

Täysistunto

Tiistai 10.5.2022 klo 14.00—17.43

5. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 70/2022 vp

Lähetekeskustelu

Puhemies Matti Vanhanen: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 5. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

Lähetekeskusteluun varataan tässä vaiheessa enintään 30 minuuttia. Asian käsittelyssä noudatetaan aikataulutettujen asioiden osalta sovittuja menettelytapoja. — Keskustelu, ministeri Harakka.

Keskustelu

15.19 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Arvoisa puhemies, hyvät edustajat! Ensin taksisääntely ja nyt ajokorttilaki — molemmissa on kysymys välttämättömistä uudistuksista. Edellisen osalta siis kysymys oli luottamuksen palauttamisesta taksiin, ja näiden ajokorttilain muutosten tarkoituksena on edistää erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta.

Vuonna 2018 tehdyn lakiuudistuksen myötä B-luokan ajokortin hankkineiden 17-vuotiaiden määrä on kasvanut merkittävästi, kun poikkeusluvan ehtoja helpotettiin ja vaatimus ”vain erityisistä syistä” poistettiin. Vaikutusarvioissa on havaittu, että nuorten liikenneturvallisuuteen liittyy huolenaiheita, joihin haluamme puuttua.

Liikenneturvallisuuden edistämiseksi esitetään muutoksia kuljettajakoulutukseen ja rajoituksia henkilöauton ajo-oikeuteen silloin kun kuljettaja on 17-vuotias:

Kuljettajakoulutukseen sisältyvän, kaikkia ajokortin hankkijoita koskevan riskientunustuskoulutuksen määrää ehdotetaan nostettavaksi kahdeksasta kymmeneen tuntiin, ja liukkaan ajon harjoittelu ehdotetaan suoritettavaksi ensisijaisesti ajoharjoitteluradalla.

Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvä koulutus, jonka on havaittu ehkäisevän erittäin tehokkaasti uusia ajokieltorikkomuksia, ulotettaisiin ehdotuksessa koskemaan myös mopon, kevyen nelipyörän ja traktoreiden kuljettajia sekä poliisin väliaikaiseen ajokieltoon määräämiä kuljettajia.

Rajoitukset, joita ehdotetaan 17-vuotiaiden henkilöautonkuljettajien ajo-oikeuteen, ovat kielto ajaa yöaikaan, eli puolenyön ja aamuviiiden välisenä aikana, ja kielto kuljettaa useampaa kuin yhtä matkustajaa. Rajoitusten noudattamisen valvontaa tukemaan 17-vuotiaille kuljettajille esitetään velvoitetta merkitä kuljettamansa auto alaikäisen kuljettajan tunnuksella. Nämä ehdotetut rajoitukset ja velvoite koskisivat myös niitä 17-vuotiaita kuljettajia, jotka ovat saaneet B-luokan ajo-oikeuden ennen lain voimaantuloa.

Hallituksen esitysluonnoksesta pidettiin loppusyksystä lausuntokierros, ja luonnoksesta annettiin 80 lausuntoa. Lausunnon antaneet olivat samaa mieltä tarpeesta edistää nuorten

Pöytäkirjan asiakohta PTK 52/2022 vp

liikenneturvallisuutta. Luonnoksessa olleita rajoitusehdotuksia pidettiin oikeasuuntaisina mutta ei riittävinä. Lausuntokierroksen jälkeen esitysluonnosta täsmennettiin rajoitusten osalta, ja näistä muutoksista järjestettiin vielä uusi kuulemistilaisuus tammikuussa.

Lisäksi ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintäviraston poikkeuslupamenettelystä luovutaisiin. Jatkossa 17-vuotias nuori voisi hankkia ajokortin huoltajansa suostumuksella ilman viranomaisen uskaltaisinko sanoa näennäistä tarveharkintaa. Myös ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevien poikkeuslupamenettelystä ehdotetaan luovuttavan. Tällä tavoin esitys tukee nuorten mahdollisuutta itsenäiseen liikkumiseen, kun joka tapauksessa 90—95 prosenttia hakemuksista on tähänkin asti hyväksytty.

Esityksessä ehdotetaan myös, että kuljettajantutkinnon teoriakokeessa havaitusta vilpistä säädettäisiin seuraamus. Tällä muutoksella arvioidaan olevan liikenneturvallisuuden kannalta myönteinen vaikutus.

Samassa yhteydessä lakiin ehdotetaan joitakin lainsäädäntöä selkeyttäviä muutoksia myöskin liittyen ajokorttien vaihtamiseen.

Hyvät edustajakollegat! Ajokorttilakiin esitettyjen muutosten arvioidaan parantavan erityisesti nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta, ja toki myös kaikkien tienkäyttäjien liikenneturvallisuutta. Muutoksilla joustavoitetaan ajokortin hankintaa ja viranomaistoimintaa ja tuetaan nuorten mahdollisuutta itsenäiseen liikkumiseen. Vapauden mukana tulee aina myös vastuu.

Arvoisa puhemies! Toivon hallituksen esitykselle myönteistä vastaanottoa eduskunnassa. — Kiitos.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Könttä.

15.23 Joonas Könttä kesk: Kiitos, arvoisa puhemies! Ministerin pyyntöön vastataan. Tämä lakiesitys on kokonaisuutena hyvä ja kannatettava, ja tästä paistaa ehkä se tärkein osa-alue, mikä ylipäättään liikenteeseen liittyy, siis liikenneturvallisuus. Se on kaiken a ja o.

Suomella on kunnianhimoinen tavoite, että meillä ei olisi yhtään liikennekuolemia, ja minun mielestäni se on semmoinen tavoite, jota tämän salin ja suomalaisten poliitikkojen ja päättäjien on syytä tavoitella tosissaan. Tässä lakiesityksessä muun muassa lisätään koulutusta, kuten ministeri totesi, ja esimerkiksi ajoratojen osalta tässä on löydetty järkevä kompromissi niin, että ajorataopetus on aina se ensisijainen keino. Mutta ymmärrän, että tässä maassa on myös hyvin pitkiä välimatkoja ja joissain tapauksissa se ei aina ole mahdollista, mutta pääsääntöisesti ajorataopetus on kyllä järkevää: pystytään hyvin ohjaamaan ja opettamaan muun muassa liukkaalla toimimista.

Mitä tulee sitten myös maassa oleviin pitkiin etäisyyksiin, erityisesti maaseudulla, niin kyllä saavutettavuuden kannalta on tärkeää, että jo 17-vuotiaat pystyvät turvallisilla autoilla liikkumaan, käymään harrastuksissa. Ja kun autoissa on tämä tunnus ja kun on lisätty muun muassa tämä kokeissa oleva vilpistä aidosti rankaiseminen, niin nämä ovat erittäin hyviä uudistuksia. Kiitos siitä hallitukselle ja ministerille.

Kysyn kuitenkin ministeriltä: Tässä on tämä yhden matkustajan rajoite. En nyt suoralta kädeltä sitä tyrmää, mutta esimerkiksi maaseudulla tilanteessa, jossa samalla, kun nuori menee lukioon, sisko ja pikkuveli voisivat olla myös kyydissä yhtenäiskouluun, se on vähän hankala. Tai kun mennään illalla harrastuksiin ja 17-vuotias isovelji tai 17-vuotias isosisko menee jääkiekkoharrastukseen, niin voisi samalla sitten pikkuveljen ja pikkusiskon, viedä kerhoon — tai mitä ikinä heillä onkaan, vaikkapa Keskustanuorten kokoukseen. Täs-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 52/2022 vp

sä on tämänkaltaisen dilemma. Ministeri, voitaisiinkohan tätä pohtia esimerkiksi seuran aikana, että jos on niin, että tämä yhden matkustajan sääntö on ehkä hieman liian tiukka, niin tätä voitaisiin seurata?

Tuossa luin palautteita lausuntokierrokselta, ja tämä yöaikaarajoitepohdinta on myös hankala. Mutta kyllä nuo palautteet ovat aika selviä, olen itsekin valmis siihen menemään, ja tuo kellonaikaarajoite on kuitenkin sen kaltainen, että vaikka hyvin usein nuorilla esimerkiksi ne jääurheiluvuorot ovat silloin lepakkovuoroja — niin kuin tuolla puhutaan — niin uskoisin, että kuitenkin kotiin ajoissa tuohon pääsee.

Tässä ehkä se olennainen kysymys: kun kokonaisuus on hyvä ja kannatettava, niin kysyn ministeriltä, seurataanhan tämän toteutumista ja käytännön vaikutuksia. Ja kenties sitten pohditaan tulevaisuudessa tätä yhden matkustajan dilemmaa, jotta koko perheessä kaikki ne pikkusiskot ja -veljet pääsevät myös sinne Keskustanuorten kokoukseen sitten isoveljen tai -siskon kyydissä. — Kiitos.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Kiviranta.

15.26 Esko Kiviranta kesk: Arvoisa puhemies! Ajokorttilain uudistaminen on perusteltua. 17-vuotiaat ansaitsevat ajo-oikeuden, ja tähän on paljon hyviä käytännöllisiä perusteita, joita edustaja Könttä äsken luetteli, ja joita en käy toistamaan.

Mielestäni on hyvin harkittua, ettei ajo-oikeus olisi voimassa yöaikaan puolenyön ja aamuviiden välillä. On surullisia tapauksia, en tiedä minkä ikäisillä nuorilla, mutta joissa hyvin helposti aamuyöstä on tapahtunut näitä kolareita.

Samalla on kiinnitettävä erityistä huomiota kaiken kaikkiaan liikenneturvallisuuteen, joten on hyvä, että ajokortin suorittajalta vaadittavan turvallisuuspainotteisen riskientunnistamiskoulutuksen laajuutta ja vaatimuksia lisätään.

17-vuotiaiden ulottaminen ajo-oikeuden piiriin ilman nykyisen kaltaista poikkeuslupamenettelyä vähentää byrokratiaa ja parantaa liikenneturvallisuutta. Mopautojen ja skoottereiden käyttötarve pienenee. Näiden liikennevälineiden turvallisuustaso on keskimäärin selkeästi henkilöautoa matalampi. [Joonas Könttä: Juuri näin!]

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Tynkkynen.

15.28 Sebastian Tynkkynen ps: Arvoisa herra puhemies! Ajokorttilakiin esitetään useita muutoksia. Osa on toivottuja, osan vaikutuksia pitää tarkkailla. Muutokset koskevat erityisesti niitä 16- ja 17-vuotiaita kuljettajalupauksia, jotka ovat juuri saamassa tai ovat juuri saaneet ajokortin.

Jatkossa 17-vuotiaan ei tarvitsisi enää kortin saamiseksi hakea viranomaisten poikkeuslupaa, vaan huoltajan suostumus riittäisi. Kun vilkaisee Traficomin sivustoja, en usko, että sen enempää viranomaiset kuin korttia hakevat nuoretkaan jäisivät vanhaa systeemiä kaipaamaan. Tällä hetkellä jonossa kerrotaan olevan 4 900 poikkeuslupahakemusta, ja käsittelyssä ovat helmikuun alussa saapuneet hakemukset. Kun turhat hidasteet jäävät pois, nuorten kortin saaminen helpottuu ja liikkumismahdollisuudet paranevat.

Nuorille valitettavasti sattuu muita enemmän onnettomuuksia, joten on löydettävä sopiva tasapaino turvallisuuden ja liikkumismahdollisuuksien välillä. Liikenneturvallisuuden parantamiseksi esitetään, että 17-vuotiaat voisivat ajaa aamuviihdestä aina keskiyöhön saakka. Kellonajat on määritelty onnettomuuksien vähentämiseksi, joten muutoksen teke-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 52/2022 vp

misen jälkeen pitää seurata tarkasti, onko kellonaika perusteltu. Jos käykin niin, että osa ei tätä noudata, on pohdittava muita keinoja onnettomuuksien vähentämiseksi. Kaikkia nuoria koskeva rajoitus on reilu vain silloin, jos sitä laajasti noudatetaan. Jos ei, voimme päätyä tilanteeseen, jossa onnettomuudet eivät riittävästi vähene mutta tunnolliset nuoret kuskit kärsivät tästä rajoituksesta.

Arvoisa puhemies! Liikenneturvallisuuden parantamiseksi esitetään myös, että 17-vuotias kuski saisi kuljettaa vain yhtä matkustajaa. Tähän pätee sama kuin kellonaikoihinkin: tämänkin toteutumista on jälkikäteen seurattava. Jos muutoksella ei ole mitään muuta vaikutusta kuin se, että joku muu perheestä ajaa kauppareissut ja treenikavereita ei pysty ottamaan kyytiin, kun itse lähtee urheilemaan, tavoite jää vajaaksi — tarkoituksenahan kun pitäisi olla puuttua siihen, että juuri kortin saanut 17-vuotias nakitetaan keskellä yötä känniporukan kuskiksi, kun onnettomuusriskit ovat tapissa.

Kun liikenteessä ollaan, riskejä väistämättä on edessä, mutta ne pitää osata väistää. Riskien tunnistamiseen ehdotetaan lisäopetusta, ja mikä vielä tärkeämpää, liukkaalla ajamisen pitäisi jatkossa tapahtua lähtökohtaisesti ajoharjoitteluradalla. Simulaattorit ovat hyvää lisä mutta eivät korvaa tosielämää.

Näillä kaikilla lakimuutoksilla tavoitellaan nuorten liikkumismahdollisuuksien ja -turvallisuuden lisäämistä. Jos jompikumpi jää näillä muutoksilla saavuttamatta, on lakeja säätävien yritettävä uudelleen. Tässä hommassa se onneksi on mahdollista.

Kiitoksia, ministeri, hyvästä esityksestä. — Kiitos.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Kymäläinen.

15.31 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa herra puhemies! Tämän esityksen taustalla on viime kaudella tehty ajokorttilain uudistus, jonka säätämisen yhteydessä edellytettiin, että muutosten vaikutuksia seurataan muun muassa liikenneturvallisuuden näkökulmasta, ja siihen tässä nyt pyritään vastaamaan. — Kysyn, onko tämä varsinainen puheenvuoro? On ilmeisemminkin. Hyvä, sitten käytän enemmän aikaa tässä.

Tässä kiitän ministeriä tästä lain esittelystä. Tässä on edellisissä puheenvuoroissa jo tuotu esiin näitä poikkeuksia, kun avataan oikeuksia automaattisesti kaikille 17-vuotiaille, ja samaan aikaan tähän myöskin säädetään velvollisuuksia, ja ne ovat juuri tuo yöaikaan eli puolestayöstä aamuviihteen autolla ajaminen sekä sitten tämä rajoitus, kuinka monta henkilöä saa kyydissä olla, ja sitten tämä merkki, joka edellytetään 17-vuotiailta. Se tietyllä tavalla osaltaan myös helpottaa poliisin valvontaa, kun tämä merkki on. Jos näyttää, että auto on täynnä väkeä, niin se näkyy jo tuolla liikenteessä.

Itse jotenkin tämän lain kohdalla poikkeuksellisen ristiriitaisin tunnelmin otan tätä lakia vastaan ja samanaikaisesti ymmärrän tämän liikenneturvallisuuden tärkeyden ja myöskin meidän aikuisten velvollisuuden ja päätöksentekijöiden velvollisuuden huolehtia siitä, että lainsäädäntömme suojaa niin nuoria kuin muita liikenteessä kulkevia, mutta toisaalta olen kuullut myös vahvasti nuorten ääntä. Meillä kun täällä eduskunnassa oli Nuorten parlamentti, niin liikenne- ja viestintävaliokunta kokousti nuorten kanssa, ja aiheena oli juuri tämä ajokorttilaki. Tuolloin lupasin nuorille, että tuon ministerille tietoon heidän keskeisimmät ajatuksensa tästä lain tulkinnasta, ja sen vuoksi tässä nyt esille tuon.

Eli nuoret ihmettelivät tai toivat tässä keskustelussa esiin sitä, eikö nykylainsäädännössä pyritä siihen, että vähennetään sääntelyä — he näkivät, että tämä lisää sääntelyä — sekä he miettivät, että tämä sotii ilmastotavoitteita vastaan ja olisi hyvä, että kouluun voisi men-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 52/2022 vp

nä useampi samassa kyydissä, tai harrastuksiin. He toivat myöskin esiin nämä korkeat polttoainekustannukset, jollaisia ne tällä hetkellä ovat, ja sen taloudellisen puolen. Kieltämättä ymmärrän sen, että he toivat esiin myös sen, ajavatko he sitten tämän puolenyön ja viiden välillä mopoautoilla vai tuleeko siihen jonkunnäköistä säädöstä sitten tämän asian kohdalla.

Tosiaan tämä liikenneturvallisuus on tärkeää, ja on erittäin hyvä, että tässä laissa tuodaan esiin se, että tätä riskientunnistamiskoulutusta kehitetään, liukkaajanajon opetusta lisätään ja niin poispäin, koska jokainen liikennekuolema tai vakava loukkaantuminen on liikaa. Tuossa alussa jo viittasin tähän liikenneturvallisuusstrategiaan, joka tässä eduskunnassa on hyväksytty, ja siihen tavoitteeseen, että pääsemme tähän nollavisioon. Totta kai se on niin, että se edellyttää myöskin toimenpiteitä, itsestään se ei tapahdu. Tässä taustalla ovat myöskin liikenneturvallisuuden kannalta toimivat tahot, kuten muun muassa poliisi tai itse Liikenneturva.

Todellakin otamme tämän esityksen liikenne- ja viestintävaliokunnassa johdonmukaiseen käsittelyyn ja asiallisesti tämän käymme läpi ja hyvin huolellisesti. Vielä tähän loppuun haluan täsmentää, että suurin osa nuoristammehan luonnollisesti on erittäin vastuullisia ja turvallisia kuljettajia. Harmi, että kaikessa lainsäädännössä joudumme yleensä menemään sen heikoimman lenkin kautta eli pyrkimään huolehtimaan siitä, että riskialtteimmat ovat ikään kuin jonkunnäköisten rajoitusten piirissä.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Mäenpää.

15.36 Juha Mäenpää ps: Arvoisa puhemies! Meillä on lähetekeskustelussa hallituksen esitys ajokorttilain muuttamisesta. Pidän ajatusta esityksen taustalla hyvänä, mutta siinä on pieniä ongelmakohtia, ja toivoisin, että esittämiäni huomioita pohdittaisiin aidosti valiokuntakäsittelyssä.

Edustaja Tynkkynen nostikin jo esille tämän rajoituksen, että saa olla yksi matkustaja kyydissä. Hän käytti esimerkkinä treenikavereita harrastuksiin, ja edustaja Könttä taisi puhua, että tovereita keskustan kokoukseen. [Joonas Könttä: Ei ole tovereita keskustassa!] Nämä sinänsä ovat ihan hyviä huomioita, ja tuolla maaseudulla, kun on pitkiä välimatkoja, se on ihan tärkeä asia.

Mutta nyt toivotaan, että ministeri laittaa korvat kuunteluasentoon ja samoin valiokunnan puheenjohtaja. Minulle soitti — minä en ollut tähän koko esitykseen kiinnittänyt mitään huomiota — hyvä ystäväni, joka on näkövammaisen, hänen vaimonsa on näkövammaisen, ja heidän elämänsä on ollut erittäin paljon helpottumassa nyt, kun heidän jälkikasvunsa on täyttämässä 17 vuotta. Ja ymmärrätte varmaan, minkälainen tilanne siellä nyt tulee, eli jos kyytiin ei saa ottaa kuin yhden, niin silloin ei pysty menemään isän ja äidin kanssa mihinkään, vaan sinne mennään ensin isän kanssa ja sitten äidin kanssa ja ajellaan edestakaisin. Eli ehkä tähän olisi hyvä ottaa jonkinlainen perheenjäsenpykälä tai joku muu tai tällainen, joka vammaisia tai näkövammaisia ihmisiä suosisi.

