

Asia: VN/17379/2025

Lausuntopyyntö: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenneturvan lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Liikenneturva kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta. Lähtökohtaisesti Liikenneturva kannattaa kaikkia esitettyjä muutoksia. Liikenneturva ehdottaa lisäksi:

- vaatimuksia lisääväksi B-korttia alempien korttien suorittamiseen.
- tiukempia rajoituksia uusien kuljettajien riskiaikaan, mukaan lukien alempi promilleraja.
- parannuksia tehtäväksi ajokorttilain kokonaisuudistuksen myöhemmissä vaiheissa.

Ajokorttilakiin tehtävien muutosten tulee edistää nuorten liikenneturvallisuutta.

Ajokorttilainsäädäntö on tunnistettu keskeiseksi toimeksi liikenneturvallisuuden edistämistyössä. Hallituksen esityksen tavoitteeksi on kirjattu erityisesti nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen.

Liikenneturva kannattaa esitettyjä muutoksia ja toteaa, että kaikki aiemmin ajokorttilaeissa toteutetut muutokset eivät ole aina olleet liikenneturvallisuutta edistäviä. Esimerkiksi vuoden 2018 ajokorttilain vaikutukset liikenneturvallisuudelle on arvioitu negatiivisiksi (Pöllänen, Katko 2025).

Hallituksen esityksen pääasialliset vaikutukset kohdistuvat lähinnä uusiin ja nuoriin henkilöauton kuljettajiin, erityisesti 17-vuotiaisiin. Liikenneturva pitää kohdennusta järkevänä. Kuten hallituksen esityksessäkin todetaan, suurin osa kaikista liikenteessä kuolleista on joko henkilöauton kuljettajia tai matkustajia. Nuorten vakavista onnettomuuksissa kaksi kolmesta nuoresta menehtyy ja puolet

loukkaantuu henkilöautossa. Nuoret kuljettajat ovat yliedustettuina tieliikenteen onnettomuustilastoissa, joten lisätoimien kohdistaminen heihin on perusteltua.

Siirtymä muista liikkumismuodoista henkilöautoon näkyy henkilövahingoissa: 17-vuotiaiden auton kuljettajien henkilövahingot ovat lisääntyneet vuodesta 2018 eteenpäin (Lehtonen ym. 2022). Vuosina 2020-2024 alaikäisten henkilöautoa ajaneiden kuljettajien onnettomuuksissa kuoli yksitoista kuljettajaa, yhdeksän matkustajaa sekä viisi muuta osapuolta. Tilastoitujen loukkaantumisten osalta jokaista loukkaantunutta kuljettajaa kohden tilastoitiin yksi loukkaantunut matkustaja ja yksi muu osapuoli. Viiden vuoden aikana loukkaantumisia kirjattiin yhteensä 619. On todennäköistä, että loukkaantumiset ovat aliraportoitu.

Hallitus on hallitusohjelmassa sitoutunut nollavisioon, jonka mukaisesti kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Hallituksen esityksessä ajokorttilain muuttamisesta todetaan sekä liikenneturvallisuuden myönteinen kehitys että lisätoimien tarve, jotta loukkaantumisten ja kuolemien määrä jatkaa laskuaan.

Suomessa, ja muuallakin Euroopassa, on tavoite puolittaa liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrä tämän vuosikymmenen aikana. Suomessa tämä tarkoittaa sitä, että nuorten (15–24-vuotiaat) liikennekuolemien määrä on saatava alle 18:aan vuoteen 2030 mennessä. Vuonna 2024 kuolleiden määrä ikäryhmässä oli 36. Liikenneturva huomauttaa, että ilman merkittävää panostusta puolittamistavoite näyttää karkaavan käsistä.

Liikenneonnettomuudet lisääntyvät pääasiassa siellä, missä liikennesuorite kasvaa. Nollavision tavoitteena on kuitenkin kokonaisturvallisuuden paraneminen kaikissa tilanteissa, muuttuivat suoritteet kulkumuotojen sisällä tai välillä mihin suuntaan tahansa.

Esitys 17-vuotiaiden ikäpoikkeuslupan myöntämisen ehtojen tarkentamiseksi on tarpeellinen ja poikkeuslupan hengen mukainen.

Liikenneturva kannattaa ehdotusta alaikäisten B-luokan ajokortin ikäpoikkeuslupan saamisen ehtojen kokonaisvaltaisesta tarkentamisesta.

Ikäpoikkeuslupa on käytännössä laskenut henkilöauton ajamiseen oikeuttavan ajokortin ikärajan Suomessa 17-vuoteen. Myönnettyjen ikäpoikkeuslupien määrä on suurempi kuin mitä alun perin oletettiin. Poikkeusluvista on tullut myös hallinnollinen taakka liikenteen turvallisuusvirasto Traficomille.

Suurin osa 17-vuotiaista ikäpoikkeuslupakuljettajista on miehiä (61 prosenttia vuonna 2024). Erot sukupuolten välillä ovat pienemmät 18-vuotiaana ajokortin suorittavissa. Viidennes 17-vuotiaiden henkilövahinko-onnettomuuksista tapahtuu kello 00–05 välisenä aikana. Tästä voi päätellä, että ikäpoikkeusluvalla kortin saaneet ajavat todennäköisesti paljon muitakin ajoja kuin mihin lupa on haettu.

Nuorten kuljettajien korkeampi onnettomuusriski on maailmanlaajuisesti tunnistettu. Kokemattomuus, kypsymättömyys ja nuorten elämäntapa altistavat riskeille liikenteessä. Ajokortti-
iän noston on todettu lisäävän liikenneturvallisuutta (Maailmanpankin raportti 2021). Myös tuoreesti hyväksytyssä ajokorttidirektiivissä on myös todettu, ettei ajokortti-ikää saisi laskea liikenneturvallisuuden kustannuksella.

Liikenneturvallisuuden kannalta on siis perusteltua rajata alaikäisten nuorten ajamista. Kyse ei ole vain kokemattomuudesta, vaan kuljettajan nuori ikä lisää onnettomuusriskiä (Lehtonen ym. 2022). Nuoruudessa korostuvat impulsiivisuus, ennakkoinnin vähyys, päätöksenteon heikkous, kohonnut emotionaalinen reaktiivisuus sekä elämishakuisuus. Kyky vastustaa kaveripiiristä tulevia impulsseja ja nojautua omaan päätöksentekoon kehittyy suhteellisen kapeassa aikaikkunassa 14 ja 18 ikävuoden välillä. Palkkiohakuisuus ja kaveripiirin vaikutus ovat suurimmillaan alle 18-vuotiaana.

Nämä tekijät yhdessä vähäisen kokemuksen kanssa luovat yhdistelmän, jonka seurauksena nuorilla on enemmän onnettomuuksia kuin aikuisilla. On myös havaittu, että kavereiden läsnäolo lisää nuorten kuljettajien riskialtista käyttäytymistä, mutta aikuisten matkustajien läsnäolo vähentää sitä.

Esitys kuljettajaopetuksen täydentämisestä lisäämällä riskientunnistamiskoulutusta on erinomainen alku.

Liikenneturva kannattaa hallituksen esitystä B-kortin suorittamiseen sisältyvän riskien tunnistamiseen liittyvän koulutuksen lisäämisestä. Perustelut ovat hyvät. Nuorten vakavien liikenneonnettomuuksien taustalta löytyy usein monia eri syitä: merkittävää riskinottoa, ylinopeutta, puutteita turvavälineiden käytössä, alkoholia ja muita päihteitä.

Liikenneturva ehdottaa esitykseen seuraavia tarkennuksia:

- esitetty yksi lisätunti ajo-opetukseen ei olisi suoritettavissa simulaattorilla, vaan ajo-opetuksena liikenteessä.
- koulutuksen määrää, sisältöjä ja esimerkiksi riskientunnistamiskoulutuksen paikkaa on tarkasteltava myöhemmin uudestaan osana ajokorttidirektiivin kansallista täytäntöönpanoa.

Liikenneturva pitää oikean suuntaisena hallituksen esityksessä nimettyjä tavoitteita GDE-matriisin ylätasoon elementtien mukaan ottamisesta painottaen kuljettajan omia riskejä.

Ehdotettu neljän tunnin lisääminen, joista yksi tunti on ajo-opetusta, on muutoksena kannatettava, mutta varsinkin ajo-opetuksen osalta lisäys on melko vähäinen. Myös koulutuksen paikka ennen ajotutkintoa on ongelmallinen. Silloin suurimmalla osalla oppilaista kyseinen ajotunti kuluu tutkintoon valmistautumiseen ja varsinainen riskien tunnistaminen jää taka-alalle.

Jotta erityisesti GDE-mallin ylätasoa pystyttäisiin aidosti käsittelemään, olisi riskientunnistamiskoulutuksen ajankohta tarkoituksenmukaisempi vasta ajokokeen jälkeen, esimerkiksi kuuden kuukauden kuluessa hyväksytystä ajokokeesta. GDE-mallin ylätasojen käsitteleminen tavoitteen mukaisesti voi nyky muodossaan olla hankalaa.

Liikenneturva ehdottaa, että riskientunnistamiskoulutuksen paikkaa siirrettäisiin ja muutos toteutettaisiin ajokorttidirektiivin toimeenpanon yhteydessä ajokorttilain kokonaisuudistuksen toisessa vaiheessa.

Liikenneturva ehdottaa myös sitä, että koulutuksen sisältöjen suunnittelussa ei pitäydyttäisi vain liikennetilanteista tai kuljettajan ulkopuolelta tulevista riskeistä tai vaikeiden olosuhteiden harjoittelemisessa. Kuten hallituksen esityksessäkin todetaan, Väyläviraston tietojen mukaan sekä 17-vuotiailla että 18–19-vuotiailla henkilöautonkuljettajilla merkittävä osa henkilövahinkoon tai kuolemaan johtaneista onnettomuuksista tapahtuu kesä- ja syyskuukausina, kirkkaissa sääolosuhteissa, paljaalla ja kuivalla tiellä ja päivänvalossa.

Liikenneturva ehdottaa lisäksi, että esitetty yksi lisätunti ajo-opetukseen ei olisi suoritettavissa simulaattorilla Näin kuljettajan omien riskien käsittely ei jää puuttumaan. Niiltä osin kun simulaattoria käytetään, ei opetusta voisi antaa ilman opettajan läsnäoloa. Nuorten vakaville onnettomuuksille tyypillisten, hallituksen esityksessäkin todettujen, taustariskien käsittely vaatii reflektointia kokeneen ammattilaisen kanssa.

Nuoret itse kaipaavat lisää ajo-opetusta eikä simulaattorin koeta korvaavan liikenteessä ajamista. Liikenneturvan nuorisokyselyssä vuodelta 2025 vain kolmasosa 17–24-vuotiaista vastaajista, joilla on henkilöauton ajokortti, kokee, että ajokorttiin vaadittava opetusmäärä riittää turvallisen ajotavan oppimiseen. Lähes joka toinen (47 %) piti ajoharjoittelun määrää liikenteessä liian vähäisenä. Vain joka neljäs koki määrän riittäväksi. Simulaattoriopetusta ei koettu hyväksi korvikkeeksi liikenteessä ajamiselle. Liki seitsemän kymmenestä (68 %) B-ajokortin suorittaneesta ajatteli, että simulaattoriopetus ei korvaa liikenteessä ajamista. Nuorista kuljettajista ainoastaan neljä prosenttia oli täysin samaa mieltä väittämästä ”Ajo-opetuksessa simulaattoriopetus on hyvä korvike liikenteessä ajamiselle”.

Liikenneturva huomauttaa, että koulutuksen määrän lisäämistä ja sisältöjä olisi hyvä tarkastella myös kasvavien B-ajokorttivaatimusten näkökulmasta. Esimerkiksi yksi uuden ajokorttidirektiivin tavoitteista on huomioida tarve vähentää liikenteen päästöjä ja energiankulutusta. Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian mukaan unionin on parannettava merkittävästi liikkuvuuden ja liikenteen kestävyyttä. Ajokorttidirektiivissä esitetään, että ajokokeilla olisi taattava se, että ajokoulutus antaa kuljettajille valmiudet vähentää päästöjä muun muassa taloudellisella ajotavalla ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja ajamalla.

Meneillään on myös hanke, jossa edistetään vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien kokonaismassaltaan enintään 4250 kg ajoneuvojen käyttöä tavaraliikenteessä ja ehdotetaan muutettavaksi ajokorttiluokkia koskevaa sääntelyä painavampien, vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen, mm. kevytkuorma-autojen, kuljettamisen osalta. Muutoksen myötä henkilöauton ajokortti oikeuttaisi kuljettamaan enintään 4250 kg painavaa ajoneuvoa, edellyttäen että ajoneuvo toimii vaihtoehtoisella polttoaineella ja B-luokan ajokortti on myönnetty vähintään kaksi vuotta aiemmin.

Alaikäisen yöajokielto on tervetullut rajaus.

Liikenneturva kannattaa yöllä ajamisen kieltoa alaikäisille ikäpoikkeusluvalla kortin saaneille kuljettajille. Yöajokielto on havaittu tehokkaaksi turvallisuutta lisääväksi keinoksi monissa maissa. Kielto ei estä nuoria ajamasta töihin tai harrastuksiin, joten se ei vaikuttaisi nuorten liikkumisvapauteen.

Hallituksen esityksessä on hyvin perusteltu nuorten onnettomuuksien painottuminen kello 00–05 väliseen aikaan. Yöllä, kello 00–05 välisenä aikana, tapahtui yhdeksän (41 %) niistä kuolemaan johtaneista onnettomuuksista, joissa oli mukana 17-vuotias henkilöautoa ajanut kuljettaja. Vastaavista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista joka viides tapahtui yöaikaan (Rajamäki 2025).

Hallituksen esityksessä on myös otettu huomioon se, että yöajoissa on useammin mukana matkustajia. Öisissä henkilövahinko-onnettomuuksissa 72 prosentissa 17-vuotiaalla kuljettajalla oli yksi tai useampi matkustaja, kun muina vuorokaudenaikoina osuus oli 44 prosenttia. Yöaikaan tapahtuneissa kuolemaan johtaneissa onnettomuuksista 78 prosentissa 17-vuotiaalla kuljettajalla oli yksi tai useampi matkustaja. Muina vuorokaudenaikoina matkustajien kanssa ajaneiden osuus oli 54 prosenttia.

Kuten hallituksen esityksessä todetaan, yöaikaisen ajamisen kiellon tosiasialliset vaikutukset liikenneturvallisuuteen riippuvat rajoituksen noudattamisesta. Vaikka osa alaikäisistä kuljettajista noudattaisi yöllä ajamisen kieltoa mukisematta, aina on nuoria, jotka eivät noudata rajoitusta ilman kunnollista valvontaa tai rangaistuksen uhkaa. Rajoituksen turvallisuusvaikutukset riippuvat siis myös rajoitusta valvovan poliisin valvontaresursseista.

Liikenneturva on pitänyt esillä tarvetta riittävän liikennevalvonnan resursoinnille. Nykyisen hallituksen linjaus poliisin henkilömäärän lisäyksestä on tervetullut. Myös tuore sisäisen turvallisuuden selonteko linjaa tahtotilan kasvattaa poliisien määrä aina 8800 vuoteen 2030 mennessä.

Alaikäisen kuljettajan tunnus helpottaa poliisivalvontaa.

Liikenneturva ei näe alaikäisen kuljettajan tunnusta merkittävänä liikenneturvallisuuden kannalta. Poliisivalvontaa helpottavana esitys on kannatettava.

Vilppiä ehkäisevät toimet ovat tarpeellisia.

Liikenneturva kannattaa ehdotettuja muutoksia vilpillisen toiminnan vähentämiseksi teoriakokeessa. Vilppitapaukset kuljettajantutkimnon teoriakokeessa ovat lisääntyneet. Vilpillistä toimintaa on havaittu sekä kokeen suorittajien että kokeessa avustavien tulkkien osalta.

Ajokieltokoulutuksen laajentaminen alempiin ajokorttiluokkiin toivottu lisäys.

Liikenneturva kannattaa ajokieltoon määräämiseen liittyvän koulutuksen vaatimuksen lisäämistä myös mopoihin, kevyisiin nelipyöriin ja traktoreihin. Koulutus, jossa osallistujat pohtivat omaa toimintaansa ja sen seurauksia on todettu tehokkaaksi keinoksi vaikuttaa liikennekäyttäytymiseen. Ajokorttilain seurantatutkimuksen (Traficom, 2020–2022) mukaan ajokieltokoulutuksella on voitu vaikuttaa nuorten, riskialttiisti käyttäytyneiden kuljettajien liikennekäyttäytymiseen. Tulosten perusteella 92 prosenttia ajokieltoon määrättyistä uusista kuljettajista ei syyllistynyt uudestaan ajokieltorikokseen.

Lisäksi Liikenneturva ehdottaa seuraavia asioita.

Alempien ajokorttien suorittamiseen lisää vaatimuksia.

Liikenneturva ehdottaa, että B-korttia alempien ajo-oikeuksien suorittamiseen lisätään vaatimuksia. T, AM120 ja AM121 suorittamiseen lisätään kaikkiin kolme ajokorttikohtaista teorialuentia sekä kolme ajo-opetustuntia. Liikenneturva ehdottaa teoriaopetusta myös moottoripyöräilijöille (A1, A2, A) sekä muutosta ajo-oikeuden korottamiseen niin, ettei moottoripyörän ajo-oikeuden korottaminen tutkinnolla olisi mahdollista suorittaa molemmissa korotuksissa. Moottoripyöräkoulutuksen vahvistaminen voidaan nähdä myös yhtenä Suomelta velvoitetulta vaihtoehtoiselta turvallisuustoimelta, jos Suomi hyödyntää kansallista joustovaraa moottoripyörärien katsastusvelvoitteesta.

Ajokorttilain uudistuksen myöhemmässä vaiheessa tulisi mopon käsittelykoe muuttua ajokokeeksi liikenteessä ja traktoreille lisätä ajokoe liikenteessä, kuten kevyillä nelipyörillä ja T3b-luokan traktoreilla jo on.

17-vuotiaiden siirtyminen henkilöauton kuljettajiksi ja heidän sitä myötä lisääntynyt henkilöauton ajosuorituksensa voi selittää sitä, että ajokorttiuudistuksen jälkeen 17-vuotiaiden kuljettajien henkilövahingot vähemmän kolariturvallisilla moottoriajoneuvoilla (mopot, mopoautot, moottoripyörät, traktorit) ovat vähentyneet, mutta samalla henkilövahingot henkilö- tai pakettiauton kuljettajina ovat vastaavasti lisääntyneet. Kuolemanriski ajettuja kilometrejä kohden on merkittävästi suurempi moottoroiduissa kaksipyöräisissä kuin autoissa (Shinar 2017).

Henkilöautoilijoiden ikäpoikkeuslupamenettelyn tarkentaminen voi johtaa siihen, että kaksipyöräisiin ja suojaamattomiin kulkuneuvoihin tapahtuu siirtymää. Myös tästä syystä on tärkeää lisätä koulutusta myös B-korttia alempiin ajokorttiluokkiin.

Tarkemmat ehdotukset alempien ajokorttien lisävaatimuksiin:

T-kortti

T-kortti oikeuttaa ajamaan traktoreita, joitain traktorimönkijöitä sekä moottorikelkkaa. Erilaiset T-ajokorttiluokan ajoneuvot ovat kasvava ryhmä ja monella mönkijällä saa ajaa jopa 60 km/h nopeutta. T-kortin suorittamiseen ei tällä hetkellä ole koulutus- eikä tutkintovaatimuksena kuin ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus (jos kyseessä ensimmäinen ajokortti) ja teoriakoe. Korttikohtaista opetusta tai käsittely- tai ajokoetta liikenteessä ei vaadita.

Liikenneturva ehdottaa T-kortin suorittamiseen kolmea tuntia ajoneuvoluokkaan sisältyvää teoriaopetusta sekä kolme tuntia ajo-opetusta liikenteessä. Ajokorttilain uudistuksen myöhemmässä vaiheessa myös ajokoe tulisi lisätä vaatimuksiin.

AM 120

AM 120 kortin suorittamiseen on koulutus- ja tutkintovaatimuksena ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus (jos kyseessä ensimmäinen ajokortti), teoria ja käsittelykoe. Vaatimuksena ei ole lainkaan korttikohtaista opetusta tai ajokoetta liikenteessä. AM 120 kortti oikeuttaa ajamaan kaksi- ja kolmipyöräisiä mopoja.

Liikenneturva ehdottaa AM 120 kortin suorittamiseen kolmea tuntia ajoneuvoluokkaan sisältyvää teoriaopetusta sekä kolmea tuntia ajo-opetusta, joista vähintään yksi tunti liikenteessä. Ajokorttilain uudistuksen myöhemmässä vaiheessa käsittelykoe tulisi korvata ajokokeella. GDE-matriisin mukaisesti olisi hyvä, että sekä opetuksessa että tutkinnossa ei käsiteltäisi vain alatasoja kuten käsittelykoe. Ajokoe liikenteessä olisi hyvä olla vähimmäisvaatimus liikenteessä ajettaville moottoriajoneuvoille.

AM121

AM 121 kortin suorittamiseen on koulutus- ja tutkintovaatimuksena ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus (jos kyseessä ensimmäinen ajokortti) ja teoria- ja ajokoe liikenteessä. Vaatimuksena ei ole korttikohtaista opetusta, AM 121 kortti oikeuttaa ajamaan kevyitä nelipyöriä esim. mopoautoja ja joitain mönkijöitä.

Liikenneturva ehdottaa, että AM 121 kortin suorittamiseen kolmea tuntia ajoneuvoluokkaan sisältyvää teoriaopetusta sekä kolmea tuntia ajo-opetusta.

A1, A2 ja A

Liikenneturva ehdottaa moottoripyöräkorttien suorittamisiin teoriaopetusta sekä ajo-opetusta liikenteessä. Ajo-opetusta tulee olla sekä taajamassa että maantiellä. Vakavimmat moottoripyöräonnettomuudet tapahtuvat maantienopeuksissa, mikä pitää huomioida opetuksessa paremmin. Korttiluokan korottaminen ei olisi mahdollista molemmissa korotuksissa tutkinnolla.

A1-kortin suorittamisen tulee sisältää vähintään kolme tuntia ajokorttiluokakohtaista teoriaopetusta. Lisäksi ajo-opetuksesta vähintään kaksi tuntia on suoritettava liikenteessä.

A2 kortin suorittamisen tulee sisältää vähintään kolme tuntia ajokorttiluokakohtaista teoriaopetusta, jos ei ole jo A1-korttia pohjalla. Mikäli on jo A1-kortti pohjalla, olisi korotus mahdollista suorittaa vain koulutuksella eikä joko tutkinnolla tai koulutuksella kuten tällä hetkellä. Korotuskoulutuksen tulisi sisältää aiempaa enemmän riskien tunnistamista ja GDE ylätasoon asioita.

A-kortin suorittamisen tulee sisältää vähintään kolme tuntia ajokorttiluokakohtaista teoriaopetusta, jos ei ole jo aiempaa moottoripyöräkorttia pohjalla. Mikäli korotus suoritettaisiin koulutuksena, tulisi sen sisältää enemmän riskien tunnistamista ja GDE ylätasoon asioita.

Moottoripyöräilijöiden turvallisuustilanne on ainakin vakavimpien onnettomuuksien valossa junnannut paikallaan jo useita vuosia. Trendi ei mukaile yleistä liikenneturvallisuuskehitystä. Lisäksi kaikki moottoripyöräonnettomuudet eivät tule poliisin tietoon. Moottoripyöräonnettomuuksien keskimääräiset henkilökorvaukset ovat merkittävästi suuremmat kuin muissa ajoneuvoluokissa. Keskimääräinen henkilövahingosta maksettava korvaus moottoripyörällä on runsaat 25 000 euroa vuodessa, kun liikenteen henkilövahingolla se on alle 14 000 euroa. Esimerkiksi henkilöautojen onnettomuuksissa keskimääräinen korvaus on noin 12 000 euroa (LVK Riskitutkimus 2025).

Tiukempi promilleraja uudelle kuljettajalle: korkeintaan 0,2 promillea.

Alkoholi ei kuulu liikenteeseen. Liikenneturva kannattaa tässä vaiheessa toteutettavaksi alempaa, 0,2 promillen, rajaa uusille kuljettajille. Euroopassa on enää viisi maata, jossa uusien kuljettajien promilleraja on korkeampi kuin 0,2.

WHO on määrittänyt kolme kriteeriä parhaiden käytäntöjen mukaiselle rattijuopumuslainsäädännölle: 1) rattijuopumusta koskeva lainsäädäntö on olemassa, 2) kaikkia moottoriajoneuvon kuljettajia koskeva promilleraja on korkeintaan 0,5 ja 3) tietyille ryhmille, kuten nuorille ja uusille kuljettajille, on asetettu korkeintaan 0,2 promillen raja (WHO 2023, 2017; Drink driving 2022; European Commission 2006, 2022).

Ajokorttidirektiivin myötä uusille kuljettajille tulee koeaika. Ajokortin myöntävän jäsenvaltion on määritettävä koeajan kesto, ja sen on oltava vähintään kaksi vuotta. Direktiivissä mainitaan, että jäsenvaltioiden on määrättävä uusien kuljettajien osalta muita tiukemmista alkoholin vaikutuksen alaisena ajamista koskevista säännöistä tai seuraamuksista tai molemmista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ne pannaan täytäntöön. Mikäli muutos ei ole mahdollinen ensimmäisessä vaiheessa, on se otettava käyttöön myöhemmin ajokorttidirektiivin myötä.

Alempi promilleraja voitaisiin toteuttaa joko rikoslain muutoksella tai hallinnollisena sanktiona tieliikennelakiin mikroliikkumisen promillerajan tavoin.

Ajokorttidirektiivissä todetaan, että alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen yleisesti sovelletut nollatoleranssijärjestelmät ja niiden kohdennettu täytäntöönpano ovat osoittautuneet tehokkaaksi keinoksi parantaa liikenneturvallisuutta. Alkoholin nollarajaa pidetään yleisesti tehokkaimpana keinona vähentää liikennekuolemia ja loukkaantumisia. Jäsenvaltioita kannustetaan säilyttämään ja ottamaan käyttöön kansallisessa lainsäädännössään nollatoleranssijärjestelmiä, joille uusien kuljettajien koeaikajärjestelmän olisi oltava täydentävä toimenpide.

Hallituksen esityksessä on käytetty esimerkkinä Saksaa. Siellä kahden vuoden seuranta-aika koskee jokaista ensimmäisen ajokortin suorittanutta. Seuranta-ajalla olevien ja alle 21-vuotiaiden tulee noudattaa nollan promillen vaatimusta. Seuranta-ajan vaikutuksista tehdyn tutkimuksen mukaan 0,0 promilleraja vähensi alkoholiin liittyvien kolareiden ja liikennesrikkomusten määrää merkittävästi. Vaikutus huomattiin myös pitkällä aikavälillä. Tuoreet kuljettajat syylistyivät myös seuranta-ajan päätyttyä muita epätodennäköisemmin rattijuopumuksiin tai joutuivat alkoholiliitännäisiin onnettomuuksiin. Seuranta-ajan alkoholinollatoleranssin ja ohjatun ajamisen ohjelman nähdään vaikuttaneen merkittävästi siihen, että nuorten kuljettajien liikennekuolleisuus Saksassa on laskenut vuodesta 2010 alkaen keskimäärin 7 prosenttia vuodessa, vaikka muussa väestössä liikennekuolleisuus on laskenut vain prosentin vuositahtia.

Suomessa poliisin tilastoissa perusmuotoisia alkoholirattijuopumuksia on eniten 15–24-vuotiaiden kuljettajien ikäryhmässä. Nuorten keskuudessa alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen on tyypillistä erityisesti silloin, kun kyydissä on matkustajia (Salenius & Sihvola 2021). Nuoren riski liikenteessä nousee nopeasti jo alhaisilla alkoholipitoisuuksilla. Kaikilla veren alkoholipitoisuuksilla 15–19-vuotiaiden riski kuolla onnettomuudessa on viisi kertaa korkeampi kuin yli 30-vuotiailla. Ikäryhmässä 20–29-vuotiaita riski kuolla on kolme kertaa suurempi. (Shinar 2017, European Commission 2022.)

Liikenneturvan kyselyn (2025) mukaan 59 prosenttia suomalaisista on sitä mieltä, että uusilla kuljettajilla promillerajan tulee olla joko 0 (34 %) tai 0,2 (25 %). Ainoastaan kolmasosa kokee, että promillerajan tulisi olla sama kaikilla.

Avustetun ajamisen järjestelmä tulee ajokorttidirektiivin myötä.

Tuleva ajokorttidirektiivi vaatii jäsenmailtaan ns. apukuljettajamallin toteuttamista. Apukuljettajamallissa ajoura aloitetaan kokeneen kuljettajan rinnalla. Mallilla pyritään puuttumaan onnettomuusherkkään kauteen ajamisen ensimmäisinä kuukausina.

Tämä järjestelmä tulee hyödyntää Suomessa täysimääräisesti nuorten ja uusien kuljettajien liikenneturvallisuutta edistään. Liikenne- ja viestintäministeriön on aloitettava selvitystyö, miten apukuljettajamallista saada täysmääräinen liikenneturvallisuushyöty kansallisella tasolla. Järjestelmää tulee soveltaa erityisesti alaikäisiin henkilöauton kuljettajiin.

Erityisesti alaikäisten kuljettajien liikenneturvallisuuteen voidaan saada turvallisuusvaikutuksia erilaisilla GDL, eli gradual driving licence-mallisilla rajoitteilla. Yksi näistä rajoitteista on useissa eri maissa testattu ajon aloittaminen kokeneemman kuljettajan kanssa.

Jatkovalmisteluun suurta harkintaa ja varovaisuutta.

Ajokorttilain seuraavassa vaiheessa tulee miettiä myös, miten kansallisesti suhtaudutaan ajokorttidirektiivin myötä mahdolliseen B1 ajokorttiin ja ns. nopeusrajoitettuihin autoihin. Traficom julkaisemassa Nopeusrajoitettujen autojen tutkimuksessa (Maasalo 2025) on tuotu esiin, miten vaikeaa on arvioida nopeusrajoitettujen autojen turvallisuusvaikutukset koko liikennejärjestelmään. Raportin johtopäätös on, että jos tällainen ajoneuvoluokka sallittaisiin, tulisi siirtymän olla hyvin maltillinen, jotta turvallisuustilannetta voidaan seurata.

Raportissa huomioidaan mm. virittämisen sekä ohitustilanteiden luomat riskitekijät, mutta näiden riskien todentumista ei kyetä osoittamaan tiedon puuttumisen vuoksi. Jopa 2500 kiloa painavien henkilöautojen mahdollistaminen yhä nuorempien alaikäisten kuljettajien liikkumismuodoksi vaatii Liikenneturvan mielestä suurta harkintaa ja varovaisuutta. Lisätutkimuksen tarve on ilmeinen.

Alkolukko.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom vetämä ajokielto työryhmän muistiossa (Traficom julkaisu 16/2024) on esitetty useita toimenpiteitä, joilla parannetaan ajokieltoprosesseja ja edistetään alkolukon käyttöä Suomessa. Liikenneturva kannattaa työryhmän ehdotuksia ja esittää, että niitä aletaan toimeenpanna ajokorttilain uudistamisen yhteydessä.

Ajokielto työryhmän muistion ehdotukset koskevat muun muassa väliaikaisen ajokiellon määräämisen yhdenmukaistamista ja rattijuopumuksista määrättävien ajokieltojen pidentämistä niin, että se vastaa alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kestoa.

Lähteitä:

Liikenneturvallisuuspoliittisten toimien vaikutusten arviointi Suomessa vuosina 2004–2021
(Pöllänen, Katko 2025) Assessing Road Safety Impacts of Policy Actions in Finland 2004-2021

Riikka Rajamäki (2025) Nuorten onnettomuudet tieliikenteessä, Tilastoja vuosilta 2010-2024.
Traficom tilastoja 2/2025.

Esko Lehtonen, Johannes Mesimäki, Anne Silla, Harri Peltola (2022) Ajokorttilain uudistuksen liikenneturvallisuusvaikutukset: Tilastollinen analyysi.

LVK Riskitutkimus tiedote: Moottoripyörien liikennevahingoista aiheutuu erittäin kalliita henkilökorvauksia

Onnettomuustietoa 2/2025 - Moottoripyöräonnettomuudet vuosina 2014–2023

Shinar D. 2017. Alcohol and driving. Teoksessa: Traffic Safety and Human Behavior. Second Edition.
Emerald Group Publishing, 2017. s. 563-636

Liikenneturvan nuorisokysely 2025. Kyselyn tiedonkeruun toteutti Taloustutkimus Oy.

ECTS, PIN Flash 41, Reducing Road Deaths Among Young People Aged 15 to 30 (2021).

Blood Alcohol Content (BAC) Drink Driving Limits across Europe - ETSC

Nopeusrajoitettujen autojen liikenneturvallisuusvaikutukset Traficom 2025

Vuoristo Toni
Liikenneturva - Liikenneturva