

Täysistunto

Torstai 20.10.2016 klo 15.59—19.16

14. Lakialoite laiksi ajokorttilain 65 §:n 1 momentin 1 kohdan b alakohdan kumoamisesta
Lakialoite LA 59/2016 vp Tom Packalén ps ym.

Lähetekeskustelu

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 14. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

Keskustelu

18.51 **Tom Packalén ps** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kuka haluaa suurtyöttömyyden runtelemaan Suomeen lisää työttömiä? Mikäli ammattiautoilija, kuten taksinkuljettaja, menettää ajoluvan, häneltä häviävät ammatti ja elinkeino. Jos ajokorttilakia ei muuteta, nykyinen ajokorttilainsäädäntö tulee johtamaan merkittävään ajokieltojen määräämisen nousuun.

Olen jättänyt eduskunnalle lakialoitteen ajokorttilain 65 §:n 1 momentin 1 kohdan b alakohdan kumoamisesta. Tällöin toistuvien tieliikennelain 25 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen nopeusrajoituksen rikkomisten moottorikäyttöisellä ajoneuvolla seurauksena ei olisi ajokielto. Tällä lakimuutoksella ei ole vaikutuksia toistuviin päiväsakkoihin ja ajokieltoon määräämiseen. Vertailun vuoksi: päiväsakkoihin johtavat eli rikkomuksen ylittävät ylinopeussakot johtavat edelleen toistuvina ajokieltoon määräämiseen, kun ajokorttilain 65 §:n 1 momentin 1 kohdan b alakohta kumotaan. Eli kyseessä on se, että ajokortti ei poistu rikesakkojen johdosta.

Arvoisa puhemies! Monella suomalaisella autoilijalla on todellinen pelko siitä, että heidät määrätään ajokieltoon toistuvien lievien ylinopeuksien vuoksi nykyisessä toimintaympäristössä, jossa ylinopeuden sakotusrajaa on laskettu ja automaattista nopeusvalvontaa on lisätty.

Jos henkilö saa lievästä ylinopeudesta rikesakkoja vuodessa kolme kappaletta tai kahdessa vuodessa neljä kappaletta, niin poliisin on nykyisen ajokorttilain mukaan määrättävä henkilö ajokieltoon. Autoilijoille on syntynyt moraalisesti ja inhimillisesti kestämaton tilanne, jossa ajoluvan voi menettää todella helposti. On erittäin vaikea löytää autoilijaa, joka ei olisi joskus syyllistynyt lievään ylinopeuteen.

Monille suomalaisille auto on ainoa keino hankkia elintarvikkeet, käydä töissä ja ostaa välttämättömiä palveluita. Jos ajokorttilakia ei muuteta, ajokieltojen kasvu johtaa isoihin ongelmiin ihmisten arkipäivässä. Esimerkiksi osittain liikuntarajoitteinen henkilö, joka tarvitsee omaa autoa omien asioidensa hoitamiseen ja joka määrätään ajokieltoon toistuvien lievistä ylinopeuksista tulleiden rikesakkojen johdosta, joutuu epäoikeudenmukaiseen asemaan, mikäli ajokorttilakia ei muuteta.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 104/2016 vp

Moni pitkien välimatkojen Suomessa asuva henkilö on joutunut turvautumaan joko itsensä tai jonkun muun henkilön kuljetukseen autolla sairaalaan tai terveyskeskukseen, mikäli henkilön henki tai terveys on ollut uhattuna. Omaishoitajille auto on etenkin maaseudulla ja taajamissa elinehto. Ilman ajolupaa heidän kykynsä hoitaa lähimmäisiään heikentyisi huomattavasti. On huomioitava ajoluvan tärkeys myös hoitohenkilökunnalle ja turvallisuusviranomaisille, jotka voivat joutua työssään suorittamaan kiireellisiä henkeen ja terveyteen liittyviä työtehtäviä.

Arvoisa puhemies! Tälle ajokorttilain muutokselle on erittäin kiireellinen tarve, ja sen tarpeellisuus perustuu faktoihin. — Kiitos.

18.54 Mikko Savola kesk: Arvoisa herra puhemies! Olen yksi tämän lakialoitteen allekirjoittajista, ja olen saanut yhteydenottoja ammattiautoilijoilta juuri näistä seikoista, mitä edustaja Packalén edellä kuvasi. Meillä on todellakin tullut pienoinen ongelma tästä meidän ajokorttilainsäädännöstämme ajokieltojen osalta. En puolustele sitä, että pitäisi saada ajaa ylinopeutta, totta kai liikennesääntöjä pitää noudattaa, mutta tässä nyky-yhteiskunnassa, jossa olemme näiden niin sanottujen peltipoliisien ympäröimänä laajalti ympäri Suomen, inhimillisiä virheitä vain tapahtuu. Jos ammattiautoilija ajaa vaikka 60 000 kilometriä vuodessa — mikä helposti myyntimieheltä tai muulta, joka autoa ammattinsa ja elinkeinonsa toteuttamiseen tarvitsee, tapahtuu — niin niitä inhimillisiä virheitä vain sattuu. Nykyisen lain mukaanhan ajokieltoon määrätään, jos saa vuoden aikana kolme sakkoa tai kahden vuoden aikana neljä sakkoa — eli monta kertaa niitä epähuomiossa tapahtuneita inhimillisiä välähdyksiä peltipoliisista, kun muutama kilometri tunnissa on ylinopeutta ajettu käytännössä vaarantamatta sen suuremmin liikenneturvaa.

Herra puhemies! Tällä lakialoitteella nyt halutaan nostaa asia esille ja viedä sitä eteenpäin käsittelyyn, ja tuen sitä kyllä voimakkaasti. Jätin itse tästä samasta asiasta myös kirjallisen kysymyksen ministerin vastattavaksi, ja hän vastasi, että tämä asia tulee olemaan selvittelyssä ja tähän tullaan puuttumaan myös ministeriön ja hallituksen jatkokyöskentelyssä, ja se on hyvä, ja tämä lakialoite tukee sitä kaikin puolin. Se, mikä malli tähän nyt löytyy, jää sitten nähtäväksi, mutta tietysti tässä lakialoitteessa tämä asia selkeästi ja suuremmin määrättynä toisi tähän asiaan nyt nopeutta ja voimaa ja päästäisi monta tilannetta tuolla helpommalla. Ja mitä olen ymmärtänyt, niin peltipoliisisakothan tietysti tulevat automaattisen valvonnan kautta ja kirjeet räpsähtävät postiin siitä, kun kamera on ensiksi räpsähtänyt, mutta kyllähän nämä käytännössä myös poliisin resursseja jonkun verran vievät, ja sitäkin tietysti tulisi ohjata nykytilanteessa entistä tehokkaammin sellaisiin tapauksiin, jotka sitä tarvitsevat.

Herra puhemies! Auton käyttö vain on elinehto maaseudulla, mistä itsekkin tulen ja missä julkinen liikenne ei ole sellaista kuin se täällä pääkaupunkiseudulla on. Ja tietysti on olemassa seikkoja, mistä voi tätä ajokiellon vapautusta saada jo tällä hetkellä: jos esimerkiksi perheenjäsenen terveydentilaan tai muuhun liittyen on jotain, niin siinä voi poliisi harkintaa käyttää. Mutta kun mennään työskentelyn puolelle ja siihen, että se oma elinkeino on kiinni, niin tässähän tulee yhteiskunnalle moninkertaiset kustannukset, ja tietysti se rangaistus myös on moninkertainen sille ajokiellon saajalle: menetetään väline tehdä työtä, ja pahimmassa tapauksessa voidaan menettää myös työpaikka, jos ei pystytty työtä tekemään, ja ollaan poissa sieltä työelämästä. Tämä tulee huomattavasti kalliimmaksi kuin se, että ajo-oikeuden saisi säilyttää näiden inhimillisten virheiden seurauksena. Mitä olen keskustellut ammattiautoilijoitten kanssa, niin sen sijaan, että ajokieltoa tulee, oltaisiin jopa val-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 104/2016 vp

miita siihen, että maksetaan sitten enemmän sakkoja: jos on kerran hölmöys tapahtunut ja rikesakkoja on tullut useampi kerralla, niin korotetaan sitten sen jälkeen määrää ja maksetaan se rahalla, mutta että ajokieltoa ei tulisi.

Haluan vielä tähän loppuun korostaa sitä, millä oikeastaan aloitinkin tuossa, että totta kai liikennesääntöjä pitää noudattaa ja törkeistä ylinopeuksista pitää ilman muuta rangaista, mutta tämä ajokieltoasia koskee vain niin voimakkaasti ammattiautoilijoita ja niitä ryhmiä, jotka joutuvat työnsä puolesta ajamaan hyvin paljon ja joilla näiden inhimillisten virheiden määrä kasvaa. Uskon, että me löydämme tähän järkevän ratkaisun.

Kiitan edustaja Packalénia tästä hyvästä, erinomaisesta lakialoitteesta. Viedään sitä yhdessä eteenpäin hallituspuolueiden jäsenenä joko niin, että tämä lakialoite tällaisenaan etenee, tai sitten niin, että olemme ministeriön kautta vahvasti valmistelussa mukana ja tämä lakialoitteen sisällön henki toteutuu meidän lainsäädännössämme.

19.00 Satu Taavitsainen sd: Arvoisa puhemies! Keskustelussa tänään on suomalainen sakotuskäytäntö. Se on epäoikeudenmukainen ammatikseen tien päällä liikkuvia kohtaan, kun nykyään kolmesta rikkeestä vuoden aikana tai neljästä kahden vuoden aikana kuljettaja voidaan määrätä vähintään kuukauden pituiseen ajokieltoon ja pahimmillaan hän voi ajokiellon seurauksena menettää jopa työpaikkansa. Ajo-oikeuden voi menettää jo kolmesta pienestä huolimattomuusylinopeudesta.

Mielestäni tulisi siirtymistä virhepistejärjestelmään. Tällainen virhepistejärjestelmä on käytössä useimmissa Euroopan maissa. Tällainen pistejärjestelmä kohtelisi kuljettajia oikeudenmukaisemmin rankaisemalla ankarammin niitä, jotka toistuvasti rikkovat liikennesääntöjä. Pisteytyksessä huomioidaan rikkomusten vakavuusaste. Meidän nyky-systeemi ei huomioi riittävästi rikkeiden vakavuutta, kun sen pitäisi päinvastoin perustua juuri tähän ja turvallisuusriskeihin. On nimittäin riskinä, että nykyhallituksen linja lisää ajokieltojen määrää. Tuntuu aika kohtuuttomalta, että kuljettaja saa vähintään kuukauden pituisen ajokiellon vuoden ajalla ajetuista kolmesta tai kahden vuoden ajalla ajetuista neljästä rikesakolla käsiteltävästä ylinopeudesta. Suomessa ammattikuljettaja ei voi myöskään niin sanotusti putsata saldoa eli ajaa riittävän pitkään rikkeettömästi, jolloin riketili nollaan tuisi. Nykyinen systeemi ei siis palvele riittävästi kuljettajien omaehtoista liikennekäyttäytymisen muutosta.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Puheenvuoroja voi varata P-painikkeella.

19.02 Mika Kari sd: Herra puhemies! Minulla riittää ymmärrystä myös ammattiautoilijoille, ja ymmärrän tämän edustaja Packalénin aloitteen sisältöä, mutta itse keinoista ja vähän asioistakin olen pikkuisen toista mieltä. Nykyisen hallituksen toimesta on tätä liikennepolitiikkaa hoidettu nyt kyllä finanssipolitiikka edellä. Tästä todistuksena on peltipoliisien määrän nostaminen, ylinopeusrajan laskeminen. Jotenkin tuntuu siltä, että liikennepolitiikka on jäämässä finanssipolitiikan jalkoihin, ja toivoisinkin, että näitä asioita korjattaisiin ensiksi. Näillä asioilla pystyttäisiin vaikuttamaan siihen, että hyvin pienet rikesakot jäisivät pois, ja erityisesti näille ammattiautoilijoille tämä varmasti olisi helpotus.

Mutta tämä tietenkään ei ole se ainoa keino, vaan ottaisin myös esimerkin maasta, josta usein otamme esimerkkejä: Ruotsissa automaattisen liikennevalvonnan osalta on käytössä järjestelmä, jossa kerrotaan hyvin avoimesti ja hyvin näkyvillä kylteillä autoilijoille, että tällä alueella on syytä ajaa hiljaisemmin, koska alue on vaarallinen, ja siihen yhteyteen tuo-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 104/2016 vp

daan mukaan peltipoliisit sitten kuvaamaan niitä ajoneuvoja ja ennen kaikkea kuljettajia, jotka eivät tätä varoitusta tosissaan ota. Suomessa peltipoliisit laitetaan enemmänkin vähän piiloon ja vähän katveeseen, ja tuntuukin, että usein keinona on sitten enemmänkin löytää valtion budjetin paikkuuseen rahaa.

Mutta haluan vielä tuoda yhden asian esiin, ja se on liikkuvan poliisin lakkauttaminen, joka viime kaudella tehtiin. Tämä oli meiltä virhe, näin uskallan sanoa. Liikkuvan poliisin tehtävänä oli nimenomaan toimia tuolla liikenteessä, jossa nyt on selkeästi nähtävissä, että erityisesti raskaan liikenteen tason ja yksityisautoilunkin tason osalta meillä liikennevalvonta ei ole sillä tasolla, jolla sen tässä maassa pitäisi olla. Toivottavasti tähän tulee korjausta.

Vielä lopuksi, arvoisa puhemies: Hyvää syntymäpäivää!

19.05 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Näin puheenvuoroni aluksi myös allekirjoittaneen puolesta lämpimät onnittelut juhlivalle puhemiehelle ja parhainta menestystä vaativassa tehtävässä! — Sitten itse asiaan.

Edustaja Packalénin ja 13 muun allekirjoittama lakialoite on erinomaisen hyvä ja todella ajankohtainen. Tässä aloitteessa on aivan oikein mainittu se ongelma, että meillä on sellainen rikesakko- ja sakotusjärjestelmä, joka johtaa ankarimmillaan siihen, että ihminen menettää ajokortin muutaman pienen rikesakon takia ja sen jälkeen joutuu pahimmillaan jopa töistä pois. Tiedän omassa tuttavapiirissäni pari kolme tapausta, joissa tämä tilanne on kärjistynyt niin vakavaksi, että todellakin työpaikasta on alkanut olla jo kyse, ja sitten kyseinen perhe on joutunut isän ajokortin kuivumisen takia sellaiseen tilanteeseen, jota voidaan pitää pitkien välimatkojen Suomessa sietämättömänä.

Kuten edustaja Taavitsainen omassa puheenvuorossaan erinomaisesti mainitsi tämän pisteytysjärjestelmän: Englannissa muistamani mukaan on tällainen jo käytössä, jossa liikenne rikkomuksista jaetaan virhepisteitä. Jos rikkoo vain hieman, eliikkä ajaa lievää ylinopeutta, saa ehkä yhden virhepisteen. Sitten tietysti se pisteiden määrä kasvaa sitä mukaa kuin rikkeen vakavuusaste kasvaa. Tämä olisi järkevä systeemi. En jaksa ymmärtää, minä tautta tässä asiassa ei ole lähdetty liikkeelle, ja toivoisin, että maan hallitus siihen puuttuisi. Tiedän, että ministeriötasolla tällaista virhepistejärjestelmää vastustetaan, tai ainakin mitä olen tähän asti kuullut kommentteja, sieltä ei kovin paljon ymmärrystä tälle ole, enkä ole kuullut poliisienkaan puolelta tälle asialle kovin suurta ymmärtämystä olevan. Vaan kuitenkin tässä suomalaisessa järjestelmässä se on tavallaan ihmiselle eräänlainen häpeärangaistus menettää korttinsa, se on hyvin hyvin vakava asia nimenomaan maaseudun ihmiselle, niin kuin tässä aloitteessa aivan hyvin perustellusti kirjoitetaan. Todellakin maaseudun ihmisille tämä on, pitkien välimatkojen Suomessa, todella todella vakava asia, jos kortti menee.

Tähän hommaan tulee vielä sitten yksi vielä vaikeampi ilmiö mukaan, ja se on se, että ammattiliikenteessä esimerkiksi puutavararekan kuljettajat joutuvat päivittäin tämän valtavat vakavan tilanteen eteen, ja ylikuormamaksutkin menevät. Kun kuljettaja ajaa puutavaraa kuorma-autolla metsästä talvipäivänä, on lumisateinen päivä, vaaituksen mukaan, kun hän on vaainnut — nykyisissä kuorma-auton nostureissahan on painovaa’at, joilla pystyy määrittelemään muutaman kymmenen kilon tarkkuudella, paljonko siinä kuormassa on puuta — kuorma painaa sen laillisen määrän, kun lähdetään liikkeelle tuolta laanista, metsästä, mutta kun ajetaan sata kilometriä tehtaalle ja on pölisevä, luminen keli, niin se kuorma painaa sadan kilometrin jälkeen, jos on märkää lunta, hyvin helposti puolitoista kaksi

Pöytäkirjan asiakohta PTK 104/2016 vp

tonnia enemmän. Eli lunta tulee siihen kuormaan mukaan paljon. Ja siellä loppupäässä matkaa jos sitten sattuu se vaaka olemaan ja näitä rikesakkoja sattuu olemaan ennen, niin siitä tulee vielä ylikuormamaksu ja sakot kuljettajalle, ja sillä hetkellä kuljettaja on täysin avuton, häneltä menee kortti, häneltä menee ammatti, ja häneltä menee ansio. Pahimmillaan tiedän tapauksen, että perhe on joutunut erittäin vakaviin taloudellisiin vaikeuksiin tällaisen ylivoimaisen tilanteen takia, jota ei voida katsoa tämän henkilön itse tietoisesti tai tuottamuksellisesti aiheuttaneen.

Siksi toivoisin, että tämä erinomainen aloite saisi hyvän ja asianmukaisen käsittelyn ja että ennen kaikkea mentäisiin järjestelmään, jossa tällainen kortin pois ottaminen kortin haltijalta olisi erittäin harvinaista, ja pystyttäisiin tätä järjestelmää kehittämään niin, että sakkojen määrää tai jotain muuta systeemiä kehitettäisiin — aivan kuten edustaja Taavitsainen erinomaisesti nosti esille tämän pisteytysjärjestelmän, jonka soisin tulevan Suomessa myös voimaan. On todella todella harmittavaa, että me emme ole tähän asiaan päässeet. Meidän pitäisi päästä tästä vanhasta menneen ajan katkeruudesta ja kateudesta irti, että otetaan kaverilta kortti pois ja nauraapahan naapurit ainakin. Ei, sellaista järjestelmää ei missään nimessä saisi enää olla, vaan pitäisi asioita tarkastella rauhallisesti, koska kuitenkin 99,99 prosenttia tielläliikkujista on varmasti liikkeellä hyvin ja vakain tuumin. Sitten jos siellä joku hurjastelee tai rikkoo törkeästi lakia, heidät vietäkööt lakitupaan ja siellä mätäkittäköön tuomioita sitä mukaa. Mutta tavallisten ihmisten ajokortin kuivumaan joutuminen muutaman sakon takia on kohtuutonta. Toivon, että lakialoite menestyy ja tämä ongelma saadaan pois päiväjärjestyksestä.

19.09 Mikko Savola kesk: Arvoisa herra puhemies! Tuohon edustaja Taavitsaisen puheenvuoroon haluan puuttua, mikä oli sinänsä hyvä puheenvuoro, mutta kyllä siellä virhekin sisällä oli. Ei tämä nykyinen systeemi, missä tämä sakotusjärjestelmä on tehty, ole nykyhallituksen linja, vaan päinvastoin nyt tällä hallituksella tätä asiaa yritetään korjata. Kuten sanoin, niin ministeriössä on tieto tästä asiasta ja sieltä varmasti linjauksia tulee, ja kuten edustaja Packalénkin hallituspuolueen kansanedustajana tämän on voimakkaasti nostanut esille, niin kyllä meillä halu on nimenomaan korjata tätä virheellistä ja huonoa voimassa olevaa systeemiä.

Edustaja Karille nostan kyllä hattua siitä, että hän tuon liikkuvan poliisin lakkauttamisen virheellisyyden myönsi ja nosti esiin. Tästä käytiin aikamoinen vääntö viime vaalikaudella, ja tuo edustaja Packalén tätä liikkuvaa poliisia myös voimakkaasti itsekin poliisimiehenä puolusti, ja me silloin oppositiossa olleet kansanedustajat halusimme nostaa nimenomaan esiin niitä viestejä, mitä poliisilta tuli siitä, että liikkuva poliisi lakkautetaan niin kuin lakkautettiin, niitä resursseja auttamatta. Niiden henkilöiden toimintaa siirtyi muihin poliisin tehtäviin, ja liikennevalvonta jäi vähemmälle. Tämäkin on varmasti yksi osasy siihen, että nyt sitten näillä peltipoliiseilla on jouduttu tätä liikennevalvontaa korjaamaan. Siinäkin kyllä ajaisin tätä enemmän avoimeen suuntaan näitten peltipoliisien suhteen, että ne ovat näkyvillä paikoilla, niistä on selkeästi kerrottu, sillä pahimmillaan peltipoliisitkin vaarantavat sitä liikennettä, kun siitä tulee tämmöistä heijaavaa liikennettä, jarrutellaan peltipoliisien kohtaan ja sitten taas kiihdytellään. Se ei liikenneturvallisuutta paranna.

Mutta tämän lakialoitteen sisällön suhteen toivottavasti edetään.

19.11 Satu Taavitsainen sd: Arvoisa puhemies! Oikein hyvää syntymäpäivää minunkin puolestani.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 104/2016 vp

Tämä hallitus on päättänyt satsata kameravalvontaan, ja kuten äsken sanoin, on riskinä, että nykyhallituksen linja lisää ajokieltojen määrää. Ja suinkaan en tarkoittanut sitä, edustaja Savola, että tämä laki, jota edustaja Packalén esittää muutettavaksi, olisi nykyhallituksen aikaansaannosta, vaan sitä, että nykyhallituksen linja voi lisätä ajokieltojen määrää, koska on päätetty nyt alentaa tätä kilometrimäärää, josta sitten rangaistaan, jos ajaa ylinopeutta.

Tämä tuntuukin olevan enemmän tällainen rahastuskikka kuin liikenneturvallisuuden edistäjä. Eli kameratolpathan sijoittuvat aivan liikaa maanteilla suorille tieosuuksille, kun ne tulisi mielestäni sijoittaa onnettomuusherkkiin tien kohtiin, kuten esimerkiksi risteyksiin tai teiden kapeikkoihin taikka jyrkkiin kaarteisiin. Tällä hetkellä tolppien paikat määrittelee ely-keskus, ja ne ovat usein keskellä ei mitään. Näiden tolppien sijoittamisessa tulisi kyllä konsultoida poliisia, koska heillä on varmasti tieto siitä, missä tätä kameravalvontaa tarvitaan.

Olisi kyllä syytä pohtia ja tarkasti miettiä sitä, olisiko meillä kuitenkin parempi, että tämä automaattinen liikennevalvonta keskittyisi enemmän liikenneturvallisuuden parantamiseen eikä tulovirran hankkimiseen valtiolle. Myöskin se on ihan hyvä keino, mitä Euroopan maissa on, että kun tekee liikenneriikkomuksen, niin joutuu takaisin autokoulun penkille oppitunneille. Tällä on myöskin ennalta ehkäisevä vaikutus.

19.14 Tom Packalén ps: Arvoisa puhemies! Haluan myös omasta puolestani onnitella tämän merkkipäivän johdosta.

Ja haluan kyllä kiittää kaikkia salissa olijoita hyvistä puheenvuoroista. Tässä on käsitelty kyllä sinänsä tärkeitä ja arvokasta asiaa, mikä on jäänyt vähän turhan pienelle huomiolle.

Todella pelkästään tämän yhden kilometrin pudottaminen tässä sakotuskäytännössä tarkoittaa noin 50 000:ta sakkoa lisää. Eli näitä kameroita on todella paljon, ja tämä kameravalvonta on ihan hienoa toimintaa, mutta kuten tässä on useammassa puheenvuorossa otettu kantaa siihen, niin kriminaalipolitiikkaa ja finanssipolitiikkaa ei pitäisi sekoittaa keskenään. Eli sitten tämän pitäisi olla joku hallinnollinen maksu tai joku muu maksu. Ja nämä seuraamukset ovat todella kohtuuttomia tälle yksilölle, joka joutuu sitten lievästä ylinopeudesta maksamaan. — Kiitos.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan.