaikka saisi olla kaksi. [Puhemies koputtaa] — Kiitoksia.

14.36 Mika Kari sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Pahoittelen, että tämä uusi hallituksen esitys ei ollut käsissäni kulunut niin pitkälle, että olisin päässyt viimeiselle sivulle. Täältä löytyi, että 1 500 kiloa on tälle maksimikuorma — huomasin, kun

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

ministerin puheenvuoron jälkeen tätä katselin. Oikeastaan sitä taustaa vastenkin kysyn siitä, kun täällä on mainittu tämä raja, jos ajoneuvon käyttövoima on muu kuin sähkö. Sähköautot painavat paljon, koska myös akkuteknologia painaa. Miten, ministeri, näette, mahdollistaako — vaikka ilmastopaneelin teemaan viitaten — tämä laki sen, että tulevaisuudessa meidän nuoriso voisi ajaa sähköautolla, jossa on oikean auton rakenteet ja siihen liittyvä turvallisuusteknologia?

Ja sen lisäksi sanon vielä, että tässä lakiluonnoksen yhteydessä on ollut myös näitä kriittisiä näkökantoja tähän lakiluonnokseen. Toivottavasti kaikki kritiikki käydään kunnolla läpi, rouva ministeri. — Kiitos.

14.37 Mari-Leena Talvitie kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä esitys uudesta kansallisesta T-ajoneuvoluokasta, kevytautoista eli rajoitetuista henkilöautoista, niin kuin tässä on kuultu, on kannatettava. Liikkuminen erityisesti joukkoliikenteen ulkopuolella ja nuorten keskuudessa helpottuu, ja myöskin turvallisuus paranee.

Tämä on myöskin osoitus siitä, että me lainsäätäjät pystymme nopeammin reagoimaan — tästä on monella kirjallisia kysymyksiä ja lakialoitteita takana. Ja kiitos myöskin ministeri Bernerille, kiitos myöskin edelliselle liikenneministeri Kyllöselle tuolla Euroopan kentillä, joka on tätä edistänyt.

Mutta kiinnitän huomiota samaan asiaan kuin edustaja Torniainen tässä aikaisemmin. Ajattelin jotenkin, kun kuulin ensimmäisen kerran kevytautoista, että se painoluokka on rajoitettu. Mutta sitä painoluokkaa ei ole rajoitettu, kyse on nimenomaan hidastetuista autoista, kuten edustaja Karikin tässä aikaisemmin sanoi. Kysyisinkin ministeriltä: onko mahdollista, että se olisi ”hidasauto” eikä ”kevytauto”, vai onko joku tietty englanninkielinen sana, joka sanoo, että sen [Puhemies koputtaa] nyt on oltava kevytauto? [Kokoomuksen ryhmästä: Nuorisoauto!]

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Ja sitten otetaan ministerin vastaus, 3 minuuttia. — Olkaa hyvä, ministeri Berner.

14.38 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa rouva puhemies! Kevytautoissa on uusimpia turvavälineitä, kun auto määritellään niin, että se ei saa olla yli kymmenen vuotta vanha. Samalla mopon osalta tekniset vaatimukset tulevat lainsäädännöstä, eli niihin emme sinänsä erikseen pääse vaikuttamaan.

Kaikkialla meillä ei ole joukkoliikennepalveluita samalla tavalla saatavissa, ja näin ollen meidän on todellakin punnittava rinnakkain meidän ilmastokysymykset ja turvallisuusnäkökulmat mutta myöskin nuorten vaihtoehtoinen liikkuminen.

Näihin ajoneuvoihin tulee erilliset kilvet. Sitä kautta ne ovat tunnistettavissa ja sitä kautta myös pyritään helpottamaan poliisin valvontaa. Me olemme paljon käyneet valmistelussa keskustelua siitä, onko oikea nopeus 45 kilometriä vai 60 kilometriä. Molempiin ratkaisuihin on päteviä argumentteja, ja pyydänkin, että valiokunta tätä vielä pohtii ja katsoo läpi, miltä nämä argumentit näyttävät. 45 kilometriä on turvallisempi jalankulkijalle, ympäristölle, myöskin ehkä nuorelle itselleen. Liikenteen sujuvuuden näkökulmasta 60 kilometriä saattaa olla turvallisempi, mutta tämäkin vaihtelee eri teiden ja olosuhteiden mukaan. Tämä ei ole yksinkertainen kysymys, ja se vaatii varmasti vielä läpikäyntiä ja harkintaa. Moottoritiellä ei saa ajaa näillä ajoneuvoilla.

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

Pitäisin myöskin tärkeänä sitä, että eivät nämä poissulje kävelyä ja pyöräilyä, jotka ovat korkealla meidän agendallamme, vaan kysymys on myöskin siitä, että luomme enemmän mahdollisuuksia. Samalla ehkä on myöskin hyvä huomioda, että nuorten liikennesuoritteiden arvioidaan kasvavan 1,2—4,4 prosenttia tämän esityksen myötä mutta samalla nuorten kyyditseminen vähenee, ja sitä kautta tulee tietynlaista muutosta mutta kokonaisliikkumisen määrä ei välttämättä muutu ihan niin paljon kuin olemme ajatelleet.

Tätä päästökysymystä on myös paljon arvioitu. Trafin toimesta on tehty pakokaasupäästöjen ja energiankulutuksen laskentajärjestelmään liittyvää arviointia. On arvioitu nykyisten mopojen, moottoripyörien ja mopoautojen päästöt ja sitten on katsottu, mitä tämä kevytauto toisi tähän rinnalle. Polttoainekulutus kasvaa jonkun verran, mutta se on nimenomaan kysymys, joka voidaan ratkaista tulevaisuudessa niin, että käyttövoimasiirtymää tulee koko ajan tapahtumaan kohti sähköistä liikennettä. Sen sijaan hiukkaspäästöt vähenevät ja häkäpäästöt vähenevät, eli me puhumme monen asian summasta ja kokonaisarviosista, jonka pohjalta olemme kuitenkin katsoneet, että tämä esitys palvelee yhteisiä tavoitteita etenkin turvallisuuden näkökulmasta ja haluamme olla tämän esityksen takana siitäkin näkökulmasta. Uudempi autokanta on myös päästöystävällisempää, ja näihin niin sanottuihin kevytautoihin kohdistuu myös tiukempia päästörajoitteita kuin mitä kohdistuu tällä hetkellä esimerkiksi mopoautoihin.

Toivon, että keskustelu näistä näkökulmista voidaan käydä myös valiokunnassa.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Nähtävästi vielä halutaan debattia käydä. Täällä on puhujalistakin odottamassa, mutta otetaan lyhyt debatti vielä tähän väliin.

14.41 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ministeri hyvin toi esille tätä haarukointia 45 kilometrin ja 60 kilometrin välillä. Se todella on työ, joka meidän täytyy valiokunnassa tehdä hyvin, sillä on selvää, että törmäysenergia on moninkertainen tällaisessa rajoitetussa henkilöautossa, jossa massamäärä on suurempi.

Mutta turvallisuudesta kun tässä on ollut puhetta, ottaisin esille vielä tämän koulutusvaateen, joka on yksi huolenaihe, koska näillä rajoitetuilla mopoautoilla pystytään nyt sitten kovin paljon kevyemmällä koulutusvaateella kulkemaan, kun verrataan henkilöautoajoneuvoihin.

14.42 Ari Jalonen sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kuten ollaan huomattu keskustelusta, niin tämä on monimuotoinen asia ja lähestymistapoja on monia. Näköjään tämä nopeus kiinnostaa, kuten se on valmisteluvaiheessakin meitä jo puhuttanut, mutta valiokunnan puheenjohtajana voin todeta sen, että kyllä nämä asiat käydään läpi erittäin huolellisesti. Yksi asia, mitä pitää muistaa nopeudesta puhuttaessa, ovat ihan puhtaasti fyysisen lait: nopeus kertoo massa on siellä taustalla.

Tahtoisin kuitenkin muistuttaa myös siitä, että tämä ei poista mopoautoja, vaan halutesaan mopoautonkin voi ostaa. Tämä on vaihtoehto sen rinnalle. Itsekin suosittelen myös polkupyöräilyä, ja sähköpolkupyörä auttaa siihen hyvin. Mutta valiokunta [Puhemies ko-puttaa] käsittelee perusteellisesti asiaa.

14.43 Arto Pirttilahti kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitoksia paljon ministerille tästä esityksestä. Tämä on todellakin jo pitkään harkittu asia. Itse olen käynyt useamman kerran Autovahinkokeskuksella katsomassa juurikin näitten mopoauto-

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

jen rivistöä, ja kun hyvinkin pienestä tällistä ne joutuvat lunastukseen, niin tämä on iso kustannus, sanotaan, heikosta materiaalista tehtyjen laitteitten osalta. On hienoa, kun päästään tämmöiseen normaaliautokantaan ja todellakin uudempaan kantaan.

Itse oikeastaan kysyisin — en kerennyt tuota esitystä ihan loppuun asti lukea — minkälainen on näitten autojen käyttö, voidaananko vetokoukussa vetää vaikka asuntovaunua tai perävaunua. Sehän olisi hienoa lähteä tämmöisellä retkelle, mutta sitten se etana tulisi vielä hiljempaa vastaan siellä tiellä.

Toiseksi oikeastaan merkintään ja talvikeliin. Kevytauto on turvallisempi myös talvikelillä, mutta sen merkintään täytyisi kanssa laittaa huomiota, kun se tulee sieltä lumipyrystä vastaan. Nytkin mopopautot yllättävät, mutta kun mopopautoissa tämä raideleveys on eri, niin on vahinkoja talvella varmaan tullut senkin takia.

14.44 Eero Suutari kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitän ministeriä tästä ennakkoluulottomasta kansallisesta esityksestä. Nuorten turvallisuuden kannalta tällä on oleellinen merkitys. Eduskunnan moottoripyöräkerho vuonna 2012 järjesti täällä seminaarin mopopautojen turvallisuudesta, ja silloin tutkittiin — täällä olivat oikeastaan kaikki keskeiset liikenteen asiantuntijat lausumassa siitä — ja todettiin, että se on rakenteellisesti ja ominaisuuksiltaan sellainen, joka ei välttämättä Suomen olosuhteisiin ainakaan talviaikana sovellu. Siitä on sitten lähtenyt keskustelu käyntiin myös siitä, myös paljon muustakin.

Itse olen sitä mieltä, että tämä on hyvä ratkaisu, ja myös se, että kun ainakin aikaisemmin olen lapsia kuljettanut 15 kilometrin päästä harrastuksiin, niin on pitänyt kaksi matkaa tehdä niille, kun sen nyt voi nuori ajaa omalla tulevalla kevytautolla.

14.45 Rami Lehto ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Pirttilahhti otti asiassa huomioon tämän, että kuinka ne lunastukseen menevät, että ne hajoavat helposti. Itse olin yhdessä autokorjaamossa, siellä oli mopopauto korjattavana. Kun takaluuku oli laitettu kiinni, niin se lasi oli hajonnut. Sanoivat, että kolmas kerta sama auto siellä. Tulee todella kalliiksi pitää tällaisia rimpuloita. Olisi hyvä saada ne hyväkuntoisiksi, kestäviksi.

Sitten tähän mopopauton rajoitettuun nopeuteen. Kun tällä hetkellä se on 45 kilometriä tunnissa, niin yleensä liikenteen seassa ne tulevat sujuvasti kuuttakymppiä. Nyt jos saadaan kevytautoja, niin miten se rajoitus oikeasti tapahtuu — no, sitä ei varmaan vielä tiedetä — ettei tule sitä, että ne ajavat yhdeksääkymppiä, vaan että se olisi sitten todella vaikka se 60?

Varoituskolmio perässä saisi olla vähän parempi, meinaan se tulee siellä lumipyryssä yhtäkkiä vastaan, että sieltä tuleekin hiljaa ajava auto. Tosin se voi olla Toyota Aygo, se on samankokoinen kuin mopopauto, eikä aina tiedä, onko mopopauto vai normaali auto, [Puhemies: Aika!] ja... — Aika meni.

14.47 Matti Semi vas (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Minusta tämä laki palvelee erittäin paljon nimenomaan harvaan asuttujen alueitten nuoria, jotka käyvät koulua edempänä, jotka eivät ole yleensä julkisen liikenteen äärellä niin helposti. Kun itse olen käynyt maaseudulla juttelemassa vanhempien kanssa, mikä olisi heidän toivomuksensa näitten asioiden järjestelystä, niin he ovat paljon puhuneet tämmöisestä alennetusta ajokortti-ikästä, että vanhempi opiskelija pystyisi ajamaan perheen lapset kouluun ja kotiin, sitä väliä. Jäin miettimään, että tämä tietenkin on minusta hyvä kompromissi siihen nähden,

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

että otetaan tämmöinen turvallinen auto ajoneuvoksi. Kun mopoauto ei ole turvallinen, niin tämä olisi hyvä lisä siihen. Mutta onko teillä mietitty ajokortti-ian alentamista siihen 16 vuoteen kokonaisuudessaan? Minun mielestäni ainakin kevytmoottoripyörällä nuoret ajavat jo kahdeksaakymppiä ihan rivakasti tuolla, [Puhemies koputtaa] eli kyllä heillä ajokemusta varmaan on karttunut ja on tarpeeksi.

14.48 Pekka Haavisto vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitos ministerille vastauksista. Kun täällä puhutaan siitä, mikä olisi tällaisen autotyypin nimi: nuorisauto — se on kai mahdollinen muillekin kuin nuorille; kevytauto — se ei aina ole kevyt; eli kyllä minä tämän hidasauton kannalle kallistuisin, kun se kuvaisi sitten tätä nopeutta.

Mutta ehkä vakavammin kaksi asiaa vielä. Ministeri otti esiin sähköautomahdollisuuden tässä yhteydessä, ja olisin mielelläni kuullut vähän lisää siitä, voisiko tätä kautta itse asiassa lanseerata laajemminkin lyhyemmille matkoille tai jopa kaupunkikäyttöön sopivan sähköautokategorian, jolla olisi tämmöinen myönteinen ympäristövaikutus.

Toinen sellainen asia, johon olisin mielelläni kuullut ministerin vastauksen. Täällä heitettiin ajatus, että jos rajoitus on 60 kilometriä tunnissa, niin monet perheen kakkosautot muutetaan kauppakasseiksi, jos se on jotenkin verotuksellisesti edullisempaa ja muuta. Onko tässä, ja avataanko tässä, joku uusi kategoria tätä kautta?

14.49 Sari Tanus kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tässä on tullut monta kysymystä turvallisuudesta. Olisinkin halunnut kysyä vielä siihen liittyen, että kun keskustelua käytiin lakiesityksestä, niin ajateltiinko tai oliko esillä, voisiko esimerkiksi takana turvallisuuskolmio näkyä vähän jarruvalomaisesti. Eli samalla kun säädetään autoa hitaammin liikkuvaksi, niin sinne taakse laitettaisiinkin kolmio, mikä näkyisi valaistuna niin kuin jarruvalot, jotta se kaikella säällä ja myös syksyn pimeällä näkyisi.

Sitten toinen asia. Ainakin pari edustajaa nosti oikeasti esille nämä tummennetut lasit. Eli käytiinkö siitä keskustelua, että näihin autoihin ne kielletäisiin niin, ettei voisi näitä tummennettuja laseja käyttää, koska varsinkin nuorisoa ajatellen se voisi turvallisuutta monessakin suhteessa parantaa.

14.50 Lasse Hautala kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Lämpimät kiitokset ministeri Bernerille tämän lakiehdotuksen tuomisesta eduskuntaan.

Lähestyisin tätä nimenomaan turvallisuuskäsitteeseen. On hyvä, että on lähdetty liikkeelle siitä, että autot ovat vuotta 2014 uudempia autoja, koska näissä useimmissa on jo sekä ABS-jarrut, turvatyyny ja luistonestojärjestelmät.

Osa edustajista nosti esiin ympäristökysymyksiä, mutta kyllä minä olen vakuuttunut siitä, että näiden nykyaikaisten kevytautojenkin päästöt ovat pienempiä kuin noiden savua- vien mopoautojen päästöt, joissa tuskin on mitään katalysaattoreita koskaan nähtykään.

Mikäli liikenne- ja viestintävaliokunta muuttaa nopeuden 45:stä 60:iin, niin pidän välttämättömänä, että tulee se hitaan ajoneuvon kolmio sinne taakse. Nykyään ne ovat niin tehokkaita, että ne kyllä ilman erillistä valaistustakin heijastavat riittävästi.

14.51 Harry Wallin sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On varmaan paikallaan haja-asutusalueilla, että tämä kevytauto otetaan käyttöön, mutta mopoautoja käytetään kuitenkin tällä hetkellä kaupungeissa. Muutaman kilometrin koulumatka tehdään mopoautolla ja sitten jatkossa tehdään kevytautolla. Meillä on pyöräily- ja kävelystrategia,

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

joka nyt varmaan täytyisi toteuttaa, että lähdetään toimenpiteisiin, että nuoriso lähtee pyöräilemään tai kävelemään koulumatkoja, koska kuitenkin terveydenhuollon asiantuntijat sanovat, että nuorison kunto ja painoindeksi ovat nousseet nyt viime aikoina huomattavasti.

14.51 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täytyy kiittää ministeriä, sillä kyllähän aika moni kansanedustaja eri puolueista jo viime kaudella vahvasti ajoi tätä asiaa, mutta ennen kuin tämä menee eteenpäin, niin pitää olla myös ministerin suostumus asialle, ja nyt se on, ja minä olen erittäin iloinen, että mennään, koska tämä selvästi parantaa nuorten liikkumismahdollisuuksia ja myös liikenneturvallisuutta. 2014 tai sen jälkeen otetut autot ilman muuta ovat jo turvallisia, ja myös päästöt ovat aika paljon alempia kuin vanhoilla autoilla.

Mutta yksi asia, joka liittyy myös tähän liikenneturvallisuuteen ja josta on ihan omakoh-
taisia kokemuksia: jos on vähän kurainen tai muu huono keli, niin tämä nopeusero ei hah-
motu kaikille kuskeille, ja jos edessä ajaa hiljaa auto, niin ei oikein saa selvää, että se on hi-
taammin liikkuva ajoneuvo. Minä toivoisin, että valiokunnassa kiinnittäte huomiota, että
onko se joku joskus silloin tällöin heijastava keltainen valo, joka vilkkuu, tai jotakin muu-
ta, jolloin oikeasti näkyy jo kaukaa, että tuossa on hitaammin ajava ajoneuvo. Se on minun
mielestäni iso turvallisuuskysymys.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Edustaja Hakanen, ja sitten ministerin vastaus.

14.52 Pertti Hakanen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tämä halli-
tuksen esitys on äärimmäisen tervetullut, ja sitä on pitkään odotettu. Tässä on kyllä minis-
teriä kiitettävä ja erityisesti kiitettävä suomalaisten, meidän omien nuorten eteen tehdystä
työstä. Tämä on pontevaa työtä, mitä ministeri on tehnyt, ja tässä on nyt lopputulos. Tämä
pitää saada kyllä nyt ripeästi valiokunnan kautta valmiiksi.

Pari asiaa liittyen turvallisuuskysymyksiin. Kotona kun omia nuoria tapaa, niin näkee
sen, miten he surevat ystäviään, jotka ovat menehtyneet mopoautokolarissa, ja se on kuul-
kaas aika koskettavaa, kun keskustellaan, miten sitä turvallisuutta voitaisiin lisätä, ja tässä
tulee nyt yksi hyvä vaihtoehto sille.

Puhutaan nopeusrajoitteisesta autosta. Kun ajetaan sillä nopeusrajoitteisella autolla, se
valmentaa suoraan myöskin ajo-opetukseen ja sitä kautta taas täysi-ikäisenä normaaliau-
ton rattiin. Mutta nopeudesta minäkin olen sitä mieltä, että se voisi olla 60 kilometriä tun-
nissa. Ja myöskin tämä auton ikä ja mitä eroa on lisävarusteissa alle 10 tai alle 15 vuoden
autossa: luistonesto, ABS, turvatyyny on jo 15 vuotta olleet autoissa. [Puhemies koputtaa]
Tämä olisi kustannuskysymys monille [Puhemies: Aika!] haja-asutusalueiden perheille.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Ja nyt ministeri Bernerin vastaus, paikalta 1
minuutti, olkaa hyvä.

14.54 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Kiitoksia, arvoisa rouva puhemies!
Jos palaan juuri tähän viimeiseen, niin me olemme lähteneet siitä, että ajoneuvo ei saisi olla
yli 10 vuotta vanhempi. Siihen liittyy paitsi monet turvallisuusvarusteet, ennen kaikkea tiu-
kemmat päästörajoitteet, jotka ovat yksi osa tätä kokonaisuutta.

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

Nämä ajoneuvot eivät saa olla yli 1 500 kiloa omamassaltaan. Ehkä siitä tämä nimi, kevytauto, on tullut, että tämä auto ei voi olla kooltaan kaikista raskaimmasta päästä kaiken kaikkiaan.

Perävaunusta ja tummennetuista lasista voidaan säädellä tarkemmin asetuksella, ja nämä asiat ilman muuta otan mukaani ja huomioimme tässä keskustelussa ja jatkovalmistelussa.

Edustaja Wallin, olen täysin samaa mieltä siitä, että kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on yksi tärkeimpiä asioita, joita voimme tehdä kaikkien, myös nuorten, hyväksi. Uskon kuitenkin siihen, että se ei tapahdu sillä, että me kiellämme kevytautokategorian syntymistä, vaan sillä, että me löydämme nimenomaan kävelyn ja pyöräilyn osalta hyvät olosuhteet, joita myöskin viemme eteenpäin. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Ja sitten mennään puhujalistaan.

14.55 Timo Heinonen kok: Arvoisa rouva puhemies! Meillä Hämeessä on maakuntalautu, jossa todetaan, että jos toimeen tartutaan, niin silloin yleensä tapahtuu. Kiitokset ministeri Bernerille toimeen tarttumisesta, kun se tarpeelliseksi on todettu.

Jokaisella lapsella on vain yksi isä, mutta hyvästä lapsesta ovat tyytyväisiä isovanhemmat ja kummitkin. Niin on tässäkin asiassa huomattu, että monesta suunnasta on tullut ajatuksia, ideoita nuorisautoihin, kevytautoihin. Asiasta on puhuttu vuosikausia, ja ehkä sellainen viimeinen, tässäkin tapauksessa surullinen liikkeellepaneva voima oli tuo Sastamalan järkyttävä onnettomuus, joka viimeistään avasi meidän kaikkien silmät, ja asia lähti etenemään.

Tämä on erittäin merkittävä uudistus. Nuoret saavat mopoautojen rinnalle turvallisemmat, oikeat, nopeudeltaan rajoitetut autot. Niillä autoilla nuoret pääsevät ennen muuta kulkemaan maaseudulla, missä ei julkinen liikenne toimi. Autoilla tullaan kulkemaan maaseudulta keskustaupunkiin, seutukunnan kaupunkiin, harrastuksiin, lukioon, ammattikouluun. Tämä on erittäin merkittävä uudistus ennen muuta tästä näkökulmasta.

Autot ovat siis kevytautoiksi nimettyjä. Niitä tullaan ajamaan AM- eli mopoautokortilla. Niiden nopeus on esityksessä rajattu 45 kilometriin tunnissa, ja autot voivat olla maksimissaan 10 vuotta vanhoja ja tässä alkuvaiheessa 2014 käyttöön otettuja tai sitä nuorempia autoja. Autojen oma massamaksimi on siis tuo 1 500 kiloa. Sähköautojen kohdalla ei itse asiassa tässä esityksessä massamaksimia ole lainkaan säädetty, eli sähköauto voi olla myös tätä painavampi. Autoilla tulevat varmaan pääsääntöisesti ajamaan nuoret 15—17-vuotiaat, mutta autoja varmasti tulevat tulevaisuudessa ajamaan myös muut ihmiset, ehkä ikäihmisetkin osittain korvaamassa sitä, että tänä päivänä monella on käytössä esimerkiksi mopoautoja. Tämä on huomattavasti turvallisempi myös sinne.

Jos verrataan mopoautoja ja oikeaa autoa, eli tätä nuorisautoa, kevytautoa, mikä esityksessä on, niin ollaan hyvin samassa hintakategoriassa. Mutta isoin asia ja huomio täytyy kiinnittää siihen, että samalla hinnalla, jolla tässä nuori saa nyt oikean auton, niin hän saa saman tien neljä airbagia, lukkiutumattomat jarrut, usein tänä päivänä kaistavahdit ja monet muut varusteet. Tuossa debatissa jo totesin, että oikea auto on itse asiassa myös jalankulkijan näkökulmasta turvallisempi, sillä oikeat autot joutuvat tänä päivänä täyttämään erittäin tiukkoja törmäystestejä myös jalankulkijaan osuessaan.

Huomion haluan kiinnittää nopeusrajoitukseen, joka on 45 kilometriä tunnissa. Minun mielestäni debatissakin meni osittain sekaisin se, että vaikka auto kulkisi 60:tä tai 100:aa,

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

niin taajamassa sillä saa ajaa vain maksiminopeutta, ja siellä törmäykset jalankulkijoihin yleensä tapahtuvat. Eli ei autolla, vaikka sen maksiminopeus olisi 60, ajeta taajamassa kuitenkin kuin 30:tä tai 40:tä, niin kuin me oikeiden autojen käyttäjätkin teemme. Mutta kun auto kulkisi 60:tä, se menisi liikenteessä sujuvammin, sen ohi eivät menisi maanviljelijät traktoreilla eivätkä toiset nuoret mönkijöillä, niin kuin tässä tapauksessa on tapahtumassa. Olen tyytyväinen, että ministeri on antanut mahdollisuuden tarkastella nopeusrajoitusta vielä eduskunnassa. Se on siis sujuvaa liikennettä, mutta myös esimerkiksi risteyksen yli ajo tai risteyksestä liikkeelle lähteminen tapahtuisivat huomattavasti turvallisemmin, kun auto kulkisi 60:tä.

Auton ikävaade on toinen, mikä minua itseäni on mietityttänyt, ja toivon, että valiokunta sitäkin pohtii. Olisiko riittävää se, että autoon määriteltäisiin tietyt turvavarusteet? Ne voivat tulevaisuudessa esimerkiksi säädöspohjalta tiukentua sen mukaan, kun uusia turvavarusteita autoihin tulee.

Arvoisa puhemies! Aivan viimeisenä haluan nostaa ajatuksen tulevaisuudesta, jossa minun haaveeni on se, että tällaisessa nuorisautossa, kevytautossa, voisi olla käytössä tietynlainen avain — käytän yhden automerkin nimeä, kerran heillä on tällainen, eli Ford My-Key. Siinä tapauksessa auto toimisikin niin, että kun minun lapseni menisi autoon, hänellä olisi oma avain. Sillä avaimella auton nopeus rajattaisiin 45:een tai 60:een, mihin nyt päädytään. Mutta kun minulla tai jollakin muulla aikuisella, kenellä on autoon oikea ajokortti, olisi toinen avain, auto kulkisikin normaalia nopeutta, 80:tä tai 100:aa. Tämä olisi varmasti esitys, joka kelpaisi myös esitystä ehkä ainoina kritisoineille vihreille, sillä tällä tavalla me voisimme aidosti vähentää autojen määrää, kun perheelle riittäisikin toiseksi autoksi auto, jota voisi käyttää nuori mutta myös isä mennessään kauppareissulle. Äiti voi mennä sitten sillä autolla, joka menee kovempaa, käymään jossain muualla, ja näin perhe voisi tulla toimeen esimerkiksi kahdella autolla järkevällä tavalla.

Arvoisa puhemies! Ministeri Berner on jälleen tehnyt hyvää työtä.

Andre vice talman Tuula Haatainen: Debatten och behandlingen av ärendet avbryts nu. Behandlingen av ärendet fortsätter under detta plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade.

Riksdagen avbröt debatten klockan 15.01.

Riksdagen fortsatte debatten klockan 17.02.

Förste vice talman Mauri Pekkarinen: Nu fortsätter behandlingen av ärende 6 som avbröts tidigare under detta plenum.

17.02 Sofia Vikman kok: Arvoisa puhemies! Nuortemme ja muiden tienkäyttäjien turvallisuus liikenteessä on meidän kaikkien yhteinen asia ja tärkeysjärjestyksen kärkipäässä, kun päätöksiä liikenteeseen liittyen tehdään. Keskustelussamme oleva hallituksen esitys mahdollistaisi mopoauton korvaamisen nopeusrajoitetulla henkilöautolla eli kevytautolla. Esityksen mukaan uusi, mopoautoa turvallisempi liikkumisen vaihtoehto tulisi mahdolliseksi 1. marraskuuta 2019 alkaen. Kevytauton kuljettaminen edellyttäisi mopoautoa vas-

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

taavan luokan ajo-oikeutta. Muutos on erittäin kannatettava ja parantaa liikenneturvallisuutta.

Kevytautolla tarkoitetaan henkilöautoa, jonka maksiminopeus on rajoitettu 45 kilometriin tunnissa rajoitinlaitteella. Sopivaa maksiminopeutta varmasti vielä valiokuntakäsittelyssä pohditaan ja punnitaan. Pääasia kuitenkin on, että uudistus rajoitetusta henkilöautosta ja sen mahdollistamisesta mopoauton rinnalle etenee. Nopeusrajoitetuksi saisi muuttaa henkilöauton, joka on otettu käyttöön vuoden 2014 jälkeen. Kevytautoksi ei kuitenkaan saisi muuttaa sellaista henkilöautoa, jonka käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut yli 10 vuotta. Uudehkojen henkilöautojen turvallisuusominaisuudet ovat huomattavasti vanhoja kehittyneempiä. Vaikka Suomen mopoautokanta on ollut vain noin 9 000 auton suuruinen, johtivat mopoautovahingot vuosina 2011—2015 Onnettomuustietoinstituutin mukaan 1 229 henkilön loukkaantumiseen ja neljän kuolemaan. Mopoautojen rakenteelliset puutteet nostavat jo pienillä nopeuksilla vakavien henkilövahinkojen riskiä merkittävästi.

Arvoisa puhemies! Esimerkiksi törmäystestit ovat pakollisia henkilöautoille, mutta mopoautoilta niitä ei vaadita. Mopoautoilta ei myöskään edellytetä jalankulkijan törmäystestitä toisin kuin henkilöautoilta, joilta edellytetään jalankulkijan suojelua muun muassa puskurin ja konepellin ominaisuuksissa ja muotoilussa. Mopoautojen ja henkilöautojen jarruissa on suuria eroja. Mopoautoissa lukkiutumattomat jarrut eivät ole pakolliset. Uusissa henkilöautoissa sen sijaan ABS-jarrut ovat olleet pakolliset jo vuodesta 2005 lähtien. ABS-jarrut mahdollistavat auton ohjattavuuden jarrutuksen aikana, jolloin parhaassa tilanteessa törmäys voidaan kokonaan väistää. Lisäksi hätäjarrutusjärjestelmä on yleistynyt pienemmissä henkilöautoissa vakiovarusteena vuodesta 2014 lähtien.

Arvoisa puhemies! Nopeusrajoitettu auto voitaisiin palauttaa tavalliseksi henkilöautoksi muutoksatsituksen kautta. Tällöin uutta ajoneuvohankintaa ei perheessä tarvita, kun nuori saa tavallisen henkilöauton ajoon oikeuttavan kortin täyttäessään 18 vuotta. Nopeusrajoitettu auto on tervetullut ja monessa perheessä odotettu vaihtoehto mopoautolle. Uudistus parantaa nuorten liikenneturvallisuutta, koska henkilöautojen turvavarustelu ja runko ovat aivan toisella tasolla verrattuna mopoautoihin. Nuortemme ja muiden tienkäyttäjien turvallisuus on tärkeä tavoite, ja turvallisuusarviointi tämän esityksen osalta on tehtävä oikean tiedon pohjalta. Kyllä faktojen punnitseminen osoittaa, että kevytauton tuominen vaihtoehdoksi mopoauton rinnalle parantaa nuortemme turvallisuutta.

17.07 Reijo Hongisto sin: Arvoisa herra puhemies! Olen tässä salissa käyttänyt lakiesitysten lähetekeskusteluissa kymmeniä puheenvuoroja. Uskallan tunnustaa, että kertaakaan ei ole lakiesityksen kannattaminen tuntunut näin hyvältä kuin se nyt tuntuu.

Lapualainen Reijo Vuorenmaa soitti minulle maaliskuussa 2013 ja esitti, että ryhtyisin ajamaan lakimuutosta, jolla mahdollistettaisiin pienten henkilöautojen muuttaminen niin sanotuiksi mopoautoiksi eli kevyiksi nelipyöriksi. Vuorenmaa perusteli esitystään nuorten mopoautoilijoiden liikenneturvallisuuden parantamisella ja toi esiin myös selvät taloudelliset perusteet.

Kun nuorelle hankitaan perinteinen mopoauto, se maksaa uutena noin 10 000—18 000 euroa eli saman verran kuin pienet varsinaiset henkilöautotkin maksavat. Kun tällainen auto on perheeseen hankittu, sen ajonopeutta voidaan alentaa moottoriin asennettavalla rajoittimella, jolloin ajoneuvo voitaisiin muutoksatsastaa mopoautoluokkaan sopivaksi. Nuori voisi harjoitella tällä normaalin henkilöauton ominaisuuksilla varustetulla autollaan

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

siihen saakka, että hän saa varsinaisen henkilöauton ajo-oikeuden. Ajo-oikeuden saamisen jälkeen olisi harjoitteluvälineenä palvelnut mopoauto helppo jälleen muuntaa takaisin normaaliksi henkilöautoksi. Näin nuorella olisi käytössään hyvä ja kevytrakenteisia mopautoja turvallisempi ajoneuvo koko ajan.

Tartuin toimeen ja kysyin silloin kirjallisessa kysymyksessäni liikenneministeri Merja Kyllöseltä: ”Onko hallitus tietoinen nykyisten kevytrakenteisten mopautojen turvattuudesta liikenteessä, mihin toimiin hallitus aikoo ryhtyä mopautojen rakenteellisen turvallisuuden parantamiseksi ja aikooko hallitus valmistella lakimuutosta, jolla myös pienimpien henkilöautojen muuntaminen mopautoiksi on mahdollista?” Ministeri Kyllönen ei lämmennyt ajatukselle vaan torjui esitykseni selvin sanoin piiloutuen EU-byrokratian taakse. Jos joku ei tätä usko, niin kirjalliseen kysymykseen löytyy ministeri Kyllösen vastaus. Siinä on varsin selvästi sanottu, miten Kyllönen perustelee tätä ”ei onnistu silloin”-teemaa.

Esitin saman kysymyksen nykyiselle liikenneministeri Bernerille, joka piti esitystäni aivan erinomaisena. Ministeri Berner totesi, että tämä selvitetään perin juurin, eikä hän antanut EU-mörön estää selvitystyötä. Ministeri jatkoi vastustuksista huolimatta asian selvittämistä, ja niin vain kävi, että nyt edessämme on lakiesitys, jolla mahdollistetaan pienten henkilöautojen muuntaminen kevytautoiksi.

Aiemmin debatissa monissa puheenvuoroissa kiinnitettiin huomiota kevytauton suurimpaan sallittuun ajonopeuteen. Moni toivoi, että asiaa valiokunnassa käsiteltäessä pohdittaisiin vakavasti sitä, että suurin sallittu nopeus nostettaisiinkin 60 kilometriin tunnissa. Omassa kirjallisessa kysymyksessäni esitin silloin ajonopeudeksi 45:tä kilometriä tunnissa, mutta, arvoisa puhemies, hyvät kollegat, olen valmis antamaan periksi. Mielestäni 60 kilometrin tuntinopeus mahdollistaisi joustavamman liikennevirran, ja erityisesti raskaan liikenteen kuljettajat, joita olen myöskin tässä puhuttanut, totesivat ja toivoivat, että kevytautoilla voisi olla tuo 60 kilometrin tuntinopeus. Talvikeleillä jyrkissä vastamäissä pitäisi raskaassa lastissa olevan ajoneuvoyhdistelmän saada vähintään tuo 60 kilometrin tuntinopeus, jotta yhdistelmä ylipäätyään pääsee mäen päälle. Meillä Pohjanmaalla ei juuri mäkiä ole, me emme sitä tunnista emmekä tarvitse, mutta kun raskasta liikennettä on muuallakin kuin Pohjanmaalla, mäkisilläkin seuduilla, niin minä ymmärrän hyvin raskaan liikenteen kuljettajien tuskan siitä, että kun vastamäkeen lähdetään, niin pitää saada pikkasen enempi vauhtia. [Jukka Kopra: Meillä on mäkiä!] — Arvoisa edustaja Kopra, teillä on mäkiä. — Jos ajoneuvoyhdistelmällä joutuu tosiaan lähtemään vastamäkeen noin 45 kilometrin tuntinopeutta ajavan kevytauton takaa, voi olla vaara, että raskas ajoneuvoyhdistelmä ei liukkaalla kelillä edes pääse mäen päälle, ja yhdistelmän vauhdin hiipuminen puolitiehen on vaarallista ja riski kaikille tien käyttäjille.

Arvoisa puhemies! Ihan lopuksi totean, että ilman ministeri Bernerin sinnikästä uurasusta tätäkään lakiesitystä ei olisi saatu aikaan. Kiitän Reijo Vuorenmaata asian esiin tuomisesta ja ministeri Berneriä erittäin ansiokkaasta toiminnasta lakiesityksen valmistelussa. Uskon, että kiitoksiini yhtyy moni juuri ajokortti-ikää lähestyvä nuori ja näiden nuorten turvallisuudesta kiinnostuneet vanhemmat.

Arvoisa puhemies! Minä kannatan tätä lakiesitystä. — Kiitos.

17.13 Jukka Kopra kok: Arvoisa herra puhemies! Käsittelyssä on hallituksen esitys niin sanotuista kevytautoista. Tätä esitystä on todellakin odotettu pitkään, ja nyt vihdoinkin saamme sen eduskuntaan käsiteltäväksi. Esityksen tarkoituksena ja tavoitteena on parantaa tiel-

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

lä liikkuvien nuorten liikenneturvallisuutta ja lisätä tiellä liikkuvien nuorten valinnanvaraa liikkumismuotojen suhteen. Tämä kevytautojen käyttöönotto ei siis rajaa pois mitään muita liikkumismuotoja, vaan tuo yhden liikkumiskeinon nuorison käyttöön entisten rinnalle.

Kevytautoissa ja niiden ominaisuuksissa on tiettyjä rajoitteita kaavailtu, muun muassa se, että ajoneuvon enimmäisikä on 10 vuotta tai käyttöönotto on vuoden 2014 jälkeen. Tämä on hyvä raja. Tällä aikaansaadaan se, että näissä käytettävissä kevyt ajoneuvoissa on käytössä uusin mahdollinen turvateknikka, ja kun aika kuluu eteenpäin, jopa pienissäkin ajoneuvoissa tulevat vakiovarusteina olemaan törmäyksenestot ja muut havaitsemiskeinot, ja jos nämä saadaan nuorten kuljettajien käyttöön näissä kevytautoissa, niin se on erittäin hyvä asia. Tarkoitus on, että kevytautot ovat kirjaimellisesti kevytautoja eli niiden omamassa on rajoitettu 1 500 kiloon.

Täällä edustaja Hongisto hyvin pohdiskeli tätä ajoneuvon enimmäisnopeutta, joka lakiesityksessä on määrätty 45 kilometriin tunnissa, ja täällä salissa aiemmin keskusteltiin sitten vaihtoehtoista, kuten Hongistokin pohti, että voisiko se olla 60 kilometriä tunnissa. Tämä on varmasti sellainen asia, että tähän täytyy huolella perehtyä ja valiokunnan tarkkaan pohtia asiantuntijoita kuunnellen, mikä on viisasta ja järkevää. Molemmilla nopeuksilla on puolensa, ja on tietysti todettava, että voihan se olla vaikka 55:kin kilometriä tunnissa tai 50 kilometriä tunnissa. On syytä tarkastella asiaa siltä pohjalta, että mikä on tarkoituksenmukaisinta. Jos esimerkiksi enimmäisnopeus on 60 kilometriä tunnissa, tarkoittaa se sitä, että ajoneuvolla voi silloin liikkua moottoriliikennetiellä, ja se taas aiheuttaa tulppaa siellä, kun nopeudet ovat suuremmat, ja näin ollen, jos nopeus olisi vaikka 55 kilometriä tunnissa, silloin pysyttäisiin maanteillä ja seututeillä ja silloin ei ainakaan tällaisia tulppamahdollisuuksia niin paljon olisi. Mutta kuten edustaja Hongiston puheenvuorosta kuultiin, tämä raskaan liikenteen yhdistelmän mäkeen nousu tällaisen kevyt ajoneuvon perässä hitaalla nopeudella on kyllä sellainen asia, että se pitää selvittää ja tutkia nyt tässä valiokunnan käsittelyn aikana.

Ajokorttivaatimus tässä kevytautossa on sama kuin mopoautolla, eli siltä osin ei erityisiä muutoksia tule, eikä myöskään mitään erityistä verokohtelua tälle kevytautolle ole tarkoitus asettaa. Tämä tarkoittaa sitä, että kun auto on nuoren käytössä ja nuori täyttää sitten 18 ja mahdollisesti hankkii B-luokan ajokortin, niin tämä kevytauto voidaan konvertoida tavalliseksi henkilöautoksi. Se vaatii sitten katsastuksen tämän esityksen mukaan, mutta ei kuitenkaan tarvitse mitään ylimääräistä veroa maksaa enää siinä vaiheessa, vaan se voidaan luokitella normaaliksi henkilöautoksi ihan tavalliseen ajokäyttöön.

Kaiken kaikkiaan toivon, että nyt valiokuntakäsittelyn aikana liikennevaliokunnassa me rauhassa tätä pohdimme, tutkimme eri näkökulmat ja tarvittaessa jalostamme tätä esitystä vieläkin paremmaksi, mutta yleisesti ottaen tämä on erittäin tervetullut ja tasokkaasti tehty lakiesitys, ja sitä mielellämme tuolla valiokunnassa käsittelemme.

17.18 Jari Myllykoski vas: Arvoisa herra puhemies! Lainsäädäntöön liittyen: jo ennen eduskuntaan valitsemistani, silloin kun mopoautot tulivat, ajattelin, että minäkö se isänä ja vanhempana olisin valmis laittamaan lapseni siihen. Nyt en halua olla kritisoiva mopoautoja kohtaan, jotka ovat haja-asutusalueelle tuoneet nuorille liikkumismahdollisuuksia, mutta en kuitenkaan laittaisi sellaiseen saippuakoteloon lastani. Ne onnettomuus- ja turvallisuusriskit, mistä tässä keskustellaan: Vaikka ne ovatkin heikkorakenteisia, ne ovat mahdollistaneet melko turvallisesti kuitenkin näitten nuorten liikkumisen. Että ei pidä asettaa aivan mustavalkoiseksi tätä, kun nämä hitaasti kulkevat mopoautot ovat mahdollistaneet

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

liikkumista ja silti kuitenkin ovat, sanotaanko, siihen liikennemäärään nähden tilastojen perusteella mahdollistaneet suhteellisen hyvän turvallisuuden vaikkapa nyt mopoihin rinnastettuina.

Mutta tuossa debatissa kun en päässyt ministeriltä kysymään, niin kysyn nyt tässä sitten ja tulen esittämään tämän toki valiokunnassakin tästä EU:n komission vastauksesta tähän asiaan. Sitä on joiltakin osin tietyiltä tahoilta kritisoitu siinä mielessä, että se ei olekaan avointa dataa niin sanotusti. Sitä eivät olekaan saaneet tässä valmisteluvaiheessa kaikki, vaan hallitus on itse tulkinnut sitä. Se on avoimesti tuotu tähän lakiesitykseen mukaan, mutta kukaan muu kuin hallitus ei ole sitä voinut tulkita. Ja tätä meidän varmasti valiokunnassa tulee selvittää, EU-komission osin kriittisiä ja tiettyjä epäilyjä. Meidän pitää hälventää valiokuntatyöskentelyssä sitä, onko todella niin vai eikö ole. Ja sen me varmasti valiokunnassa teemme.

Asia, mitä erityisesti haluaisin painottaa, olisi se, että me tiedämme, ettei ole enää nuorten kekseliäisyydestä kiinni, etteikö nopeusrajoitinta voida ohittaa. Tänään osa meidän valiokunnasta oli tutustumassa siihen, että millaista tämä maailma on, ja se on 50 minuutin asia, kun tällainen ohituslaite voidaan sitten asentaa tämmöiseen nopeusrajoitteeseen autoon. Toivoisin, että meillä valiokunnassa keskitytään erityisesti siihen, että tähän nopeuden rajoitukseen liittyy myös sitä dataa, mikä mittaa koko ajan ajoneuvon nopeutta, ja sitä ei pystytty sivuuttamaan, että me voisimme valiokunnassa luoda järjestelmän, joka edellyttää viranomaisen mahdollisuutta ammattiliikenteessä ajopiirturin tavoin ratsian yhteydessä tai katsastuksen yhteydessä katsomaan, minkälaisilla nopeuksilla tätä ajoneuvoa on ajettu. Ja se tarkoittaa kyllä sitä, että tämmöisen niin sanotun kevytauton pitää olla rekisteröitynä sille henkilölle ja sen pitää olla vain sen henkilön yksittäisessä käytössä. Muutoin kaikki se sellainen kiertämismahdollisuus vaikkapa toisella avaimella ja niin edelleen olisi mahdollista. Minulle on ainakin henkilökohtaisesti tärkeää, että viranomainen voi koko ajan selvittää autolla ajettua nopeutta ja tehdä niitä päätöksiä sen perusteella, onko tällä tehty ohituksia, mutta että se data on näkyvissä koko ajan sen ajoneuvoliikennenopeuksista. Me emme tarvitse paikkatietoja, emme kellonaikoja, me tarvitsemme vain siitä autosta, joka on tämän nuoren käytössä, sen ajonopeuden seurannan, ja se on oleellista tässä. Ja siihen totta kai sitten tarvitsee olla riittäviä sanktioita — mitä seuraamuksia siitä on, että ollaan ohitettu sitten tämä rajoitin.

Debatissa keskusteltiin päästöistä, ja yksi asia — nyt olin tästä hetken aikaa pois — oli kyllä oikeastaan huomionarvoista, mitä SKAL on sanonut tästä elinkeinoelämän tavaroiden liikkumisesta ja siihen liittyvien päästöjen lisääntymisestä.

Täällä edustaja Hongisto kommentoi siihen, että lähdetään ylämäkeen ohittamaan 45 kilometriä tunnissa olevaa ajoneuvoa. Tämä on aivan totta jo muutoinkin. Meidän pitää valiokunnassa todella tarkkaan perehtyä siihen, että onko se 60 kilometriä tunnissa, ja missä tämmöisellä ajoneuvolla, joka saisi ajaa 60 kilometriä tunnissa, saisi ajaa. Katsoisin, että ei tietenkään moottoritiellä, mutta ei myöskään moottoriliikennetiellä olisi mahdollista tällaisella hitaammalla ajoneuvolla ajaa. Onko meillä mahdollisuutta sitten jopa joitakin sadan kilometrin valtatieosuuksia rajoittaa siten, että ei saa ajaa mopoautoilla. No, maaseudulla se tarkoittaa sen hyödyn osalta, mikä nuorten kouluun menossa, harrastuksiin liittymisessä on, että se rajoittaa sitten tätä hyvin tarkoituksenmukaista haja-asutusalueilla olevaa liikukumismuotoa. Turvallisuus on kaiken kaikkiaan tärkeää, ja siitä meidän tulee pitää kiinni, ja uskon, että valiokunta on tässä kohtaa hyvinkin aktiivinen ja haluaa käydä läpi sen kaiken mahdollisen datan, mitä jo tällä hetkellä on näistä onnettomuuksista, prosenteista.

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

Arvoisa puhemies! 45 kilometriä tunnissa vai 60 kilometriä tunnissa? Kun olen tätä asiaa harkinnut, niin olen liputtanut niin sanotusti pienen kansanedustajaikäni sitä, että näiden kevytautojen pitää tulla liikenteeseen ajajan turvallisuuden mutta myös onnettomuustilanteiden turvallisuuden takia. Se 60 kilometriä tunnissa haja-asutusalueillakin [Puhemies koputtaa] on monilla tieosuuksilla todellakin aivan normaali nopeus ja siinä mielessä suositeltava. Mutta vaikka lippu heiluen olen ollut tämän takana, niin täytyy sanoa, [Puhemies koputtaa] että tähän on tullut paljon asioita, joita pitää oikeasti pohtia ja tarkastella, ettei tehdä päätöstä hätiköiden. [Puhemies koputtaa] Mutta tietäen nämä kollegat valiokunnassa me teemme varmasti pohtivaa ja hyvää työtä.

17.26 Esko Kiviranta kesk: Arvoisa puhemies! Minusta liikenneturvallisuuden parantaminen on äärimmäisen tärkeää. Mopoautojen kolariturvallisuus on heikko ja niiden korvaaminen järkevämällä ratkaisulla parantaa liikenneturvallisuutta ilman, että nuorten liikkumisen edellytykset erityisesti pienemmillä paikkakunnilla heikentyvät. Kevytauto on siten juuri oikeanlainen toimi turvallisuustavoitteiden edistämiseksi.

Kevytautot on muunneltu henkilöautoista rajoittamalla niiden nopeus 45 kilometriin tunnissa. Ne ovat vahvemman ja alun perin isompiin nopeuksiin suunnitellun rungon ja muiden turvallisuusratkaisujen osalta selvästi mopoautoja turvallisempia. Mopoautojen vakavat onnettomuudet ovat kasvaneet niiden määrän lisääntyessä 2010-luvulla ja ne ovat ylliedustettuina onnettomuustilastoissa heikomman rakenteensa vuoksi. 15—17-vuotiaiden nuorten liikkuminen on harvaan asutussa maassamme usein haastavaa, joten tämän helpottaminen ilman kompromisseja turvallisuudessa on hyvin tärkeää.

17.27 Katja Taimela sd: Arvoisa herra puhemies! Hyvät kollegat! Nyt käydään lähetekeskustelua aiheesta, joka on puhuttanut jo vuosia lähinnä maaseudulla ja keskikokoisissa kaupungeissa, joissa mopoautojen määrä on aivan toista kuin esimerkiksi täällä pääkaupunkiseudulla. Mietin oikein, että olenko nähnyt yhtään ainutta mopoautoa täällä työ- ja kustannuspaikalla liikkeessäni. En muistaakseni ole, mutta meillä maaseutumaisissa kaupungeissa niitä kyllä näkee ja kuulee kovasti paljon.

Miksi tämä lakihanke on edennyt tähän pisteeseen, että se on tänään meillä täällä lähetekeskustelussa? Ajattelen niin, että syystä, että nykyiset mopoautot koetaan liikenteessä turvattomiksi ja niiden kanssa on nähty valitettavia liikenneonnettomuuksia. Mopoautoista rajoitettuihin kevytautoihin -lakihanke on perusteltu hyvin pitkälti siksi, että liikenneturvallisuus paranee, mutta toki siinä on se toinenkin puolensa. Rajoitettu kevytauto on masaltaan täysin toinen kuin mopoauto, ja näin ollen myös mahdollisessa törmäystilanteessa törmäysenergia on moninkertainen. Kun täällä on tänään salissa debatissa myös käyty keskustelua siitä, että 45 kilometriä muuttuisi 60 kilometriksi tunnissa, niin tietysti jokainen meistä ymmärtää, että törmäysenergia on sitten myös moninkertainen tässäkin tilanteessa, jos kilometrikorotukseen lähdetään.

Lausuntokierroksella ovat ihan odotetusti nousseet esiin huolina vähäinen koulutusvaade verrattuna henkilöautoon ja se, että nopeakorjaus ei saa olla liian helppo purkaa. Pääsääntöisesti haluan luottaa perheisiin ja nuoriin, mutta jos rajoite on liian helppo kiertää, sitä myös ihan varmasti kierretään, ja jokainen meistä tiedostaa sen, että valvonta tulee olemaan vähintäänkin haastavaa tällaisissa tilanteissa.

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

Ennakkoon on palautetta tullut myös lähinnä ammattiautoilijoilta liittyen liikennevirtojen sujuvuuteen, jos nopeusrajoitettujen henkilöautojen määrä merkittävästi tulee jatkossa kasvamaan.

Toinen itseäni huolettava näkökulma on liikenteen päästöt, kun tämä lakiesitys vääjäämättä kasvattaa yksityisautoilun määrää ja on sitä kautta ristiriidassa ilmasto- ja energiapoliittikan tavoitteiden kanssa, jotka minun mielestäni kaikki puolueet ovat kuitenkin myös allekirjoittaneet.

Mitä tulee arviointiin 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.

Uskon, että käsittelyn aikana kritiikkiä tulee myös uudistuksen kustannuksista: onko perheellä varaa ostaa ja antaa nuorelle käyttöön enintään 10 vuotta vanha auto, alkuvaiheessa kuitenkin vähintään vuonna 2014 tai myöhemmin käyttöön otettu auto. Tässä keskustelussa minun mielestäni pitää muistaa se, että käytetty mopoautokin maksaa jo sen 8 000—9 000 euroa ja uusi jopa yli 15 000 euroa, eli ei se mopoautoilukaan ole halpaa eikä se ole mahdollista ihan kaikissa perheissä. [Puhemies koputtaa]

Puhemies! Jos sallitte, niin lopuksi: mitä tulee EU-ristiriitoihin, niin ne on selvitettävä ennen esityksen eteenpäin viemistä. [Puhemies koputtaa] Nyt ollaan kuitenkin etenemässä lakihankkeen kanssa, josta komissio on antanut myös

huomautuksen. Odotan mielenkiintoista valiokuntakuulemistakin, ja se varmasti myös perusteellisesti tämän asian yhteydessä tehdään.

17.31 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Tämä lakiesitys on mielestäni erittäin hyvä ja kannatettava. Todellakin, nämä mopoautot liikenteessä ovat itsessään vaarallisia, kolaritilanteissa ne ovat sisällä autossa oleville henkilöille suorastaan hengenvaarallisia. Ymmärrän toki, että eräs traaginen tapahtuma, jossa menehtyivät mopoautossa olleet nuoret, ymmärrykseni mukaan johtui tahallisuudesta törmäyksestä, jolloin sen kyseisen mopoauton kyydissä olleet henkilöt olisivat todennäköisesti muussakin autossa kokeneet aika kovia kohtaloita, koska törmäys oli niin valtava, että siitä nyt ehkä ei kannata ohjeita vetää.

Tärkeää tässä on huomata se, että tässä asiassa mennään terveeseen, oikeaan suuntaan. Sellainen tavallinen henkilöautoksi katsastettu auto, jossa on tämä rajoitin päällä — sehän on digitaalinen laite, jolla pystytään todella rajoittamaan nopeutta, ja sitä ei sitten ylitetä, kuten näiltä liikennevaliokunnan jäseniltä olen kuullut, he ovat käyneet tällaista autoa testaamassa — todellakin se on sitten semmoinen auto, että se kulkee vain sen maksiminopeuden, aivan kuten kuorma-autossakin on nopeudenrajoitin, sehän toimii myös pienemmissä nopeuksissa. Onko se 45 kilometriä tunnissa oikea nopeus? Sitä valiokunta saa kohdassaan miettiä. Mutta edustaja Pakkasen puheenvuoron muistan vielä — kun ensimmäistä kertaa tänään käsitelimme tätä kohtaa — hänhän totesi puheenvuorossaan nämä nopeat maataloustraktorit, liikennetraktorit, joilla todella pääsee lähes kuuttakymppiä. Kannattaa sitä miettiä, että se varmaan monelle nuorelle on nöyryyttävää, kun Valtra painaa ohi kuorma päällä ja neljääkymmentäviittä saa mopoautolla ajaa. Mikä on oikea nopeus? Toivon, että valiokunta käy siitä hyvän keskustelun ja kuulee asiantuntijoita.

Edustaja Myllykosken puheenvuoron kuulin, olin työhuoneessa seuraamassa tätä keskustelua, ja edustaja Myllykoski nosti esille tämän seurannan, että miten seurataan nopeuk-

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

sia, että ylitetäänkö. Mielestäni sellaista menettelyä, jossa ihmisen kulkemisia ja liikkumisia seurataan niin, että käy kontrolleri lukemassa datan aina silloin tällöin, onko tämä kyseinen nuori herra tai neiti ajanut ylinopeutta sillä hidastetulla autollaan, sellaista tilannetta pidän suorastaan perustuslain vastaisena. On oudoksuttavaa, että yhteiskunta lähtisi seuraamaan nuorten tekemisiä tällä tavalla. Ymmärrän sen kuorma-autoliikenteessä. Tämä ajopiirturisysteemihän perustuu siihen, että noudatetaanko työaikoja, pidetäänkö asianmukaiset lepoaikat ja niin edelleen. Siellähän sen ymmärtää. Mutta jos lähdetään kansalaisia seuraamaan, miten ajaminen tapahtuu, noudatetaanko nopeuksia, sitä en missään nimessä hyväksy. Kyllä ymmärrän sen edustaja Myllykosken taustaa hieman tuntien, että luottamus hyvä, kontrolli paras. Mutta mielestäni sellainen yhteiskunta, jossa seurataan ihmisten liikkumisia tällä tavalla — veikkaisin, että jos se perustuslakivaliokuntaan menisi, niin ainakin tiukemman keskustelun se aiheuttaisi, että onko se edes laillista.

Itse lakiesitystä pidän erittäin hyvänä ja kannatettavana. Tässä on sekin hyöty, kun nuori on sitten sen mopoajoikänsä ohittanut, niin ottamalla ne digitaaliset härpäkkeet sieltä pois hän voi jatkaa normaalilla, turvallisella henkilöautolla liikenteessä ja päästä mukaan liikenteeseen ihan täysivaltaisesti.

17.34 Jari Myllykoski vas: Arvoisa herra puhemies! Edustaja Hoskoselle: En tiedä, mitenkä tulkitsette minun taustojani taikka muuta, mutta kysymys on tässä tavallaan sen nopeuden tarkkailusta, jota meillä tapahtuu tällä hetkellä digitaalisesti valokuvakameroiden avulla [Hannu Hoskonen: Se on eri asia!] tuolla liikenteessä. Nyt on kysymys siitä, että kuten meillä vaikkapa ammattiliikenteessä on laitettu rajoittimia siihen, mikä on nopeus, siellä on se ajopiirturi, jonka avulla valvotaan sitä nopeutta. Kysymys on nopeuden valvonnasta, ei henkilön yksityisyyteen menemisestä vaan ajoneuvon ajonopeuden seurannasta. Pidän sitä erityisen tärkeänä, että jos me täällä eduskunnassa säädämme sellaisen mahdollisuuden, että tämä kevytauto kulkee 45:tä kilometriä tunnissa tai 60:tä tai 50:tä tai mitä hyvänsä, niin minä voin lainsäätäjänä luottaa niillä perusteilla, millä tähän yhteiskuntaan lakeja säädetään, sen kaiken turvallisuusperusteen perusteella, mitä me valiokunnassa tulemme saamaan, että se toteutuu. Ei minun mielestäni ole mitenkään yksilöön menevää seuranta, jos seurataan nopeutta ja perusteena on liikenneturvallisuus. Edustaja Hoskosen kanssa tässä kohtaa saan olla oikein hyvillä mielin eri mieltä. En pidä tätä yksilönsuojan vastaisena toimenpiteenä vaan liikenneturvallisuutta korostavana, niin että lainsäätäjä tehdessään päätöstä voi olla varma siitä, että meillä harjoitetaan sellaista nopeutta liikenteessä, minkä me täällä lainsäätäjinä olemme valmiita olleet antamaan.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet.