

## Plenum

**Tisdag 22.9.2020 kl. 13.59—18.31**

### **7. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om upphävande av lagarna om lätta bilar**

Regeringens proposition RP 128/2020 rd

#### *Remissdebatt*

**Förste vice talman Antti Rinne:** Ärende 7 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet.

För remissdebatten reserveras högst en timme. Vid behandlingen av ärendet följer riksdagen det för ärenden med tidtabell överenskomna förfarandet.

Efter ministerns presentationsanförande följer omedelbart en debatt.

#### *Debatt*

**15.26 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallitus esittää kevytautoja koskevien lakien kumoamista. Taustalla on EU:n komission tiukentunut kanta Suomen kevytautoja koskevaan lainsäädäntöön. Komission näkökulmasta kevytautoja koskeva lainsäädäntö on ristiriidassa unionin lainsäädännön kanssa. Kyseessä on esitys, jolla poistettaisiin siis kansallisen lainsäädännön ristiriitaisuus EU-lainsäädännön kanssa. Kyseessä on samalla esitys, jonka myötä monien toivomat kevytautot eivät valitettavasti vielä tulisi Suomessa käyttöön.

Arvoisa puhemies! Todella paljon työtä on tehty sen eteen, että olisi löydetty kaikille osapuolille sopiva ratkaisu, joka olisi antanut mahdollisuuden muuttaa kevytautoja koskevaa lainsäädäntöä ja saada se vastaamaan EU-lainsäädännön vaatimuksia. Suomen tahtotila oli komissiolla tiedossa, ja yhteistä etenemistapaa haettiin lukuisten neuvottelujen kautta. Alkuvuodesta neuvottelujen alkuvaiheessa komissio tulikin Suomea vastaan ja ehdotti poikkeamisen hakemista ajokorttidirektiivin sääntelystä. No, Suomi esitti komissiolle laatimansa muutosehdotukset ja oli valmis hakemaan mainittua poikkeusta nopealla aikataululla. Kevytautoja koskevaa lainsäädäntöä olisi muutettu ja saatu siten kevytautot Suomessa käyttöön asiasta kansallisesti säääten, mutta kun komission oikeuspalvelutasot asettuivat jyrkästi poikkeamista vastaan, komissio ei voinut omasta ehdotuksestaan huolimatta lopulta poikkeusta myöntää. No, vaihtoehdot olivat tämän jälkeen vähissä. Ainoana vaihtoehtona nähtiin lakien kumoaminen. Lakien voimaantulo edellä mainituin perustein ei ole mahdollista, ja toisaalta lakien voimaantulon lykkääminen ottaen huomioon oikeuskanslerin viime syksynä asiasta antama kannanotto ei myöskään ole mahdollinen vaihtoehto.

Arvoisa puhemies! Kun Suomi kumoo kevytautoja koskevan lainsäädännön, vältymme komission rikkomusmenettelyltä. Rikkomusmenettelyyn joutuminen olisi hyvin todennäköistä ja voisi lopulta johtaa siihen, että lainsäädäntö jouduttaisiin joka tapauksessa ku-

## Punkt i protokollet PR 116/2020 rd

moamaan, sillä vaihtoehtoja lainsäädännön muuttamiselle ei EU-lainsäädännön mukaisesti ole löytynyt. On myös mahdollista, että komissio saattaisi asian Euroopan unionin tuomioistuimen käsiteltäväksi ja siten rikkomusmenettelystä voisi lopulta aiheutua Suomelle taloudellisia seuraamuksia.

Toisaalta, jos lakeja ei nyt kumoata, niin sekin aiheuttaisi merkittävää epävarmuutta kevytautojen käyttäjille, kun he odottelisivat, mitä komission tai Euroopan unionin tuomioistuin asiasta lausuisi. Lakien kumoaminen, erityisesti mikäli se tapahtuisi voimaantulon jälkeen, aiheuttaisi taloudellisia vahinkoja kansalaisille, jotka ovat muuttaneet henkilöautoja kevytautoiksi. Kansalaisten lisäksi vaikutuksia aiheutuisi myös kevytautoja ja niitten varusteita myyville yrityksille. Ottaen huomioon, että lainsäädännön EU-oikeudenvastaisuus on jo tässä vaiheessa tiedossa, valtio voisi myös joutua korvausvastuuseen näiden vahinkojen osalta.

Arvoisa puhemies! Kevytautoja koskevan lainsäädännön kumoaminen tässä vaiheessa ei vaikuttaisi nykytilaan liikenneturvallisuuden, liikenteen sujuvuuden ja päästöjen tai nuorten liikkumisen kannalta. Toki alkuperäisen hallituksen esityksen kevytautojen käyttöönottoa koskevat vaikutukset eivät myöskään toteutuisi.

Työ nuorten liikenneturvallisuuden parantamisen ja kevytautojen eteen ei kuitenkaan lopu tähän. Aktiivinen yhteydenpito ja ennakkovaikuttaminen komission suuntaan jatkuu ajokorttidirektiivin mahdollisen uudistamisprosessin aikana. Komission julkinen kuuleminen ajokorttidirektiivistä on tarkoitus avata vielä tämän syksyn aikana. Euroopan unionin lainsäädäntöehdotus annetaan mahdollisesti ensi vuonna alkuvuodesta. Meillä on hyvät edellytykset tarjota komissiolle direktiivin uudistamiseksi konkreettisia ehdotuksia ja ratkaisuja, joilla voidaan edistää nuorten kuljettajien turvallista liikkumista.

Laki kevytautoja koskevien lakien kumoamisesta tulisi voimaan 1. marraskuuta 2020, ja tällä varmistettaisiin, että kevytautoja koskeva lainsäädäntö ei ehdi tulla voimaan.

Ja sitten henkilökohtainen pahoittelu valiokunnalle siitä, että tämän asian käsittely valiokunnassa jää varsin lyhyeksi johtuen juuri siitä, että takaraja on tuo marraskuun alku, ja siitä, että olemme jatkaneet tiiviitä neuvotteluja komission kanssa ja etsineet uusia keinoja aivan viime metreille saakka. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Nyt siirrytään debattiin. Pyydän niitä edustajia, jotka haluavat käyttää vastauspuheenvuoron, nousemaan ylös ja painamaan omalta varsinaiselta paikaltaan V-painiketta.

**15.31 Timo Heinonen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Kokoomus kannattaa kevytautoja. Me haluamme nuorille mopoautoja ja yleensäkin turvallisempia kulkuvälineitä.

EU:lta saadut huomiot olisi ollut mahdollista ottaa huomioon, se on monet kerrat tullut esille näissä keskusteluissa. Vasemmistohallitus näyttää menevän tässäkin EU-komission selän taakse. Komissio kuitenkin tarjosi maallemme ratkaisuksi sitä, että Suomi olisi hakenut poikkeusta ajokorttidirektiivin soveltamisalaan. Tätä kautta kevytautojen käyttöönotaminen olisi ollut myös komission mukaan mahdollista Suomessa.

Arvoisa puhemies! Näyttääkin siltä, että vasemmistohallitus on tehnyt tämän päätöksen jo ennen näitä neuvotteluja EU:n kanssa, vaikka julkisuudessa toisin annetaan ymmärtää. Meidän suomalaiset nuoret tarvitsevat turvallisempia kulkuvälineitä pitkien etäisyyksien maassa, ja onneksi sekin aika koittaa, kun tätä hallitusta ei enää ole.

## Punkt i protokollet PR 116/2020 rd

**15.33 Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Ensinnäkin kiitos ministerille ansiokkaasta selostuksesta, mitä selkeästi täällä kokoomuksen edustajaan ei kokonaan kuunnellut, koska siellä hyvin tuli esille, mitä EU meille ohjeisti ja kuinka me sen jäljiltä teimme.

Täytyy myös muistuttaa edustaja Heinoselle, että jo silloin, kun te olitte toisena vastuuministeripuolueena ajamassa tätä kevytautolainsäädäntöä, oli komission huomautus pohjalla ja oli tiedossa, että tämä mahdollisesti ei mene läpi. Tämä on toki harmillista meidän kaikkien osalta.

Meillä on ollut laaja kannatus tässä eduskunnassa kevytautolainsäädännölle, kansalliselle poikkeamalle, mutta totta kai me toimimme EU-lainsäädännön kanssa niin, ettei se ole ristiriidassa, emmekä ota sanktioita valtiolle tai aiheuta yksityisille ihmisille tai yrityksille taloudellisia ongelmia tämän lainsäädännön voimaantulon johdosta. Olemme [Puhemies koputtaa] ottaneet tämän ennakkokäsittelyyn, ja kuten ministeri toivoi, me kyllä [Puhemies: Aika!] valiokunnassa tähän aikatauluun taivumme.