Oikeastansa edellytän ja luotan teihin, että te osaatte tämän asian hoitaa paremmin kuin ehkä minä, mutta ongelma on nyt nostettu esille. Se on täällä puhtaaksikirjoitettuna näin: ”Ihmettelen erityisesti alaikäisen esitettyä oikeutta kuljettaa vain yhtä matkustajaa. Tämä loisi kummallisia tilanteita perheiden sisällä, jos kuljetettavana olisivat vaikka molemmat vanhemmat, joilla on jonkin vamman tai muun esteen takia tilanne, että heillä ei olisi mahdollisuutta ajamiseen. Pitäisikö ihan tosissaan äiti ja isä hakea vaikkapa mummolaa men-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 52/2022 vp

täessä erikseen vain siksi, että sääntö-Suomi ei anna oikeutta kuljettaa kuin vain yhtä matkustajaa? Aivan turhaa rahan ja luonnon kuluttamista, ja päästöjäkin syntyy ylimääräisiä.”

Nostan pari muuta asiaa, mitä täällä on vielä esityksessänne. Esityksen mukaan kuljetajaopetusta täydennettäisiin lisäämällä ajokortin suorittajalta vaadittavan turvallisuuspaikotteen riskientunnistamiskoulutuksen laajuutta ja vaatimuksia. Liukkaalla ajamisen ajo-opetus tulisi suorittaa pääsääntöisesti ajoharjoitteluradalla. Lisäksi uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvä koulutus ulotettaisiin koskemaan nykyisen moottoripyörän ja henkilöauton ajo-oikeuksien lisäksi mopon, kevyen nelipyörän ja traktorin ajo-oikeuksia sekä poliisin väliaikaiseen ajokieltoon määräämiä kuljettajia.

Edellä mainitun ohella lakiin lisättäisiin säännökset seuraamuksesta kuljettajantutkimuksen teoriakokeessa vilppiin syyllistyneille. Liikenne- ja viestintävirasto asettaisi vilppiin syyllistyneelle kokeen suorittajalle ja tulkille kuuden kuukauden mittaisen kiellon osallistua teoriakokeeseen tai toimia siinä tulkkina. Nämä osat uudistuksessa ovat sinänsä lähtökohtaisesti ymmärrettäviä. Ydinongelmat on kuitenkin rakennettu holtittoman maahanmuuttopolitiikan saralla. Mielestäni kuusi kuukautta on sopiva rangaistus kokeen suorittajalle, mutta tulkille sopisi paremminkin kuusi vuotta.

Arvoisat kollegat, hallituksen esityksen mukaan 17-vuotias voisi huoltajan suostumuksella saada B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden, joka ei olisi voimassa kello 00—05. B-luokan rajoitettu ajo-oikeus oikeuttaisi kuljettamaan vain yhtä matkustajaa. Rajoitukset olisivat voimassa siihen asti, kun kuljettaja täyttää 18 vuotta. Liikenne- ja viestintäviraston poikkeuslupamenettelystä, jossa 17-vuotiaalle voidaan kokonaisharkinnan perusteella myöntää poikkeuslupa henkilöauton kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin suorittamista varten, luovuttaisiin. Mediassa olleiden tietojen mukaan liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka esittää uudistuksessa, että 17-vuotiaiden osalta nykyisestä lupamenettelystä luovuttaisiin tarpeettomana, koska 90—95 prosenttia hakijoista saa lain perusteella luvan. Mutta, arvoisat edustajat, eikö kuitenkin tällainen lupamenettely ole aika hyvä väline hallita sitä tilannetta? Se on varmasti jo itsessään toiminut pidäkkeenä ongelmatapausten osalta, ja uudistuksen myötä mahdollisuuden valitettavasti saisivat nekin, joilla ei ole ehkä todellista tarvetta ajokortille, tai käytännössähän se johtaisi siihen, että kaikki hakevat korttia 17-vuotiaana. Ehkä ne ovat olleet todellisia kortin tarpeessa olevia, jotka ovat hakeneet, ja heistä on hyväksytty 90—95 prosenttia.

Sitten näistä yöllisistä aikarajoista: Niissäkin saattaa tulla semmoinen hankaluus, että jos huomataan, että kello lähestyy jotain tiettyä aikarajaa, niin sitten ajetaan kovalla vauhdilla sinne kotipihaan, että ei rikottaisi tätä yöllä ajamisen lakia. Tämä on vähän sama asia kuin rekkakuskeilla, eli nopeus saattaa kasvaa tietyissä tapauksissa vaaralliseksi, jos liukkaalla pitää ehtiä kotiin ennen kuin työaika tulee täyteen.

Eikö maassamme ole jo riittävästi kaikenlaisia ohjeita ja säännöksiä, joita joutuu erilaisista oppaista ja viranomaispäätöksistä aina tarkistamaan? Kuinkahan kansalainen pysyy kärryllä näissä muutoksissa? Mutta erityisesti siihen asiaan näkövammaisten tai vammaisten osalta toivon, että pureudutte kunnolla. — Kiitoksia.

Puhemies Matti Vanhanen: Ministeri Harakka, kolme minuuttia.

15.44 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Arvoisa puhemies! Kiitoksia näistä monista kiitoksista, joita tämä ajokorttilain uudistusesitys on saanut. — Monesti kun puhutaan suunnitelmista ja strategioista, ne ovat aika paperinmakuisia. Nyt tässä on käy-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 52/2022 vp

tännön esimerkki siitä, miten maaliskuussa hyväksyttyä, 103 eri toimenpidettä sisältävää liikenneturvallisuusstrategiaa pannaan aidosti käytäntöön. Tässä on siihen tärkeä työkalu.

Olemme erityisen herkästi kuulleet poliisin ja Liikenneturvan asiantuntijoita, ja Liikenneturvan puheenjohtaja, edustaja Kymäläinen jo käyttikin tässä puheenvuoron.

Paljon on herännyt kysymyksiä juuri näistä rajoitteista:

Oikeastaan siinäkin pohdinnan aiheena ovat olleet ne 76 henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta, jossa 17-vuotias kuljettaja on ollut mukana, viime vuoden ennakkotietoihin nojaten. Se on liikaa, jokainen on liikaa. Se tyypillinen onnettomuus on juuri se, millaisesta uutisoitiin pääsiäisenä Uudellamaalla: öiseen aikaan 17-vuotias kuljettaja törmäsi vastaan tulevaan autoon, menehtyi itse, kyydissä olleet loukkaantuivat. Silloin on aika ilmiselvää, että sekä tämä yöaikainen rajoite, joka lähestulkoon kaikissa tapauksissa ei estä harrastuksia, opintoja ja työntekoa, että sitten tämä kuljetettavien määrän rajoittaminen ovat tässä avainasemassa.

Tämä yhden lisäkuljetettavan rajoite on herättänyt paljon kysymyksiä: Kyllä lähtökohta tässä koko poikkeuslupa-ajattelussa on ollut, että sen yhden nuoren omaa yksilöllistä tarvetta työhön, harrastukseen ja opintoihin liikkumiseen on haluttu tukea, eikä sitä, että hänen pitäisi toisia kuljettaa tai että toisilla on kuljetettavuuden tarve. Kyllä lähtökohta on se, että tämä kaikkein kokemattomin kuljettaja ei ole vastuussa toisten kuljettamisesta, puhumattakaan sitten siitä, että hän on kavereiden kuljetusvastaava.

