

Plenum

Tisdag 27.6.2017 kl. 14.02—19.52

9. Lagmotion med förslag till lag om ändring av 4 kap. 1 § i polislagen

Lagmotion LM 17/2017 rd Mika Kari sd m.fl.

Remissdebatt

Andre vice talman Arto Satonen: Ärende 9 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till förvaltningsutskottet.

Debatt

19.29 **Mika Kari sd** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Hyvät edustajakollegat! Esittelen lakialoitteen poliisilain 4 luvun 1 §:n muuttamisesta.

Automaattisen liikennevalvonnan tarkoituksena on lisätä liikenneturvallisuutta ja ennaltaehkäistä onnettomuuksien tapahtumista liikenteessä. Käytännössä automaattista liikennevalvontaa toteutetaan niin sanottujen kameratolppien avulla.

Tällä hetkellä kameratolppien avulla toteutettava automaattinen liikennevalvonta ei kaikilta osin täytä sille asetettuja turvallisuustavoitteita. Kameratolpat on useimmiten sijoitettu liikenteen turvallisuuden ja joustavuuden kannalta epäedullisiin paikkoihin ja heikosti näkyville. Näin ollen ne eivät lisää liikenteen turvallisuutta vaan tuottavat lähinnä riskejä liikenteelle sekä sakkotuloja valtiolle.

Liikenneturvallisuuden lisäämisen sijaan kameratolpista on tullut sakkorysiä. Automaattisen liikennevalvonnan ainoana tarkoituksena tulee olla liikenneturvallisuuden lisääminen, ei sakkotulojen kartuttaminen valtion kassaan. Valvonta tulee jatkossa toteuttaa niin, että kameratolpat sijoitetaan liikenneturvallisuuden ja liikenteen joustavuuden kannalta tarkoituksenmukaisiin kohteisiin.

Vaaralliset risteykset sekä alueet, joilla liikkuu paljon jalankulkijoita sekä erityisryhmiä, muun muassa päiväkodit, palvelutalot ja koulut, tulisi asettaa automaattisen liikennevalvonnan sijoittelussa etusijalle. Kameratolpat tulisi myös maalata Ruotsin mallin mukaisesti näkyviksi ennalta ehkäisevän vaikutuksen korostamiseksi eikä yrittää naamioida niitä liikenteeltä huomaamattomiksi.

Tämän tekstin mukaisesti ehdotamme, että lisätään poliisilain 4 luvun 1 §:ään uusi 3 momentti kuulumaan seuraavasti:

"4 luku: Tekninen valvonta ja tiedonsaantioikeudet.

1 §: Tekninen valvonta ja sen edellytykset.

Tekninen valvonta liikenteessä on toteutettava liikenneturvallisuutta edistävissä paikoissa. Näitä paikkoja voivat olla tienristeykset, vaarallisiksi katsotut sekä muut liikenneturvallisuuden kannalta keskeiset alueet. Kameratolpat ja valvonta tulee merkitä näkyvästi valvonnan ennaltaehkäisevän vaikutuksen korostamiseksi."

Punkt i protokollet PR 77/2017 rd

Oikeastaan tämän lakialoitteen taustaa voi kertoa siltä osin, että viime kaudella tehtiin suuri poliisihallintouudistus, niin sanottu Pora III, jonka yhteydessä muun muassa liikkuva poliisi tasavallasta lakkautettiin. Tuolloin päätettiin, että liikkuvan poliisin tehtävät siirtyvät paikallispoliisiin tehtäviin, ja tämän muutoksen yhteydessä Poliisihallitus toi esiin, että automaattisen liikennevalvonnan määrää tulee tässä yhteydessä nostaa. Eli käytännössä kun liikkuvan poliisin miehet hävisivät tienvieriltä, tilalle tuli sitten suurempi määrä automaattista liikenteenvalvontaa.

Toin jo tuolloin esille hallintovaliokunnassa huoleni siitä, että tämä korjausliike ei ole oikea ja tämä johtaa tilanteeseen, jossa kun aikaisemmin liikkuvan poliisin miehet ottivat ylinopeutta ajaneen tai huonossa ajokunnossa olevan henkilön kiinni, niin kameratolppa ei tule sitä koskaan tekemään — ei aja perään, ei puhalluta eikä tarkkaile ajokuntoa muutenkaan. Tässä yhteydessä tuli ajatus myös siitä, että yksityisautoilun puolestapuhujien kenttäänkin tarvitaan toimijoita, ja perustin viime syksynä eduskuntaan autokerhon, jonka puutteissa järjestimme nyt viime keväänä tilaisuuden, jossa liikennelääketieteen professori Timo Tervo ja Autoliiton ja Liikenneturvan edustajat toivat esiin näitä liikenneturvallisuuden kannalta keskeisiä asioita ja muun muassa näkivät tämän korjaustarpeen myös automaattisen liikennevalvonnan osalta sillä tavoin kuin ovat sitten omalta osaltaan sitä julkisesti kysyneet erilaisissa kannanotoissaan ja huomioissaan liikenneturvallisuudesta.

En omien työkiireitteni johdosta ehtinyt tälle aloitteelle allekirjoittajia kerätä. Sen kymmenen minuutin aikana, jonka tämä omalla pöydälläni oli, siellä pöydän äärellä kävi yhdeksän edustajakollegaa tämän allekirjoittamassa, ja uskon ja tiedän tälle asialle löytyvän tästä salista varsin laajan tuen ja toivon, että tämä lakialoite saa ansaitsemansa kohtelun, ja toivon, että se kohtelu on hyvä ja arvostava.

19.34 Antti Kurvinen kesk: Arvoisa puhemies! Edustaja Mika Kari on tehnyt oikein asiallisen ja oikeaan asiaan ja, voisiko sanoa, ihmisten arkeenkin voimakkaasti tarttuvan lakialoitteen.

Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelmassa on myös sellainen kirjaus, siellä puhutaan siitä, että selvitetään, vastaavatko meidän rikoslain mukaiset tunnusmerkistöt ja rangaistukset kansan oikeustajua. Kansan oikeustajuhan on näin itselle juristina aina vähän sellainen vaarallinen käsite, koska se kääntyy aika äkkiä mielivallaksi. Tuppaa olemaan niin, että sellaisista asioista, jotka ovat lähellä omaa elämää, sellaisista rikoksista, joiden uhriksi tai tekijäksi joku lähipiirissä on joutunut, sitten ajatellaan vähän eri tavalla kuin sellaisista teoista, jotka tuntuvat hyvin vierailta tai joidenka tekijöitä ei ole ollenkaan lähipiirissä.

Arvoisa puhemies! Kun ajatellaan meidän rikosoikeutta ja myös meidän sakotusjärjestelmää, meidän liikennesrikoksia, niin kyllähän kaikkien seuraamusten, mitä meillä järjestelmässä on, pitää tähdätä kestäviin, hyviin suomalaisiin periaatteisiin elikkä rikollisuuden vähentämiseen ja rikollisuudesta aiheutuvien kustannusten vähentämiseen. Ja juuri perustuslakivaliokunta lausui tällä vaalikaudella, että ei voi ajatella sillä tavalla, että korottamalla erilaisia sakkoja kerättäisiin valtion kassaan tuloja. Elikkä periaatteessa koko sellainen ajattelutapa, että meillä on liikennevalvontatolppia, jotka ovat niin sanotusti hyvässä paikassa sakotuksen kannalta, ei sen takia hyvässä paikassa, että ne turvaisivat vaikkapa kouluja tai vanhustentaloja tai vaarallisia risteyksiä, on kyllä meidän järjestelmän perusajattelun vastainen. Sakoilla ei ole missään nimessä tarkoitus fiskaalisesti kerätä tuloja valtiolle.

Punkt i protokollet PR 77/2017 rd

Pakko myöntää, että monien tässä lakialoitteessa olevien ajatusten tapaan moni autoilija kokee, että siellä on niin sanottuja pönttöjä sellaisella paikalla, että varmasti räpsähtää, ja muutenkaan täysin meidän liikenteen sakotuskäytäntöjä ei pidetä niin sanotusti kansan oikeustajun mukaisina. Niitä pidetään vähän liian ankarina ja sattumanvaraisina usein, ja uskon, että siihenkin nyt tulee muutoksia, kun tieliikennelaki uudistuu. Mutta me istumme edustaja Karin kanssa hallintovaliokunnassa ja siellä pohdimme, miten voisimme parantaa myös autoilijoitten, niin kuin kaikkien muittenkin suomalaisten, turvallisuutta.

19.37 Kari Kulmala uv: Arvoisa puhemies! Tein 9.9.2016 yhdessä 23 muun perussuomalaisen kansanedustajan kanssa toimenpideoitteen, jossa vaadimme, että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin, että automaattisen liikennevalvonnan kameratolpat maalataan huomiovärein ja jokaisesta kameratolpasta annetaan erikseen liikennemerkein ja tiehen tehtävin maalauksin ennakkovaroitus kuljettajille ennen kameran valvonta-alueelle saapumista. Tämän lisäksi jokaisen kameratolpan sijainti tulee arvioida uudelleen vakuutusyhtiöiden liikenneonnettomuustilastojen perusteella. Lisäksi nykyisen pistevalvonnan sijaan tulee erityisesti maantieverkolla kehittää nykyisten valvontakameroiden avulla keskinopeuden mittausta, jolla on nykyistä pistevalvontaa huomattavasti suurempi vaikutus kuljettajien ajonopeuksiin. Toimenpideoite onkin hyvin samanlainen kuin tämä edustaja Karin lakialoite, joten eihän tätä voi kuin kannattaa.

Arvoisa puhemies! Suomessa on tällä hetkellä noin 930 automaattisen liikennevalvonnan kameratolppaa, ja tolppiin asennettavia kameroita on noin sata kappaletta. Hallitus antoi viime vuonna 1,7 miljoonaa euroa automaattisen liikennevalvonnan kehittämiseksi. Poliisi on tehnyt päätöksen siitä, että uusia kameroita hankitaan 60 kappaletta lisää, ja niitä on myös hankittu. Toivon myös muunlaista kehitystä asian suhteen.

Poliisihallitus onkin julkaissut ilmoituksen automaattisen liikennevalvontalaitteiston hankinnan kilpailuttamisesta tämän vuoden aikana. Kilpailutusdokumenttien mukaan hankinnassa ovat nyt sekä kiinteisiin valvontapisteisiin että viranomaisten ajoneuvoihin sijoitettavat automaattivalvontalaitteistot. Vuoteen 2018 ulottuvan hankintasopimuksen arvo viiden vuoden sopimuskaudelle sisältäen kahden vuoden optiovuodet on noin 6—8 miljoonaa euroa. Hallituksen myöntämällä rahoituksella tulee mielestäni kehittää automaattista liikennevalvontaa lisäksi siten, että kameratolpat pystyvät muuhunkin kuin valvomaan pistekohtaisesti ajonopeuksia. Norjassa on osattu valvoa esimerkiksi keskinopeuksia jo vuosikaudet. Suomessa olemme tässä asiassa kehityksestä paljon jäljessä.

Poliisihallitus on myös laskenut rikesakon puuttumisrajan 7 kilometriin tunnissa. Tämän puuttumisrajan laskun myötä muuttuu vuosittain noin 40 000 huomautusta rikesakoiksi. Tällaisella toiminnalla saadaan rahaa valtion kassaan, mutta unohtuuko nyt kameratolppien perimmäinen tarkoitus, liikenneturvallisuuden tuottaminen?

En ymmärrä automaattisen liikennevalvonnan kameratolppia, jotka ovat harmaita ja jotka on asennettu puoliksi piiloon. Niiden havaitseminen tapahtuu vasta aivan tolpan kohdalla, jolloin ollaan jo varsinaisella vaara-alueella. En ymmärrä myöskään sitä, että usein nämä kameratolpat ovat noin 200 metriä ennen risteystä, jolloin kameratolpan ohitettuaan voi nostaa nopeutta reilusti varsinaiselle vaara-alueelle eli risteykseen. Mielestäni automaattisen liikennevalvonnan käyttämät kameratolpat tulee maalata huomiovärein maastosta selväksi erottuviksi. Tällöin autoilijat kykenisivät näkemään ne nykyistä paremmin, jolloin kameratolppien ennalta estävä vaikutus ylinopeuksiin kasvaisi merkittävästi. Tolppien parempi havaittavuus vähentäisi lisäksi myös huomautukseen johtavia ylinopeuksia.

Punkt i protokollet PR 77/2017 rd

Useissa Euroopan maissa kameratolpat on värjätty huomioväreillä ja lisäksi jopa jokaisesta kameratolpasta informoidaan kahdella liikennemerkillä hyvissä ajoin ennen kameratolppaa. Toinen liikennemerkeistä kertoo, että ajat kohta automaattisen liikennevalvonnan kameratolpan ohi, ja toinen kertoo tiellä olevasta nopeusrajoituksesta. Tällöin kuljettajalle ei tule epäselvyyttä nopeusrajoituksesta, jolloin ei tule myöskään tarpeettomia jarrutuksia varsinaisen kameratolpan kohdalla ja liikenne on sujuvampaa.

Tällä hetkellä Suomessa automaattivalvonnasta ilmoitetaan lainsäädännön vaatimalla tavalla eli kyltillä sillä tieosuudella, jossa automaattivalvontaa on, mutta sen sijaan erikseen jokaisesta kameratolpasta lainsäädäntömme ei vaadi ilmoittamaan. Mielestäni kameratolpat sijoittuvat tällä hetkellä liian usein suorille tieosuuksille, kun ne tulisi sijoittaa onnettomuusherkkiin tien kohtiin, kuten risteyksiin, teiden kapeikkoihin tai jyrkkiin kaarteisiin sekä koulujen kohdalle. Mielestäni pitäisi olla selvää, että kameratolpan sijainti tulee arvioida aina vakuutusyhtiöiden liikenneonnettomuustilastojen perusteella, ei pelkkien oletusten varassa.

Edustaja Karin 6.4.2017 jättämän lakialoitteen soisi menevän maaliin saakka, mutta olen vähän pessimisti tässä asiassa enkä usko, että tulen sitä näkemään. Lakialoite on jätetty pari viikkoa ennen kuntavaaleja, ja siinä on vain yhdeksän allekirjoittajaa. Nyt tällä saa lähinnä medianäkyvyyttä todellisen liikenneturvallisuuden parantumisen jäädessä jälleen odottamaan omaa vuoroaan.

19.42 Arja Juvonen ejuv: Arvoisa herra puhemies! Kiitos edustaja Mika Karille tästä lakialoitteesta. Tämä on, jos voisi todeta, järkevä, ja tämä on ymmärrettävä, ja tämä on myös arkipäiväinen, joka tulee vastaan tuolla liikenteessä meille jokaiselle. Olen aina pelännyt ja miettinyt tuolla liikenteessä liikkuessani, kun paljon kilometrejä tulee autoon ja ympäri Suomea aina ajaa, että siinä vaiheessa, kun se kameratolppa on kohdalla, yleensä siinä edessä oleva ja jopa itsekin kovasti sitä jarrua ryhtyy painamaan, kun ei enää muista, paljonko siinä on se rajoitus, paljonko siinä saa ajaa. Vaikka se olisi 100 kilometriä tunnissa, niin siltikin se pieni epävarmuus aina iskee, että oliko se sittenkin kenties 80. Ne ovat olleet niitä vaaratapahtumia mielestäni. Kyllä kameratolpat tulisi merkitä hyvin, ja niiden pitäisi olla sellaisissa paikoissa, että ne eivät ole suinkaan ansoja sille autoilijalle, vaan todellakin se niiden tarkoitus parantaa sitä maantiellä liikkumisen turvallisuutta ja ehkäistä siten ylinopeudesta aiheutuvia kolareita myös olisi se keskiö. On hyvin tässä lakialoitteessa nostettu näitä paikkoja, joissa soisi kameratolppia olevan tai ylipäänsä valvontaa. Ne ovat joka päivä meidän silmissämme, mutta minkä ihmeen takia ne ovat poissa mielestä? Nehän ovat juurikin päiväkodit ja palvelutalot ja koulut. Itsekin kun tuolta Espoon keskustasta lähtee aina aamulla liikkeelle ja näkee, millaista se liikennekäyttäytyminen siellä on, niin olisihan se hyvä, että kameratolppa valvoisi niitä koululaisen askelia, että he pääsevät turvallisesti sitten matkaan.

Toinen on tämä: Edustaja Kari Kulmalakin, nostitte hyvin esille ja olette myös tehnyt lakialoitteen liittyen näihin kameratolppien väreihin, eikö niin? [Kari Kulmala: Toimenpidealoitteen!] — Toimenpidealoitteen, anteeksi, se on hyvä toimenpidealoite. — Juuri näin, miksi sen pitää siellä pimeydessä olla harmaa? Voisihan olla myös [Puhemies koputtaa] näkyvämpi se kameratolppa.

19.44 Mika Kari sd: Arvoisa herra puhemies! Eduskunnassa usein penätään asiantuntijoiden näkemyksiä, ja hyvä niin, koska sitä kautta saadaan myös meille kansanedustajille,

Punkt i protokollet PR 77/2017 rd

maallikoille, sen päätöksenteon pohjaksi yksi iso elementti, asiantuntijoiden näkemys asiasta, asiaan perehtyneiden ja koulutettujen ihmisten näkemys. Tänäpä tässä salissa saatiin: saatiin liikkuvan poliisin ylikonstaapelin, kansanedustajakollega Kari Kulmalan, näkemys.

On helppo olla samaa mieltä siitä, että liikenneturvallisuuden pitäisi olla tiellä liikkumiseen liittyvän regulaatiovalvonnan keskeinen elementti, ei sen, että saadaan valtiolle tuloja. Nyt tällä hetkellä tämä lainsäädäntö ikävä kyllä kulkee toisinpäin. Tähän on kiinnittänyt huomiota myös Liikkuvan poliisin perinneyhdistys. Ja hyvin paljon näissä asioissa, joita oli niin tässä edustaja Kulmalan puheenvuorossa kuin omassanikin, on samoja elementtejä: pääpaino liikenneturvallisuuteen, vähemmän vain tällaista hallinnollista valvontaa tai tulojen kartuttamista valtiolle.

Peltipoliisi, niin kuin näitä automaattisen liikennevalvonnan tolppia kutsutaan, ei korvaa poliisia. Tuossa omassa esittelypuheenvuorossanikin sanoin, että ajoturvallisuuden keskeinen elementti liittyy siihen, millaisessa kunnossa autoilija on, ei pelkästään siihen 1 tai 2 kilometrin ylinopeuteen vaan siihen, onko kuljettaja selvin päin auton ratissa, onko hänen yleinen terveydentilansa sellainen, että se mahdollistaa ajoneuvon kuljettamisen ja niin edelleen.

Toivoisinkin, että jatkossa tämä lakialoite tulee siellä hallintovaliokunnassa, jossa meitä tällä hetkellä tässä salissa istuvista on kolme, saamaan sellaisen käsittelyn, että asia ei jää vuosien valmistelun varaan. Niin kuin sanoin, olen tätä asiaa nyt jo useamman vuoden eri yhteyksissä pitänyt esillä, ja toivon, että tämä asia tämän eduskunnan aikana saadaan [Puhemies koputtaa] maaliin.

19.46 Kari Kulmala uv: Arvoisa puhemies! Kiitoksia edustaja Karille hyvästä puheesta. Minulle liikennevalvonta ja liikenneturvallisuus ovat sydämenasioita, ja siksi tulin tänne eteen puhumaan myös tämän toisen puheeni, sillä silloin minulla on enemmän aikaa kuin se 2 minuuttia. Valitettavasti eduskuntasalissa on tällä hetkellä vain viisi edustajaa minun lisäksi — ja kohta enää neljä.

Arvoisa puhemies! Saan säännöllisesti sähköpostiini tilastotietoa tieliikenteen onnettomuuskehityksestä ja poliisin suorittamasta liikenteenvalvonnasta. Viime viikolla kuuntelin mielenkiinnolla, kun Poliisin liikenneturvallisuuskeskuksen johtaja oli Ylen haastattelussa, missä hän ylisti automaattisen liikennevalvonnan tehoa ja sitä, miten se vapauttaa poliisit tekemään muuta liikennevalvontaa. Hänen kertomansa mukaan poliisi valvoo automaattivalvonnan ohella liikennettä enemmän kuin vuosiin.

Minun saamani tilaston mukaan, joka on muuten poliisin virallinen tilasto tammi—toukokuulta, liikenteenvalvontaan käytetyt henkilötyövuodet ovat pakkasella. Muun muassa raskaan liikenteen valvonta on todella paljon pakkasella. Poikkeama on tavoitteeseen nähden 21,3 prosenttia, ja yllätys yllätys, myös automaattisen liikennevalvonnan suoritteet ovat pakkasella. Sen poikkeama tavoitteeseen nähden on 24,1 prosenttia. Pohjanmaalla tämä poikkeama on jopa 39,3 prosenttia ja Hämeessä 32,8 prosenttia tavoitteeseen nähden. Samaan aikaan muun muassa törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset ovat lisääntyneet 4,4 prosenttia koko Suomessa.