**15.34 Sheikki Laakso ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä kevytauto-case kertoo kuitenkin aika hyvin sen, miten älytöntä EU-touhu nykyään on. Lapsien turvallisuus jää byrokratian rattaitten taakse — täysin käsittämätön tilanne.

Tällä paljon puhutaan siitä, että Suomi voi olla kokoaan suurempi. Mitä se tarkoittaa, ja mikä painoarvo sillä on? No nythän se tiedetään. Sehän on ihan suoraan vasta Ranskan ja Italian mopopuolueiden jälkeen. Onko kuinka paljon sen jälkeen, sitä emme tiedä, mutta Ranskan ja Italian mopopuolueiden kanssa on suurempi painoarvo kuin Suomen valtion kannalla. Jokainen voi miettiä, paljonko meillä oikeasti on sananvaltaa, koska me emme edes lapsiamme voi suojella järkevästi. — Kiitos.

**15.35 Ari Torniainen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! On erittäin valitettavaa, että tällainen hyvä asia kaatuu EU-byrokratiaan, kuten edellisenkin puheenvuoron käyttäjä totesi.

Keskusta kannattaa sitä, että Suomeen saadaan kevytautolait voimaan tulevaisuudessa, ja seuraavaksi Suomen tulee vaikuttaa siihen, että kevytautoille saadaan myönteinen ratkaisu EU:n ajokorttidirektiivin uudistuksen yhteydessä. Kuten ministeri Harakka tuossa asiaan totesi, niin työ on käynnissä, ja itse toivon vilpittömästi, että näin myöskin sitä viestii viedään eteenpäin.

Kevytautojen kaltainen liikkumisväline olisi todella hyvä saada nuorten käyttöön niin opiskelijoille kuin myös niin, että nuoret pääsisivät harrastusten pariin. Se olisi todella tärkeää. Tosiasia on, että nuoret tarvitsevat turvallisia kulkuvälineitä. Kevytautot ovat yksi olennainen osa nuorten liikkumista, ja keskusta kannattaa edelleen sitä linjaa, että [Puhemies koputtaa] lainsäädäntöä viedään myöskin siten eteenpäin, että kevytautot saadaan Suomeen.

**15.36 Kari Tolvanen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Täytyy sanoa, että tämä on todella surullinen hallituksen esitys. Tämä on surullinen esitys suomalaisille nuorille, niin kuin tässä on todettu, kaikki olemme todenneet. He olisivat voineet siirtyä turvallisempiin ajoneuvoihin, mutta nyt mopopuolue ja muut mönkijät edelleen tuolla liikenteessä pyörivät, ja kuten tiedämme, ne ovat turvattomia.

## Punkt i protokollet PR 116/2020 rd

Tästä asiastahan tehtiin komissiolle kanteluja, ja ilmeisesti ne Etelä-Euroopan, Keski-Euroopan mopautovalmistajien kantelut olivat sitten niin kovia juttuja, että komissiolla ei kanttia tähän asiaan riittänyt — surullista.

Ja Suomihan on tietysti EU:n mallioppilas. Tulee kyllä mieleen se, että pikkasen nyt häirikön mainetta voisi tässä ottaa ja tätä rikkomusmenettelyä hieman alkaa kyseenalaistamaan, että onko se todella nyt niin rankka juttu meidän tasavallallemme, koska kyse on nuorten liikenneturvallisuudesta.

Kysyisin vielä ihan lyhyesti, [Puhemies koputtaa] kun sanoitte tästä ajokorttidirektiivi-uudistuksesta: mitkä nyt ovat ne tavoitteet ja aikataulut ja muut, [Puhemies: Aika!] että me saamme tämän asian eteenpäin?

**15.37 Jari Ronkainen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kuten ministeri tuossa alussa kertoi, EU antoi Suomelle alun perin vähän siimaa ja uskotteli, että kevytautoja koskeva poikkeuslupa voisi olla mahdollista. Myöhemmin kuitenkin EU teki täyskäännöksen ja ilmoitti ykskantaan sen olevan ajokorttidirektiivin vastainen. [Timo Heinonen: Tilattu kanta!]

Ilmeisesti ainoa tapa kevytautojen mahdollistamiseksi olisi vaikuttaa siihen ajokorttidirektiivin uudistustyöhön. Lainsäädäntömenettely kuitenkin tarkoittaa, että kevytautot ovat vasta vuosien päässä. Tämä on kolaus monelle perheellekin, jotka ovat harkinneet turvallisempaa liikkumisvälinettä lapsilleen.

Minä kysyisin teiltä, arvoisa ministeri: Pidätkö oikeasti mahdollisena, että vielä jonnain päivänä nähdään kevytautoja Suomen liikenteessä? Onko EU:lla todellisia haluja myötäillä Suomen kansallisia intressejä, vai ovatko nämä Euroopan markkinat, mihin täälläkin on viitattu moneen kertaan, painoarvoltaan kovempia ja onko isompien euromaiden [Puhemies koputtaa] tyytyväisenä pitäminen tärkeämpää?

**15.38 Marko Asell sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kannatan myös sitä, että tällainen kevytautojärjestelmä nuorille tulee ja sitä kautta nuorille kuskeille tulee turvallisemmat välineet ajella. Mutta tässä on varmaan ollut se ongelma nyt lähtökohtaisesti, että nyt 15-vuotiaat nuoret, joilla ei ole kunnon ajokoulutusta, olisivat saaneet alleen 60 kilometriä tunnissa kulkevan laitteen, jossa on 1 800 kiloa painoa plus sitten kaverit mukana, parituhatta kiloa. Se on erilainen sitten muulle ympäristölle. Se varmasti on tässä yksi tärkeä pointti, että siellä liikenteessä on muitakin kuin se kuski.

Tärkeä pointti — ja ehkä se olennainen — tässä on ajokoulutus. Edellisessä ajokorttikoulutus uudistuksessa poistui kokonaan liukkaan ajon harjoittelu, ja ajoharjoitteluratasäätiöt ja muut turvallisuuskeskukset nyt peräänkuuluttavat, että tätä tarvittaisiin jatkossa. Nyt he haluavat viestiä siitä, onko tällainen tulossa. Kysyisin nyt: tarvitaanko ajoharjoitteluratoja ja saadaanko sitä kautta näitä liukkaan ajon treenejä ajokoulutuksiin?

**15.40 Esko Kiviranta kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Meidän täytyy tehdä voitavamme, jotta EU-lainsäädännön aiheuttama este kevytautojen käyttöönotolle saadaan poistettua. Tilanteen ollessa se, mikä se on, meidän on keskityttävä vaikuttamaan siihen, että tuleva EU:n uusi ajokorttidirektiivi mahdollistaa kevytautot, jotta tässä tärkeässä asiassa päästään eteenpäin. EU-lainsäädäntö on tässä asiassa auttamattoman vanhentunut.

## Punkt i protokollet PR 116/2020 rd

Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen on äärimmäisen tärkeää. Mopoautojen kolariturvallisuus on heikko, ja niiden korvaaminen järkevämällä ratkaisulla parantaisi liikenneturvallisuutta. Kevytautot olisivat erittäin hyvä keino nuorten liikkumiseen erityisesti haja-asutusalueilla. 15—17-vuotiaiden nuorten liikkuminen on harvaan asutussa maassamme usein haastavaa, joten tämän helpottaminen ilman kompromisseja turvallisuudessa on hyvin tärkeää.

Komission julkinen kuuleminen ajokorttidirektiivistä [Puhemies koputtaa] avataan näillä näkymin vielä syksyn aikana, joten asiassa voidaan ehkä edetä nopeastikin.

**15.41 Mirka Soinikoski vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Euroopan komissio on todennut, että Suomen kevytautolainsäädäntö on komission näkökulmasta EU:n lainsäädännön vastaista eikä komissio tule antamaan Suomelle poikkeusta ajokorttidirektiivin soveltamisalasta. Vastaus on selväsanainen, enkä näe syytä koeponnistaa EU-lainsäädäntöä kevytautojen osalta yhtään tämän enempää.

Komissio totesi saman asian jo viime syksynä, minkä johdosta kevytautolain valmistelulle haettiin vuoden lisäämää. Voidaan sanoa, että kyseinen laki oli ikään kuin kuolleenä syntynyt esitys, jolla ei oikeastaan missään vaiheessa ollut todellisia mahdollisuuksia selviytyä. Tämä ei ole ainoa vastaavanlainen lakimuutos, joka viime kaudella puskettiin läpi asiantuntijoiden varoittelusta huolimatta.

