

Louko ja Mutanen
Palveluosasto / kuljetus- ja pätevyysyksikkö

Lausuntoyhteenveto
12.8.2022
VN/17166/2022

Lausuntoyhteenveto luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen (423/2011) muuttamisesta

Asetusluonnoksesta pyydettiin lausuntoja ajalla 8.6.–3.8.2022. Asetusluonnoksessa esitetyillä muutoksilla päivitetäisiin asetuksen säännökset lakiehdotuksen (hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta, HE 70/2022 vp) mukaisiksi. Lisäksi asetusta selkeytettäisiin teknisluonteisilla korjauksilla.

Lausunnonantajat

Asetusluonnoksesta annettiin yhteensä 24 lausuntoa.

Lausunnon antoivat **Logistiikkayritysten Liitto ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Liikenne- ja viestintävirasto, Autokatsastajat AK ry, Svensk Ungdom rf, Teknisen Kaupan Liitto ry, Opetushallitus, Poliisihallitus, Perussuomalainen Nuorisoyhdistys ry, Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry (LIIKO), Nokian Ajoharjoitteluratasäätiö, Tyks Työ- ja liikennelääketieteen klinikka (Tyksin Ajopoli) sekä kaksi yksityishenkilöä.**

Nokian Ajoharjoitteluratasäätiön lausuntoon ovat yhtyneet **UAR Finland Oy / Uudenmaan ajoharjoitteluradat, Riihimäen ajoharjoittelurata, Joensuun ajoharjoittelurata, Pielisen-Karjalan ajoharjoittelurata, Jyväskseudun liikenneturvallisuuskeskus, Kuopion/Savon ajoharjoittelurata, Liikenneturvallisuuskeskus Paimio/V-S ajoharjoittelurata, Porin-Rauman seudun ajoharjoittelurata, Huittisten ajoharjoittelurata Kymenlaakson ajoharjoittelurata, Päijät-Hämeen ajoharjoittelurata Lahti, PRT Testirata Oy, Juvan Ajoharjoittelurata, Itä-Uudenmaan Ajoharjoittelurata Porvoo, Etelä-Pohjanmaan ajoharjoittelurata, Kajaanin Ajoharjoitteluratakeskus, Joutsan ajoharjoittelurata, Uudenkaupungin ajoharjoitteluratasäätiö ja Vaasan seudun ajoharjoitteluratasäätiö.**

Oikeusministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö, puolustusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ympäristöministeriö, Kilpailu- ja kuluttajavirasto sekä Onnettomuustutkintakeskus ilmoittivat, ettei heillä ole asiassa lausuttavaa.

Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys ilmoitti, ettei sillä ole esittää lääketieteellisiä perusteita omaavia muutoksia sen lisäksi, mitä he ovat aiemmin lausuneet hallituksen esityksestä laiksi ajokorttilain muuttamisesta (HE 70/2022 vp). **Ahvenanmaan maakuntahallitus** viittasi lakiesityksestä 17.11.2021 antamaansa lausuntoon ja ilmoitti, ettei sillä ole erityisiä näkemyksiä asetuseronnoksesta.

Yhteenveto lausunnoista

Ammatillisessa koulutuksessa opiskelevia koskevat muutokset

Logistiikkayritysten Liitto ry sekä **Autoliikenteen Työnantajaliitto ry** katsoivat yhtenevässä lausunnoissaan tärkeäksi, että ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevia koskeva ajokorttilain erityissäännös säilytettäisiin sisällöllisesti ennallaan eikä ammatillisessa koulutuksessa opiskeleviin henkilöihin sovellettaisi hallituksen esityksessä laiksi ajokorttilain muuttamisesta (HE 70/2022 vp) ehdotettuja yleisiä alaikäisen kuljettajan ajo-oikeuden rajoituksia tai ajoneuvon

merkitsemisvelvollisuutta. Logistiikkayritysten Liitto, Autoliikenteen Työnantajaliitto, **Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry** sekä **Opetushallitus** esittivät, että ajokorttiasetuksen 32 §:n 1 momentin 4 kohta tulisi säilyttää ennallaan ja vain kohdan numero ja mahdollisesti muuttuva ajokorttilain säännösviittaus muutettaisiin.

Opetushallitus perusteli muutosehdotustaan sillä, että ammatillisen koulutuksen lainsäädännön mukaan tutkinnon edellyttämä osaaminen tulee osoittaa työtehtäviä tehden, aidoissa työympäristöissä ja ammatillisen osaamisen hankkimiseen tarvitaan useita harjoituksia. Kuljettajakoulutuksessa olevat ovat saaneet ajamisen, ajoneuvon käsittelyn, liikennesääntöjen ja liikennekäyttäytymisen opetusta ja harjoitusta huomattavasti enemmän 17 vuoden ikään mennessä, kuin mitä B-luokan ajokorttiopetus muilta edellyttää. Heidän vastuullisuutensa, ajo-osaamisensa ja liikennekäyttäytymisensä ovat siten monin kerroin paremmalla tasolla kuin muiden 17-vuotiaiden. Opetushallituksen mukaan muutoksessa esitetyt rajoitukset 17-vuotiaille ovat sinänsä perusteltuja yleiseen nuorten liikkumiseen liittyen, mutta ammattikuljettajan työtehtäviin yhdistettyinä ne eivät ole toimivia eivätkä samat perustelut päde. Opetushallitus toi esille, että aikarajoitteet eivät ole toimivia silloin, kun kyseessä on liikkuminen aikaisin alkaviin työtehtäviin tavaraterminaaleihin, maarakennus- tai metsätyömaille. Nämä sijaitsevat pääsääntöisesti julkisten kulkuyhteyksien ulkopuolella. Matkustajamäärän rajoittaminen yhteen ei ole toimiva esimerkiksi sellaisissa työtehtävissä, joissa tarvitaan vähintään kolme henkilöä lastaus- tai purkutehtäviin. Rajoite ei myöskään ole toimiva tilanteissa, joissa siirytään tutustumiskäynnille logistiikkakeskukseen oppilaitoksen ajoneuvoilla, jossa kulkisi kuljettajan lisäksi kahdeksan matkustajaa. Alaikäisen kuljettajan tunnuksen sijoittamiselle yrityksen ajoneuvoon työpaikalla tapahtuvan opiskelun yhteydessä voi Opetushallituksen mukaan tulla ylitsepääsemättömiä esteitä. Opetushallitus esitti, ettei ammattiin opiskelevien nuorten osaamisen hankkimiselle asetettaisi esteitä, jotka hankaloittaisivat opiskelua ja siten voisivat vaarantaa liikenneturvallisuutta. Tämän vuoksi Opetushallitus katsoi, että erillisen, ammattikuljettajien koulutukseen liittyvän pykälän säilyttäminen säädöksissä on tarpeen.

Toisen **yksityishenkilön** mukaan ammatilliseen kuljettajakoulutukseen valittaessa tulisi varmistua siitä, että opiskelijoiden ajoterveysvaatimukset täyttyvät ennen kuin koulutus aloitetaan. Menettely olisi yhtenevä raide-, meri- ja lentoliikenteen alojen koulutusten kanssa.

Muutokset kuljettajakoulutukseen

Poliisihallitus katsoi, että asetuksen 12 §:n 4 momenttiin esitetty muutos, jonka seurauksena harjoitusluvan perusteella tapahtuvassa ajoharjoittelussa voisi käyttää mitä tahansa kuljettajantutkinnon luokkaa vastaavaa moottoripyörää, on yhtäältä selkeyttävä. Toisaalta se lisää riskiä sille, että tottumaton moottoripyöräilijä joutuu äkkitalanteisiin itselleen vieraalla ajoneuvolla tai että harjoittelussa käytettävässä ajoneuvossa ei käytetä ajokorttilain 51 §:n 1 momentin mukaista opetusajoneuvon tunnusta. Poliisihallituksen mukaan liukkaalla ajamisen ajo-opetuksen osuus on edelleen minimissään tunnin mittaisena toteutettuna kovin vähäinen, vaikka kokonaistilanne joka tapauksessa paranee, varsinkin, kun lakiesityksen (HE 70/2022 vp) mukaan liukkaalla ajamisen ajokoulutus on pyrittävä pääosin toteuttamaan ajoharjoitteluradalla.

Autokatsastajat AK ry katsoi, että simulaattoriharjoittelu ei vastaa todellista ajamista. Sen mukaan simulaattoriopetus on hyvä lisä opetukseen, mutta sillä ei voida korvata pakollista ajo-opetusta, pimeän opetusta lukuun ottamatta. Liukasta keliä demonstroivat olosuhteet on mahdollista saavuttaa vain liukkaan kelin ajoharjoitteluradoilla. Ammatillaisen antaman teoria- ja ajo-opetuksen määrää olisi myös perusteltua lisätä. Autokatsastajat ry:n mukaan uuden kuljettajan riskikäyttäytymisen ehkäisemiseen tähtäävälle lisäkoulutukselle olisi samat perusteet ajokorttiluokissa AM/120, AM/121 ja T, kuin B-luokassa.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry kannatti kuljettajaopetuksen kehittämistä riskien tunnistamiseksi erityisesti ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutuksen yhteydessä. Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry ja **Nokian Ajoharjoitteluratasäätiö** kannattivat ajoharjoitteluratojen hyödyntämistä ja korostivat sitä, että ajoharjoitteluradat ovat käytettävissä moneen muuhunkin harjoitteluun, autolla ajamisen lisäksi. Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry ja Nokian Ajoharjoitteluratasäätiö toivat esille, että kaikissa muissa Pohjoismaissa rataopetus on pakollista. Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry esitti ministeriön pohdittavaksi sitä, että vaikeissa olosuhteissa ajamisen riskikoulutus mahdollistettaisiin kaikille ajokorttia suorittaville aidoissa olosuhteissa ajoharjoitteluradalla tai muulla vastaavalla suljetulla alueella. Lisäksi Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry nosti esiin ajoharjoitteluratojen soveltuvuuden ikääntyvien kuljettajien omatoimisen liikkumisen edistämiseksi.

Perussuomalainen Nuoriso katsoi, että simulaatio-opetus ei voi missään olosuhteissa korvata ajoharjoittelua autolla. Simulaatio-opetus voi olla täydentävänä, mutta ei korvaavana opetusmuotona ajokortin hankkimisessa. Liukkaan kelin harjoittelu tulisi aina suorittaa pakollisena ajoharjoitteluradalla, ei simulaattorilla. Poikkeusluvan haltijan tulisi suorittaa merkittävästi enemmän ajotunteja ja teoriaopetusta autokoulussa suhteessa täysi-ikäiseen kuskiin. Perussuomalainen Nuoriso katsoi, että ajotunteja olisi syytä lisätä merkittävästi kaikkien ajo-oppilaiden osalta. Puutteelliset taidot liikenteessä ovat vaaraksi sekä kuskille että muulle liikenteelle.

Tyksin Ajopolin mukaan ajo-opetuksen laatuun tulisi kiinnittää huomiota ja huolehtia siitä, että myös autokoulun opettajilta vaaditaan riittävää pedagogista osaamista ja taitoa ohjata nuoren asennetta liikenteessä oikeaan suuntaan. Myös Tyksin Ajopoli katsoo, että kokemusta auton käyttämisestä ei saisi jättää pelkästään simulaatioiden varaan.

Autokatsastajat AK ry katsoi, että opetuslupaopettajan teoriakoevaatimus olisi palautettava, sillä opetuslupaopettajat eivät usein osaa perusasioita. Autokatsastajat ry:n mukaan oppilaiden teoriakoemenestys on tämän vaatimuksen poistumisen myötä huonontunut huomattavasti ja teoriakysymyksiä opitaan ulkoa, kun kokeissa käydään useasti. Muutos teoriakoemenestyksessä heijastuu myös ajokokeisiin.

Autokatsastajat AK ry:n mukaan vilppi kuljettajatutkinnoissa on hyvin yleistä, koska sitä ei ole sanktioitu. Merkittävän pitkä kielto osallistua uuteen kokeeseen on aiheellinen pelote vilpillisen toiminnan vähentämiseksi. Sen mukaan teoriakokeen lisäksi kielto osallistua kokeeseen olisi syytä ottaa käyttöön myös ajokokeissa tapahtuviin vilpillisyyksiin. Sanktion vilpillisesti toimineelle tulkille olisi syytä olla selvästi pidempi kuin kokeen suorittajalle asetettavan sanktion.

Toinen **yksityishenkilöistä** ehdotti erilaisia muutoksia kuljettajaopetuksen kehittämiseksi.

Alaikäisen kuljettajan tunnusta koskevat huomiot

Poliisihallituksen mukaan tunnus olisi kovin pieni 12 cm:n minimihalkaisijalla toteutettuna ja saattaisi jäädä valvonnassa huomaamatta. Lisäksi Poliisihallitus esittää pohdittavaksi nyt ehdotetun kuvion tilalle kuvaavampaa; esimerkiksi lukua 17.

Svensk Ungdom rf ei kannata alaikäisen kuljettajan tunnusta tai muuta vastaavaa tunnusta nuorille kuljettajille. Yhdistyksen mukaan tunnukset vaarantavat liikennettä ja asettavat nuoren kuljettajan erityisen haavoittuvaan asemaan. Tunnus asettaisi nuoret kuljettajat muiden kuljettajien kiusaamiselle liikenteessä, ja siten voisi johtaa liikenteen vaarantumiseen. Yhdistys ei myöskään näe perusteita yhden kuljettajakunnan vahvaan yksilöintiin mainitulla tavalla. Sen sijaan olisi tärkeää laajentaa ja syventää riskientunnistamiskoulutuksen vaatimuksia. Myöskään **Teknisen Kaupan Liiton** mukaan nuoren kuljettajan tunnus ei lisäisi liikenneturvallisuutta.

Perussuomalainen Nuoriso sen sijaan katsoi, että poikkeusluvalla ajaville alaikäisille tulisi lisätä autoon pakollinen tunnus, joka kertoo kuskin alaikäisyydestä ja rajoittaisi alaikäisenkuljettaman ajoneuvon maksiminopeudeksi 80 km/h.

Toinen **yksityishenkilöistä** ehdotti, että uuden kuljettajan autoon tulisi lisätä pakollinen varoitusmerkki, jota käytettäisiin kahden vuoden ajan ajokortin myöntämisestä.

Huomiot ikäpoikkeusluvasta luopumisesta ja rajoitetusta B-luokan ajo-oikeudesta

Autokatsastajat AK ry ja **Tyksin Ajopoli** katsoivat, että B-luokan ajokortin suorittamisen alaikäraja olisi syytä pitää 18 vuodessa. **Autokatsastajat AK ry** perusteli näkemystään sillä, että B-luokan ajo-oikeus mahdollistaa muun muassa alempia ajokorttiluokkia suuremmat ajonopeudet. Täten B-luokan ajo-oikeuden haltijalta edellytetään myös laajempaa ymmärrystä, vastuullisuutta ja kypsyyttä liikennejärjestelmästä, ja sitä ei pääsääntöisesti alle 18-vuotiailla vielä ole. Mahdollisuus ikäpoikkeuslupa on hyvä säilyttää, mutta sen myöntämisperusteet olisi syytä saattaa aiemmalle tasolle, jolloin kyseessä oli poikkeus pääsääntöön.

Tyksin Ajopoli perusteli näkemystään sillä, että kaikki eivät 17 vuoden iässä ole riittävän kypsiä liikennevirtaan. Ajopolin mukaan rajoitukset ovat varmasti yksi keino hillitä mahdollisia tulevia onnettomuuksia, mutta niiden valvominen olisi varsin hankalaa. Ajopoli toi esille, että rajoitus yöaikaan ajamisesta koskisi vain 17-vuotiaita, mutta samaan aikaan liikenteessä voisi liikkua heitä nuoremmat ja yli 18-vuotiaat, joille yhtä lailla tapahtuu liikennevahinkoja. Ajopoli katsoo, että yhden matkustajan sääntö toimii hyvin mopoautossa, mutta ei henkilöautossa. Sen mukaan nuoren kuljettajan mahdollisuus kuljettaa omaa perhettään tulisi edelleen huomioida, ja toteaa tämän aiemmin olleen yksi poikkeusluvun hakemisen perusteista. Ajopoli ei kannata ehdotusta, että rajoitukset koskisivat koko 17-vuotiaiden joukkoa takautuvasti, sillä sen mukaan rajoituksista ei olisi liikenneturvallisuushyötyä niiden nuorten osalta, joilla on poikkeusluvalla suoritettu ajokortti ja jotka täyttävät 18 vuotta pian lain voimaantulon jälkeen.

Perussuomalainen Nuoriso ry lausui, ettei se katso nykyisenlaisen ”poikkeusluvun” olevan hyväksi, sillä nuorten liikennekuolemat ja loukkaantumiset ovat liian kova hinta nykyisestä mahdollisuudesta saada ajokortti vuosi ennen täysi-ikäisyyttä. Perussuomalainen Nuoriso ry:n mukaan poikkeuslupa tulisi myöntää vain erityisin ja painavin perustein. Yhdistys kannatti alaikäisten kuljettajien osalta rajoitusta yöaikaan ajamiselle. Yhdistyksen mukaan poikkeusluvalla voitaisiin sallia ajaminen yöaikaan, mutta vain ennalta määrätyt ajot, jotka mainittaisiin poikkeusluvun myöntämisen perusteissa.

Teknisen Kaupan Liitto toteaa lausunnossaan, että Liikenneturvan sekä useiden kansainvälisten tutkimusten mukaan ajo-oikeuden ulottaminen 17-vuotiaille ilman poikkeusmenettelyä lisäisi liikenneonnettomuuksien määrää. Liiton mukaan lakiesitys ei kohtele eri ajoneuvoluokkia tasa-arvoisesti, sillä lakiesityksen mukaan ajo-oikeus tulisi 17-vuotiaille autoilijoille, mutta ei moottoripyörille. Teknisen Kaupan Liiton mukaan nykyinen poikkeusmenettely mahdollistaa tarveharkinnan ajo-oikeuden myöntäville taholle, myös riskien osalta.

Toinen **yksityishenkilöistä** katsoi, että B-luokan ajokortin myöntämistä 17-vuotiaille ikäpoikkeusluvalla tulisi jatkaa, mutta lupaan tulisi liittää erityisiä ja tiukempia ehtoja kuin nyt.

Toinen **yksityishenkilö** esitti aiemmin saadun ikäpoikkeusluvun tuomien ajo-oikeudellisten etujen säilyttämistä sellaisenaan.

Muita lausunnoissa esitettyjä huomioita ja ehdotuksia

Poliisihallitus katsoi lausunnossaan, että esitetyt asetuksen muutokset ovat sopusoinnussa eduskunnan käsittelyssä olevan lakiehdotuksen (HE 70/2022 vp) kanssa. Poliisihallituksen mukaan asetuksen 2 §:n 1 momenttiin ehdotettu lisäys, joka mahdollistaa katsastajalle, jolla on B-luokan ajo-oikeus, koeajaa BE-luokan ajoneuvoyhdistelmää on perusteltu. Saman pykälän toisen momentin muutos päivittää liikenteen valvoja -termin vastaamaan nykyisen tieliikennelain muotoilua.

Poliisihallituksen mukaan ajokortin palauttamisvelvollisuudesta luopuminen lisää riskiä siihen, että ajo-oikeudeton henkilö esittää toisen henkilön ajokortin omanaan tai ajokieltoon määrätty henkilö esittää valvontatilanteessa vanhan ajokortin. Poliisihallitus huomauttaa, että vaikka ajo-oikeus tarkistetaan usein tietojärjestelmästä, ei siihen ole kaikissa valvontatilanteissa mahdollisuutta. Ajokorttia käytetään tyypillisesti myös osoittamaan henkilöllisyyttä esimerkiksi erilaisten ostotapahtumien yhteydessä ja Poliisihallitus on huolissaan siitä, että palauttamatta jääneitä ajokortteja päätyy yhä useammin erehdyttäjän käyttöön.

Liikenne- ja viestintävirasto ehdotti asetusluonnoksen 2 §:n 2 momentin selkeyttämiseksi ”muuta” -sanana poistamista kohdasta ”– tarkoitetaan poliisimiestä ja muuta liikenteen valvontaan liittyvässä virkatehtävässä toimivaa tulli- ja rajavartiomiestä”. Liikenne- ja viestintävirasto jätti myös ministeriön pohdittavaksi, olisiko asetuksen 3 §:ään tarkoituksenmukaista lisätä teksti, jossa selvennetään palvelun tuottajan olevan sellainen palvelun tuottaja, jonka kanssa Liikenne- ja viestintävirasto on tehnyt kuljettajatutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa (535/1998) tarkoitetun kuljettajatutkintotoimintaan koskevan sopimuksen.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry katsoi, että ehdotettuja muutoksia koskevissa kohdissa ja perusteluissa olisi tarve avata muutosten syitä ja sisältöjä vähän enemmän. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n mukaan perustelumuiot tulisi lisätä koonti ehdotusten sisällöstä.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry viittasi hallituksen esityksestä laiksi ajokorttilain muuttamisesta (HE 70/2022 vp) antamaansa lausuntoon.

Nokian Ajoharjoittelurasäätö viittasi hallituksen esityksestä laiksi ajokorttilain muuttamisesta (HE 70/2022 vp) antamaansa lausuntoon. Nokian Ajoharjoittelurasäätö esitti, että asetus tulisi voimaan 1.10.2022, sillä tämä mahdollistaa yhdelle ikäluokalle aidoissa olosuhteissa tapahtuvan harjoittelun. Nokian Ajoharjoittelurasäätön näkemyksen mukaan, mitä pidemmälle voimaantuloa siirretään, sitä enemmän menetämme uusille kuljettajille koituvia liikenneturvallisuushyötyjä. Nokian Ajoharjoittelurasäätö lausui pitävänsä voimaantulon siirtymäsäännöstä liikenneturvallisuutta heikentävänä.

Tyksin Ajopoli toteaa lausunnossaan, että nykyautojen huippunopeuksia voitaisiin kiristää nykytekniikalla avaimen säädöillä ja nuorten kuljettajien suurinta sallittua nopeutta voitaisiin rajoittaa ensimmäisenä ajovuotena. Ajopolin mukaan nuorten käyttämät autot voivat olla riskejä lisääviä, ja toteaa, että vanhempien vastuuta tulisi korostaa ajoneuvon hankinnassa ja renkaiden kunnosta huolehdittaessa. Lausunnossaan Tyksin Ajopoli toivoo, että molemmat huoltajat voisivat olla päättämässä B-luokan ajokortin hankinnasta 17-vuotiaana. Ongelmatilanteissa voisi hyödyntää erikoissairaanhoidon palveluita ja nuoret, joilla on kehityksellisiä ja oppimiseen liittyviä haasteita, tulisi Ajopolin mukaan ehdottomasti tutkia ennen ajokortin myöntämistä. Tyksin Ajopoli ehdotti, että liikenneonnettomuuksissa, joihin liittyy päihteiden käyttöä, ajoneuvo voitaisiin määrätä menetettäväksi valtiolle Tanskan mallin mukaisesti. Lausunnossa huomautetaan, että Keski-Euroopassa rikkeen tehnyt ohjataan tarkempiin tutkimuksiin, joihin kuuluu ajokognition ja käytöksen arviointia. Vastaava menettely voisi Suomessa järjestyä ajopoliin kautta, mutta tämä edellyttäisi yhteiskunnalta saatavaa rahoitusta. Tällaisessa mallissa ajo-oikeus voitaisiin palauttaa sitten kun kuljettaja on osoittanut kypsyytensä, hallitsevansa riskinsä ja ettei päihteiden käyttö ole esteenä

ajo-oikeuden palauttamiselle. Mallissa voisi olla mukana nyt kaavailtua riskikoulutusta, jossa ennen koulutusta arvioidaan, että terveysesellytykset ovat täyttyneet. Tyksin Ajopoli huomautti, että terveydenhuolto on veloitettu arvioimaan ajoterveyttä yhtenä osana potilaskontaktia ja että tätä työtä helpottaisi, jos potilaan ajo-oikeudesta olisi tietoa vastaanoton potilasjärjestelmässä.

Teknisen Kaupan Liitto ehdotti lausunnossaan automaatti- ja manuaalivaihteisen ajoneuvon ajo-oikeuksien yhdistämistä, eikä näe erityisehtoa perusteltuna.

Toinen **yksityshenkilöistä** katsoi, että ajokortin myöntämisen yhteydessä tulisi huomioida myös liikennerikostausta ja mikäli liikennerikoksia on useita B-luokan, tulisi ajokortin myöntämistä lykätä kahdella vuodella.

Liitteet	Liitteet
Jakelu	Etunimi Sukunimi Organisaatio
Tiedoksi	Etunimi Sukunimi Organisaatio