Edustaja Tynkkyselle toteaisiin siitä, noudatetaanko näitä rajoitteita: Kyllä nämä sanktiot ovat ihan merkittäviä, eli siitä yöaikaisesta ajamisesta tai sitten ylimääräisistä kuljetettavista tulee kuitenkin sakkoa ja ajokieltoa, ja myöskin sen merkin puuttumisesta liikennevirhemaksu. Tarkoitus on, että näitä rajoitteita noudatetaan. Mutta on ehkä hyvä myöskin muistaa se yksi peruskysymys, että nämä rajoitukset ovat voimassa vain vuoden ja sitten 18 vuotta täytettyään on ihan täysivaltainen kuljettaja, eli ei nyt ole mikään ihan rajaton tämä hetki, jolloin halutaan katsoa tarkemmin tätä tilannetta.

Edustaja Mäenpää nosti hyvin tärkeän asian esille. On ilman muuta olennaista, että tähän kokonaisuuteen liittyy sellaisia poikkeamia, esimerkiksi vammaisuuden perusteella, jotka voidaan ottaa huomioon. Uskon, että jokin menettely sille, että näitä rajoitteita voidaan erityisolosuhteissa lieventää, täytyy tietenkin tällaisessa kuviossa olla mukana.

Mutta sitten sanoitte näistä poikkeuslupien ikään kuin pullonkauloista, mikä oli vähän ristiriidassa edustaja Tynkkysen sanoman kanssa, ja kyllä se näin on ollut, että meillä on poikkeuslupien määrä tämän uuden lainsäädännön myötä kasvanut erittäin voimakkaasti, voisi sanoa melkein räjähtänyt, ja oikeastaan mikään virkahenkilömäärä ei riitä käsittelemään huolellisesti näitä hakemuksia, varsinkaan juuri tätä liikenneturvallisuutta ajatellen, jolloin silloin on kyllä järkevämpää lähteä siitä nuorten toiveesta, että turhaa sääntelyä ei olisi, eli että huoltajan suostumus tarvittaisiin. Mutta voi käydä niinkin, että nämä esitetyt rajoitukset tekevät vähemmän houkuttelevan tästä ajoluvasta. Mene tiedä.

Ihan loppuun toteaisiin vielä tästä seurannasta, että ilman muuta on selvää, että liikenne- ja viestintäministeriö ja Traficom seuraavat tämän hallituksen esityksen ja eduskunnan päätöksen seurauksia, ja joka tapauksessa on tarkoitus, ihan niin kuin tätäkin esitystä valmisteltaessa, tehdä huolellinen tutkimus siitä, mihin tämä on johtanut, noin kolmen vuoden kuluttua. — Kiitoksia.

Puhemies Matti Vanhanen: Keskustelu ja asian käsittely keskeytetään. Asian käsittelyä jatketaan tässä istunnossa päiväjärjestyksen muiden asiakohtien tultua käsiteltyiksi.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 52/2022 vp

Asian käsittely keskeytettiin kello 15.49.

Asian käsittelyä jatkettiin kello 17.22.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Nyt jatketaan aiemmin tässä täysistunnossa keskeytetyn asiakohdan 5 käsittelyä. — Keskustelu jatkuu. Edustaja Marttinen, olkaa hyvä.

17.22 Matias Marttinen kok: Arvoisa herra puhemies! Tosiaan nyt käsittelyssä on ajokorttilain muuttaminen, hallituksen esitys siihen. Täällä todetaan, että tavoitteena on edistää nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta. No, muutamia, herra puhemies, kokonaisuuksia tähän liittyen.

Ensinnäkin liukkaan kelin ajoharjoittelu, joka on asia, josta olemme keskustelleet tässäkin salissa hyvin paljon viimeisten vuosien aikana, sillä tämä nykyinen tilanne on johtanut siihen, että kun käytännössä tätä pakollista liukkaan kelin harjoittelua ei ole ollut enää laissa, tilanne on johtanut siihen, että eri puolilla Suomea näitä ajoharjoitteluratoja on siis suljettu aika isokin määrä. Tein itse tästä myös kirjallisen kysymyksen puolitoista vuotta sitten ministerille. Ja nyt pidän kyllä erittäin tarpeellisena ja hyvänä, että nyt tässä lainmuutoksessa esitetään, että pääsääntönä tämän liukkaan ajamisen ajo-opetuksen osalta olisi se, että se tulisi suorittaa ajoharjoitteluradalla. Uskon, että tämä muutos itse asiassa on aika tarpeellinen ja todennäköisesti myös nauttii aika laajaa luottamusta ja kannatusta tässä salissa siltä osin, että voimme varmistaa sen, että eri puolilla Suomea nämä radat pystyvät jatkamaan toimintaansa, jotka ovat kuitenkin olennainen osa tämän laadukkaan ajoharjoittelupetuksen järjestämistä.

Herra puhemies! Sitten kun tullaan itse tähän pihviin, elikkä siihen, miten tulisi suhtautua tähän 17-vuotiaiden ajolupakokonaisuuteen, niin katselin tuossa hallituksen esityksen sisältöä, jossa todettiin, miten suuria nämä hakemusmäärät ovat olleet nyt, kun tämä poikkeuslupahakemuskäytäntö on ollut päällä: vuonna 2018 noin 2 500, mutta 2019 jo 14 500. Ja näistä kuitenkin yli 90 prosenttia käytännössä viranomainen on siis hyväksynyt, joten käytännössä kyse ei ole enää siitä, että pienelle osalle nuorista tämä lupa myönnettäisiin, vaan tosiasiaa kyse on siitä, että lähtökohtaisesti lupa tulee, kun vain sitä ymmärtää hakea. Kyllä kieltämättä tuntuu aika raskaalta tämä nykyinen käytäntö, enkä usko, että tämä on myöskään kovin fiksua veronmaksajien rahankäyttöä siltä osin, vaan että se pitäisi miettiä siltä osin tarkemmin. Näin ollen näkisin, että kun kuitenkin eri puolilla Suomea nuorilla on näitä tarpeita hyvin paljon, on perusteita sille, miksi myös 17-vuotiaana jo B-auton rattiin voisi päästä.