Ihmisten on päästävä liikkumaan palveluiden ääreen kohtuullisessa ajassa, kohtuullisella vaivalla ja kohtuullisin kustannuksin riippumatta iästä, tulotasosta ja postinumerosta. Liikenneköyhyiden torjumiseksi on löydettävä kestävämpiä ratkaisuja. Kevytautolaki ei sitä ole, ja siksi on oikein, että hallitus nyt esittää sen kumoamista. [Arto Satonen: Oho!]

**15.42 Merja Kyllönen vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ehkä me tässä maassa turhaan pelkäämme seuraamusmenettelyitä, sillä vuosina 2002—2018 Suomi on joutunut yli 1 800 kertaa näihin seuraamusmenettelyihin, eli ei se nyt mitään maailmanlopun meininkiä ole.

Olisin esittänyt ministerille sellaisen kysymyksen, että onko meillä arvioitu Ruotsin mallin mukaista systeemiä niin, että meidän ei tarvitse suinkaan odottaa tätä ajokorttidirektiiviudistusta, vaan mennään samalla mallilla kuin miten Ruotsi on toiminut aktiivisesti käyttäen tällaista omaa tulkintaa, ja se on ollut vakiintuneesti käytössä Ruotsin lainsäädännössä jo reilun vuosikymmenen. Siellä on käytössä A-traktorien ajoneuvoluokka, ja ei ole kyse mistään erivapaudesta, vaan ruotsalaiset ovat toteuttaneet tätä mallia jo pitkän aikaa, eikä komissio siihen ole puuttunut, eivät ranskalaiset, eivät italialaiset eivätkä espanjalaiset ole valittaneet asiasta. Eli voisimmeko me edetä Ruotsin mallin mukaan [Puhemies koputtaa] ja katsoa naapurista vähän, miten siellä toimitaan? — Kiitos.

**15.43 Ville Tavio ps** (vastauspuheenvuoro): Herra puhemies! Tässä näkee, mitä hyötyä on olla EU:n mallioppilas. Suomi on maksamassa miljardeja EU:lle, mutta hallitus ei edes näin pienessä asiassa uskalla pistää hanttiin — voi voi. No, tämä esitys on sinänsä hyvä esimerkki siitä, kuinka laajaksi Euroopan unionin päätösvalta, määräysvalta, on kasvanut, ja onhan tämä surullista suomalaisten äänestäjien kannalta, että äänestäjät eivät voi eduskuntavaaleissa vaikuttaa tällaisiin arkisiinkaan asioihinsa, kuten kevytautoja koskevaan lainsäädäntöön, vaan määräykset tehdään EU:ssa ja Suomen hallitukset sitten nöyränä niitä kuuntelevat. Kyllä tässä kannattaisi pysähtyä pohtimaan tätä EU:n suuntaa, kun tasavallan

## Punkt i protokollet PR 116/2020 rd

presidentti on lain voimaantulon vahvistanut ja nyt EU sitten sen kieltää, ja hallitus nöyrystelee ja vikisee. Miettikää nyt vähän.

**15.44 Arto Satonen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä on kyllä erittäin valitettava asia, koska — niin kuin täällä moni on jo todistanut — kevytautot olisivat olleet huomattavasti turvallisempia nuorisolle, ja erityisesti maaseudulla, pienemmissä kaupungeissa tämä mopautoilu tulee jatkossakin jatkumaan, ja sen turvattomuusongelmat me kaikki tiedämme, ja kyllä sitä myöskin kaupungeissa erityisesti harrastuksiin menossa ja muuten käytetään.

En epäile sitä, että tässä ei olisi ollut yritystä vaikuttaa Euroopan unionin suuntaan. Sitä teki edellinen hallitus ja varmaan on tehnyt nykyinenkin hallitus, mutta pakko on kuitenkin sanoa, että tulos on puhdas nolla. Tämän vaikuttamistyön tulos on täysin nolla, ja siitä ei päästä yhtään mihinkään, ja se ei selittelemällä parane. Me joudumme lain täällä nyt kumoamaan, tai ainakin hallitus sitä esittää, ja siinä lain kumoamisessa ei ole mitään järkeä.

Ai niin, jos ei tässä muuta johtopäätöstä voi tehdä, niin ainakin sen, että mopautovalmistajat [Puhemies koputtaa] osaavat lobata paremmin kuin Suomen valtion nykyinen hallitus.

**15.45 Johannes Koskinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Näissä oloissa tämä hallituksen esitys on perusteltu, ja siihen liittyy tietysti toivomuksia jatkotoista, joissa pystyttäisiin tämänkaltaisen liikenneturvallisuuden parantamisreitti valitsemaan.

Kiinnittäisin samassa yhteydessä huomiota siihen, että erityisesti näissä nuorten liikenneturvallisuuteen liittyvissä asioissa on hyvä edetä aika varmoin askelin ja mietitysti. Nyt meillä on virinnyt toinen ajokorttiuudistuksiin liittynyt ongelma, se, että näitä alle 18-vuotiaiden alennetun iän kortteja on myönnetty kovin kevein perustein. Elikkä kun ajatus oli, että poikkeuksellisista syistä voisi tästä ikärajasta poiketa, niin näytti siltä, oliko se niin, että nyt yli 95 prosenttia näistä poikkeuslupahakemuksista oli hyväksytty. Siitä hyväksymisestä on tullut tämmöinen vakiintunut tapa. Tähän pitäisi kiinnittää huomiota, että siinä, samoin kuin [Puhemies koputtaa] ajorataharjoittelussa, edetään varmemmin askelin. — Kiitos.

**15.47 Joonas Könttä kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tämä laki on vähän surullinen siinä mielessä, että edellinen eduskunta tämän suurella enemmistöllä hyväksyi ja nyt joudumme sen ilmeisen valittavasti kumoamaan. Kysymys on ollut ennen muuta haja-asutusalueen nuorten liikenneturvallisuuden parantamisesta, ylipäätään liikenneturvallisuuden parantamisesta ja sen parantamisesta, että nuoret pääsevät paremmin harrastamaan ja tekemään asioita sielläkin, missä joukkoliikenne ei kulje. Tämä on siihen nähden kyllä erittäin iso takaisku.

Minä olen ajatellut näin, että kun tässä täytyy jotain hyvää nähdä, niin nyt ainakin sitä pohjatyötä on tehty sen eteen, että sitten kun Euroopan unioni tätä direktiiviä uudistaa, niin minusta tässä pitää, aivan niin kuin edustaja Satonen hyvin sanoi, tämä jo tehty työ ulosmitata, kun sitä on edellinen hallitus jo tehnyt ja kun sitä tämä hallitus on tehnyt, ja kun siinä nyt ei aivan päästy siihen lopputulokseen kuin mihin piti, [Puhemies koputtaa] niin tässä EU-direktiivimuutoksessa pitäisi päästä parempaan lopputulokseen.

## Punkt i protokollet PR 116/2020 rd

15.48 **Iiris Suomela vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kun puhutaan liikenneturvallisuudesta, ilmiötä on katsottava kokonaisuutena, ja siksi on huomioitava myös niiden turvallisuus, jotka eivät autoa aja, niiden nuorten, joiden vanhemmilla ei esimerkiksi ole varaa hankkia heille kevytautoa ja jotka sen tähden päätyvät kävellessä, pyörällä tai joukkoliikenteellä kulkemaan.

Se on fysiikan laki, että mitä painavampi ajoneuvo on, sitä suurempaa tuhoa se aiheuttaa törmätessään. Mitä kovempaa ajoneuvo kulkee, sitä todennäköisemmin ihminen ajaa sillä onnettomuuden ja sitä vakavampi se onnettomuus on. Näitä tosiasioita ei voida kiistää.

Valitettavasti on myös nähty, että osa nuorista kuljettajista ei ole toiminut niin vastuullisesti kuin olisi pitänyt, niin mopautojen kuin nyt sitten 17-vuotiaiden poikkeusluvien kohdalla.

Muutenkin on tärkeää, että huomioidaan ne ihmiset, joilla ei ole mahdollisuutta autoilla. Alaikäisten lisäksi tämä asia koskettaa yhä suurempaa osaa ikääntyvää Suomea, ja siksi joukkoliikenteen [Puhemies koputtaa] olisi syytä toimia vähintäänkin kohtuullisesti mahdollisimman suuressa osassa Suomea. Se on myös se turvallisin vaihtoehto.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Myönnän vielä neljä debattipuheenvuoroa, ja sen jälkeen ministeri.

15.49 **Sheikki Laakso ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Mietitäänpä hetki vielä sitä hommaa, että millä perusteella tämä oikeasti EU:ssa torpattiin, koska kuitenkin vastaava laitteisto on ollut käytössä 70-luvulta asti Ruotsissa — ilman kauheampia ongelmia, ei niitä uhkakuvia, mitä edellisenkin puhuja puhui, että olisi liikenneturvallisuus kauheasti kärsinyt. Vai olisiko tässä sittenkin se, että kokoaan isompi onkin ollut hallituspuolueiden edustajissa vihreät, koska tässä on ihan selkeästi parilta vihreältä edustajalta tullut sen suuntaisia puheita, että he ovat hyvinkin mielissään kyseisen lain torppaamisesta? [Iiris Suomela: Tämä ei kyllä meidän ansio ole, sen voin sanoa!]

15.50 **Tiina Elo vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä asiassa on kyse toisaalta liikenneturvallisuudesta ja toisaalta nuorten mahdollisuudesta liikkua. Kuten ministeri Harakka hyvin selosti, kyse on siitä, että tämä laki on ristiriidassa EU-lainsäädännön kanssa, ja nyt on sen takia viisasta viheltää peli poikki. Tämä tuloshan oli jo kyllä ennalta nähtävissä.

On huolestuttavaa, kuten täällä on todettu, että nuorten liikennerikkomukset ja liikenneonnettomuudet ovat lisääntyneet, kun ajokortteja on alettu myöntää poikkeusluvalla alaikäisille aiempaa enemmän. Ajokorttilain vuoden 18 uudistuksen jälkeen 17-vuotiaat ovat saaneet anoa ajokorttia aiempaa helpommin ja keveämmin perustein. Kuten täällä on todettu, myös ajo-opetuksen oppitunteja on vähennetty, mikä on varmasti osaltaan johtanut siihen, että nuorille näitä onnettomuuksia tulee. Ymmärrän hyvin nuorten tarpeen itsenäiseen liikkumiseen haja-asutusalueilla, ja tähän on löydettävä ratkaisut, jotka vähentävät liikenteen ilmastopäästöjä [Puhemies koputtaa] ja lisäävät liikenneturvallisuutta, ja se ei ole... [Puhemies: Aika!]

15.51 **Markku Eestilä kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täytyy todeta, arvoisa ministeri, hyvä hallitus, että kyllähän tämä esitys kohtalaisen velto on, ja jos ajatellaan suurta kokonaisuutta, niin ilmeisesti Suomen eduskunnan säätämien lakien joukossa

## Punkt i protokollet PR 116/2020 rd

tämän merkittävyys ei niin kovin suuri ole, ja täällä nyt vedotaan sitten komission oikeudelliseen palveluun. Mietin vain, että tässä viime aikoina tästä oikeudellisesta palvelusta — ilmeisesti sama palvelu, mitä neuvosto käyttää — kovin suureen ääneen johdettiin siihen suuntaan tulkintaa, että 750 miljardia on ikään kuin kaikkien sopimusten mukainen, vaikka ei siihen edes koko oikeudellinen palvelu ottanut sinänsä kantaa. Kyllä tämä vähän surkeaksi vetää, että jos tämä EU oikeasti on tämmöinen, että se pienestäkin asiasta holhoaa jäsenmaata ja suurissa asioissa tehdään niin kuin tehdään. Tässä tulee niin iso ristiriita, että kansalaiset rupeavat ihmettelemään, että mikä tämmöinen yhteisö on, ja minä yhdyn niihin edellisiin puhujiin, jotka olivat sitä mieltä, että joku voitti tässä Suomen hallituksen lobbauksessa 6—0.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Myönnän vielä vastauspuheenvuorot valiokunnan varapuheenjohtajalle ja puheenjohtajalle.

**15.53 Ari Torniainen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Täällä on opposition puolelta useassa puheenvuorossa vähätelty tätä rikkomusmenettelyä, ja oikeastaan haluaisin kysyä ministeriltä, miten te itse näette tämän rikkomusmenettelyn. Astuisiko se voimaan, ja mikä sen todennäköisyys olisi? Onko teillä näkemystä siitä, mitkä olisivat mahdolliset sanktiot Suomelle? Niistä on puhuttu tässä kovin vähän, niitä ei ole mainittu ollenkaan. Samoin myöskin ministerille kysymys siitä, että täällä ei ole vielä mainittu esimerkiksi oikeuskanslerin näkemystä tähän asiaan. Silloin kun tämä edellisen kerran oli, kun tämä jatkoaika tähän lakien voimaan astumiseen saatiin, oikeuskansleri omassa lausunnossaan totesi aika painavasti myöskin tästä asiasta.

Oma kantani on ja keskustan kanta on edelleen se, kuten ensimmäisessä puheenvuorossani totesin, että me haluamme, että Suomessa on tulevaisuudessa kevytautot nuorten käytettävissä, ja itse toivon, että ajokorttidirektiivin kautta [Puhemies koputtaa] se saadaan voimaan. [Jari Ronkainen: Te olette hallituksessa!] Tärkeintä on nyt, että tästä asiasta poistuu tämä epävarmuus, [Puhemies: Aika!] mikä on tällä hetkellä.

**15.54 Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Todellakin täällä on tullut esille, sanottu muun muassa edustaja Satosen puheenvuorossa, että vaikuttamistyö on ollut puhdas nolla. Näin ei ole, asiaa ei ole loppuunkäsitelty. [Arto Satonen: Lopputulos on nolla!] Nyt jo tämän syksyn aikana aloitetaan EU:ssa ajokorttidirektiivi uudistustyö, jonka on tarkoitus valmistua vuonna 22, ja Suomen kanta on otettu tässä jo pohjaksi, ja tätä työtä tulemmekin tekemään, ja näin myös ministeriö on vakuuttanut valiokunnalle toimivansa.

On vastenmielistä kuulla, että hallitus ei piittäisi liikenneturvallisuudesta erityisesti lasten ja nuorten osalta. Mielestäni tämänkaltaiset syytteet eivät liity tähän saliin. Meillä jokaisella on huoli meidän tulevaisuuden tekijöistä, nuoristamme ja lapsistamme, ja totta kai pyrimme tekemään liikenteestä [Puhemies koputtaa] turvallisemman niin kevytautojen kuin muun liikenteen osalta.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Ja nyt ministeri, 3 minuuttia paikalta.

**15.55 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka:** Arvoisa puhemies! Kiitos tästä odotetun värikkästä keskustelusta, jossa omani ja kabinetin ja virkamiestenkin motiivit

## Punkt i protokollet PR 116/2020 rd

ajaa tätä asiaa kyseenalaistettiin. Totean muistutukseksi, että itsekin äänestin aikanaan tämän lain puolesta.

Tämän lain hallituksen esityksen perusteluissa kerrotaan, että 28. lokakuuta, 7. marraskuuta, 19. marraskuuta, 12. joulukuuta ja 16. joulukuuta viime vuonna sekä 17.1., 3.2., 21.2., 28.2. ja 14.4., 17.4., 4.5., 13.5., 25.5., 27.5. ja 4.6. keskellä tätä korona-aikaa on oltu yhteydessä komissioon ja koetettu saada tässä muutosta aikaan. [Arto Satonen: On yritystä ollut!] Eikö tämä teille riitä? Ministeri on kolme kertaa ollut yhteydessä joko suoraan komissaariin tai pääosaston johtajaan. Kaikkemme olemme yrittäneet.

Tässä varmasti, edustaja Laakso, se keskeinen juttu on ollut se, että 15 vuoden ikäraja ei ole komissiolle kelvannut missään vaiheessa. Samoin eduskunnassa 45 kilometristä 60 kilometriin nostettu nopeusrajoituskin tuntui liialliselta, ja vaadittiin myös keveämpää ajoneuvoa. Nämä kaikki kompromissit yritimme tähän löytää.

Ja kuka tässä loppujen lopuksi lobbasi? On ehkä hyvä tietää, että niitä valituksia tuli myös Suomesta. [Jari Ronkaisen välihuuto] Eli täällä kyllä ovat myöskin ihan suomalaiset alan toimijat — edustaja Tolvanen, vastauksena kysymykseenne — olleet asialla torpedoimassa tätä lakia.

Pidän täysin mahdollisena, että kun me jatkamme tätä vaikuttamistyötä ajokorttidirektiivin uudistumiseen kohtalaisen pian, saamme nämä toivomamme poikkeukset aikaiseksi. Kyllä komissiolle on näitten päivämäärienkin nojalla käynyt selväksi, että tuskin millenkään muulle maalle tämä on yhtä intohimoinen kysymys kuin meille. Tämä lienee tullut selväksi.

Edustaja Asell nosti esille tärkeän asian nuorten liikenneturvallisuudesta. Me olemme huolissamme näistä loppukesän uutisista ja nuorten liikennekäyttäytymisestä. Siksi melko tuore ajokorttisääntely, joka tuli voimaan 2018, kuten muuten taksisääntelykin, on molemmat jouduttu ottamaan jo etuajassa käsittelyyn, jotta varmistutaan siitä, että siinä eivät ajopetus ja nuorten liikennevalmius liikaa heikkene, ja siihen kuuluu olennaisena osana valmistautua paikan päällä ajoradalla niihin olosuhteisiin, mitä Suomen pimeä, liukas, talvinen olosuhde edellyttää.

Ja kyllä, edustaja Kyllönen, Ruotsin malli oli poikkeus, jonka he saivat jo liittyessään Euroopan unioniin ja jonka myöskin me tässä prosessissa melkein onnistuimme kyseenalaistamaan.

Katsotaan tulevaisuuteen, arvoisat kollegat, luotetaan siihen, että Suomi pystyy tähän asiaan vielä tahtonsa mukaisesti [Puhemies koputtaa] vaikuttamaan. [Puhemies: Aika!]

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Ja nyt siirrytään puhujalistalle.

**15.58 Timo Heinonen kok:** Arvoisa herra puhemies! Hyvä ministeri ja hyvät edustajakollegat! Niin kuin totesin tuossa aiemmin, niin olen pettynyt siihen esitykseen ja ratkaisuun, jolla nyt ollaan kumoamassa nuorille suunniteltujen kevytautojen käyttöönotto. Viime vaalikaudella eduskunnan suurella enemmistöllä hyväksytty kevytautolainsäädäntö joutui vastatuuleen tällä hallituskaudella, ja haettu jatkoaika näyttäisi paljastuneen nyt lopulta tyhjäksi kortiksi. On todella valitettavaa, että tässä asiassa ei nyt päästä etenemään.

Täällä olemme kuulleet hyviä puheenvuoroja. Esimerkiksi entinen liikenneministeri, edustaja Kyllönen nosti esille Ruotsin mallin, miten Ruotsi on pystynyt tämän ratkaisemaan, ja olen varma, että Suomessakin oltaisiin pystytty ratkaisuja löytämään, jos niihin vain olisi ollut riittävästi halua. EU:lta saatuihin huomioihin olisi ollut mahdollista puut-

## Punkt i protokollet PR 116/2020 rd

tua, ja ne olisi ollut mahdollista ottaa huomioon, esimerkiksi nämä ongelmat tai huolet, joita edustaja Asell esille nosti, vaikkapa se, mikä olisi auton maksimipaino tai kuinka monta matkustajaa autossa voi olla, tai muut toimenpiteet. Nopeus oli esimerkiksi yksi, josta käytiin keskustelua jo silloin.

Mutta sitä en kyllä ymmärrä, että tätä kevytautoja koskevan lain kumoamista jollain tavalla pidettäisiin liikenneturvallisuustekona, minkälaisia puheenvuoroja täällä myös pidettiin äsken. Jos verrataan mopoautoja, jotka ovat nyt toinen vaihtoehto näille kevytautoille, niin pitää muistaa, että tämän päivän moderneissa, oikeissa autoissa, joita nämä kevytautot olisivat, on törmäyssuojia, jopa ulkoisia airbageja, niissä on kuljettajille airbageja ja niissä on myös automaattisia törmäyksenestojärjestelyjä, ja yhdessäkään mopoautossa ei ole muuten tehty kehitystyötä sen vahingon minimoimiseksi, mitä tapahtuu, kun mopoauto törmää pyöräilijään tai jalankulkijaan, mutta tavallisissa, oikeissa pienissä autoissa tähän on kiinnitetty merkittävästi huomiota. Sen takia nämä kevytautot olisivat olleet turvallisempia myös kevyen liikenteen ja jalankulkijoiden näkökulmasta. Ja kun niillä olisi nopeusrajoitus ollut 45, niin taajamassahan nopeus olisi ollut 40. Näinhän se tänä päivänä on lainsäädännössä jo muutenkin määrätty. Eli tämä väite, että mopoautot olisivat turvallisempia, ei pidä paikkaansa, ja nythän meillä lainsäädäntö tällä hetkellä kuitenkin mahdollistaa sen, että nuoret, 15-vuotiaat voivat ajaa traktorimönkijöillä, jotka ovat muuten monin kerroin vaarallisempia kävelijöille ja pyöräilijöille kuin vielä mopoautot ovat, ja niillä muuten nopeusrajoitus on 60 kilometriä tunnissa — ikä 15 vuotta, traktorimönkijä, ja sitä voi Suomessa ajaa.

No vaihtoehdot ovat nyt siis aika vähissä. Monet perheet ovat ostaneet T3B-kortilla ajettavia traktorimönkijöitä. Niiden hinnat tulevat jatkossa laskemaan, ja niitä tulee sitten näkymään yhä enemmän tuolla tieliikenteessä, ja ne ovat jalankulkijoille ja pyöräilijöille vaarallisia menopelejä.

No tässä on käyty keskustelua jonkun verran yleisesti liikenneturvallisuudesta, ja itse myös puheenvuoroni loppupuolella haluan siihen ottaa kantaa.

Yhtenä asiana, joka on paljon saanut julkisuutta, on tämä ikäpoikkeusjärjestelmä, jossa 17-vuotiaat nuoret ovat saaneet ajokortteja käyttöön. Itse toivon, että meidän keskustelu ja ilmapiiri eivät menisi näiden valitettavien onnettomuuksien myötä siihen, että kielletään nämä ikäpoikkeusjärjestelyt kokonaan. Se olisi itse asiassa iso menetys pitkien etäisyyksien maassa monelle perheelle, joka tarvitsee näitä autoja esimerkiksi kouluun mentäessä, opiskeluun mentäessä tai sitten harrastuksissa käytäessä. Sen takia toivoisin — niin kuin tässä ministeri toi esille, toimenpiteitä ollaan käynnistämässä — että vakavasti pohdittaisiin sitä, että vahvistettaisiin ja palautettaisiin ajo-opetukseen lisää vaatimuksia. Ennen tätä vuoden 2018 uudistustahan oli yli 40 tuntia pakollisia ajo- ja teoriatunteja, ja nyt ajokortin saa itse asiassa 14 ajotunnilla ja 8 teoriateoriatunnilla ja näistäkin ajotunneista osan voi ajaa simulaattorilla eli menemättä oikeaan autoon lainkaan. [Suna Kymäläisen välihuuto] Sen takia on hyvä, että tähän tehdään korjauksia.

Itse olisin myös valmis tekemään 17-vuotiaiden ajokortteihin vielä vaikka hivenen lisää tiukennuksia, mutta päätavoite pitäisi olla se, että meillä olisi pitkien etäisyyksien maassa nuorille mahdollisuuksia käyttää myös mopoautoa turvallisempia kulkuvälineitä. Niin kuin tässä debatissa esille kävi, niin meillä on paljon alueita, missä joukkoliikenne ei toimi edes ammatilliseen koulutukseen mentäessä puhumattakaan iltaharrastuksista tai viikonloppuharrastuksista.

Ja kun tuo kritiikkiä ja huolta esille, niin on hyvä tuoda myös joitain ratkaisuja.

## Punkt i protokollet PR 116/2020 rd

Itse toivoisin, että tätä tarveharkintaa voitaisiin jonkin verran tiukentaa. Aiemminhan meillä näitä lupia myönnettiin vuodessa vain muutamia kymmeniä, vuonna 2019 lähes 12 000, ja tiedän, miten helpolla sen tänä päivänä Suomessa saa: käytännössä kesätyöpai-kasta kirjoitettu todistus riittää vieläpä pysyvään ajolupaan. Mielestäni voisi tätä tarvehar-kintaa tiukentaa, ja toisena muutoksena tehdä vaateet liikennehistorian tarkastamiseksi. Ikäpoikkeuslupaa ei tulisi minun mielestäni koskaan myöntää nuorelle, joka on aiem-min syyllistynyt tieliikennehistoriaan, ja jo saatu lupa pitäisi voida menettää, jos täl-laiseen luvan saamisen jälkeen syyllistyy.

Kahtena kolmena viimeisenä huomiona: Olen pohtinut myös sitä, voisiko tällainen ikä-poikkeusajokortti olla voimassa esimerkiksi vain aamusta kello 6:sta iltaan kello 22:een. Tarvitseeko nuoren, joka saa kortin opiskeluaan tai harrastustaan varten, ajella öisin? Mi-nun mielestäni ei tarvitse. Voisiko näillä kuljettajilla myös olla alkoholin suhteen nollara-ja? [Puhemies koputtaa] Tämä voisi myös hyvin koskea kaikkia autossa olevia. Tarvitsee-ko 17-vuotiaan [Puhemies koputtaa] toimia juoppokuskina? Minun mielestäni ei tarvitse.

Tehdään siis aitoja toimenpiteitä [Puhemies koputtaa] liikenneturvallisuuden vahvista-miseksi, mutta kevytautolainsäädäntöä ei mielestäni tule kumota.

**16.06 Pasi Kivisaari kesk:** Arvoisa puhemies! Kyllä, tämä on hyvin kummallinen tapaus, kuten täällä on moneen otteeseen todettu, ja lopputulema on kyllä selkeä pettymys. On siis erittäin vaikea hyväksyä järjen vastaista toimintaa, ja kyllä, käännän katseen kummeksuen Euroopan unionin suuntaan. Edustaja Heinonen haluaa kovasti tätä asiaa ikään kuin poli-tisoida sisäpolitiikkaan, tai oppositiopörrhistellä, mutta kyllä tässä kohtaa tämä hämmästyk-sen katse kaikkien näiden toimenpiteiden jälkeen ja keinojen jälkeen on kyllä Euroopan unionin kömpelyydessä asiaa kohtaan.

Keskusta on ehdottomasti kevytautojen puolella monestakin syystä: totta kai turvalli-suusnäkökulmasta, mutta myös yhdenvertaisuus- ja valinnanvapausnäkökulmasta. Ja kyllä, myöskin vihreiden entinen puheenjohtaja, muistaakseni myös puoluesihteri, kirjoit-ti hienon kolumnin tässä ihan viime päivien aikana, jossa hän ilmoitti oivaltaneensa maa-seutujen tulevaisuuden, sen miten autoilu on välttämätöntä, ja kyllä kevytautot ovat myös-kin tässä kohdin yksi ratkaisu ja merkittävä keino helpottaa elämää maaseudulla.

Puhemies! Moni 15—17-vuotias asuu kaukana koulusta ja harrastuksista sellaisilla alu-eilla, joissa joukkoliikenne ei ole siis toimiva vaihtoehto. Nämä mopootot, jotka tiedäm-me, ovat totta kai suosittuja joka sään kulkupelejä. Niiden avulla monet nuoret pääsevät laajentamaan reviiiriään, ja totta kai ne myös helpottavat vaikkapa vanhempien kuljetus-ruuhkaa, mutta ongelma on tämä mopootojen turvallisuus kolaritilanteissa. Kevytautot olisivat olleet siihen kelpo ratkaisu. Kysymys on yksiselitteisesti, kuten mainitsin, myös-kin valinnanvapaudesta ja yhdenvertaisuudesta.

Kevytautoista kaavailtiin nuorille siis turvallisempaa vaihtoehtoa kuin nämä heiveröiset mopootot. Kevytautolait hyväksyttiin Suomessa järkevällä tavalla loppuvuodesta 18 suurella enemmistöllä, mutta EU-komissio katsoi kevytautojen olevan EU:n ajokorttidi-rektiivin vastaisia, eikä EU salli tässä kohdin kansallista poikkeamaa. EU myös heräsi asiaan hyvin myöhään, vasta noin yhdeksän kuukauden jälkeen, kun eduskunta oli vahvis-tanut kevytautolait. Outoa touhua. No, vuoden verran ratkaisua haettiin, kuten ministeri täällä esittelikin, kaikki kivet ja kannot kääntäen, kuten eduskunta on myös lausunnossaan hallitukselta edellyttänyt, mutta yhteistä näkemystä ei valitettavasti löytynyt.

## Punkt i protokollet PR 116/2020 rd

Olemme siis seinää vasten, eikä liene muuta vaihtoehtoa kuin kumota kevytautoja koskevat lait. Asia ei kuitenkaan saa unohtua, vaan on keskitettävä nyt voimavarat siihen, että parhaillaan valmistelussa oleva EU:n uusi ajokorttidirektiivi mahdollistaisi kevytautot joko suoraan tai osana kansallista ratkaisua. Täytyy todella toivoa, että järki voittaa. Ongelmat mopautojen turvallisuudesta eivät ole poistuneet mihinkään, eikä kevytautojen, siis huomattavasti järkevämmän vaihtoehdon, tarve ole kadonnut. Kevytautolakiluonnosten lausuntokierroksenkin palautteen pohjalta on Suomessa selvä kannatus kevytautoille, vaikka ne nyt jumittuivat EU:n byrokratiaan.

Puhemies! Pidän tätä kevytautopallottelua kovin omituisena tapauksena. Tämä ei osoita luottamusta EU:n toimintaa kohtaan. En voi millään ymmärtää, että tässä tehdään järjenvastaisia ratkaisuja, jossa turvallisuudella ja maalaisjärjen käytöllä ei ole sanansijaa.

**16.11 Mia Laiho kok:** Arvoisa puhemies! On harmillista, että kevytautolainsäädännön kumoamista nyt esitetään eduskunnalle. Viime vaalikaudella eduskunnan suurella enemmistöllä hyväksytty kevytautolainsäädäntö olisi nimenomaan ollut tarpeen nuorille. Erityisesti maaseudulla ja myös seutukaupunkien alueilla ne olisivat olleet monelle perheelle odotettu ja turvallisempi vaihtoehto liikkumiseen.

Kevytautot lisäävät nimenomaan 15—17-vuotiaiden ajajien turvallisuutta, ja nimenomaan turvallisuus on se lähtökohta, mihin kokoomuskin on tämän oman kantansa perustanut. Kevytautojen aktiivinen ja passiivinen turvallisuus on parempi kuin mopautoilla, ja niissä on myös massarajoitusta, mikä lisää jalankulkijoiden turvallisuutta. Kevytautojen on oltava myös uudempia, jolloin autot ovat turvalaitteiltaan parempia ja myöskin vähäpäästöisempiä. Nyt sitten mopautoilla voi prutkutella niin kuin entiseen malliin. Kevytautoilla olisi ollut myös nopeusrajoitus, mikä olisi vähentänyt onnettomuusriskiä ja mahdollisen onnettomuuden seurauksia.

Monille perheille tämä olisi ollut myös pitkäaikaisempi ratkaisu, koska kevytauton voi muuntaa tavalliseksi autoksi sitten, kun saa ajokortin. On erittäin huolestuttavaa, että nyt todennäköisesti traktorimönkijöiden määrä tulee kasvamaan, ja me olemme saaneet lukea lehdestä niitä ikäviä onnettomuuksia, mitä on nuorille ja lapsille sattunut näiden mönkijöiden käytössä.

Jos mennään vielä tähän prosessiin, millä tavalla tätä asiaa on yritetty edistää, niin uskon varmasti, että liikenneministeri on tätä asiaa omalta taholtaan yrittänyt viedä eteenpäin ja ratkaista. On kyllä ihmeellistä, ettei EU:ssa saada tällaista pientä asiaa vietyä läpi, mutta sen sijaan meille kyllä tuodaan EU:n elpymispaketti, satojen miljardien lainaa ja suoranaista avustusta, mitä voidaan kyllä muille maille antaa. Eli kyllä vaikuttamisen paikka olisi. Jos ei tässä asiassa ole vaikuttamisen paikkaa ja ei pystytty saamaan tuloksia, niin täytyy kyllä ihmetellä, minkälaiset oikeasti ovat ne kannustimet olleet tämän elpymispaketin osalta ja minkälaista ratkaisuhalukkuutta oikeasti on ollut Suomen edustajilla siellä.

**16.14 Merja Kyllönen vas:** Arvoisa rouva puhemies! Hyvät kollegat! Ensinnäkin haluan korostaa sitä, että kritiikki ei kohdistunut millään lailla ministeri Harakkaan tai hänen esikuntaansa vaan kohdistuu ihan puhtaasti komissioon. Heidän menettelynsähän on ollut täysin järjenvastainen suhteessa siihen, mikä pitäisi olla jäsenmaiden kohtelu yhdenvertaisuusperiaatteiden mukaisesti. [Pasi Kivisaari: Näin juuri!]

Ongelma tällä hetkellä on, ja siksi kysyinkin sitä Ruotsi-asiaa — uskon, että varmasti, kun tätä on kepillä tökitty, on havaittu, että Ruotsikin liikkuu heikoilla jäillä — että ei ole

## Punkt i protokollet PR 116/2020 rd

pelkästään kysymys siitä, mitä Ruotsissa on tehty. Hollannissa on lähestulkoon samanlainen lainsäädäntö. Siellä on myöskin tällainen traktoripohjainen kevytajoneuvo, ja puhutaan tuhannessa kilossa olevasta ajoneuvosta, eli ei varsinaisesti voida puhua mistään niin sanotusti kevyestä vaan ajoneuvosta, joka voidaan tietyin periaattein ja ilmoitusmenettelyin muuttaa sitten takaisin niin kutsuttuun henkilöautoluokkaan. Tässä on minun mielestäni sellainen juridinen haaste, että olipahan se asia jatkossa mikä hyvänsä, mitä me EU-tasolla edistämme, niin ei voi olla niin, että EU-perheessä on erilaiset pelisäännöt erilaisille jäsenmaille.

Minä olen yrittänyt kaivaa sitä Ruotsin ja Hollannin mallia, enkä ole löytänyt heidän perussopimuksistaan erillisklausuulia siihen, että heillä olisi ollut tavallaan juridinen peruste sille, että he voivat käyttää tällaista erillistä A-traktoriluokitusta, eli että tällaista erivapautta olisi heille myönnetty varsinaisesti EU:n liittymissopimuksessa, vaan se on olemassa olevaa lainsäädäntöä, joka on jäänyt sinne niin sanottuna jäämistönä, josta ei ole kukaan koskaan valittanut, ja se on sitä kautta jäänyt sitten sinne lainsäädäntöön hyödynnettäväksi. Tämä on todella ikävä toimintamalli, jos tämä pesiytyy komission ratkaisukuvioon, että kukaan muu ei voi tulla sille samalle tontille, mutta osa jäsenmaista voi jatkaa hyväksi katsomaansa menettelyä edelleen.

Tämä toki antaa sen mahdollisuuden, että me voimme arvioida ja kritisoida sitä, onko kenellä lobbausvoimaa enemmän vai vähemmän. En usko, että on kysymys myöskään siitä, vaan ehkä enemmän kysymys on siitä, että ei ole myöskään hoksattu lainsäädäntötyössä, että tällaiset niin sanotut porsaanreiät ovat sitten jääneet tiettyjen jäsenmaitten osalle.

Se, mitä nyt ainakin voiman ja ymmärryksen lisäksi ministeri Harakalle toivon, on se, että käyttäkää häikäilemättömästi tätä tietynlaista erivapautta, mikä muille maille on annettu, nyt edunvalvonnassa, kun tätä ajokorttidirektiiviä pyritään uudistamaan. Näin ei EU-perheen sisällä saa olla, että tietyillä toimijoilla on erivapaus ja tietyillä ei. Jos tarvitsee lähteä niitten, kauniisti sanottuna, ranskanperunoiden kanssa tappelemaan, niin minä mielelläni ilmoittaudun ydintorjuntaohjaukseksi rauhan hengessä kyllä siihen hommaan. Kyllä tämä vääräys on korjattava, piste.

**16.18 Joonas Könttä kesk:** Arvoisa herra puhemies! Jos tuli edustaja Laiholta kokoomuksesta erittäin hyvä puheenvuoro turvallisuudesta, niin edustaja Kyllönen vasemmistosta taas piti erittäin hyvän puheenvuoron nimenomaan oikeudellisesta näkökulmasta ja siitä, että Euroopan unionissa, pois lukien silloin aina liittyttäessä tehdyt poikkeukset, pitäisi kyllä olla samankaltaisista asioista samankaltaiset säännöt. Se menee oikeudentajuun ja se istuu myös oikeudentuntoon hyvin.

Näiden kevytautojen kohdalla on ollut pitkälti kysymys, paitsi turvallisuusnäkökulmista, jotka täällä on jo hyvin lueteltu, myös saavutettavuuden ja tasa-arvon näkökulmasta, siis siitä, että nuorilla haja-asutusalueella tai maaseudulla on mahdollisuus mennä harrastuksiin, käydä kesätoissa, käydä koulussa ja saavuttaa sitä vapautta. Täällä pääkaupunkiseudulla ja helsinkiläisillä on liian usein sellainen kuva, että raitiovaunuja on jossain muualakin kuin Helsingissä ja kohta Tampereella — ei ole. Täällä Helsingissä on liian usein sellainen kuva, että metrolla pääsee joka paikkaan — no, ei muuten pääse. Ja sen takia, että on oma auto käytettävissä, joka muuten olisi vielä turvallinen eikä tällainen mopotausta kaltainen kevytauto tai kevythäkki, tämä uudistus olisi tarvittu.

Sen sijaan, ministeri, toivon, että te ette edistä sellaista uudistusta, mitä kokoomuksen Heinonen esitti, siis uudistusta, jossa tulee lisää sääntelyä, jossa tulee silloin erinäisiä kel-

## Punkt i protokollet PR 116/2020 rd

lonaikoja, milloin saa ajaa ja milloin ei saa ajaa. Täytyy sanoa, että toisinaan tuolla maa-seudulla tai vähän syrjemmässäkin esimerkiksi harrastusvuorot ovat niin myöhään, että ei sieltä pääse pois, jos kymmeneltä auto menisi käyttökieltoon. Toivon, ministeri, että te ette edistä tämänkaltaista kokoomuksen ajamaa, lisää sääntelyä tuovaa mopoauto-, kevytauto-lainsäädäntöä.

Arvoisa puhemies! Täällä on tänään myös puhuttu jonkun verran näistä poikkeusluvis-ta, mitä tulee 17-vuotiaiden kuljettajien saamiin lupiin. Tuossa nopeasti kaivoin tilastoja, ja jos katsotaan liikenneturvallisuuden vaarantamista, niin toden totta, vuoden 2019 ensim-mäisellä puoliskolla noita tilastomerkintöjä oli 63 ja tämän vuoden ensimmäisellä puolis-kolla 108. Siis eroa on. Mutta mitä siellä tilastojen takana on? No, näitä B-ajokortillisia poikkeusluvan saaneita 17-vuotiaita oli vuoden 2019 alussa 671 ja tämän vuoden alussa 6 500, siis kymmenen kertaa enemmän, joten siihen nähden tämä ero on suhteellisen pieni, vaikka jokainen rike on tietenkin yhtä paheksuttava. Ja mitä tulee vielä ajokieltoihin, niin suhteellisesti vähemmän 17-vuotiaille on ajokieltoja määrätty kuin 18- tai 19-vuotiaille, jo-ten käytetään myös oikeita faktoja, jos halutaan faktojen perusteella argumentoida, eikä pelkästään mututietoja.

**16.21 Jouni Ovaska kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Jos lähdetään purkamaan tuosta edustaja Köntän loppupäästä, niin olen sitä mieltä, että kyllä pitää nyt tarkkaan arvioida tämä 17-vuotiaiden poikkeuslupa-asia, sen vaikutukset, ja tehdä arvioita, mikä vaikutus sillä on. Mutta niin kuin sanottu, se on ollut lyhyen aikaa voimassa, ja on arvioitava, mitä muutoksia ja mitä lainsäädännöllisiä tarpeita tulevaisuudessa sitten on.

Kokoomuksen aikaisemmassa debatissa käyttämistä puheenvuoroista olen hiukan ih-meissäni siltä osin, että kokoomuksesta, joka hyvinkin vahvasti on aina liputtanut EU:n puolesta ja tuonut esiin myöskin sen, että markkinat toimivat ja ohjaavat, täällä tuli nyt eh-dotuksia, jopa poliisitaustaiselta edustajalta, että pitäisi ehkä tätä EU-direktiiviä nyt rikkoa ja toimia myöskin vastoin, mitä oikeuskansleri tässä maassa on todennut. Ihmettelen ehkä tätä siltä osin, että kyllähän normaalisti kokoomus on keskituloisia puolustanut ja parem-pituloihiakin ja ehkä heitä, jotka pystyvät näitä muutoksia tekemään ja näillä autolla aja-maan ja vastaavasti myöskin yrittäjiä puolustanut, mutta nyt ne uhat täällä lainsäädäntöeh-dotuksessa sitten tulisivat, että jos lähdettäisiin toimimaan vastoin tätä, niin kyllähän siellä tulisi korvausvelvollisuutta varmastikin ja osaltaan myöskin taloudellisia vahinkoja niille perheille, jotka näitä muutoksia ovat tehneet, ja se myöskin lisäisi yritysten epävarmuutta. Ottamatta kantaa niihin muihin keskusteluihin, mitä tässä on käyty, niin kokoomuksen si-nänsä näin nopea linjamuutos tässä asiassa ihmetyttää.

Mutta tämä on poikkeuksellinen lainsäädäntö siltä osin, että viime kaudella tätä on hal-litus ajanut ja suuri enemmistö oppositiosta tukenut, ja niin on nytkin, eli tämä hallitus ha-luaa kevytautot liikenteeseen ja oppositiosta myöskin sitä tukea tulee. Mutta edustaja Kyl-lönen hienosti kuvasi sen, että se mörkö suurin on kyllä siellä EU:n päässä, ja miten niitä yhteisiä sääntöjä noudatetaan tai jätetään noudattamatta. Vääjäämättä tulee mieleen se, että kyllä tässä autoteollisuus ja mopoautoteollisuus ajaa nyt meidän muiden ohi. Eli mennään hyvinkin härskisti siinä, kuka on lobannut ja mitä ja millä ehdoilla, ja Suomi jää siinä jal-koihin. Valitettavasti on jäänyt, mutta uskon, että hallitus ja ennen kaikkea ministeri Ha-rakka toimivat sen eteen, että tätä saadaan eteenpäin ja saadaan vielä kannat siellä muutet-tua myöhemmin tämän direktiivin myötä.

## Punkt i protokollet PR 116/2020 rd

Oikeastaan vielä kysyisin ministeriltä sitä, mitä alkupuheenvuorossa ehkä tuolla jo huudeltiin perään, eli mitä ne konkreettiset ehdotukset mahdollisesti ovat, mitä tähän direktiiviin tultaisiin nyt sitten ehdottamaan myös Suomen osalta.

**16.24 Jari Ronkainen ps:** Arvoisa puhemies! Edellistä hallitusta täytyy kiittää siitä, että se ennakkoluulottomasti lähti lasten turvallisuus edellä edistämään 15 vuotta täyttäneiden nuorten kevytautokäyttöönottoa. Ja niin kuin täällä on kuultu, asiasta oli viime kaudella laajan enemmistön tahto, ja näyttää, että tälläkin hetkellä se sama tahto on olemassa.

Valmistelussa mitään Suomi-lisiä ei siihen kuitenkaan otettu — ja minusta se oli hyvä asia — päinvastoin pyrittiin mahdollisimman käytännölliseen toteutukseen, eikä se ainaakaan minulle tullut yllätyksenä, että EU:n päässä sitten tuli kompastuskiviä. On selvää, että ranskalaiset ja italialaiset mopoautovalmistajat ja luonnollisesti myös heidän jälleenmyyjänsä ovat olleet siellä lobbaustyössä ja tehneet valituksia ja kanteluita EU:lle. Bisnes tulee kuitenkin kärsimään ihan varmasti näitten mopoautofirmojen kohdalla siinä kohtaa, jos tällainen kevytauto tulisi mahdollisesti vielä leviämään ympäri Eurooppaa.

Kuitenkin minun mielestäni se nuorten liikenneturvallisuus on sellainen asia, minkä pitää olla vahvasti etusijalla. Täällä on tullut debatin aikana keskustelua siitä, että nämä kevytautot ovat kuitenkin massaltaan paljon raskaampia kuin mopoautot, mutta täytyy muistaa, että ne ovat myös törmäystestattuja. Näitä mopoautoja, niitä pahvilaatikoita, ei testata missään.

Sitten ihmetellä täytyy sitä, että kun tässä kuitenkin haetaan sellaista päästöiltään pienempää vaihtoehtoa, niin minkä ihmeen takia vihreät tätä vastustaa.

Näissä kevytautojen virittämisissäkin on tullut sitä, että jos se rupeaa sitten kulkemaan vaikka 180 kilometriä tunnissa, kun viritetään. Mutta kyllähän se rajoittimen sinetöinti ja riittävä sanktio takaa sen, että se on mahdollista pitää kurissa. Täytyy muistaa, että mopoautotkin on aika helppo virittää: noin 15 minuuttia mekaanista duunia ja viritetty mopoauto kulkee jo kaksi kertaa sen, mitä sille on sallittu nopeus.

Tätä Ruotsin mallia käytiin viime kaudella liikennevaliokunnassa aika paljon läpitte. Käytännössä siellä on niin, että siitä pitää poistaa takapenkki. Muistaakseni se direktiivi antaa myöden traktorit, niin että siellä on vain kaksi paikkaa. Ja sitten se pitää olla vetämiseen tai työntämiseen tarkoitettu, elikkä vähintään vetokoukku pitäisi virittää, ja nopeusrajoitus on 30 kilometriä tunnissa. En minä ihan kyllä lämpä tällekin, että onko se nyt välttämättä hyvä juttu.

**Puhemies Anu Vehviläinen:** Tämän lähetekeskustelun ensimmäisen tunnin päätteeksi annan vielä ministeri Harakalle kaksi minuuttia.

**16.27 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka:** Kiitoksia, arvoisa puhemies! Kiitos tästä keskustelusta, jossa yhtenä tärkeänä juonteena on ollut yhteinen huolestus liikenneturvallisuudesta ylipäätään ja nuorten liikenneturvallisuudesta erityisesti.

Kuten jo sanoin, ajokorttilaki on jo nyt hiukan etuajassa hallituksen ja liikenne- ja viestintäministeriön tarkastelussa ihan samalla lailla kuin tämä taksisääntely. Kun on huolia ja epäkohtia, niin silloin otetaan välittömästi selkoa siitä, millä tavalla näitä ongelmia voitaisiin korjata. Nyt tosiasia on kuitenkin se, että meillä ei ole vielä dataa siitä, millä tavalla tämä ajokorttilain muutos on vaikuttanut, ja ennen kuin meillä on sitä tietopohjaa, johon hallitus on jo hallitusohjelman myötä sitoutunut, niin hätiköityjä ratkaisuja emme tee, mut-

## Punkt i protokollet PR 116/2020 rd

ta totta kai seuraamme esimerkiksi alaikäisinä aloittaneiden kuljettajien törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia erittäin suurella huolella. Meillä on jo käytössä rajoitusmahdollisuuksia, jos ne hyväksi katsotaan, ja tältä osin kyllä varmasti tätä keskustelua on syytä edelleenkin jatkaa, mutta kuten sanoin, tämä turvallisuus edellä tässä joka tapauksessa edetään tässäkin keskustelussa hyviä näkökohtia esittäen. Tietenkin on kiinnostavaa kuunnella, kuinka edellisen hallituksen edustaja erittäin värikkäästi haukkuu edellisen hallituksen tekemää lakia, mutta tämä tietysti joskus menee näinkin päin.

Haluaisin vielä korostaa sellaista asiaa, että yhdyn näihin näkemyksiin siitä, että Euroopan unionin komissio ei toistaiseksi kuunnellut tietynlaista järkipuhetta. Me tulemme jatkamaan tätä vaikuttamista liittyen ikärajoihin, [Puhemies koputtaa] liittyen nopeusrajoituksiin, liittyen tämän ajoneuvon massaun, [Puhemies koputtaa] ja se työ jatkuu.

Puhemies! Vielä pari sanaa. Ei aina kannata syyttää pelkästään ulkomaalaisia. Täältä Suomesta, tältä ajoneuvoalalta, lähti valituksia Brysseliin, ja ne siellä kuultiin. Tämä on nyt pakko vain huomioida. Ja jos sallitte, puhemies, vielä loppukevennyksen edustaja Köntälle: Tällä hetkellä, tämä on hyvä tietokilpailukysymys, on kaksi kaupunkia, joissa on raitiovaunuradat. Toinen niistä on Helsinki, [Puhemies koputtaa] ja toinen on Kajaani, koska siellä on Otanmäen vaunutehdas, ja koetamme pitää sen myös siellä.

**Talman Anu Vehviläinen:** Debatten och behandlingen av ärendet avbryts. Behandlingen av ärendet fortsätter under detta plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade.

Riksdagen avbröt behandlingen av ärendet klockan 16.30.

---

Riksdagen fortsatte behandlingen av ärendet klockan 18.28.

**Förste vice talman Antti Rinne:** Nu fortsätter behandlingen av ärende 7 på dagordningen som avbröts tidigare under detta plenum.

**18.28 Sofia Vikman kok:** Arvoisa puhemies! Jatkaakseni tätä aiemmin päivällä aloitettua keskustelua kevytautoista täytyy sanoa, että tämä hallituksen esitys on surullinen. Liikenneturvallisuus ja etenkin nuorten liikenneturvallisuus on tärkeä asia. Kevytautot ovat kannatettavia nuorten liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantamiseksi. Jos kyse ei ole poliittisesta tahdosta tämän kevytautoasian mahdollistamisessa, niin kyse on ainakin hallituksen taidosta ja kyvystä vaikuttaa EU:ssa.

No, nyt kuitenkin on niin, että komissio on aikeissa uudistaa ajokorttidirektiiviä lähiaikoina. Liikenne- ja viestintäministeriöstä on todettu, että ainoa tapa saada kevytautojen kaltainen liikkumisväline nuorten käyttöön tulevaisuudessa on vaikuttaa tulevan ajokorttidirektiivin sisältöön. Hallitus on kertonut olleensa aktiivinen vaikuttamistyössään EU:n suuntaan kevytautolakiin liittyen. Mikä takaa sen, että hallituksen aktiivinen vaikuttamistyö tässä ajokorttidirektiiviasiaa johtaa parempaan lopputulokseen kuin mitä nyt tämän kumottavaksi esitettävän lain osalta nyt näimme? Tulosta ei vain saatu EU-vaikuttamisessa aikaiseksi.

### **Punkt i protokollet PR 116/2020 rd**

Jos ministeri olisi täällä vielä paikalla, niin kysyisin, miten hallitus aikoo varmistaa sen, että nuorten kuljettajien turvallisuuden parantaminen toteutuu.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet.