

## Plenum

Tisdag 6.10.2020 kl. 14.02—20.20

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

Regeringens proposition RP 128/2020 rd  
Utskottets betänkande KoUB 8/2020 rd

#### *Första behandlingen*

**Förste vice talman Antti Rinne:** Ärende 9 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger kommunikationsutskottets betänkande KoUB 8/2020 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslaget.

#### *Debatt*

18.01 **Mirka Soinikoski vihr:** Arvoisa puhemies! Liikennevaliokunta korostaa mietinnössään liikenneturvallisuutta kevytauton kaltaista ajoneuvoa ja sitä koskevaa lainsäädäntöä suunniteltaessa.

Nuorten kuljettajien osalta on monta näkökulmaa, jotka on huomioitava. Näistä erityistä huomiota viime aikoina on herättänyt 17-vuotiaiden poikkeusluvan saaneiden suuri osuus sekä törkeissä liikenneturvallisuuden rikkomisissa että kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa.

Meillä on vankka tutkimusnäyttö siitä, että liikenteen vaatima reaktiokyky ei ole alle 18-vuotiaalla riittävällä tasolla. Tämä riski koskee sekä alaikäistä kuskia, hänen kyydisään olevia muita sekä liikenteessä muualla liikkuvia. Nuorten liikenneturvallisuus ei ole vain kotimainen haaste. Saman ongelman parissa painitaan kaikissa Euroopan maissa. Ratkaisuja tähänkin ongelmaan on hyvä etsiä yhteistyössä naapurimaiden kanssa.

Tärkeimpänä tavoitteena meillä on oltava liikenneturvallisuuden lisääminen ja kestävien liikennemuotojen saavutettavuuden parantaminen Suomessa. Terveelliset ja kestävät liikkumismuodot omaksutaan nuorena. Liian vähäinen liikunta aiheuttaa yhteiskunnalle mittavat kulut vuosittain, joten panostukset pyöräilyn ja kävelyn lisäämiseen maksavat itsensä takaisin kohentuvan kansanterveyden kautta.

18.03 **Kari Tolvanen kok:** Arvoisa herra puhemies! Tämä kevytautoon liittyvä lainsäädäntö hyväksyttiin täällä eduskunnassa joulukuussa 18 lähes yksimielisesti, ei aivan, mutta tämän takana oltiin hyvin laajalti. Sen piti tulla voimaan noin vuosi sitten marraskuun alussa, mutta valitettavasti, kun siinä oli EU-oikeuden kanssa epäselvyyksiä, se ei tullut, ja me liikenne- ja viestintävaliokunnassa annoimme hallitukselle vuoden lisäajan neuvotella asia. Ja evästyksenä oli se, että neuvotteluja on käytävä, ei nyt aggressiivisesti mutta tehokkaasti, ja saatava hyvä lopputulos aikaiseksi. Näin nyt ei valitettavasti sitten ole käynyt.

## Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

Komissio on todennut päätöksessään, että tässä on edelleen Suomen ja EU:n lainsäädännön kanssa ristiriitoja etenkin ajokorttidirektiivissä. Mutta se, mikä oli positiivista, niin EU totesi, että se on uudistamassa tätä ajokorttidirektiiviä lähivuosina ja uudistamistyön yhteydessä kysymys ikärajan alentamisesta tullaan tarkastelemaan uudelleen ottaen huomioon myös harvaanasuttujen alueiden erityistarpeet. Elikkä tähän on hyvin positiivista.

Nyt on tilanne se, että kokoomuksen ja myös perussuomalaisten mielestä neuvotteluja pitäisi jatkaa, [Eduskunnasta: Kyllä!] ja tämän lain pitäisi tulla voimaan nyt 1.11., niin kuin pitikin. Koska komissio on näyttänyt tämmöistä lähes vihreätä valoa, niin meidän on jatkettava neuvotteluja. Me emme voi aina olla EU:n mallioppilas ja hyväksyä kaikkea, mitä sieltä tulee.

Tosiasia on se, että meidän nuoremmet liikkuvat. Ja kun se ei valitettavasti enää tuolla Kehä kolmosen ulkopuolella, kun mennään parisataa kilometriä pohjoiseen, tapahdu polkupyörällä eikä kävellen, kun siellä ei niitä julkisia liikennevälineitä ole, eikä talvella edes hiihtäen, vaan kyllä ne nuoret liikkuvat siellä mopoilla, mopoautoilla ja mönkijöillä. Ja kaikkihan meistä ymmärtävät sen, että eiväthän ne ole liikenneturvallisista, kuten kevytautot olisivat. Voi kuvitella, mikä tekniikka kevytautoissa on aina kaikkein niine välineineen, mitä ihan tavallisessakin henkilöautossa on. Eli olen hyvin huolissani tästä nuorten turvallisuudesta, tai nyt turvattomuudesta, mikä tulee jatkumaan. Elikkä meidän mielestämme näitä neuvotteluja tulisi jatkaa. Pitäisi tehdä rohkea temppu ja huolehtia nuorten liikenneturvallisuudesta ja hyväksyä, että tämä laki tulee voimaan.

Nyt sitten valitettavasti toisessa käsittelyssä joudun esittämään vastalauseen, jossa esitän tätä hallituksen esitystä hyväksyttäväksi, mutta se on sitten todennäköisesti ensi viikon asia. — Kiitos.

**18.06 Jari Ronkainen ps:** Arvoisa puhemies! Mielestäni kevytautolakia ei pitäisi kumota, vaan pikemminkin EU:ta tulisi hoputtaa ajokorttidirektiivin uudistamiseen. EU on tätä uudistustyötä joka tapauksessa tekemässä, niin että miksemme vielä pyrkisi vaikuttamaan siihen niin, että tämä eduskunnassakin laajalti hyväksi katsottu kevytautohanke onnistuisi siinä rinnalla. Sinä aikana, kun direktiivi valmistuu, voisimme soveltaa jo omaa lainsäädäntöä käytäntöön. Käännettäisiin asetelma kerrankin niin päin, että kansalliset hyvät käytännöt ohjaavat EU-säädäntöä.

Kevytautot ovat huomattavasti ympäristöystävällisempiä. Äskeisessä pykälässä juuri puhuttiin tästä ympäristöystävällisyydestä. Ne ovat paljon ympäristöystävällisempiä kuin mopot ja mopoautot, joissa ei ole minkäänlaista suodatinta pakokaasuille. Kevytautoiksi kelpaavat korkeintaan 10 vuotta vanhat pienet henkilöautot, mitkä osaltaan nuorentaisivat autokantaa ja toisivat käyttöön uudempaa teknologiaa. Tästä syystä ne ovat sekä turvallisempia että ympäristöystävällisempiä, mikä on tärkeää, kun puhutaan nimenomaan nuoris- ta kuljettajista.

Pienet henkilöautot ovat myös törmäystestattuja, mikä tarkoittaa, että huomioon on otettu kuljettajan ja matkustajien lisäksi myös muiden tienkäyttäjien turvallisuus. Kun kuljettaja sitten saavuttaa täysi-ikäisyyden, on kevytauto mahdollista muuntokatsastaa tavalliseksi henkilöautoksi. Tämä edesauttaisi sitä, että nuoren ensiauto ei ole mikään vanha ritsa vaan turvallinen pieni henkilöauto, jolla ajoharjoittelu on jo tullut tutuksi.

Tämän esityksen lähetekeskustelussa kollegamme, edustaja Kyllönen, toi esiin erinomaisen huomion, että Suomi ehkä vähän turhankin paljon pelkää EU:n seuraamusmenettelyä. Kuitenkin EU:n jäsenenä Suomi on joutunut näiden seuraamusmenettelyiden koh-

## Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

teeksi jo parisen tuhatta kertaa, eli kyse ei ole mistään maailmanlopusta. Meillähän ei ole tietoa siitä, astuisiko tällainen menettely voimaan Suomen kohdalla ja minkälaiset sanktiot siitä seuraisivat. Länsinaapurissamme Ruotsissahan kansallinen lainsäädäntö on mahdollistanut poikkeuksen EU-direktiivistä, ja vaikka Ruotsin traktoriatot eivät olekaan käytännöllisin ratkaisu enkä suoraan ottaisi sitä mallia käyttöön, todistaa se, että poikkeuksia on olemassa. Sama pätee myös Hollantiin. Kun kyse on nuorten turvallisuudesta ja osaltaan myös ympäristöystävällisyydestä, en näe syytä, miksei kevytautolakea voitaisikin koeponnistaa Suomessa.

Arvoisa puhemies! Tässä edustaja Soinikoski nosti esiin nuoret kuljettajat ja liikenneonnettomuudet. Mitä tulee 17-vuotiaiden poikkeuslupa- ja onnettomuuksien määriin, niin minä katsoisin, että kevytautoajoneuvolainsäädännöllä olisi nimenomaan positiivinen vaikutus tähän. Kevytauton nopeus on teknisesti rajattu, ja se vie nuorilta kaahaamisen mahdollisuuden. Sinetöidyt laitteet tarkoittavat, että ajoharjoittelu tapahtuu tiettyjen rajojen puitteissa. Jos kevytautolainsäädäntö olisi voimassa, saattaisi olla, että monessa perheessä tarvetta tähän poikkeuslupa- ei välttämättä edes olisi, vaan liikkuminen tapahtuisi aina täyteen ikään asti tällä kevytautolla. — Kiitos.

**18.10 Sheikki Laakso ps:** Arvoisa puhemies! Tosiaankin, juuri niin kuin edustaja Ronkainen tuossa edellisessä puheessa sanoi, totuudessa on nimenomaan se, että tässä nyt menetettiin nuorten turvallisuus, jopa se turvallisuus siihen aikaan, mistä puhutaan sitten siinä kohtaa, kun lähdetään niin sanotusti oikeilla autoilla ajamaan. Se kaahaaminenkin, mikä usein tulee mukaan: olisi ehditty jo huomattavasti paremmin hallita sitä autoa niissä pienemmissä nopeuksissa, ja ehkä se pahin ajovimmakin olisi jo saattanut pikkasen häipyä, tuskin nyt missään nimessä kokonaan.

Kyllä tässä kohtaa oikeasti, tosiaankin niin kuin edustaja Tolvanen esitti, tämä pitäisi tehdä niin, että meidän pitäisi antaa tämän lain tulla voimaan ja oikeasti katsoa, tai itse asiassa tämä laki tietysti pitäisi kumota, että saadaan kevytautot liikenteeseen. Ja kyllähän meidän oikeasti pitäisi olla sen verran kovempia täällä salissakin, että me uskaltaisimme oikeasti haastaa ranskalaisen ja italialaisen mopoautoteollisuuden. Onhan tämä nyt ihan oikeasti sääliä, että ne pistävät meitä 6—0 ja ottavat selkävoiton, koska kyllä me kaikki tiedämme, että tämä olisi ihan takuuvarmasti turvallisuusnäkökohtien ynnä muitten puolesta mennyt EU:ssa läpi jossain vaiheessa.

Sen verran en voi olla mainitsematta, että kun puhutaan 17-vuotiaitten osuudesta liikenne- turvallisuuksiin tällä hetkellä — minä haluan tämän kertoa sen takia, että tämä tilastollisesti näyttää ehkä hullulta, mutta meillä ei ole aikaisemmin ollut näitä 17-vuotiaita, vain muutaman vuoden — niin kun katsotaan tilannetta, tänä vuonna on onnettomuuksia tullut 108 kappaletta, viime vuonna 63, elikkä tämä on tuplaantunut, mutta 17-vuotiaitten ajokorttien määrä on kymmenkertainen. 17-vuotiaita ajokortinhaltijoita on ollut viime vuonna tähän aikaan 671, kun nyt niitä on melkein 6 600. Sitten kun katsotaan ajokieltoihin, 17-vuotiaiden juuri ajokortin saaneiden ajokiellon prosenttimäärä on 2,3 — elikkä 2,3 on prosenttimäärä ajokiellon saaneista. 18-vuotiaissa se on liki kolminkertainen, 7,1 prosenttia. Jopa 19-vuotiaana ekan ajokorttinsa saaneitten ajokielto määrä on 5,3 prosenttia. Mikään tilasto ei tue tätä hommaa, ja minä haluan tämän tuoda esille sen takia, että minä olen [Puhemies koputtaa] pirun paljon huomannut sitä, että katsotaan uutisointia vain Iltalehden sivuilta ja katsotaan sieltä, että nyt nämä 17-vuotiaat [Puhemies koputtaa] kaahaavat. Jos eivät ne [Puhemies: Aika!] 17-vuotiaina kaahaa, niin 18-vuotiaina sitten.

## Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

**18.14 Mikko Kinnunen kesk:** Arvoisa herra puhemies! Nuoret tarvitsevat liikkumisen mahdollisuuksia myös siellä, missä joukkoliikenne ei toimi tai sitä ei ole lainkaan. Kevytautot olisivat siihen oiva ratkaisu. Kysymys on ihmisten valinnanvapaudesta ja yhdenvertaisuudesta. Valitettavasti EU-byrokratia kaataa nyt muutoin hyvän kevytautohankkeen tässä vaiheessa. Oikeuskansleri on ilmaissut vuosi sitten kantansa, että laki on EU:n vuoksi kumottava. Oikeuskanslerin aseman ja toimivaltuuksien kyseenalaistaminen ei ole mielestäni paikallaan. Lakien kumoamatta jättäminen aiheuttaisi tilanteen, jossa Suomen lainsäädäntö olisi ristiriidassa EU:n lainsäädännön kanssa. En koe voivani kannattaa lainvas-  
taisuutta.

Meidän ei kannata menettää myöskään neuvotteluasemaamme tulevan ajokorttidirektiivin uudistamisessa. Vaihtoehtoisesti lakien voimaantulon lykkääminen toistamiseen ei myöskään kannata, sillä unionin lainsäädäntömenettelyyn joutuu varaamaan useita vuosia aikaa eikä siltikään voida varmuudella tietää direktiivin lopullista sisältöä. Nyt meidän on saatava vanhentunut EU-ajokorttilainsäädäntö päivitykseen, jotta se saadaan vastaamaan nykyaikaa ja tulevaisuutta. Sen eteen tulee tehdä lujasti työtä.

Meillä on myös hyvä tilaisuus miettiä muita vaihtoehtoja nuorten liikkumisen parantamiseksi. Nuoret ovat tulevaisuutemme tekijöitä. Osa heistä on todella pettyneitä näiden vaiheiden jälkeen, mutta hoidetaan tämä asia kuntoon EU-lainsäädäntöä kehittämällä.

**18.16 Paula Werning sd:** Arvoisa puhemies! Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kevytautoja koskevien lakien kumoamisesta on herättänyt paljon keskustelua täällä eduskunnassa mutta myös kansalaisten keskuudessa. Nyt on kuitenkin tärkeä kumota nykyiset lait, jotteivät ne astuisi voimaan EU-oikeuden vastaisena lainsäädäntönä. Vaikka joudumme nyt kumoamaan aiemmin säädetyn lain kevytautoihin liittyen, uskon silti siihen, että se ei ole asian pitkän tähtäimen käsittelylle piste, vaan pikemminkin pilkku. Komission kanssa käytiin lukuisia neuvotteluja, ja hallitus teki kaikkensa, jotta Suomi voisi saada kansallisen poikkeaman ajokorttidirektiivistä. Komissio suhtautui myönteisesti Suomen esitykseen nopeusrajoitetun henkilöauton käytön sallimisesta 15-vuotiaalle, vaikkei se juuri nyt mahdollistukaan. Tänä syksynä aloitetaan EU:ssa ajokorttidirektiivin uudistustyö, ja sen on tarkoitus valmistua 2022. Suomella onkin tässä työssä vaikuttamisen paikka. Aiempien keskustelujen pohjalta ja aktiivisella uudistusprosessiin vaikuttamisella voimme edistää sitä, että tulevaisuudessa kevytautolainsäädäntö olisi mahdollista.

Arvoisa puhemies! Haluan nostaa tässä yhteydessä esille huolen nuorten liikennekäyttäytymisestä. Kuluneen kevään, kesän ja syksyn osalta nuorten osuus liikenneonnettomuuksista on ollut huomattava. Nuoret kuljettajat ovat olleet osallisina lukuisissa liikenneturvallisuuden vaarantamisissa ja jopa törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa. Vaikka kevytauton enimmäisnopeutta olisikin rajoitettu, voisivat ne silti saada pahaa jälkeä aikaiseksi etenkin taajamissa. Nuori olisi toki paremmassa turvassa kevytautossa, jos verrataan vaikka mopoautoon, mutta muut tienkäyttäjät, kuten lapset, jalankulkijat ja pyöräilijät, olisivat onnettomuustilanteessa heikommassa asemassa.

Arvoisa puhemies! Tämäkään käsiteltävä asia ei siis ole mustavalkoinen, vaan tarkastelukulmia löytyy useita. Nyt on kuitenkin perusteltua hyväksyä esitys kevytautoja koskevan lainsäädännön kumoamisesta. Kevytautoja koskevan lainsäädännön kumoaminen ei vaikuttaisi nykytilaan liikenneturvallisuuden, liikenteen sujuvuuden, liikenteen päästöjen tai nuorten liikkumisen kannalta, sillä lait eivät vielä ehtineet tulla voimaan.

## Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

18.19 **Heli Järvinen vihr:** Arvoisa puhemies! On hieno huomata, että me kaikki täällä salissa olemme huolissamme nuorten liikenneturvallisuudesta. Hieman ihmetyttää silti se, mihin perustuvat ne arviot siitä, että kevytauto toisi turvallisuutta liikenteeseen, sillä melko yksimielisiä olivat niin autokoulunopettajat kuin poliisikin siitä, että kevytauto nimenomaan lisäisi onnettomuusriskiä. Se on teknisesti lähes henkilöauto, jonka nopeus voi olla jopa 60 kilometriä tunnissa, eli paljon mopoautoa kovempi, sen paino saattaa olla jopa 1 500 kiloa, ja kaikkien kuulemieni asiantuntijoiden mukaan liikennet riskit nimenomaan kasvaisivat. Mopoauto erottuu liikenteessä vielä pienuutensa ansiosta, mutta hidas kevytauto voi olla jopa isohko maastoauto, ja sekin, että kulkee hyvin hitaasti, saattaa olla iso liikennet riski. Pidän tämän lain kumoamista hyvin tarpeellisena, ja jo ennalta arvioidenkin se oli odotettavissa.

Mutta mitä tulee tähän itse asiaan, niin nyt olisi lainsäädäntötyössä tärkeää ottaa oppia siitä, miten me säädämme lakeja tässä maassa, sillä tämä keskustelu ja lain säätäminen kevytautoilusta ei ole kyllä eduksi, ei eduskunnalle, ei tälle maalle, eikä se ole hyväksi meidän nuorillemme, heidän vanhemmilleen eikä kenellekään. Monessa perheessä on ehditty tehdä valtavasti töitä sen eteen, että vanhoista henkilöautoista on muokattu tällaisia kevytautokriteerit täyttäviä autoja. Tätä uudistettua lainsäädäntöä on odotettu, vaikka ollaan tiedetty, että sen läpimeno on hyvin monen mutkan takana. Ja nyt sitten monessa perheessä murehditaan sitä, että on uhrattu resursseja ja aikaa sellaisiin ratkaisuihin, joita ei voikaan toteuttaa. Eli toivon, että me lainsäätäjinä katsomme ja kuuntelemme hieman tarkemmalla korvalla sitä, mitä EU toivoo ja mitä toisaalta se mahdollistaa, mitä se ei mahdollista. Toivon mukaan tulevaisuudessa saamme aikaan sellaisia ratkaisuja, jotka lisäävät niin nuorten liikkumismahdollisuuksia kuin myöskin heidän liikenneturvallisuttaan.

18.21 **Janne Sankelo kok:** Arvoisa puhemies! Kyllähän tällä hallituksen esityksellä hallitus peruutti autonsa EU-ojaan. Tämä on kaiken kaikkiaan valitettava lopputulos, siihen ei voi olla tyytyväinen. Liikenneturvallisuus minun mielestäni jää nyt kakkoseksi, ja byrokraatia on selkeä ykkönen.

Tämän perustelun mukaan kevytautolainsäädäntö ei ole hallituksen mukaan yhteensopiva EU-sääntelyn ja ajokorttidirektiivin kanssa. Kyllä tästä tulee mieleen, onko tässä yhteydessä yhteyksissä EU:n suuntaan kunnian taso ollut riittävällä tasolla ja ovatko virkamiehet hoitaneet tehtäviään, ja jos ovat, niin onko sitten tehty vasemmalla kädellä. Asia on kuitenkin tärkeä, ja minusta neuvotteluja on jatkettava mahdollisimman pikaisesti EU:n suuntaan, jotta tämä järkevä esitys saadaan nopeasti voimaan.

Tässä on käytetty puheenvuoroja liikenneturvallisuuteen liittyvistä kysymyksistä, ja kun itse tulen tuolta syvältä maaseudulta, niin kyllä minä näen tämän mallin hyvänä vaihtoehtona huolehtia niistä liikenteeseen liittyvistä tarpeista, joita nuorisolla meidänkin kulmilla on. Mutta hallitus ei päässyt nyt maaliin asti. Se on kaiken kaikkiaan valitettava asia. Olen sitä mieltä, että tämä prosessi pitää nopeasti saada oikealle jalalle.

18.24 **Mikko Lundén ps:** Arvoisa herra puhemies! Kevytauto varsinkin maaseudulla on tarpeellinen väline nuorten liikkumiselle. Kattavan joukkoliikenteen puute vaikeuttaa huomattavasti nuorten opiskelu-, työ- ja harrastamahdollisuuksia. Kevytautot mahdollistavat mopoja turvallisemman vaihtoehdon. Muutos nopeusrajoitukseen merkitsisi sitä, että kevytautot sopisivat paremmin liikennevirtaan taajamissa, jolloin ne eivät muodostaisi ruuhkia muille tienkäyttäjille.

## Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

Arvoisa herra puhemies! Komissio kantaa huoltaa kevytautojen liikenneturvallisuudesta nopeusrajoittimista huolimatta. On selvää, että kevytautojen kuljettajilta vaaditaan riittävää määrää oppitunteja ja kuljettajan on tunnettava liikennesäännöt. Komissio näkee myös, että kevytautoihin sovelletaan moottoriajoneuvomääritelmää, ja ne kuuluvat siten ajokorttidirektiivin soveltamisalaan. Jos Suomi ja EU eivät pääse yhteisymmärrykseen kevytautojen ajo-oikeuskiistassa, niin Suomelle ei jää juuri muuta vaihtoehtoa kuin kumota lakiesityksensä. Tämä olisi uskomatonta, mielestäni. Tämä olisi myös takaisku maaseudun nuorille, juuri heille, joilta puuttuvat kattavat julkiset yhteydet. — Kiitos.

**18.25 Ari Torniainen kesk:** Arvoisa herra puhemies! On erittäin harmillista, että EU-byrokratiasta johtuen joudutaan kumoamaan tämä kevytautolainsäädäntö, joka olisi mahdollistanut nuorille paremmat liikkumismahdollisuudet esimerkiksi vaikkapa harrastuksiin tai opiskeluun liittyen. Tosiasia on, että kyllä suomalaiset nuoret tarvitsevat nykyistä monipuolisempia ja turvallisimpia vaihtoehtoja liikkumiselleen, ja kevytautot olisivat olleet siihen erittäin hyvä ja kelpo ratkaisu.

Aikanaan, kun tämä lainsäädäntö hyväksyttiin täällä salissa, niin sali oli lähes yksimielinen siitä. Silloin oikeastaan jo tiedettiin, mitä saattaa edessä tuleman pitää, ja nyt se sitten on myöskin konkretisoitunut, lukuisista neuvotteluista huolimatta. Kiitos liikenneministerille ja liikenne- ja viestintäministeriölle siitä, että he ovat käyneet EU:n kanssa vuoropuhelua tästä asiasta, mutta valitettava lopputulos on täällä nyt meillä käsissä.

Tarvitaan kestävä ratkaisu, joka vaatii nyt määrätietoista ja myöskin kärsivällistä neuvottelua EU:n suuntaan. Suomen on vaikutettava käynnissä olevan EU:n ajokorttilainsäädännön uudistamisessa niin, että kevytautot sallitaan joko suoraan EU-direktiivissä tai vähintään kansallisena poikkeuksena. Keskusta haluaa ehdottomasti Suomeen lait: kevytautot suomalaisille nuorille. Se on ollut meidän toiveemme ja halumme jo pitkään, ja olemme tehneet sen eteen töitä.

Kun luin tätä opposition, kokoomuksen ja perussuomalaisten, yhteistä vastalauseetta kyseiseen asiaan, kiinnitin oikeastaan viimeiseen kappaleeseen huomiota. Täällä lukee: ”hallituksen tulee aktiivisesti ja viipymättä jatkaa neuvotteluja komission kanssa etenkin ajokorttidirektiivin uudistamisesta, koska komissio itsekin ilmoittaa halunsa ja tarpeensa direktiivin uudistamiseksi.” Ja kun tämä asia oli täällä lähetekeskustelussa, niin silloin liikenne- ja viestintäministeri Harakka kyllä omassa puheenvuorossaan ainakin yhden kerran ellei useamminkin totesi, että näin tehdään ja nimenomaan tätä vuoropuhelua käydään EU:n kanssa ja laitetaan painetta siihen, että nimenomaan tämä ajokorttidirektiivi saadaan uudistettua ja sitä kautta Suomeen kevytautot mahdolliseksi.

**18.27 Seppo Eskelinen sd:** Arvoisa puhemies! Onhan tämä vähän harmillinen asia niin lainsäätäjien kuin sitten monen suomalaisen perheen näkökulmasta, jotka ovat sitten jo investoineet niin sanotusti kalustoon. Erityisesti tuolla maaseudulla ja harva-alueilla tämä olisi helpottanut aika huomattavasti sitten ihmisten arkea niin lasten harrastusmahdollisuuksien kuin opiskelun osalta, mutta eihän tässä ole tarvetta lähteä missään tapauksessa taistelemaan EU-lainsäädäntöä vastaan. Nyt vain kaikki voimat on asetettava sitten tähän neuvotteluun tämän ajoneuvodirektiivin muuttamiseksi.

No, lainsäädäntö tarvitaan, siitä olemme kaikki tässä salissa samaa mieltä, ja kevytauto on myös mielestäni se parempi vaihtoehto kuin nämä muut, mopoautot, mopot ja sitten traktorit, mitä tuolla liikenteessä on, liikenneturvallisuuuden näkökulmasta.

## Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

No, sitten nuorten liikenneturvallisuuteen, joka nyt on tänä kesänä erityisesti ollut esillä. Täällä on aika hyviäkin tunnuslukuja edustaja Laakso kertonut, mitä sitten tänä kesänä ja viimeisen vuoden aikana on tapahtunut. Kyllähän meidän siihen pitää kiinnittää huomiota, ja siihen on yksi aika iso syy, ajo-opetustuntimäärien väheneminen. Esimerkiksi mopoauton, mopon, traktorin osalta ei tarvita periaatteessa yhtään ajotuntia. Pakollisia ajotunteja näitten osalta ei ole, ja B-kortinkin osalta taitaa olla vain neljä tuntia se minimi. Eli kyllä meidän samassa pitäisi myös tämä ajo-opetus nostaa. Ymmärrän, että siinä tulivat sitten myös nämä kustannukset jossain vaiheessa ja ajokorttia haluttiin halpuuttaa tietyllä tapaa, mutta sillä on ollut minun mielestäni myös sitten oma hintansa. Kyllä tämä ajo-opetuksen rooli ja sen tarkastelu myös sitten pitäisi sen rinnalla, kun kevytautolainsäädäntö tulee, arvioida yhdessä ammattilaisten kanssa.

18.30 **Esko Kiviranta kesk:** Arvoisa puhemies! Oli surullista, että tämä kevytautolainsäädäntö, joka oli varsin hyvin valmisteltu, kaatui siellä EU:n komissiossa. Nyt on katsottava eteenpäin, ja kuten liikenne- ja viestintäministeri Harakka täällä jo totesi lähetekeskustelun yhteydessä, työ on jo aloitettu, vaikuttamistyö siihen, että EU:n ajokorttidirektiivi, valmistelussa oleva ajokorttidirektiivi, saataisiin sellaiseksi, että se hyväksyisi tämän meidän hyvänä pitämämme kevytauton käyttöönoton sillä tavalla kuin hallitus esitti ja täällä hyväksyttiin.

Kevytauto on selvästi turvallisempi vaihtoehto kuin mopoauto, ja uskon, että tässä päästään kärsivällisellä työllä vielä eteenpäin, ja ei tästä nyt kannata nostaa mitään hallitus—oppositio-kysymystä. Kyllä tästä on harvinaisen suuri yksimielisyys ollut tässä salissa.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten.

Riksdagen godkände innehållet i lagförslaget i proposition RP 128/2020 rd enligt betänkandet. Första behandlingen av lagförslaget avslutades.