Positiivinen tulos nähdään sen sijaan puhalluskokeissa, joiden tilastointi on kylläkin kaikkein epävarmintä. Tilastojen mukaan tehoa näyttäisi puhalluskokeissa olleen, sillä rattijuoppoja on jäänyt hieman enemmän kiinni eli 1,4 prosenttia. Huolissani olen kuitenkin erityisesti siitä, että alle 25-vuotiaiden rattijuopumusrikokset ovat kohonneet koko maassa 15,4 prosenttia. Mutta on myös niin, että mitä enemmän puhallutetaan, sitä enemmän jää

Punkt i protokollet PR 77/2017 rd

kuljettajia kiinni. Sama taktiikka toimii myös muussa liikennevalvonnassa: ellei ole liikennevalvontaa, ei tule liikenne rikkomuksia eikä -rikoksia.

Liikenneturvallisuukskeskuksen johtaja kertoi lähetyksessä myös sen, että poliisi kertoo ennen juhannusta, missä 30 valvontatolpassa on varmasti kamera, jotta ihmiset osaisivat ajaa oikealla nopeudella näihin tolppiin ilman sakon pelkoa. Jos tolpat maalattaisiin, kuten olen toimenpidealoitteessani ja edustaja Kari on lakialoitteessaan esittänyt, ei näitäkään ilmoituksia tarvitsisi tehdä. Toivottavasti aloitteet etenevät eduskunnassa, koska molemmilla on rivikansalaisten vankka tuki takanaan.

19.50 Mika Kari sd: Arvoisa herra puhemies! Vielä näin illan lopuksi: Viime kaudella tehdyssä poliisin hallintorakenteen uudistuksessa liikkuvan poliisin lakkauttaminen oli toiminnallisesti virhe. Näin uskallan sanoa ihan sen takia, että meidän liikennevalvonnan taso Suomessa edellisinä vuosina oli korkealla tasolla — ei pelkästään määrän suhteen vaan myös laadun suhteen. Yksi keskeinen liikenteen turvallisuuden osa on huomattavien ylinopeuksien lisäksi ajokunto ja ajokunnon tarkkailu, ja niitä tehtäviä ei voi siirtää peltipoliisille, kameratolpille, kuten ei voi myöskään siirtää tehtäviä, joissa otetaan kiinni harmaan talouden toimijoita meidän liikenteessä. Niin sanottu kabotaasiliikenne on ollut iso ongelma ja hyvin tunnistettava ongelma Suomessa jo vuosia, ja näillä automaattisen liikennevalvonnan elementeillä ei tähän rikollisuuden lajiin päästä kiinni. Niihin päästään ehkä kiinni satamissa ja raja-asemilla, ja aikaisempien esimerkkien mukaan liikkuvan poliisin kyky tunnistaa liikenteestä myös harmaan talouden toimijat on ollut aikaisemmin korkea, mutta nyt, kun liikkuva poliisi on lakkautettu ja tehtävät siirretty osaksi paikallispoliisia, tämä kyky on hävinnyt.

Haluan vielä yhden huomion tästä asia-alueesta sanoa, ja se on se palaute, joka tulee kentältä, poliisimiehiltä ja -naisilta. Se on se, että liikennevalvonnan tehtäviin merkataan, tilastoidaan työpaikalla hyvinkin toisentyypisiä tehtäviä kuin aikaisemmin liikennevalvonaksi on laskettu. Siirtymä paikasta A paikkaan B työaikana merkataan liikennevalvonaksi, vaikka sillä reitillä ei käytännön liikennevalvontaa [Puhemies koputtaa] juuri tehdä. Ja kun edustaja Kulmala näihin tilastoihin viittasi, niin toivon, että tasavallasta löytyy auktoriteetti, joka pystyy perkaamaan nämä tilastot, ja sitä kautta päästään todelliseen ongelmaan kiinni: liikenneturvallisuutta kehittämään.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till förvaltningsutskottet.