

Asia: VN/17379/2025

Lausuntopyyntö: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

Hallitus esittää ajokorttilakiin muutoksia, joilla muun muassa tiukennettaisiin ehtoja, joilla 17-vuotias voisi saada B-luokan ajo-oikeuden poikkeuslupamenettelyllä. Alaikäisten ajokortillisten ajo-oikeutta myös rajoitettaisiin asettamalla yöajokielto klo 00–05 väliselle ajalle ja alaikäisten tulisi merkitä kuljettamansa auto alaikäisen kuljettajan tunnuksella.

Kaikkien B-luokan ajokorttia suorittavien kuljettajaopetukseen puolestaan esitetään lisättäväksi riskientunnistamiskoulutuksen vaatimuksia ja kestoja. Lisäksi ajokieltokoulutusta esitetään laajennettavaksi koskemaan nykyisten moottoripyörän ja henkilöauton ajo-oikeuksien lisäksi mopon, kevyen nelipyörän ja traktorin ajo-oikeuksia sekä poliisin väliaikaiseen ajokieltoon määrittämiä kuljettajia. Lakiin lisättäisiin myös säännökset uudesta hallinnollisesta seuraamuksesta kuljettajantutkimuksen teoriakokeessa vilppiin syylistyneelle. Esityksessä luovuttaisiin vanhentuneen ajokortin palauttamisvelvollisuudesta ja mahdollistettaisiin eräiden Liikenne- ja viestintäviraston lupien esittäminen sähköisesti.

Liikenneturvallisuus on parantunut

Hallituksen esityksen tavoite parantaa erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta on hyvä, mutta käsittelyssä oleva lakiesitys sisältää useita ongelmallisia kohtia. Erityisen haasteellista on se, että iso

osa esityksen toimenpiteiden vaikutusarvioinneista ei perustu tietoon, vaan ennemminkin odotuksiin ja toiveisiin.

Liikenneturvallisuus on trendinomaisesti parantunut koko ajan ja on odotettavissa, että se paranee jatkossakin. Näin on tapahtunut myös nuorten osalta, vaikka julkisesta keskustelusta voi saada toisenlaisen kuvan. Hallituksen esityksenkin mukaan 17–19-vuotiaiden tieliikennekuolemat ajokortillisten määrään suhteutettuna ovat puolittuneet vuosien 2014–2018 tasosta vuosien 2022–2024 tasoon verrattuna.

Liikenneturvallisuuden paranemiseen on useita syitä, kuten ajoneuvojen turvallisuuskehitys. Yksi merkittävä syy on ihmisten asenteiden paraneminen. Nuoret käyttäytyvät fiksummin ja turvallisuushakuisemmin kuin aiempien sukupolvien nuoriso kaikilla elämän osa-alueilla – myös liikenteessä. Nuorten ja erityisesti nuorten miesten osuus liikenneonnettomuuksista on ylikorostunut, kuten aina ennenkin, mutta siitä huolimatta kokonaisturvallisuus on parantunut. Merkittävään riskinottoon syöllistyy kuitenkin häviävän pieni osa nuorista, mutta nyt ollaan kuitenkin tekemässä kaikkia nuoria koskevia tiukennuksia.

Ajokortin saaminen poikkeusluvalla jo 17-vuotiaana helpottui edellisen ajokorttilakiuudistuksen myötä ja alaikäisten kuljettajien osuus onkin kasvanut tämän jälkeen huomattavasti. Ajokorttilain seurantatutkimuksesta kävi ilmi, että 17-vuotiaiden ajosuoritteet olivat myös suurempia kuin 18- ja 19-vuotiaiden, mikä tarkoittaa, että poikkeusluvalla saatu ajokortti tuli tarpeeseen. Uudistuksen myötä 18-vuotiaiden onnettomuusmäärä suhteessa ajokortteihin aleni ja 17-vuotiaiden onnettomuusmäärä oli 18-vuotiaita korkeammalla tasolla. Tosin ajokorttien määriin suhteutettuna 17-vuotiaille tapahtui ennen ajokorttilain muutosta enemmän onnettomuuksia kuin ikäpoikkeuslupan kriteerejä keventäneen lakiuudistuksen jälkeen.

Hallituksen esityksessään arvioidaan, että onnettomuuksien vähenemisen taustalla voi olla se, että aiemmin kaikki 18-vuotiaat olivat uusia kuljettajia. Tutkimus- ja tilastotietojen valossa ensimmäiset kaksi ajovuotta ovat uuden kuljettajan riskialtointa aikaa iästä riippumatta. Nykyään iso osa 18-vuotiaista kuljettajista on ehtinyt jo ajaa autoa ja kerryttää ajokokemusta vuoden verran.

Poikkeuslupa

Hallitus esittää kiristysä ehtoihin, joilla 17-vuotias voi saada B-luokan ajokortin poikkeusluvalla. Tällä hetkellä kulkemistarpeen tulee olla tavoitteelliseen harrastukseen vähintään viikoittaista. Matkan pituudeksi Liikenne- ja viestintävirasto edellyttää kävellen vähintään viiden kilometrin yhdensuuntaista matkaa tai joukkoliikenteellä vähintään tunnin yhdensuuntaista matkaa. Jatkossa ehtona olisi, että nuorella on säännöllinen kulkemistarve vähintään neljä kertaa viikossa. Yhdensuuntaisen matkan pituudeksi edellytettäisiin vähintään seitsemän kilometriä kävellen silloin, kun joukkoliikennettä ei ole lainkaan käytettävissä, tai matkan kestoksi vähintään puolitoista tuntia

joukkoliikennettä käyttäen. Lisäksi poikkeuslupan myöntämisen ehtona on se, että nuorelle ei ole aiemmin määrätty ajokieltoa.

On varsin todennäköistä, että liikkumistarpeen omaava nuori ei ala esimerkiksi kävellä vajaan seitsemän kilometrin matkaa edestakaisin, mikä veisi arviolta 3–4 tuntia kävellen, vaan siirtyy käyttämään turvattomampaa kulkuneuvoa, kuten mopoa, kevytmoottoripyörää, mopoautoa tai mönkijää. Näin ollen liikenneturvallisuus ennemminkin heikkenee kuin paranee. Tätä kehitystä pidetään mahdollisena myös hallituksen esityksessä. Edellisen ajokorttilain seurantatutkimuksen mukaan poikkeuslupan ehtojen keventämisen myötä 17-vuotiaiden onnettomuuksien kokonaismäärässä ei tapahtunut suurta muutosta, vaan 17-vuotiaat siirtyivät enenevässä määrin mopojen ja mopoautojen kuljettamisesta henkilöautojen kuljettamiseen. Tästä syystä myös 17-vuotiaiden henkilövahingot henkilö- ja pakettiautolla lisääntyivät ja muilla ajoneuvoilla vähentyivät. 17-vuotiaat kuljettajat eivät kuitenkaan erottuneet merkittävästi muista nuorten ikäryhmistä onnettomuustilastoissa.

Esitettyjen tiukennusten seurauksena on oletettavaa, että 18-vuotiaiden onnettomuudet suhteessa ajokorttien määrään kääntyvät kasvuun, koska kokemattomien kuljettajien määrä ikäluokassa lisääntyy. Liikenneturvallisuus on nuortenkin osalta jo sellaisella tasolla, että yksittäiset onnettomuudet ovat tilastollisesti merkittäviä. Mielikuvaa 17-vuotiaiden onnettomuuksien määrästä ja liikenneturvallisuuden heikkenemisestä lisää se, että media uutisoi näyttävästi aina kun alaikäinen kuljettaja on onnettomuudessa tai tekee liikennerikoksen.

Autoliitto pitää poikkeuslupan ehtojen kiristämistä tarpeettomana. Sen sijaan Autoliitto kannattaa sitä, että poikkeuslupaa ei myönnetä nuorelle, joka on ajokiellossa, väliaikaisessa ajokiellossa, tai joka on aiemmin määrätty ajokieltoon. Näin toimenpiteet kohdistuvat kuljettajiin, jotka ovat jo aiemmin osoittaneet riskialtista käyttäytymistä liikenteessä.

Riskientunnistamiskoulutuksen laajentaminen

Kaikkien B-luokan ajokortin suorittajien on käytävä läpi pakollinen riskientunnistamiskoulutus. Vaatimus riskientunnistamiskoulutuksesta lisättiin lakiin vuonna 2018, kun B-luokan ajo-oikeuden vaiheistetusta suorittamisesta luovuttiin. Riskientunnistamiskoulutuksen kesto on kahdeksan tuntia ja siihen on sisällytettävä teoriaopetusta ja ajo-opetusta, joka voidaan osin antaa simulaattorilla. Koulutuksen voi antaa ainoastaan autokoulu tai muu Traficomien hyväksymä kouluttaja.

Nyt hallitus esittää, että riskientunnistamiskoulutuksen määrää lisättäisiin 50 %:lla eli neljällä tunnilla. Koulutuksen määrä olisi siten jatkossa 12 tuntia, josta vähintään viisi tuntia annettaisiin ajo-opetuksena. Käytännössä riskientunnistamiskoulutuksen määrä lisääntyisi siis yhdellä ajotunnilla ja kolmella teorialunnilla.

Hallituksen esityksen vaikutusarviossa todetaan riskientunnistamiskoulutuksen osalta, että ”koulutusvaatimusten kehittämisellä ja syventämisellä voisi olla pitkällä aikavälillä myönteinen vaikutus liikenneturvallisuuteen.” Samalla todetaan, että ajokorttilain uudistukselle olisi vähäisiä taloudellisia vaikutuksia kotitalouksille. Sitä, että riskientunnistamiskoulutus nousee arvioiden mukaan 200–360 eurosta 330–520 euroon eli jopa yli 50 %:lla ei kuitenkaan voida pitää vähäisenä. Uudistus vaikuttaakin vahvasti elinkeinopoliittiselta päätökseltä parantaa autokoulujen liiketoimintaa ilman tutkittua tietoa sen liikenneturvallisuusvaikutuksista.

Koulutusvaatimusten lisäämisen perusteluissa viitataan muun muassa Goals for Driver Education (GDE) -matriisiin, joka kattaa kuljettajan tiedot ja taidot, riskitekijöitä lisäävät tekijät, itsearvioinnin ja suhteuttaa ne yleisiin elämäntaitoihin, ajamisen tavoitteisiin, liikennetilanteiden hallintaan sekä ajoneuvon käsittelyyn. Kyseessä on kuitenkin liki neljännesvuosisata sitten vanha metodi, joka on auttamatta jo vanhentunut, koska kaikki sen osatekijät ovat muuttuneet tai kehittyneet vuosien kuluessa.

Ongelmallista on myös se, että riskientunnistamiskoulutuksen sisältö on määritelty hyvin ylimalkaisesti eli jokainen koulutuksen tarjoaja voi itse päättää, mistä koulutus koostuu ja millä tavalla opetus annetaan. Koulutuksen sisältö ja laatu voivat poiketa merkittävästi eri palveluntarjoajien välillä, jolloin niiden kokonaisvaikutusta on mahdotonta arvioida.

Yöajokielto ja alaikäisen kuljettajan tunnus

Alaikäisen, 17-vuotiaan B-luokan ajo-oikeutta ehdotetaan rajoitettavaksi liikenneturvallisuussyistä siten, että ajo-oikeus ei olisi voimassa kello 00–05 välisenä aikana 18 ikävuoteen saakka. Samalla lakiin ehdotetaan lisättäväksi alaikäisen kuljettajan tunnus, jolla alle 18-vuotiaan tulee merkitä B-luokan ajoneuvo ollessaan sen kuljettajana.

Iso osa nuorten vakavista liikenneonnettomuuksista tapahtuu yöaikaan, minkä takia yöllinen ajokielto on jossain määrin ymmärrettävä. Yöllinen ajokielto voi kuitenkin joissakin tapauksissa johtaa hankaluuksiin nuorten harrastus- ja työssäkäyntimatkojen osalta. Rajoituksen vaikuttavuus riippuisi hallituksen esityksenkin mukaan poliisin valvontaresurssista, jonka tiedetään jo tällä hetkellä olevan niukat.

Alaikäisen kuljettajan tunnukseen liittyy huomattavasti enemmän epäkohtia. Suomessa on ollut käytössä ajoneuvoon merkitty 80 km/h nopeusrajoitus uusille kuljettajille. Tämän nk. 80-lätkän käyttäminen aikoinaan johti usein uusiin kuljettajiin kohdistuvaan epätoivottuun käytökseen joidenkin tienkäyttäjien osalta. On vaarana, että tunnus johtaisi tälläkin kertaa silmätikuksi joutumiseen. Hallituksen esityksessä arvaillaan, että tunnus voisi motivoida nuorta ja uutta

kuljettajaa ajamaan entistä vastuuntuntoisemmin ja muut paremmin huomioiden. Vastaavasti tunnus voisi yhtä lailla lisätä nuoren kuljettajan painetta suoriutua liikenteessä muiden mukana.

Jopa hieman naiivilta vaikuttaa esityksessä se uskomus, että alaikäisen kuljettajan tunnus helpottaisi yöaikaisen ajamisen kiellon valvontaa. On hyvin epätodennäköistä, että alaikäinen, yöajokieltoa rikkova kuljettaja käyttäisi autossaan tunnusta ja lisäisi siten kiinnijäämisriskiään.

Hallituksen esityksessä mainitaan, että on todennäköistä, että kieltoa noudattaisi huomattava osa 17-vuotiaista kuljettajista. Lähes kaikki kuljettajat noudattavat muutenkin liikennesääntöjä. Riskikuljettajat, jotka tälläkin hetkellä ovat pääasiassa osallisina yöaikaisissa vakavissa onnettomuuksissa ja ajokieltorikoksissa, eivät noudattaisi todennäköisimmin myöskään yöajokieltoa.

Vilppi teoriakokeessa

Autoliitto kannattaa hallituksen esittämiä hallinnollisia seuraamuksia kuljettajatutkinnon teoriakokeessa vilppiin syylistyneille. Traficom voisi asettaa kokeen suorittajan kuuden kuukauden määräaikaiseen kieltoon osallistua kokeeseen. Kokeen suorittajan lisäksi Traficom voisi asettaa kuljettajatutkinnon teoriakokeessa vilppiin syylistyneelle tulkille kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon toimia teoriakokeessa tulkkina.

Ajokieltokoulutuksen laajentaminen

Autoliitto kannattaa hallituksen esitystä ajokieltokoulutuksen laajentamista A- ja B-luokasta niitä alempiin AM- ja T-luokkiin eli sitä, että ajokieltokoulutuksen suorittamista edellytettäisiin jatkossa myös AM/120- , AM/121- ja T-luokan ajo-oikeuden haltijoilta, jotka olisi määrätty ajokieltoon mainittujen luokkien ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana. Lisäksi ehdotetaan, että vaatimus koskisi myös kuljettajia, jotka poliisi on määrännyt väliaikaiseen ajokieltoon.

Ajokortin palauttamisveloitteesta luopuminen

Autoliitto kannattaa luopumista nykyisestä menettelystä, jossa aiempi Suomessa annettu ajokortti tulee palauttaa viranomaiselle, kun uusi ajokortti on luovutettu. Aiempien ajokorttien hävittämistä koskevan menettelyn muutos vähentäisi viraston vuosittaisia kustannuksia nykyisestä arviolta noin 280 000 eurolla.

Hallituksen esitys ajokorttilain muuttamisesta sisältää lukuisia ehtojen tiukennuksia kokonaiselle ikäryhmälle sekä kaikille B-luokan ajokorttia suorittaville, mikä asettaa rajoituksia liikkumisen vapaudelle sekä lisää kustannuksia. Lakiesitystä perustellaan nuorten liikenneturvallisuuden parantamisella, mutta vaikutusarviot puuttuvat kokonaan tai ovat hyvin puutteellisia. Ne perustuvat ennemminkin arvailuun, odotuksiin ja toiveisiin. Hallituksen esityksessäkin todetaan suoraan, että ”liikenneturvallisuusvaikutuksista ei ole mahdollista antaa tarkempia arvioita, sillä niiden arviointiin liittyy epävarmuuksia”. Tämä siitäkin huolimatta, että poliittisella tasolla on painotettu, että päätösten on perustuttava tietoon.

Koulutuksen lisäämisen vaikutuksia on mahdoton arvioida, kun ei ole mitään suunnitelmaa siitä, miten ja mitä opetetaan. Jokainen toimija voi toteuttaa opetuksen omalla tavallaan. Yhtä mahdotonta on jälkikäteen arvioida, onko koulutuksen lisäämisestä ollut mitään hyötyä. Koska liikenneturvallisuus paranee jatkossakin, niin myöhemmin on helppo esittää, että syynä on ollut esityksen mukaisten toimien lisääminen.

Liikenneturvallisuus on parantunut ja paranee jatkossakin monien eri tekijöiden seurauksena. Aiemmin esimerkiksi kolmivaiheisesta ajokorttikoulutuksesta luopumista pidettiin isona liikenneturvallisuusriskinä, mutta luopumisen jälkeen liikenneturvallisuus on parantunut. Aikanaan nk. 80-lätkästä luopuminen ei myöskään johtanut nuorten liikenneturvallisuuden heikkenemiseen, vaan nuorten liikenneturvallisuus on parantunut merkittävästi.

Usein törmätään siihen väittämään, että opetusluvalla ajokortin suorittaneet olisivat huonompia kuljettajia, ja että opetuslupaopettajat olisivat huonoja opettajia, mutta mitään perusteita tälle ei ole kuitenkaan esitetty. Opetuslupalaiset selvittävät niin ajokokeen kuin teoriakokeen paremmalla menestyksellä kuin autokoulussa oppinsa saaneet ja pärjäävät erinomaisesti myös liikenteessä. Tästä huolimatta kaikille ajokorttia suorittaville ollaan määräämässä lisää pakollista autokouluopetusta, mikä nostaa ajokortin hintaa.

Liikennerikoksiin ja ylipäättään riskikäyttäytymiseen syylistyy hyvin pieni osa uusista kuljettajista. Toimenpiteet pitäisikin kohdistaa niihin, jotka aiheuttavat ongelmia, eikä kaikkiin ajokorttia suorittaviin tai uusiin kuljettajiin. Hyvää on se, että esitys sisältää myös riskikuljettajiin kohdistuvia toimenpiteitä, kuten ajokieltokoulutuksen laajentamisen sekä poikkeusluvan epäämisen ajokieltoon määrättyä nuorelta.

Kunnioittavasti,

Pasi Nieminen

Autoliitto Ry

Tolvanen Jukka
Autoliitto ry