

Plenum

Måndag 17.12.2018 kl. 13.00—2.20

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

Regeringens proposition RP 173/2018 rd

Utskottets betänkande KoUB 33/2018 rd

Andra behandlingen

Andre vice talman Tuula Haatainen: Ärende 12 på dagordningen presenteras för andra behandling. Innehållet har godkänts i första behandlingen och lagförslagen kan nu antas eller förkastas.

Debatt

1.33 Eerikki Viljanen kesk: Arvoisa puhemies! Tämän lain tavoitteena on mahdollistaa uusi liikkumisen muoto erityisesti nuorille, 15—17-vuotiaille, ottamalla käyttöön uusi ajoneuvoryhmä. Tällä esityksellä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoverolakia, ajokorttilakia, tieliikennelakia, autoverolakia, polttoainemaksusta annettua lakia, arvonlisäverolakia ja rikoslakia.

Käytännössä esityksellä ehdotetaan otettavaksi käyttöön uusi kansallinen T-ajoneuvoluokan ajoneuvoryhmä, kevytauto, johon kuuluisivat henkilöautosta muunnetut, nopeudeltaan lakiesityksessä enintään 45 kilometriin mutta valiokunnan käsittelyn jälkeen enintään 60 kilometriin tunnissa rajatut ajoneuvot.

Nuorilla on tarve liikkua, ja liikkumiseen he ovat käyttäneet usein mopoa tai mopoautoa. Tämän lain myötä näiden rinnalle saadaan uusi vaihtoehto, kevytauto. Tavoitteena on parantaa erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta ja helpottaa heidän liikkumistaan mahdollisimman kohtuullisilla kustannuksilla.

Esitystä käsitellyt liikennevaliokunta näkee tämän esityksen edistävän liikenneturvallisuutta, alueellisesti kansalaisten liikkumismahdollisuuksien yhdenvertaisuutta ja tätä kautta myös perheiden elämänlaatua. Mopoautoon verrattuna kevytauto voi olla käyttöältään pidempiaikainen vaihtoehto, jonka elinkaaressa myös osa ajoneuvon kustannuksista on saadun selvityksen mukaan mopoautoa pienempiä.

Arvoisa puhemies! Hyvä, että tämä pitkään silloin tällöin esille noussut ja eri kansanryhmiä pohdittanut asia nyt saadaan ratkaistua mahdollisimman hyvällä tavalla. Jälleen kerran tämän hallituksen toimesta saatetaan päätökseen asioita, jotka ovat pitkään velloneet keskusteluissa tässä yhteiskunnassa.

1.35 Pertti Hakanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tämä hallituksen esitys niin sanotun kevytauton mahdollistamisesta liikenteeseen on äärimmäisen hyvä ja odotettu lainsäädäntöuudistus. Tämä on myöskin valiokuntatyöskentelyssä saanut mielestäni vielä merkit-

Punkt i protokollet PR 132/2018 rd

tävästi lisää sellaisia piirteitä, jotka edesauttavat ja lisäävät muun muassa liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta — nimenomaan tämä nopeusluokan muuttuminen 45 kilometristä tunnissa 60:een. Sillä on iso merkitys tuolla vähän vilkkaamalla tiellä, että kevytauto kulkee kuuttakymppiä, koska sitten taas, kun tullaan lähelle taajamaa ja taajama-alueelle, rupeavat jo myöskin muut nopeudet rajoittamaan sitä nopeutta.

Totta kai tässä pitää huomioida myöskin se, että tässä on positiivisia vaikutuksia myöskin ympäristön kannalta, koska silloin kun päästään ajamaan kuuttakymppiä, niin huomattavasti kevyemmillä päästöillä päästään, kun voidaan pikkaisten ajaa joskus pintakaasulla eikä aina tapissa, kuin silloin kun mennään 45:tä. Elikkä kyllä tämä on myöskin merkittävä lisäys ympäristön kannalta.

Tietysti tässä tulee nyt sitten muutettavaksi myöskin moottoritien ja moottoriliikennetien nopeusrajoitusta. Kun se raja on nyt ollut 50 kilometriä tunnissa, niin nyt se pitää nostaa 70:een, jotta näillä ei sitten voida siellä ajaa.

Ennen kaikkea, arvoisa puhemies, tämä uudistus on todella hyvä nimenomaan yhdenvertaisuusperiaatteen kautta ja liikenneturvallisuuden kautta ja myöskin perheiden elämänlaatua lisäävänä tekijänä, kun asutaan hieman kauempana haja-asutusalueella ja asutaan joukkoliikenteen saatavuuden rajoilla, ja jos siellä joukkoliikennettä on vain yksi aamulla ja yksi illalla, niin silloin ei paljon harrastuksissa käydä muuta kuin koulussa. Elikkä kyllä tällä ajoneuvomuodolla pystytään huomattavasti lisäämään nuorten liikkumista ja mahdollisuutta harrastaa ja olla sosiaalisessa kanssakäymisessä ikäluokkineen keskenään.

Tällä myöskin muun muassa kevennetään paljon perheiden huolta nuorista. Tulen paikkakunnalta, jossa pari vuotta sitten kaksi nuorta vakavassa liikenneonnettomuudessa menehtyi silmittömän rattijuopon yliajamana. Siinä kevytauto ehkä olisi jollain tavalla voinut pelastaa hieman, mutta mopoauto oli turvaton, ja täytyy sanoa, että kyllä meidän paikkakunnalla ja meidän seutukunnalla mopoautoja sillä tavalla kuitenkin ollaan pidetty huomattavasti vaarallisempana senkin onnettomuuden jälkeen, koska tajuttiin yleisesti se, kuinka heikkoja ne kuoret kuitenkin ovat.

Täällä myöskin ekassa käsittelyssä aika paljon käytiin keskustelua siitä, mitä sitten käy, kun ruvetaan taas virittämään kevytautoja ja nuoret ajavat hetken päästä kahdeksakymppiä niillä. Täytyy muistaa se, että meillä on oikeusjärjestelmä, jonka mukaan kuljetaan oikeudetta sitten, jos mennään yli kuuttakymppiä, ja sen jälkeen tulee ajokielto ja muut sanktiot. Ei tässä ole mistään muusta kyse kuin siitä, että lakia pitää noudattaa.

1.38 Jyrki Kasvi vihr: Arvoisa puhemies! En lähde enää tähän aikaan aamusta toistamaan ensimmäisen käsittelyn puheenvuoroani, jossa kerroin, mikä kaikki tässä lakiesityksessä on vialla, minkä seurauksena esitän sen hylkäämistä vastalauseen mukaisesti.

Jätän vain yhden yksityiskohdan itämään teidän kaikkien korvan taa, joudutte nimittäin sitä vielä selittämään julkisuudessa: Kun tämä laki on voimassa, 15-vuotias kuljettaja pääsee 60 kilometriä tunnissa kulkevan ajoneuvon rattiin neljän teorian tunnin jälkeen. Pakolista on siis vain neljä teorian tuntia. Mikä voisi mennä pieleen?

1.39 Krista Mikkonen vihr: Arvoisa rouva puhemies! Kannatan edustaja Kasvin tekemää esitystä.

Niin kuin tässä vastalauseessa todetaan, kyllähän tässä nyt tavallaan perustellaan tätä liikenneturvallisuuden lisääntymisellä, mutta kuitenkin on kysymys siitä, mitä tämä todellisuudessa tulee tekemään, kun todellakin jo 15—17-vuotiaat ajavat jopa 60 kilometriä tun-

Punkt i protokollet PR 132/2018 rd

nissa neljän ajo-opetuksen teoriatunnin jälkeen, jolloin voi kysyä tietysti, lisääntyykö siinä turvallisuus vai ei.

Toki äsken puhuttiin myös autoista ja puhuttiin ilmastopäästöistä, ja varmaan tässä olisi taas semmoinen lakiesitys käsillä, että jos ilmastovaikutusten arviointia tehtäisiin, niin voisi näyttää kovasti negatiivista. Itse asiassa tässä arvioinnissa on todettukin, että ehdotetut lait lisääisivät liikenteen hiilidioksidipäästöjä.

Tiedän kyllä, että haja-asutusalueilla joukkoliikenne tänä päivänä on todella heikkoa, mutta minä toivoisin, että ennemmin etsitään ratkaisuja erilaisista jakamistalouden tuomisista mahdollisuuksista. Se auttaisi yhtä lailla myös siellä asuvaa vanhusväestöä. Me tiedämme, että liikenteen tulevaisuudessa tulee muuttua täysin kokonaan. Se ei muutu vain niin, että me vaihdamme nykyiset päästölliset autot päästöttömiin, vaan myös se, miten me liikkumme, miten me jaamme sitä liikkumista, millaisia liikkumisen palveluja me pystymme luomaan, on avainasemassa siinä, kun mietimme, kuinka me saamme liikenteestä vähäpäästöisempää. Tämän tyyppiseen palvelujen kehittämiseen meidän pitäisi entistä voimakkaammin ryhtyä, ja se toisi myös ratkaisuja siihen, miten sinne alueelle, missä nykyisen kaltainen joukkoliikenne ei juurikaan toimi, saataisiin uusia muotoja, niin että mahdollistettaisiin paremmin liikkuminen myös ilman omaa autoa.

1.41 Rami Lehto ps: Arvoisa rouva puhemies! Kannatan suuresti tätä hallituksen esitystä, näillä valiokunnan muutoksilla. 60 kilometriä tunnissa — se on turvallisuuskysymyksenä, että sitten ei aleta tuolla taajamien ulkopuolellakin ohittelemaan joka paikassa. Meilläkin on oman kaupungin ympäristössä paljon tieosuuksia, missä on 60 kilometriä tunnissa nopeusrajoitus, ja kun mopoautot ovat edessä, niin siellä sitten puikkelehditaan välistä, ja se tuo turvallisuusriskinkin. Tämä on hyvä, että se on 60 kilometriä tunnissa, silloin se käy monesti perheen kauppakassina, kakkosautona. Se vanhempikin uskaltaa tai kehtaa lähteä sillä kaupassa käymään, kun se kulkee sen 60 kilometriä tunnissa, ja on hyvä, että sen nimi on kevytauto eikä se ole nuorisauto.

Tässä esityksessä on myös tämä, että pitää olla alle kymmenen vuotta vanha, tai nyt alkuun otettu käyttöön 2015 alusta, ja sehän takaa, että on myös hyvät turvavarusteet näissä. Silloin myös jalankulkijallekin voi olla suojaa, kun on automaattipysäytykset ja jarrutukset näissä autoissa. Onhan se ihan eri kuin nyt nämä muovikipot, millä mennään. Ne ovat niin kevyitäkin, että nehän kaarteissa menevät ja liukuvat liukkaalla ihan itsekseen. Tietysti se on aina parempi suoja, että siellä on metalliakin ympärillä eikä pelkästään muovista, ja on lämmitettyjä tuulilaseja ja muita. Ne ovat nyt huomattavasti parempia autoja.

Luulen, että ainoa, kuka tässä häviää, ovat nämä mopoautojen maahantuojat. Niiltä menee tässä bisnes, kun ne ovat myyneet niitä helposti hajoavia kotteroituja ja nyt nuoret saavatkin kunnon autoja.

Edustaja Kasvi puhui tässä teoriatunneista. Minäkin aikoinaan pääsin mopolla ajelemaan, ei ollut minkään näköistä koetta, kun sain sen mopon alle, ja ne olivat useasti valmiiksi jo viritetty, että niillä mentiin kuuttakymppiä tuolla, eikä ollut yhtään tuntia minnekään päin, ei teoriaa eikä ajotuntejakaan.

1.43 Pertti Hakanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Täytyy muistaa myöskin se tosiasia, että kun nyt nuoret pääsevät ajamaan näillä kevytautoilla — ne ovat siis nopeusrajoitteisia autoja, niin sanottuja pienempiä henkilöautoja — niin kyllähän se myöskin valmentaa sitä nuorta ajamaan sitten jatkossa autokortilla autoa siellä liikenteessä, kun se itse auto

Punkt i protokollet PR 132/2018 rd

ei välttämättä enää muutu juurikaan, nopeus vain muuttuu. Että kyllä minä näen sen myöskin siltä osin turvallisuustekijäksi. Ja kun ajatellaan sitä, että ne nuoret myöskin pystyvät sitten siinä vielä turvallisemmin kuljettamaan myös sitä kumppania, kaveria, tuttavaa tai ystävää kuin he vievät tänä päivänä mopoautoissakin, niin kyllä tämä tuo huomattavan lisäyksen maltillisuutta varmasti sinne liikenteeseen ja myöskin sitten turvallisuutta, ja huoli poistuu perheestä vähän pienemmäksi, kun he lähtevät vähän turvallisemmalla autolla liikkeelle.

Kyllä minun on edustaja Mikkoselle pakko sanoa, että kyllä jakamistaloutta on harjoitettu kymmeniä vuosia maaseudulla ja haja-asutusalueilla. Ei tämä ole mikään uusi asia. Se on vain tullut tiensä päähän. Esimerkiksi meillä itsellä on 10 kilometriä keskustaan matkaa — kolme nuorta ja neljä autoa tällä hetkellä liikennekäytössä pihassa tai tallissa. On pakko olla ajoneuvoja, koska eri aikaan kuljetaan. Kun lapset olivat pieniä, niin pappa kuljetti, naapuri kuljetti, itse kuljetettiin. Kyllä se jakamistalous on ollut käytössä aina. Mutta nykyajan nuoret vain liikkuvat entistä enemmän erilaisiin aikoihin ja muuta. Kyllä heille pitää myöskin mahdollistaa niin haja-asutusalueella kuin kaupungissakin mahdollisuus liikkua ja sosiaalisessa kanssakäymisessä olla ikätovereitten kanssa. Että siltä osin jakamistalous ei ole tähän ratkaisu vaan juuri tämän tyyppiset rohkeat avaukset ja se, että myöskin uskallettiin lähteä Euroopan unionista hakemaan meille poikkeusta tähän asiaan ja saatiin tämä kevytauto nyt sitten meillekin käyttöön.

Kyllä tässä tehdään iso tulevaisuuden teko tuleville nuorille ja sillä tavalla tasapäistetään myös mahdollisuutta nuorten liikkumiseen.

1.45 Jyrki Kasvi vihr: Arvoisa puhemies! Edustaja Lehto tosiaan viittasi siihen, että ennen vanhaan ajettiin mopoilla ilman mitään koulutusta — ja niitä ruumiita kyllä sitten tulikin. Edelleen nykyään mopo on kuusi kertaa onnettomuusalttiimpi ajoneuvo kuin esimerkiksi mopoauto tai esimerkiksi tämä kevytauto tulee olemaan.

Mitä tulee ajo-opetukseen, niin kuvitelkaa, mikä mekkala siitä täälläkin nousisi, jos ehdottaisimme normaalin ajokortin kohdalla — jossa ei enää sitä ajonopeutta tule siihen pienen henkilöautoon paljon lisää — että mihin ihmeeseen sitä opetusta tarvitaan ja kyllä se neljä tuntia siihenkin riittää, kun se kevytautoon riittää.

Edustaja Hakanen sanoi, että nopeus vain muuttuu. 60 kilometriä verrattuna 45 kilometriin on kuitenkin huomattavan eri asia. Ensinnäkin tietysti reaktioaika pitenee ja jarrutusmatka pitenee, ja ajoneuvon liike-energia kasvaa nopeuden toiseen potenssiin. Sen seurauksena 60 kilometrin tuntinopeudessa auton liike-energia on 78 prosenttia korkeampi kuin 45 kilometrissä. Se tarkoittaa myös sitä, että törmäykset ovat 78 prosenttia voimakkaampia — sen lyhyemmän reaktioajan ja pidemmän jarrutusmatkan jälkeen.

1.46 Krista Mikkonen vihr: Arvoisa puhemies! Ehkä nyt lyhyesti vielä tässä kommentoin edustaja Hakaselle, että tiedän toki, että jakamistalous, varsinkin sen perinteiset muodot, on kunnialla niin maaseudulla kuin kaupungeissakin, mutta tarkoitin tässä ehkä nyt sellaisia uudenlaisia palveluja, jotka pohjautuvat erilaisiin digisovellutuksiin ja paikannuksiin ja joilla mahdollistetaan jakamistalouden palveluita myös muiden kuin omien perheenjäsenten, naapureiden tai sukulaisten kesken.

1.47 Pertti Hakanen kesk: Puheenjohtaja! Pakko vielä käyttää puheenvuoro tästä jakamistaloudesta ja siitä, millä tavalla nykyään nuoret toimivat. Kännykät on olemassa, kaik-

Punkt i protokollet PR 132/2018 rd

ki Snapchatit ja muut, joissa nähdään koko ajan, missä ne kaverit ja ystävät kulkevat. Tämä on juuri nimenomaan ehkä sitä, mitä edustaja tarkoitti sillä, että jakamistalous tulee. Mutta mitä he jakavat, jos ei ole mitään, millä kulkea? Elikkä kyllä tässä täytyy huomata myöskin se, että kyllä tämä tuo sitä sosiaalisuutta niille nuorille ja yhdessäolemista, kun he pysyvät sitten myöskin näin liikkumaan turvallisesti.

Tästä edustaja Kasvin laskennallisesta tuloksesta törmäyksen kovuudesta nopeuden lisääntyessä: Totta kai tämä pitää tietysti paikkansa. Tämä on kiistämätön, ei tätä voida kiistää, tämä on ihan tosiasia. Mutta kuitenkin kun mietitään niitä lasikuituhärpäkkeitä, millä he ajavat, mitkä käydessään jo tärisevät niin, että melkein pölykapselit irtoavat, niin kyllä se on kuitenkin ihan eri luokan turva sitten, vaikka se nopeus kasvaakin ja se isku on kovempi. Kuitenkin näillä pääosin ajetaan niillä matalan luokan teillä, missä nopeudet eivät siis ole mitään sataa kilometriä tunnissa. Toki nuoret niillekin teille totta kai menevät, koska niitten reviiirit kulkea ovat myöskin laajoja.

Kyllä tässä näen kaiken kaikkiaan sen, että me olemme tekemässä todella hyvän ajoneuvotyypin nuorille.

Täällä tuotiin esille myöskin se, että ennen vanhaan mopoa pääsi ajamaan, kun tuli 15 vuotta ikää täyteen. Minulla ei nyt ole tässä tilastoja käytössä, mutta en ainakaan itse nuoruudesta muista ihan hirveästi niitä kuolemaan johtaneita onnettomuuksia mopoilla, kun ei ollut mitään opetusta vaan lähdettiin liikenteeseen ajamaan polkupyörän jälkeen, ja kyllä uskon, että tässä myöskin valistuksella, kasvatuksella ja perheen asennoitumisella siihen omaan nuoreen on aika iso merkitys.

Riksdagen avslutade debatten och avbröt behandlingen av ärendet.