Mutta se olennainen kysymys, mihin toivon, että valiokunta keskittyy, on se, miten voidaan varmistaa se, että jokainen nuori saa todella ne riittävät taidot ja kyvyt siellä liikenteessä liikkumiseen. Tämä on minusta kysymys, mistä olemme liian vähän keskustelleet — vaatiiko tämä ajo-opetuksen määrän lisäämistä vai vaatiiko tämä muita toimenpiteitä, [Puhemies koputtaa] että siihen tavoitteeseen päästään, joka on kuitenkin, herra puhemies, tämän itse nyt käsittelyssä olevan hallituksen esityksen se keskeinen tavoite.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Lundén, olkaa hyvä.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 52/2022 vp

17.25 Mikko Lundén ps: Kiitos, arvoisa herra puhemies! Nyt käsittelyssä olevassa esityksessä nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta pyritään parantamaan isossa kokonaiskuvassa. Tämä on mielestäni hyvä ja kannatettava asia, siitä kiitos.

Hyvää on myös se, että ajokoulutuksessa lisätään riskien tunnistamiseen liittyvää koulutusta. Niin ikään nuorten kuljettajien ajoaikarajoitus yöaikaan koskee nyt kaikkia viikonpäiviä eikä vain viikonloppua. Tämän mielestäni voidaan nähdä hyvänä uudistuksena pitkässä juoksussa, kun ollaan avoimia ja rehellisiä itsellemme. Tosiasia kuitenkin on, että tilastojen valossa hyvin usein nuorten kohdalla korostuvat yöllä tapahtuneet tieltä suistumiset ja muut kolarit. Mutta, kuten todettua, esitys on yksi askel parempaan — etenkin nuorisolle maaseudulla, missä kulkuetaisyydet ovat pitkät ja missä tarvitaan autoa liikkumiseen.

Arvoisa herra puhemies! Pidän henkilökohtaisesti erinomaisena uudistuksena myös sitä muutosta, jossa esityksen mukaan kuljettajatutkinnon teoriakokeessa vilppiin syyllistynyt saa puolen vuoden kiellon osallistua kokeeseen uudelleen. Ehkäpä vielä parempana uudistuksen pidän tässä sitä, että sama kielto koskee myös kokeessa mahdollisesti vilppiin syyllistynyttä tulkkia, jolle tulee samaten puolen vuoden kielto tulkata teoriakokeissa. Ehdottoman hyvä näin, koska juuri tässä on ollut isoja ongelmia viimeisten lähivuosien aikana.

Arvoisa herra puhemies! Tähän loppuun haluan vielä todeta senkin, että nyt hallituksen tulisi myös reagoida polttoainehintoihin ja alentaa niitä. Tähän riittää siis yksinkertainen poliittinen toimi. Täten nuoret kuljettajat saavat alle entistä enemmän tärkeitä ajotaitoja kartuttavia ajokilometrejä. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Talvitie, poissa. Edustaja Werning, poissa. — Edustaja Eskelinen, olkaa hyvä.

17.26 Seppo Eskelinen sd: Arvoisa puheenjohtaja! Edellinen ajo-opetuksen uudistushan tehtiin ministeri Bernerin johdolla, ja silloin kyllä mentiin niin sanotusti metsään. [Petri Huru: Metsään!] Ajo-opetus puolitettiin, ja teoriaopetuksesta kolme neljäsosaa otettiin pois. Kahden vuoden sisään tuplaantui nuorten kuskien liikennevahinkomäärä. Ei voi tietysti suoraan sitä verrata. Silloinhan tehtiin tämä 17-vuotiaitten ensimmäinen poikkeuslupamenettely, ja sehän oli alussa poikkeuslupa — se oli 1 400, 1 500 tai 1 800 — ja nytten se ennuste tälle vuodelle on jo 20 000, eli se ei ole enää poikkeuslupamenettely. Ymmärrän viranomaisten taholta, että aika vaikeahan tällaisesta massaa on käsitellä.

Sinänsä tämä uudistus on minusta oikeansuuntainen ja tässä on ihan oikeita toimenpiteitä, kun erityisesti teoriapuolelle riskien tunnistamiseen panostetaan ja ajo-opetukseen panostetaan ja sitten tämä liukkaan kelin ajo-opetus nyt sitten tulee lisää. Mutta kyllä aika vähäiset ovat periaatteessa ne pakolliset tunnit, jos ei sitten lisäajotunteja ota. Kolmen tytön ajokorttitouhua olen katsonut, ja kyllä siinä aika paljon on joutunut tunteja ostamaan lisää, että sen kortin saa yleensä. Eli kyllä tätä pohdiskelua nyt tuolla valiokunnassa joutuu vielä tekemään.

Mitä tulee näihin liukkaan kelin ajoratoihin, tällähän pelastetaan näitä erityisesti kuntien omistamia osakeyhtiöitä, jotka olivat tosi vaikeuksissa, kun ajo-opetus siellä radoilla loppui. Minusta se on tarpeellinen, ja samalla sitten pystytään näitä... Itse katsoin sitä verkostoa, ja siellä on jonkun verran mennyt niitä läpi, siellä on se 80 kilometrin raja, ja aika hyvin se nyt näytti kattavan joka tapauksessa sitä, niin että vielä näitä nyt sen verran on ym-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 52/2022 vp

päri Suomea. Pääosin kyllä ja melkein kaikilta osin pitäisi liukkaan kelin ajo-opetus siellä radoilla pitää.

No sitten näihin rajoitteisiin: Tuossa aiemmassa keskustelussahan nousi esille tämä harva-alueitten ongelma, ja minä ymmärrän nuorten kuskien osalta tuon yksi plus yksi, eli yksi kyydissä, mutta kyllä se aiheuttaa monessa perheessä ongelmia, ja lukioon ajetaan kolmella neljällä autolla peräkkäin, kun ei pysty kuin sen kaverin ottamaan. Kun onnettomuustilastoja katsoo, niin myös pidän perusteltuna tätä yöajon rajoittamista ja nuorten kuskien tunnistamista.

Hyvään suuntaan tässä mennään, [Puhemies koputtaa] mutta erityisesti nyt tämä ajo-opetuksen määrä vieläkin arveluttaa, [Puhemies: Kiitoksia!] kun edellisen kerran vähän hinta edellä tehtiin sitä ratkaisua.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Edustaja Pitko poissa, edustaja Kilpi poissa. — Edustaja Huru, olkaa hyvä.

17.30 **Petri Huru ps:** Kiitos, arvoisa herra puhemies! Tämä hallituksen esitys ajokorttilain muutokseksi ja näiden nuorten ajajien erilaisten rajoitteiden tekemiseksi on kyllä perusteltu. Kuten ministeri Harakka sanoi, jokainen onnettomuus on liikaa. Itse pitkän palomiesurani aikana olen nähnyt aivan liikaa onnettomuuksia nuorten kuskien kohdalla, ja tätä samaa viestiä tulee edelleen kollegoilta, että nuorten kuskien osuus on kasvanut. Kuten edustaja Eskelinenkin sanoi, tämän aiemman uudistuksen myötä nuorten kuskien osuus on onnettomuuksissa kasvanut, ja on ihan hyvä, että katsotaan, mitkä ovat niitä keinoja, joilla niitä voidaan välttää. Esimerkiksi yöajokiello on hyvä siihen suuntaan.

Täällä puhuttiin aiemmin myös näistä rajoituksista, haittaavatko ne nuorten itsenäistä liikkumista, mutta näkisin, että kaikkennäköisiä erityisehtoja voidaan ottaa huomioon poikkeuslupan myöntämisten yhteydessä: onko tarve mennä harrastukseen milloin, liittyäkö työnteekoon jotain poikkeamia näistä tai onko perheenjäsenten kускаamisissa tarpeita. Tai kuten edustaja Mäenpää nosti esiin tämän näkövammaisten tapauksen, että kun nuori saa kortin ja voi sitten kolme henkeä liikkua eli koko perhe, niin nämä voitaneen huomioida kyllä siellä luvan myöntämisessä mahdollisina erityisehtoina.

Koen kuitenkin tärkeäksi tämän, että pystytään välttämään näitä nuorten onnettomuuksia. Se on erittäin tärkeä asia.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Ojala-Niemelä poissa, edustaja Asell poissa. — Edustaja Hoskonen, olkaa hyvä.

17.32 **Hannu Hoskonen kesk:** Arvoisa puhemies! Tämä ajokorttilain muutos, joka koskee 17 vuotta täyttäneiden oikeutta saada ajokortti haltuunsa ja päästä ajamaan tuonne maantielle, on sinänsä perusteltu, koska kyllä pakkohan meidän on se tunnustaa, että nykyiset nuoret osaavat näitä koneita käyttää, kun ovat niin pienestä asti eri tavoin tehneet.

Ja mikä pitää heidän tietenkin oppia ja saada se vaikka autokoulun aikana ja ennen kaikkea kotona sinne nuoren ihmisen mieleen juurrutettua, on se, että kun ottaa auton ratista kiinni ja lähtee ajamaan luvallista ajoa, niin silloin hän ottaa valtavan vastuun, ei vain itsestään vaan myös muista tielläliikkujista ja sitten niistä henkilöistä, joita hän ehkä kyytiin ottaa. Tämä kun saadaan juurrutettua niille ihmisille mieleen ja sitten se, että tällainen terve poikkeus toki pitää olla rajoitettukin, kun nyt on esityksessä, että puolen yön jälkeen on

Pöytäkirjan asiakohta PTK 52/2022 vp

se viiden tunnin aika, jolloin ei saa olla liikkeellä ja sitten se matkustajarajoite. Valiokunta varmaan miettii ne kaikki esityksen tarpeelliset, mahdolliset täsmennykset ja kuulee asiantuntijoita. Pidän lakiesitystä hyvänä ja korostan, että pitkien välimatkojen Suomessa on paljon nuoria, jotka asuvat tuolla sellaisella alueella, missä ei ole yleisiä julkisia kulkuneuvoja, ei ole busseja, ei ole ratikoita, ei ole junia, vaan on se auto, isän tai äidin auto, jolla ehkä pääsisi kaverin luona käymään tai vaikka lentopalloharjoituksissa tai jossakin soittamassa vaikka kitaraa kursilla — se on äärimmäisen tärkeää hänelle.

Tervehdin esitystä suurella ilolla ja toivon, että se saa valiokunnassa, erikoisvaliokunnassa, hyvän käsittelyn ja muut valiokunnat antakoot sille hyvät lausunnot.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Kymäläinen poissa. — Edustaja Essayah, olkaa hyvä.

17.34 Sari Essayah kd: Kiitoksia, arvoisa puhemies! Tässä ajokorttilain muutoksessa on paljon hyviä ja kannatettavia kohtia. Ensinnäkin tästä poikkeuslupamenettelystä luopuminen on tietenkin se tärkein, ja katson, että varmasti omat vanhemmat kyllä tuntevat lapsensa parhaiten ja pystyvät tätä asiaa arvioimaan, mutta on tärkeää, että tässä myöskin on selkeästi näitä muutoksia, joissa katsotaan, että tätä rajoitettua ajo-oikeutta ei voisi käyttää yöaikaan eli puolen yön ja kello viiden välisenä aikana. Silloin kun meillä nämä poikkeusluvut ovat olleet voimassa, niin nimenomaisesti nämä kolaritilanteet ja valitettavasti myöskin hengenmenetykset ovat liittyneet juuri yöaikana tehtyyn ajeluun ja erityisesti niihin tilanteisiin, joissa sitten tämä nuori kuljettaja on ollut tämmöisen porukan kuskina, ja monta kertaa niissä on ollut huonoa liikennekäyttäytymistä, joskus jopa päihtyneenä ajamista ja muuta vastaavaa. Siinä mielessä on tietysti tärkeää, että juuri näihin kohtiin nyt pyritään tällä uudistuksella puuttumaan.

Itsekin olen puntaroinut tuota kohtaa, jossa sanotaan, että on ainoastaan mahdollisuus yhteen matkustajaan kuljettajan lisäksi. Tämä voi haja-asutusalueilla asuvien nuorten kohdalla olla kyllä hankala tilanne, vaikka tuossa ministeri aitiossa puolusteli sitä sillä, että tässä nimenomaisesti pyritään auttamaan niitä nuoria itseänsä, jotka tarvitsevat omiin tarpeisiinsa, eikä sitä, että tästä nuoresta kokemattomasta kuljettajasta tulisi muitten kuljettaja. Tämäkin on ymmärrettävä näkökohta, mutta toivon, että valiokunnassa erityisesti tätä asiaa nyt mietittäisiin vielä huolellisesti ja huomioitaisiin se, millä tavalla meillä tänä päivänä maaseudulla julkinen liikenne toimii — eli suomeksi sanottuna ei millään tavalla — ja siinä mielessä se oma auto, niin että on mahdollisuus sieltä sitten mennä esimerkiksi vaikkapa harrastuksiin tai lähteä sinne toisen asteen koulutukseen, on todella tärkeä.

Sitten vielä ehkä sananen tästä koulutuksesta, sen sisällöstä. Sinne lisätään nyt sitten tätä riskientunnistamiskoulutusta, ja se on äärimmäisen tärkeää — liian paljon siitä ajo-opetuksesta vietiin pois tässä edellisessä uudistuksessa — ja myöskin se, että pääsääntöisesti tulisi ajoharjoitteluradalla tämä liukkaan kelin harjoittelu suorittaa, erittäin tärkeää. Ymmärsin niin, että tässähän ovat tulleet näitten ajoratojen kohdalla ihan omaisuudensuojakysymykset ja elinkeinon harjoittamisen vapauden kysymyksetkin vastaan, eli siinä mielessä tämä palaaminen nyt tähän entiseen on hyvä. Siellä tämä 80 kilometrin raja olisi sitten sellainen, että jos tuo ajoharjoittelurata sijaitsee kauempana, niin on tietysti ymmärrettävää, että sitten mennään simulaatioharjoittelun kautta.

Toivottavasti valiokunta [Puhemies koputtaa] kuulee tässä ja tekee viisaita päätöksiä.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 52/2022 vp

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Ojala-Niemelä, olkaa hyvä.

17.37 Johanna Ojala-Niemelä sd: Arvoisa herra puhemies! Välitän myös pöytäkirjaan merkittäväksi kiitokset liikenne- ja viestintäministeri Harakalle siitä, että on tuonut tämän esityksen tänne.

Nyt tämän esityksen nojallahan nuori voi hankkia ajokortin 17-vuotiaana huoltajan suostumuksella, ja pidän tätä käytäntöä hyvänä. On osoittautunut, että tämä poikkeuslupamenettely on lähestulkoon merkityksetön: nämä nuorethan, jotka ovat hakeneet poikkeusluvalla ajolupaa, ovat sen lähestulkoon kaikki saaneet.

Oikeastaan yhdyn edustaja Essayah'n sanoihin myös tästä harjoittelusta: on todella hyvä että tässä nyt otetaan vähän takapakkia ja tulee tämän liukkaan kelin harjoittelu. Itse olisin tietenkin, pohjoisesta kun tulen, toivonut myös pimeän kelin harjoittelua — meillä on melkein puoli vuotta kaamosaikaa tuolla pohjoisessa, ja sekin olisi tarpeen. Mutta ihmettelin kyllä syvästi, kun oma poikani on nyt 16-vuotias, ja sai tämmöisen traktorin, mönkijän, niin hänellä oli vain kuusi teoriatuntia siihen, eikä yhtään harjoittelua. Ja siellä hän pyörii nyt liikenteessä muitten ajoneuvojen seassa. Ihmettelin, onko tämmöinen menettely edes ylipäänsä mahdollista. Mutta näin se vain nykyisin on, että pelkästään teoriatunneilla sinne liikenteen sekaan. Oikeastaan olin kyllä aika huolestunut asiasta.

Mutta sitten myös valiokunnalle pohdittavaksi: En pidä kuljetettavien määrän rajoittamista kyllä hyvänä. Tässä oli televisiossa jonkun nuoren haastattelu, ja hän sanoi, että no, onhan se nyt vähän hankalaa, että ensin pitää hakea toinen kaveri, ja sitten heti kohta perään toinen. Tämä ilmasto ei kyllä tykkää siitä, ja myöskään näillä polttoaineen hinnoilla se ei kyllä halvaksi tule. Toivon kyllä, että harkittaisiin vielä valiokunnassa, onko tämä todella tarpeen. Juuri nimenomaisesti, jos on useampia sisaruksia, joita on sitten harrastuksiin vietävä, tässä tulee sitten vaikeutensa.

Tuo on varmaan turvallisuussyistä tärkeä pointti, että puolenyön ja aamuviiden välillä ajo on kielletty, mutta tietenkin meidän on hankala patistella sitä 17-vuotiasta kotiin kahdeltatoista auton ratista. Tämänkin osalta, kun tosiaan julkista liikennettä ei ole, välimatkat ovat pitkät ja öisin ei yleensä ole paljon liikennettä — siellähän on hiljaista teiden päällä — miettsin myös tätä, onko tämä ihan tarpeellinen. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Hoskonen, olkaa hyvä.

17.40 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa puhemies! Perustuslakivaliokunnan puheenjohtaja Ojala-Niemelä kiinnitti aivan oikeisiin asioihin huomiota. Kyllä näissä autokouluissa tämä pimeäajon taito — sitähan me pohjoisempana asuvat ihmiset joudumme tuolla syksyllä aika tiiviisti harjoittelemaan, kun se pimeys tulee aika aikaisin ja noita katuvaloja siellä harvemmin näkee.

Mutta todellakin se asennekasvatus on tässä se kaikkein tärkein, että sen nuoren päähän saadaan juurrutettua jo kotona se, että auto on vain kulkuväline ja pitää ottaa se vastuu, kun rattiin tarttuu, että sekä itsen että mukana kulkevien matkustajien ja sitten muiden liikenteessä liikkujien on turvallista edetä, mennä sinne, minne haluavat mennä, ja tulla turvallisesti kotiin takaisin. Tämä on se tärkein.

Valitettavasti nyt, kun olen työmatkoja joutunut ajamaan, niin olen nähnyt tuolla tien päällä iltaisin varsinkin sellaista liikennekäyttäytymistä... Kun auto ohittaa hurjaa vauhtia,

Pöytäkirjan asiakohta PTK 52/2022 vp

niin ei pysty sanomaan, minkä ikäinen kuljettaja siinä oli, mutta kyllä, arvoisa puhemies, voin sanoa kyllä, että ihan rauhallista tielläliikkujaa suorastaan hirvitti se meno, että semmoisia ylinopeuksia ajetaan. Toivon mukaan henkilöt, jotka sellaiseen syylistyvät, pysähtyisivät miettimään, minkälaisen valtavan riskin he ottavat.

Mutta tämä nuorten ajokorttihan on hyvä asia, ja erikoisvaliokunta mieltiköön sitten nämä tarkat yksityiskohdat, joissa on tämä matkustajien määrän rajoitus. Onko se oikeudenmukainen, se jääköön valiokunnan harkinnan varaan.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Ja edustaja Huru, olkaa hyvä.

17.41 Petri Huru ps: Kiitos, arvoisa puhemies! Lyhyesti vielä totean edustaja Ojala-Niemielle, kun puhuitte juuri näistä rajoitteista: Näen itse siis tärkeäksi myös tämän, että nuoret pääsevät itsenäisesti liikkumaan, ja varmasti valiokunnassa tästä tulemmekin keskustelemaan rajoitteisiin liittyen, että ehkä se nuppiluku siellä autossa ei aina ole se paras mahdollinen. Kun sanotaan, että joukossa tyhmyys tiivistyy, niin olen sen omassa palomiehen työssäni liian monta kertaa nähnyt, että näin on käynyt. Suurin osa nuorista on vastuullisia ja ajaa hyvin ja näin, mutta nämä ovat varmaan niitä asioita, mihin valiokunnassa paneudumme: onko syytä olla henkilörajoitteita, ja voiko niistä olla jotain poikkeamia vaikkapa lupaa myönnettäessä — jos siihen voidaan merkitä erilaisia keinoja välttää rajoitteita — että voiko olla enempi ihmisiä kyydissä tai voiko ajaa myöhempään? Nämä ovat näitä asioita.

Ei ole helppo pähkinä ratkaistavaksi, mutta itse koen tärkeimmäksi sen, miten pystymme välttämään nuorten onnettomuuksia. Kuten tässä aikaisemmin sanoin ja ministerikin sen totesi: jokainen onnettomuus on liikaa.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan.