

Asia: VN/17379/2025

Lausuntopyyntö: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto hallituksen esityksen luonnoksesta eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

1 Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö on 27.10.2025 pyytänyt Poliisihallituksen lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi ajokorttilain muuttamisesta. Esityksen pääasiallisena

tavoitteena on edistää erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta.

Pyynnön johdosta Poliisihallitus lausuu seuraavaa:

2 Yleisiä huomioita

Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen on edelleen akuutti asia ja siksi Poliisihallitus ymmärtää tarpeen muuttaa ajokorttilakia jo ennen muuttuneen ajokorttidirektiivin

säännösten implementointia kansalliseen lainsäädäntöön. Poliisihallituksen toiveissa

olisi kuitenkin ajokorttilakiin tarvittavat muutokset toteuttava kokonaisuudistus, jossa

huomioitaisiin nuorten liikenneturvallisuuden ohella myös ajokorttidirektiivin ja siihen sisällytettävän ajokielto-direktiivin aiheuttamat muutokset sekä rattijuopumuksesta määrättävien ajokieltojen pidentämisen ja ajokielto-menettelyn sujuvoittamisen edellyttämät

muutokset. Samalla olisi mahdollista harkita esimerkiksi ajokieltojen pidentämistä muidenkin ajokieltoon johtavien rikosten johdosta kuin ainoastaan rattijuopumusten kohdalla. Ajokieltojen tulisi olla linjakkaat ja pidentämisessä huomioida kaikki ajokieltoon

johtavat teot.

Huolenaiheena peräkkäisten muutosten osalta on ajokorttilain monimutkaistuminen ja selkeyden kärsiminen tai samojen säännösten muuttaminen kohta uudelleen. Ajokorttilaki on jo nyt rakenteeltaan haastava ja säännösviittauksia on paljon. Siksi yksittäisen säännöksen merkitystä mietittäessä on yleensä luettava toista tai useampaa säännöstä samaan aikaan, mikä tekee laista vaikealukuisen tavalliselle tienkäyttäjälle.

Esitysluonnos muistuttaa eduskunnalle annettua ja sittemmin rauennutta hallituksen esitystä HE 70/2022 vp. Esitysluonnos poikkeaa kuitenkin Poliisihallituksen näkemyksen

mukaan edukseen rauenneesta esityksestä erityisesti 17-vuotiaiden ajo-oikeuden osalta, joka perustuisi jatkossakin poikkeuslupa- ja sen nykyisestä tiukentuviin myöntämisedellytyksiin.

3 Säännöskohtaisia huomioita

5 a § Alaikäisen kuljettajan B-luokan ajo-oikeus

Luonnoksessa ehdotetaan yöaikaisen ajamisen kieltämistä alle 18-vuotiailta B-luokan ajoneuvojen kuljettamisen osalta. Ehdotus on kannatettava, sillä suuri osa nuorten onnettomuuksista tapahtuu yöaikaan. Kiellon valvontaan käytettävissä olevien resurssien määrä vaikuttaa kuitenkin suoraan kiellon tehokkuuteen ja muutos lisäisi poliisin tehtäviä kiellon noudattamisen valvonnan, siihen liittyvän sakkomenettelyn ja ajokieltomenettelyn osalta. Poliisihallitus arvioi lakimuutoksen edellyttävän 13–15 henkilötyövuoden resurssilisäystä valvontaan ja noin 7 henkilötyövuoden lisäämistä liikennerikosten ja ajokieltojen käsittelyyn. Nämä resurssit tulee varmistaa poliisille.

Poliisihallitus pitää hyvänä linjauksena, että kiellon rikkominen katsotaan luonnoksen mukaan kulkuneuvon kuljettamiseksi oikeudetta ja ehdotetun uuden 5 a §:n kaltaista li säystä lakiin. Tämä antaa nuorille selkeän viestin yönaikaisen ajon moitittavuudesta ja jo

ensimmäinen tekokerta johtaa heti väliaikaiseen ajokieltoon ja rikosprosessin edettyä

myös määräaikaiseen ajokieltoon. Erityisesti nuorten kohdalla onkin tärkeää, että moitittavasta toiminnasta aiheutuvat seuraukset toteutuvat mahdollisimman nopeasti teon jälkeen. Poliisihallitus kiinnittää kuitenkin ministeriön huomiota siihen, että myös ajokorttilain 92 §:ssä on viittaussäännös rikoslain 23 luvun 10 §:ään. Kahden hyvin samantyyppi sen viittaussäännöksen sisällyttäminen lakiin tulisi vielä harkita.

Poliisihallitus pitää yöaikaisen ajamisen kiellon ulottamista kaikkiin viikonpäiviin oikeana,

sillä kielto muodostuu siten selkeäksi ja riittävän yksinkertaiseksi. Kiellon rajoittaminen

ainoastaan viikonloppuöihin aiheuttaisi tarpeetonta monimutkaisuutta lainsäädäntöön

esimerkiksi jouduttaessa ottamaan huomioon arkipyhät ja loma-ajat, jolloin nuorten yöaikaisen ajamisen ongelmat tuskin rajoittuvat vain viikonloppuöihin. Pimeys, liukkaus ja

muut vastaavat ajamisen erityiset haasteet korostuvat yöaikaan viikonpäivästä riippumatta, mikä sekin liikenneturvallisuuskulmasta puoltaa kiellon ulottamista myös arkiöihin. Nuorilla ei myöskään ole ikäpoikkeusluvan myöntämisperusteiden valossa perustetta saada kuljettaa ajoneuvoa yöaikaan arkena.

6 § Ajo-oikeus

Ajokorttilain 6 §:n 3 momenttiin esitetään lisättäväksi uusi 4 kohta. Tämä kohta vaikuttaa

5 a §:n toistolta. Siitä ei näyttäisi löytyvän sellaista informaatiota, jota ei ole mainittu

edellisessä pykälässä. On mietittävä, tarvitaanko nämä molemmat säännöskohdat vain

pykälien eri luonteen vuoksi. Jos 6 §:n 3 momentin 4 kohta ja 5 a § esitetään säädettäväksi ehdotetussa muodossa, tulisi yksityiskohtaisiin perusteluihin lisätä selkeämmin

maininta näiden lainkohtien tarkoituksesta.

26 § Ajokortin luovuttaminen

Luonnoksessa ehdotetaan vanhentuneen ajokortin palauttamisvelvollisuudesta luopumista. Ehdotettu muutos on kannatettava. Poliisihallitus esittää huomiotavaksi, että sisäministeriössä on meneillään lakimuutoshanke, jonka yhteydessä passien ja mahdollisesti myös henkilökorttien voimassaoloa pidennettäisiin ja samassa yhteydessä yhtenä muutoksena menettelyyn harkitaan aiemman asiakirjan palauttamisvelvollisuutta viranomaiselle. Passeja ja henkilökortteja koskevan nykyisen sääntelyn mukainen menettelymalli ja siihen siirtyminen myös ajokorttien osalta ei siten ehdotetun ajokorttilain muutoksen perusteluna ole riittävä. Ajokorttien palauttamisvelvollisuudesta

luopumista tulisikin perustella mieluummin esimerkiksi menettelyn vanhanaikaisuudella, viranomaisia työllistävällä vaikutuksella ja sillä, että ajokortti ei ole henkilöllisyysasiakirja eikä siltä edellytetä samantasoista luotettavuutta kuin passilta tai henkilökortilta.

32 § Ajokortin ja muun luvan tai todistuksen mukana pitämis- ja esittämisvelvollisuus

Säännöksessä ei mainita ikäpoikkeuslupaa. Sen esittämisvelvollisuudesta säädetään

luonnoksen 97 §:ssä, mutta siinäkään ei säädetä mukana pitämismenettelyistä. Myöskään sanktiointia mukana pitämisen ja esittämisen laiminlyönnille ei ole. Velvollisuus pitää ikäpoikkeuslupa mukana ja sanktio mukana pitämisen tai esittämisen laiminlyönnille

tuli lisätä säännöksiin.

35 § Ryhmän 1 ajokorttia koskevat koulutusvaatimukset

Riskienhallintakoulutuksen laajentamista on pidettävä positiivisena muutoksena. On

syytä varmistaa, että mahdollisimman suuri osa koulutuksesta tapahtuu nimenomaan

ajamalla. Asetusta ehdotetaan nyt muutettavaksi siten, että vähintään viisi tuntia koulutuksesta on ajo-opetusta. Poliisihallituksen näkemyksen mukaan asetusta pitäisi vielä

tarkentaa niin, että simulaattoria tulisi käyttää vain siihen, missä sen käyttö on turvallisuus- tai tarkoituksenmukaisuussyistä välttämätöntä ja rajata simulaattorin osuus maksimissaan kahteen tuntiin.

37 § Uuden kuljettajan ajokieltoon määrittämiseen liittyvä koulutus ja ajokortin palauttaminen ajokiellon jälkeen

Tällä hetkellä voimassa olevan ajokorttilain 37 §:n mukaan riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen käsittelevää lisäkoulutusta (jatkossa ajokieltokoulutus)

voidaan lain sanamuodon perusteella edellyttää ainoastaan määräaikaan ajokieltoon

määrätyltä. Säännös johtaa tarpeettoman monimutkaiseen tulkintatilanteisiin ja sen selkeyttämiseen ja soveltamisalan laajentamiseen tähtäävät muutokset ovat kannatettavia.

Säännöksen soveltamisalan rajoittuminen vain määräaikaan ajokieltoon määräytyihin

tarkoittaa, että ajokieltokoulutusta voidaan edellyttää vain tilanteissa, joissa tehdään

päätös määräaikaisesta ajokiellosta. Ajokieltokoulutusta edellytetään ensinnäkin niissä

perustilanteissa, joissa henkilö määrätään määräaikaiseen ajokieltoon, riippumatta siitä onko hän ollut määrättyä väliaikaiseen ajokieltoon vai ei, ja vaikuttaako väliaikainen ajokielto siten siihen, kuinka pitkä ajokielto määräaikaisten ajokieltopäätöksen jälkeen jää edelleen kärsittäväksi. Lisäksi soveltamisalaan kuuluvat tilanteet, joissa päätös määräaikaisestä ajokiellosta tehdään ajokorttilain 66 §:n 5 momentin perusteella siten, että väliaikaisen ajokiellon perusteella katsotaan ajokielto kokonaan kärsityksi.

Ajokieltokoulutusta ei sen sijaan voida nykyisen säännöksen mukaan edellyttää tilanteissa, joissa päätöstä määräaikaisestä ajokiellosta ei tehdä. Näitä ovat muun muassa ajokorttilain 72 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitetut tilanteet, joissa on kyse väliaikaisen ajokiellon päättymisestä ilman että asiassa tehdään päätöstä määräaikaisestä ajokiellosta.

Lisäksi Poliisihallitus on tulkinnut lainkohtaa siten, että ajokieltokoulutusta ei vaadita alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen määrätystä eikä muullakaan perusteella ehdolliseen

ajokieltoon määrätystä muissakaan tilanteissa kuin ajokorttilain 72 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa. Ehdolliseen ajokieltoon määrättyä tulee kohdella tasapuolisesti myös ajokieltokoulutuksen edellyttämisessä. Vastaavasti ajokieltokoulutusta ei vaadita myöskään

niiltä, joille on annettu varoitus ajokiellon sijaan.

Luonnoksessa esitetään säännökseen kahta muutosta. Ensinnäkin soveltamisalaa ehdotetaan laajennettavaksi siten, että ajokieltokoulutus koskisi auton ja moottoripyörän

lisäksi muitakin B-korttia alemman luokan kuljettajia. Laajennus on kannatettava, koska

se tuo koulutuksen piiriin laajemmin kaikki uudet kuljettajat. Nuoren henkilön moitittava

käyttäytyminen ei ole riippuvaista siitä, millä ajoneuvolla hän liikenteessä liikkuu ja ajo kieltokoulutuksen tavoitteiden toteutumisen kannalta on tärkeää, ettei koulutusta rajoiteta vain osaan nuorten käyttämisestä moottorikäyttöisistä ajoneuvoista.

Toisena muutoksena luonnoksessa esitetään, että myös väliaikaiseen ajokieltoon määräämisen seurauksena tulisi ajokieltokoulutus suoritettavaksi. Nykyisellään säännöksen

muotoilu kattaa Poliisihallituksen käsityksen mukaan edellä kerrotulla tavalla ainoastaan

määräaikaiseen ajokieltoon määräämisen tilanteet. Muutos on erittäin kannatettava.

Nuoren henkilön moitittava käyttäytyminen liikenteessä on usein todettavissa jo väliaikaiseen ajokieltoon määräämisen perusteella ja on tarkoituksenmukaista, että nuoret henkilöt suorittavat ajokieltokoulutuksen nykyistä kattavammin tilanteissa, joissa liikennekäyttäytyminen on ollut moitittavaa. On perusteltua saattaa säännös sellaiseksi, että väliaikaiseen ajokieltoon määrätty ei voi välttää ajokieltokoulutuksen suorittamista vain esimerkiksi rikosprosessin keston vuoksi. Tällöin ajokieltokoulutuksen tarkoitus ei toteudu.

Yleisesti ottaen tulisi huolehtia, että ajokieltokoulutuksen piiriin säädettäisiin kaikki tilanteet, joissa ajokieltokoulutuksen suorittamisella voidaan nähdä mahdollisuuksia vaikuttaa liikenneturvallisuuteen. Poliisihallitus esittää säännöstä vielä muokattavaksi seuraavien huomioiden perusteella:

– Säännöksestä tulisi poistaa viittaus poliisiin väliaikaisen ajokiellon määrääjänä, koska muidenkin väliaikaisen ajokiellon määräämiseen oikeutettujen tahojen määräämien väliaikaisten ajokieltojen tulisi aiheuttaa koulutusvaatimuksen toteutuminen.

– Säännöksen muotoilussa ei nyt huomioida, että väliaikaisen ajokiellon määräämisen perusteena on vain todennäköisyys rikoksesta, rikkomuksesta tai ajokiellon perusteen olemassaolosta. Koulutusvaatimusta ei tulisi asettaa tilanteissa, joissa epäillyn rikkomuksen tai rikoksen perusteella määrätty väliaikainen ajokielto päätetäänkin perusteettomana lain 72 §:n 5 momentin mukaisesti.

– Koska myös ehdolliseen ajokieltoon määrättävät määrätään yleensä ensin väliaikaiseen ajokieltoon, väliaikaisen ajokiellon käyttäminen esitetyllä tavalla kaikissa tilanteissa koulutusvaatimuksen laukaisevana tekijänä asettaisi koulutusvaatimuksen myös erilaisten ehdollisten ajokieltojen osalta, olivatpa ne sitten määrätty alkolukkoajokortin myöntämisen perusteella tai jostakin erityisen painavasta syystä. Ajokieltokoulutuksen edellyttäminen myös ehdolliseen ajokieltoon määrättyjen kohdalle tulisi harkita ja perustella. Jos ajokieltokoulutus harkitaan tarkoituksenmukaiseksi ulottaa myös ehdolliseen ajokieltoon määrättyihin, tulisi sen ihmisten tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi ulottua kaikkiin ehdollisen ajokiellon tilanteisiin. Tällöin ehdollinen ajokielto pitäisi nimenomaisesti mainita myös ajokieltokoulutusvaatimuksen perusteena, mikäli halutaan varmistaa, että ehdollinen ajokielto aiheuttaisi koulutusvaatimuksen toteutumisen niissäkin tilanteissa, joissa väliaikaista ajokieltoa ei ole määrätty. Jos ehdollista ajokieltoa ei tässä mainita, tarkoittaa se ehdolliseen ajokieltoon määrättyjen kohdalla erilaista kohtelua riippuen siitä, onko henkilö ollut väliaikaisessa ajokiellossa vai ei. Tätä ei voida pitää oikeudenmukaisena.

– Seuranta-aikojen päällekkäisyyttä koskeva ajokorttilain 37 §:n 1 momentin viimeisen lauseen merkitys suhteessa esitettyyn ajokorttiluokkien lisäämiseen tulisi selventää ja korjata tai

vaihtoehtoisesti säännöskohtaisten perusteluiden tekstiä tulisi tältä osin muuttaa, koska nyt ehdotettu säännösteksti ja sen perustelut eivät

vastaa toisiaan. Epäselväksi jää erityisesti, mitä säännöskohtaisten perusteluiden

seuraavalla virkkeellä tarkoitetaan: ”Kahden vuoden seuranta-aika koskisi jokaista momentissa mainittua ajokorttiluokkaa erikseen.” Mitä tämä tarkoittaisi

esimerkiksi tilanteessa, jossa henkilö, jolla on puolitoista vuotta aiemmin myönnetty A1-ajo-oikeus ja juuri myönnetty B-luokan ajo-oikeus, ajaa 11-kilovattisella

moottoripyörällä ylinopeutta ja määrätään ajokieltoon törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisepäilyn perusteella? Poliisihallitus ymmärtää kokonaisuudella

tarkoitettua sitä, että henkilö joutuisi käymään 37 §:n mukaisen koulutuksen nimenomaan tuoreen B-ajokorttinsa perusteella, vaikka ylinopeus olisikin ajettu

moottoripyörällä eli ratkaisevaa olisi tuorein ja korkein ajo-oikeus eikä rikkomuksessa käytetty ajoneuvo.

– Samoin toisen momentin viimeisen virkkeen voi ymmärtää monella tavalla ja sitä tulisi tarkentaa.

Yllä olevin perusteluin Poliisihallitus esittää, että säännöksen voisi muotoilla esimerkiksi seuraavasti:

Jos kuljettaja määrätään AM-, A1-, A2-, A-, T- tai B- ajokorttiluokan ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana tehdyistä liikennetrikkeistä tai toistuvista liikennetrikkeistä ajokieltoon, ehdolliseen ajokieltoon taikka väliaikaiseen ajokieltoon, ajokortin palauttamisen edellytyksenä ajokiellon päättymisen jälkeen on, että hän on saanut riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen käsittelevän lisäkoulutuksen. Jos tässä momentissa tarkoitetut seuranta-ajat ovat päällekkäiset tai seuraavat toista keskeytyksettä, seuranta-aikoja pidetään yhtenä seurantajaksona.

Lain 6 § 2 momentissa tarkoitetun ajo-oikeuden palautumisen ja ajokortin palauttamisen edellytyksenä 1 momentissa tarkoitetun ajokiellon jälkeen on, että ajokieltoon määrätty esittää todistuksen mainitussa momentissa tarkoitetun koulutuksen saamisesta. Koulutus tulee suorittaa jokaisen 1 momentissa tarkoitettuun ajokieltoon määräämisen jälkeen.

Koulutusta ei tarvitse suorittaa eikä todistusta esittää, mikäli ajo-oikeuden haltijan tekemäksi epäillyn rikoksen tai rikkomuksen johdosta määrätty väliaikainen ajokielto on päätetty lain 72 §:n 5 momentin mukaisesti lukuun ottamatta tapauksia, joissa on määrätty ehdollinen ajokielto.

51 a § Alaikäisen kuljettajan tunnus

Luonnoksessa esitetään alaikäisen kuljettajan B-luokan ajo-oikeutta edellyttävää ajoneuvoa merkittäväksi erityisellä tunnuksella, joka kiinnitettäisiin ajoneuvon takaosaan näkyvälle paikalle. Tämän käytön ja yöaikaisen ajamisen valvonta tulee kysymään valvontaresursseja, joihin viitattiin lausunnon 5 a §:n kohdalla. Jonkinlainen tietojärjestelmistä ilmenevä ajoneuvon merkitseminen olisi mahdollisesti toimivampi vaihtoehto, mutta nyt luonnosteltu esitys on varmaankin kevyin vaihtoehto sekä tietojärjestelmämuutosten että kustannusten osalta.

Poliisihallituksen näkemyksen mukaan säännökseen tulisi vielä lisätä, että alaikäisen

kuljettajan tunnuksen kiinnittämisestä ajoneuvon on vastuussa ajoneuvon kuljettaja eli

alaikäinen henkilö itse. Tämä olisi tarpeen erityisesti siksi, että alaikäisen kuljettajan tunnuksen käyttämisen laiminlyönnistä on ehdotettu säädettyä liikennevirhemaksu.

Tämä edellyttää, että myös vastuussa olevasta henkilöstä säädetään riittävän selkeästi.

54 § Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset

Poliisihallitus pitää tärkeänä, että toistaiseksi ajokieltoon määrättyjen ohella myös väliaikaiseen ajokieltoon määrättyjen olisi mahdollista päästä kuljettajantutkintoon. Säännökseen liittyvästä aiemmasta lausunnosta poiketen Poliisihallitus katsoo, että toistaiseksi ajokieltoon määrätyn lisäksi vain väliaikaiseen ajokieltoon määrätyn olisi tarpeen päästä kuljettajantutkintoon. Määräaikaisen ajokiellon osalta tämän mahdollistaminen voisi aiheuttaa epäselviä ja ongelmallisia tilanteita kokeen hyväksytyn suorittamisen yhteydessä.

56 a § Kuljettajantutkinnon teoriakoesuorituksessa todettu vilppi

Muutos on kannatettava, koska teoriakokeeseen tulevan oma osaaminen on liikenneturvallisuuden kannalta oleellista. Ehdotettua säännöstä tulisi muuttaa siten, että Traficomille asetettaisiin selkeästi velvoite määrätä vilppiin syylistynyt kokeeseen osallistuja

kieltoon osallistua uudelleen teoriakokeeseen ja tulkki kieltoon toimia tulkkina kuljettajantutkinnoissa. Kiinteä, tietyn mittaiseksi asetettava kiello, jonka asettamisessa ei ole harkintaa, olisi yksinkertainen, helposti ymmärrettävä ja selkeä seuraamus vilppiin syylistyneelle. Tämänkaltaisen sääntely olisi omiaan vähentämään vilppiin syylistymistä, ja näin saavutettaisiin ennalta estävää vaikutusta hallituksen esityksen luonnoksen tavoitteiden mukaisesti.

Siten säännöksen muotoilu voisi olla ”Liikenne- ja viestintäviraston tulee asettaa kuuden

kuukauden mittainen määräaikainen kieltä osallistua kokeeseen tai toimia kokeessa tulkkina. Kieltä asetetaan henkilölle, joka on toiminut osallistujana tai tulkkina vilpillisesti ”.

Poliisihallitus ehdottaa kyseisen kohdan jakamista kahteen virkkeeseen siksi, että hallituksen esityksen luonnokseen kirjattu muotoilu saattaa tulkkeja koskevalta osaltaan antaa käsityksen, että kieltä kohdistuisi ainoastaan siihen, että tulkki ei saisi toimia tulkkina

sellaiselle henkilölle, joka on syyllistynyt vilppiin, ja että tulkki saisi siten jatkaa teoriakokeiden tulkkauksista vilpillisestä toiminnastaan huolimatta.

Olisi hyvä lisäys, jos tässä yhteydessä olisi maininta siitä, tuleeko järjestäjän antaa vilpin

johdosta keskeytetystä kokeesta ja hyläystä suorituksesta kirjallinen hallintopäätös vai

millaisella prosessilla suoritus keskeytetään. Lisäksi järjestäjän vastuulle jää huolehtia

vilppiä koskevan näytön dokumentoinnista, sillä muuten myöhemmässä vaiheessa Traficom on hyvin hankala perustella kieltopäätöstä – tämä asia lienee käsiteltävä normaalissa hallintomenettelyssä ja siten Traficom on mm. tehtävä perusteltu hallintopäätös. Näitä asioita koskevaa sääntelyä kannattaisi vielä harkita lisättäväksi pykälään.

97 § Ikäpoikkeuslupa

Ehdotettu poikkeuslupan saamisen ehtojen tiukentaminen on erittäin hyvä ja kannatettava muutos. Tämä on jo sinällään viesti nuorille siitä, että ajoneuvon kuljettaminen liikenteessä jo 17-vuotiaana on tietyllä tapaa etuoikeus ja tarkoitettu vain niille, jotka sitoutuvat noudattamaan liikennesääntöjä ja toimimaan liikenteessä kaikkien turvallisuus huomioiden.

Poikkeuslupan myöntämisen tulisi myös lain soveltamiskäytännössä olla todellinen poikkeus eli lupahakemukset tulee hylätä, jos poikkeuslupan myöntämisen edellytykset eivät

täyty. Lakiin sisällytetty maininta siitä, että hakemus tulee hylätä, elleivät edellytykset

täyty olisi myös luvan hakijoille selvä viesti siitä, että edellytysten jäädessä selkeästi täyttymättä, ei hakemusta kannata tehdä. Tämä voisi olla esim. erillisenä 3 momenttina: ”Liikenne- ja viestintäviraston tulee hylätä ikäpoikkeuslupaa koskeva hakemus, jos ikäpoikkeuslupan saamiselle 2 momentissa säädetyt edellytykset eivät täyty.”

Ikäpoikkeuslupan saamisen yhtenä edellytyksenä luonnoksessa on, että hakija ei ole

eikä ole ollut ajokiellossa. Tämä edellytys on erittäin hyvä ja toimii selkeänä viestinä nuorille siitä, että liikenteessä tapahtuneilla teoilla ja käyttäytymisellä on seurauksia, joilla voi

olla vaikutusta pitkäänkin. Poliisihallitus esittää ehdotukseen vielä laajennusta siten, että ajokiellon ohella myös liikennერიკokset tulisi huomioida poikkeusluvan myöntämisen esteenä. Vain osa liikenteessä tapahtuvista rikoksista johtaa ajokieltoon, ja esimerkiksi skuiteilla ja muilla vastaavilla välineillä tapahtuvat rikokset eivät esityksen mukaan vaikuta poikkeusluvan saamisen edellytyksiin. Kaikkien liikenteessä tapahtuneiden rikosten tulisi vaikuttaa poikkeusluvan saamisen edellytyksiin, sillä ne ovat selkeitä osoituksia nuoren henkilön käyttäytymisen moitittavuudesta ja välinpitämättömästä suhtautumisesta liikenneturvallisuuteen. Siksi Poliisihallitus esittää harkittavaksi esitettyyn lain 97 §:n 2 momenttiin 6-kohtaa, jossa asetettaisiin luvan saamisen edellytykseksi se, ettei henkilö ole syyllistynyt rikoslain 23 luvussa tarkoitettuun liikennერიკokseen.

Edellytyksenä on myös vähintään 2 kuukauden mittaisen työsuhteen olemassaolo, ja tämän osalta työsopimus on riittävä liite hakemukseen. Aika vaikuttaa varsin lyhyeltä, kun sitä verrataan siihen aikaan, jonka ikäpoikkeusluvalla saa B-luokan ajoneuvoa kuljettaa. Lyhyt yksittäinen työsuhte esim. kesän aikana ei ole osoitus liikkumistarpeen jatkuvuudesta ja säännöllisyydestä, mitä poikkeusluvan saaminen edellyttää. Tämän osalta voisi harkita edellytykseksi todistusta hieman pidemmästä työsuhteesta, kuten esimerkiksi työsopimusta 6 kk mittaisesta työsuhteesta tai näyttöä säännöllisestä kesätyöstä käymisestä (esim. työtodistus edellisen kesän työsuhteesta ja työsopimus uudesta kesätyöstä, jotka molemmat edellyttävät töihin menoa nimenomaan autolla).

Esitetään harkittavaksi säännöksen perusteluihin maininta siitä, että Traficom tarkistaa hakemuksen käsittelyn yhteydessä hakemuksen tietojen ja sen liitteiden paikkansapitävyyden. Tarkoituksena olisi, että hakemuksessa ei ole kyse vain hakijan omista vakuutteluista, vaan että faktat tarkistetaan aina. Tämä vähentäisi hakemusten tekemistä tapauksissa, joissa edellytykset eivät todellisuudessa täyty ja vähentäisi Traficomien työmäärää.

4 Lopuksi

17-vuotiaille B-luokan ajokortin mahdollistavan poikkeusluvan edellytysten tiukentaminen on Poliisihallituksen näkemyksen mukaan erittäin positiivinen kehityssuunta.

Yöaikaisen ajon kieltäminen alaikäisiltä kaikkina öinä on tärkeä säännös liikenneturvallisuuden kannalta ja sen oivallisena tehostimena on säännöksen rikkomisen katsominen kulkuneuvon kuljettamiseksi oikeudetta. Tuo tehoste saattaa kompensoida alaikäisen kuljettajan tunnuksen käytön valvonnan ongelmallisuuden.

Poliisihallitus toivoo heti, kun se ajokorttidirektiivin muutosten voimaansaattamisen kannalta on mahdollista, myös ajokorttilain laajempaa uudistamista ajo-oikeuden laajuuteen, ajokieltomenettelyyn ja ajokiellon pituuteen vaikuttavien säännösten osalta.

Poliisihallituksella ei ole muuta lausuttavaa luonnoksesta.

Sanna Heikinheimo, poliisijohtaja

Tuomo Katajisto, poliisitarkastaja

Katajisto Tuomo
Poliisihallitus