

15.12.2021

VN/8292/2021
Julkinen

Lausuntoyhteenvedo luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Tausta

Ajokorttilain vuoden 2018 uudistuksen yhteydessä eduskunta edellytti, että valtioneuvosto teettää lakimuutoksen toteutumisesta ja vaikutuksista seurantatutkimuksen. Ajokorttilain seurantatutkimuksen valmistelu käynnistyi Liikenne- ja viestintävirastossa kesällä 2020 liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta. Ensimmäiset tutkimustulokset julkaistiin maaliskuussa 2021 (Traficom julkaisuja 06/2021). Tulosten julkaisun jälkeen ministeriö käynnisti lainsäädäntöhankkeen ajokorttilain muuttamiseksi. Hankkeessa ajokorttisääntelyä päivitetään ajokorttilain seurantatutkimuksesta tähän mennessä saatujen tietojen pohjalta. Hankkeen taustalla on tarve parantaa erityisesti nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta.

Hankkeen käynnistysvaiheessa järjestettiin liikenneturvallisuusstrategiatyön osana asiantuntijakokous, johon kutsuttiin muun muassa käyttäytymistieteen, psykologian, mielenterveyden, ajo-opetuksen ja liikenneturvallisuuden asiantuntijoita. Kokouksen keskustelut tukevat sekä liikenneturvallisuusstrategian että ajokorttilain muutosten valmistelua.

Kesällä 2021 ministeriö pyysi lausuntoja *arviomuistiosta ajokorttilain muutoksille - nuorten liikenneturvallisuus*. Arviomuistio laadittiin seurantatutkimuksen valmistuneita tuloksia ja edellä mainitun asiantuntijakokouksen keskusteluja hyödyntäen. Lausuttavana ollut esitysluonnos on valmisteltu arviomuistiosta saatu lausuntopalautte huomioiden. Mahdolliset laajemmat muutokset ajokorttilakiin arvioidaan ja toteutetaan erikseen, mahdollisesti tulevan EU:n ajokorttidirektiivin uudelleentarkastelun myötä.

Luonnoksesta hallituksen esitykseksi oli mahdollista antaa lausuntoja lausuntopalvelussa ajalla 6.10. – 17.11.2021. Määräajassa **lausuntoja saatiin yhteensä 80**. Kuluttajaliitolla, Kilpailu- ja kuluttajavirastolla, Onnettomuustutkintakeskuksella ja puolustusministeriöllä ei ollut asiassa lausuttavaa. Lausunnonantajat ovat listattuna tämän yhteenvedon lopussa.

Hallituksen esitysluonnoksen pääasiallinen sisältö

Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan, että kuljettajaopetusta täydennettäisiin lisäämällä ajokortin suorittajalta vaadittavan turvallisuuspainotteisen riskientunnistamiskoulutuksen laajuutta ja vaatimuksia.

Liukkaalla ajamisen ajo-opetus tulisi esitysluonnoksen mukaan jatkossa suorittaa pääsääntöisesti ajoharjoitteluradalla.

Liikenne- ja viestintävirasto voi tällä hetkellä myöntää 17-vuotiaalle kokonaisharkinnan perusteella poikkeusluvan B-luokan ajokortin suorittamista varten ja hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan tästä poikkeuslupamenettelystä luopumista. Samalla luonnoksessa ehdotetaan, että ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevien poikkeuksesta B- ja BE-luokan ajokortin saamiseksi 17-vuotiaana luovutaan. Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan, että 17-vuotias voisi saada huoltajan suostumuksella

B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden, joka ei kuitenkaan olisi voimassa lauantaisin kello 00–05 ja sunnuntaisin kello 00–05. Ajo-oikeuden rajoitusta sovellettaisiin siihen asti, kun kuljettaja täyttää 18 vuotta.

Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan, että ajoneuvon ajamisesta rajoituksen vastaisesti voitaisiin tuomita sakkoon ja määrätä ajokieltoon. Hallituksen esitysluonnoksen mukaan 17-vuotiaan kuljettajan tulisi käyttää autoon kiinnitettävää alaikäisen kuljettajan tunnusta ja veloitteen rikkomisesta voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu.

Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvä koulutus ulotettaisiin hallituksen esitysluonnoksen mukaan koskemaan nykyisten A- ja B-luokan ajo-oikeuksien lisäksi AM/120-, AM/121- ja T-luokan ajo-oikeuksia sekä väliaikaiseen ajokieltoon poliisin määräämiä kuljettajia.

Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan lisäksi säädettäväksi muun muassa seuraamuksesta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa vilppiin syyllistyneelle. Liikenne- ja viestintävirasto asettaisi vilppiin syyllistyneen kokeen suorittajalle kuuden kuukauden mittaisen kiellon osallistua teoriakokeeseen. Virasto asettaisi myös teoriakokeessa avustaneen ja vilppiin syyllistyneen tulkin kuuden kuukauden mittaiseen kieltoon toimia teoriakokeessa tulkkina.

Lausuntopalautteesta yleisesti

Lausunnonantajien näkemykset hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetusta 17-vuotiaiden ajo-oikeudesta, siihen liittyvistä rajoituksista ja poikkeuslupamenettelystä luopumisesta jakautuivat.

Poikkeuslupamenettelystä luopumista kannattaneet lausunnonantajat, kannattivat lähtökohtaisesti ajo-oikeuden myöntämistä 17-vuotiaille ja pitivät myös hallituksen esityksessä ehdotettuja ajo-oikeuden rajoituksia pääasiassa hyvinä. 17-vuotiaiden ajo-oikeuden rajoitukseen liittyen muutamissa lausunnoissa korostettiin kuitenkin sitä, että 17-vuotiaat ovat yksilöitä, joista suurin osa on fiksua ja osaavia liikenteessä ja ongelmia voivat aiheuttaa tietyt riskihakuiset henkilöt.

Useat lausunnonantajat vastustivat poikkeuslupajärjestelmästä luopumista, joidenkin mielestä poikkeuslupan myöntämisen edellytyksiä tulisi jopa kiristää. Useat poikkeuslupamenettelyn säilyttämistä kannattaneet lausunnonantajat katsoivat, etteivät ehdotetut ajo-oikeuden rajoitukset ole riittäviä, vaan alaikäisten ajo-oikeutta tulisi rajoittaa enemmän, esimerkiksi kaikkina öinä. Osa lausunnonantajista ehdotti, että poikkeuslupamenettely säilytettäisiin, mutta siihen lisättäisiin hallituksen esitysluonnoksessa ehdotettu ajo-oikeuden rajoitus viikonloppuöisin.

Ehdotus siitä, että alaikäisen kuljettajan tulisi käyttää erityistä tunnusta jakoi myös mielipiteitä. Tunnus sai kannatusta, mutta sitä myös moitittiin liian pieneksi ja vaikeasti valvottavaksi. Vaihtoehdoksi fyysiselle tunnukselle esitettiin muun muassa digitaalista rekisterimerkintää, joka voitaisiin yhdistää tiettyihin ajoneuvoihin ja jota poliisi voisi valvoa teknisesti.

Ehdotus riskientunnistamiskoulutuksen kehittämisestä ja vaatimus suorittaa liukkaan ajon ajo-opetusta ajoharjoitteluradalla saivat pääasiassa myönteisen vastaanoton. Riskientunnistamiskoulutuksen sisällöstä lausunnoissa tuotiin esille, että varsinkin kesäyöt ovat nuorille kuljettajille riskialttiita. Osassa lausuntoja katsottiin, että myös simulaattoriharjoittelusta olisi hyötyä.

Lausunnoissa kannatettiin laajasti ehdotusta ajokieltokoulutuksen laajentamisesta ja ehdotusta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa todetun vilpillisen toiminnan sanktioinnista.

Yksityiskohtainen yhteenveto lausuntopalautteesta

Poikkeuslupamenettelystä luopuminen ja alaikäisten B-luokan rajoitettu ajo-oikeus

Sosiaali- ja terveysministeriö, sisäministeriö, Porin kaupunki, Mannerheimin Lastensuojeluliitto, Taksiliitto, Suomen Motoristit ry, Epic Autokoulu Oy, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT, Autokoulu Safiiri, Rahtarit ry ja yksi yksityishenkilö eivät lausunnoissaan kannata poikkeuslupamenettelystä luopumista. Myöskään **Suomen Ajokonsultointi** ei kannata poikkeusluvasta luopumista, mutta ehdottaa siirtymistä tarveharkinnasta soveltuvuusharkintaan. **Sosiaali- ja terveysministeriö** katsoo, että 17-vuotiaiden ajo-oikeutta tulisi rajoittaa esityksessä mainitulla tavalla viikonloppuisin (lauantai ja sunnuntai) aikavälillä 00–05. Lisäksi ministeriö katsoo, että ajo-oikeuksista säädettäessä tulisi huomioida myös alaikäisille myönnettävien poikkeuslupien alkupe- räinen tarkoitus, vaikka ajo-oikeuden rajoittamista viikonloppuoina onkin esityksessä pidetty viestinnäl- lisesti ja valvonnan kannalta selkeimpänä vaihtoehtona. Ministeriö katsoo, että poikkeuslupapäätök- seen olisi hyvä liittää ehto kuljetuksista, joihin poikkeuslupa oikeuttaa ennen säädetyin vähimmäisikä- vaatimuksen täyttymistä. Tämä tarkoittaisi sitä, että nuorille sallittaisiin vain ne matkat, joiden perus- teella hänelle on alkujaan myönnetty poikkeuslupa.

Sisäministeriö katsoo, että jos nykyisestä 17-vuotiaiden ajo-oikeuden kokonaisharkintaan perustu- vasta poikkeusluvasta halutaan luopua, B-luokan ajo-oikeuden vähimmäisiän tulisi olla 18 vuotta. Myös- kään **Poliisihallitus, Liikenneturva, TYKS ajopoli, Liikkuvan poliisin perinneyhdistys, Autokat- sastajat AK, Suomen Autokoululiitto, MP-kauppiat sekä eräs yksityishenkilö** eivät kannata yleistä ajokortti-ian laskua 17-vuoteen. **TYKS ajopoli ja Liikenneturva** toteavat lausunnoissaan, että ajokorttidirektiivissä on päädytty 18 vuoden suositukseen. **Liikenneturvan** lausunnossa korostetaan, että perusteita ajokortti-ian säilyttämiselle 18 vuodessa on liikenneturvallisuuden näkökulmasta paljon. Liikenneturva arvioi, että mitä aiemmin ajo-oikeus myönnetään, sitä suurempi on onnettomuusriski, jota voidaan vähentää erilaisin rajoituksin, mutta sen poistaminen kokonaan on vaikeaa. Jos ajo-oikeus myönnetään alaikäiselle Liikenneturva esittää, että ensimmäisen neljän kuukauden ajan ajokortin suo- rittamisen jälkeen alaikäisen ajaminen olisi sallittu vain aikuisen, esimerkiksi oman huoltajan tai muun yli 30-vuotiaan henkilön mukana ollessa. Vastaava malli on onnistuneesti pilotoitu ja nyt otettu laajem- min käyttöön mm. Tanskassa. Liikenneturva ehdottaa myös, että alaikäisen kuljettajan kyydissä olevien nuorten määrä rajataan yhteen matkustajaan, ellei kyydissä ole lisäksi huoltajaa tai muuta yli 30-vuoti- asta henkilöä.

Psykologiliiton liikennepsykologian ammatillinen työryhmä ehdottaa, että poikkeusluvasta luovu- taan kokonaan, jolloin ajoluvan voisi saada 18-vuotiaana. Toissijaisesti se ehdottaa, että nykyisen poik- keuslupamenettelyn ehtoja tarkennetaan siten, että poikkeuslupa kohdentuu niihin, jotka todella tarvit- sevat ikäpoikkeuslupaa. **Ahvenanmaan maakunnan hallitus** toteaa lausunnossaan, että ajoluvan myöntäminen 17-vuotiaille voidaan kyseenalaistaa liikenneonnettomuuksien lisääntyneen riskin vuoksi. Ahvenanmaalla ei myönnetä ajolupaa 17-vuotiaille poikkeusluvalla.

Autoliitto ry kannattaa poikkeuslupamenettelystä luopumista ja toteaa, että poikkeusluvan kriteerien keventäminen on johtanut alle 18-vuotiaiden ajokortillisten määrän voimakkaaseen kasvuun. Nuorten liikenneturvallisuus on kuitenkin jatkanut parantumistaan ja ajokorttimääriin suhteutettuna liikennerikok- sia tapahtuu aiempaa vähemmän. Ennen rajoitetusta ajo-oikeudesta päättämistä pitäisi arvioida ja tut- kia sitä, kuinka paljon valvontaresurssia voidaan lisätä ja kuinka valvonta voidaan ylipääntensä toteuttaa, kun oletuksena on, etteivät aikarajoitusta noudattamatta jättävät myöskään käytä alaikäisen kuljettajan tunnusta. **SF-Caravan Oy** huomioi, että vaikka se kannattaa hallituksen esitystä poikkeusluvan luopu- misen osalta, on ajo-oikeuden rajoitusta viikonloppuöisin todennäköisesti vaikea valvoa kattavasti. Li- säksi rajoituksen rikkomisesta aiheutuva sanktio jää esityksessä epämääräiseksi.

Eräs **yksityishenkilö** ehdottaa nykyisen poikkeuslupamenettelyn jatkamista siten, että siihen liitetään ulkomaisten (USA, Kanada, Australia) esimerkkien mukaan nykyistä tiukempia ehtoja ja esimerkiksi kielletään alkoholi autossa, ja ajaminen toisten nuorten ollessa matkustajina. Myös **toinen yksityis- henkilö ja Rahtarit ry** kannattavat poikkeusluvan myöntämisen ehtojen kiristämistä. **Epic Autokoulu**

ja Liikenteen turvallisuuskouluttajat ehdottavat poikkeuslupamenettelyn säilyttämistä niin, että siihen lisätään nyt ehdotettu yöaikainen ajo-oikeuden rajoitus. **TYKS ajopoli** kannattaa 17-vuotiaalle myönnettävän ajo-oikeuden rajoituksia, jos lakiesitystä päätetään viedä eteenpäin esitetynlaisena.

Oikeusministeriö toteaa lausunnossaan, että poikkeuslupamenettelyä on pidetty hallinnollisesti rasakkaana varsinkin siksi, että yli 90% hakemuksista hyväksytään. Tästä johtuen esitetty muutos ei toisikovin suurta muutosta nykyiseen oikeustilaan. Sääntelyn voidaan tietyltä osin katsoa lisäävän 17-vuotiaiden kuljettajien yhdenvertaisuutta, kun ajo-oikeuden saaminen ei perustu viranomaisen harkintaan vaan seuraa suoraan laista. Ehdotettu ajo-oikeuden rajoitus on oikeusministeriön mukaan sinänsä täsmällisesti ja tarkkarajaisesti laissa rajattu nimenomaan tiettyyn ajankohtaan, johon kohdistuu erityisesti seurantatutkimusten mukaan nuorten kuljettajien riskikäyttäytymistä. Oikeusministeriö kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että esitysluonnoksen vaikutuksia koskevassa jaksossa esiin tuotujen seikkojen olisi syytä ilmetä myös sääätämisyjärjestelyperusteluista, sillä ne vaikuttavat rajoituksen oikeasuhtaisuuden arviointiin muun muassa yhdenvertaisuuden näkökulmasta. Oikeusministeriön mukaan rajoitusta voidaan pitää oikeasuhtaisena siltä osin, kun sen vaikutukset eivät kohdistu pääasialliseen liikkumiseen. Rajoituksen välttämättömyyden osalta oikeusministeriö toteaa, että sääätämisyjärjestelyperusteissa tulisi vielä tarkentaa, miltä osin ajo-oikeuden rajoittaminen tiettyyn ikään perustuen olisi välttämätön ja tarkoituksenmukainen keino parantaa liikenneturvallisuutta, etenkin nuorten kuljettajien osalta, eikä vastaavaan lopputulokseen voitaisi päästä lievemmillä keinoilla, kuten koulutuksen lisäämisen kautta.

Ajovarma Oy, CAP-Group Oy, Autoalan Keskusliitto ja Autotuoajat ja -teollisuus ry, Länsi-Uudenmaan Ajoharjoitteluratasäätiö, Antin Autokoulu, Autokoulu Ruutulippu, Liikenneympäristöyhdistys ry, Liikenne- ja viestintävirasto, Psychdrive ja kaksi yksityishenkilöä pitävät ehdotusta 17-vuotiaiden B-luokan rajoitetusta ajo-oikeudesta hyvänä. **Ajovarma Oy** pitää myös ehdotettua ajo-oikeuden rajoitusta perusteltuna. **Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry** katsoo, että suurin osa nuorista toimii arjen jokapäiväisessä liikenteessä asiallisesti ja vastuullisesti. Henkilöauton ajo-oikeuden myöntäminen vanhempien suostumuksella alle 18-vuotiaalle ilman poikkeuslupaa poistaa lausunnon mukaan turhaa, tarpeetonta ja kallista byrokratiaa. **Osassa yksityishenkilöiden** lausunnoista ehdotettiin yöaikaista ajamista koskevan rajoituksen laajentamista esimerkiksi seuraavasti: perjantai-sunnuntai klo 00-05 välisenä aikana, perjantai-maanantai klo 00-05 välisenä aikana, perjantai-sunnuntai klo 22-06 välisenä aikana. **Eräs yksityishenkilö** ehdotti, että lisäksi rajoitettaisiin samana ajanjaksona mahdollisuutta kuljettaa mukana matkustajia siten, että kuljettajan lisäksi mukana saisi olla vain yksi matkustaja ja hänkään ei saisi olla kyydissä päihtyneenä. **Hämeen ammatti-instituutti** ehdottaa, että rajoitetun ajo-oikeuden rinnalla pohdittaisiin ankarampaa rangaistuskynnystä mm. nopeusrajoitusten ylityksistä, jolloin esimerkiksi yksikin ylinopeus yli 80-alueella johtaisi alaikäisen kuljettajan ajokieltoon.

Sisäministeriö, Mannerheimin Lastensuojeluliitto, Liikkuvan poliisin perinneyhdistys, Liikenneturva, Psykologiliitto, Taksiliitto ja Terveiden ja hyvinvoinninlaitos THL katsovat lausunnoissaan, että 17-vuotiaiden kuljettajien ajo-oikeuden rajoitus lauantaisin ja sunnuntaisin klo 00-05 ei ole riittävä keino liikenneturvallisuuden varmistamiseksi. Jos poikkeusluvasta päätetään luopua, tulee ajo-oikeuden rajoitus laajentaa koskemaan kaikkia viikonpäiviä. Myös **Suomen Autokoululiitto ja Rahtarit** katsovat, että 17-vuotiaiden ajo-oikeutta tulisi rajoittaa kaikkina viikonpäivinä yöaikaan.

Poliisihallitus toteaa lausunnossaan, että ehdotetun alaikäisten ajo-oikeuden aikarajoituksen noudattamisen valvominen olisi käytännössä vaikeaa, koska lauantai- ja sunnuntaiyöt ovat poliisin hälytystoiminnassa erittäin vilkkaita ajankohtia. Resursseja erityisesti alaikäisten kuljettajien valvontaan juuri noina ajankohtina ei juurikaan ole. Poliisihallitus pitää mahdollisena, että suunnitellulla aikarajoituksella vain siirretään alaikäisiin kuljettajiin liittyvän onnettomuusriskin ajankohta viikolle. Erityisesti koulujen loma-aikana kesällä, jolloin riskikäyttäytyminen tilastojen mukaan muutenkin lisääntyy, aikarajoitusta Poliisihallituksen mukaan ei voida pitää riittävänä. Huomattavasti laajemmat rajoitukset, esimerkiksi kaikkia öitä klo 22-05 koskevat aikarajoitukset, alkoholin nauttimiskielto ajoneuvossa ja muiden nuorten

kuljettamisen rajoittaminen, sekä rajoitusten valvonnan tehostaminen tekniikkaa apuna käyttäen voisivat lieventää nuorten liikenneturvallisuuden kielteistä kehitystä jonkin verran.

Oikeusministeriö huomioi huoltajan suostumuksen osalta, että nykyisen ajokorttilain 97 §:n mukaan poikkeuslupaa haetaan yhdessä huoltajan kanssa. Vastaavasti nyt ehdotetun 5 §:n 6 momentin mukaan ajokortin voi saada alaikäisenä vain, jos huoltaja on antanut siihen suostumuksensa. Oikeusministeriö edelleen toteaa, että esitysluonnoksen vaikutuksia koskevassa jaksossa todetaan, että ”niiden nuorten osalta, joilla ei ole mahdollista saada huoltajan suostumusta, suostumuksen voisi kirjoittaa taho, jolla on oikeus päättää nuoren asioista”. Ehdotetun säännöksen ja perusteluiden välinen ristiriita on selvitettävä esityksen jatkovalmistelussa ja tarpeen mukaan selkiytettävä perusteluita ja/tai säännöstekstiä. Edelleen on selkiytettävä sitä, mikä merkitys on huoltajien mahdollisella erimielisyydellä asiassa. Oikeusministeriö pitää asiaa merkittävänä, koska rajoitettu ajo-oikeus on suostumuksesta riippuvainen. **Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö** katsoo lausunnossaan, ettei ajokortin hankkiminen voi olla vain vanhempien suostumuksen varassa, sillä vanhemmat eivät ole välttämättä oikea taho tunnistamaan, arvioimaan ja havainnoimaan taitoja, joita ajoneuvon kuljettamisessa tarvitaan. **Svensk Ungdom rf.** pitää myös huoltajan suostumusta ongelmallisena. **TYKS ajopoli** toteaa lausunnossaan, että sen nuorten kuljettajien aineiston mukaan vanhempien lupa voi olla riittämätön ainoana perusteena ajoluvalle. Ajopolilla on poliklinikkatutkimusten yhteydessä havaittu, että erityisesti isät haluavat nuorelleen ajokorttia. TYKS ajopoli on haastatellut myös äitejä, joilla on tyypillisesti erilainen käsitys nuorensa ajokypsyydestä. Äidit ovat olleet halukkaita jopa siirtämään ajoterveyden arviointia myöhempään ikään. TYKS ajopolissa tehdyn seurannan perusteella on voitu todeta, että äitien kanta on ollut oikea monen kohdalla. TYKS ajopoli esittää, että ajokorttilupalausunnossa tulisi olla molempien vanhempien puolto. **Psychdrive** esittää, että alaikäisten huoltajilta tulisi suostumuksen lisäksi edellyttää osallistumista 2 tunnin mittaiseen liikennevalmiuskoulutukseen.

Jos ajo-oikeuden voisi saada huoltajan suostumuksella, **Onnettomuustietoinstituutti OTI** esittää, että ehdotettuja rajoitustoimenpiteitä kiristetään. OTI esittää, että olisi ainakin huolehdittava liikennevalvonnan riittävydestä ja nuorten kuljettajien riittävästä osaamisen tasosta. Toimenpiteillä pyrittäisiin kompensoimaan muutoksen mahdollisesti aiheuttamia kielteisiä liikenneturvallisuusvaikutuksia. OTI korostaa, että tehokkaimpien rajoitustoimenpiteiden valitsemiseksi ja niiden kohdentamiseksi tarvitaan kuitenkin laajempaa tutkimustietoa ja vaikutusarvioita. 17-vuotiaiden kuljettajien B-luokan ajo-oikeuden saamiseen liittyvästä tarveharkinnasta esitetään luovuttavan. Ehdotettu lainsäädäntö mahdollistaa siten 17-vuotiaille henkilöauton kuljettamisen myös vapaa-ajanmatkoilla. OTI toteaa, että suurin osa kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien nuorista aiheuttajakuljettajista oli onnettomuuden sattuessa vapaa-ajanmatkalla.

Suomen lukiolaisten liitto katsoo lausunnossaan, että ei ole kohtuullista rajoittaa 17-vuotiaiden kuljettajien ajamista tiettyinä viikonpäivinä tiettyyn vuorokaudenaikaan, sillä nuorten tilanteet ovat hyvin moninaisia eikä kaikkien nuorten kuljettajien toiminta ole riskihakuista. SLL:n vetoaa myös nuorten yhdenvertaisuuteen ja korostaa, ettei uudistuksilla pidä vaikeuttaa esimerkiksi syrjäseuduilla asuvien nuorten mahdollisuuksia omaehtoiseen liikkumiseen verrattuna kaupungeissa ja taajamissa asuviin nuoriin.

Etelä-Pohjanmaan liitto arvioi lausunnoissaan, että poikkeuslupamenettelyn poistaminen ei tosiasiallisesti muuttaisi merkittävästi nykyistä tilannetta, koska lähes kaikki hakijat ovat poikkeusluvan saaneet. Nykymentelyssä poikkeuslupaa on joissain tapauksissa haettu luovilla perusteilla. Etelä-Pohjanmaan liitto kannattaa ehdotettua poikkeuslupamenettelystä luopumista sekä sitä, että alaikäisen ajo-oikeus voidaan myöntää 17 vuotta täyttäneelle vanhemman suostumuksella. Esitetyt ajo-oikeuden rajoitukset ja eivät vaikeuta välttämättömien liikkumistarpeiden toteuttamista.

Autoalan Keskusliitto ja Autotuojat ja -teollisuus ry esittää lausunnossaan, että alle 18-vuotiaille B-luokan ajokortin haltijoille asetettaisiin kuljettajakohtainen nopeusrajoitus, joka olisi yksiajorataisilla maanteillä 80 km/h ja moottoriteillä 100 km/h.

Opetushallitus (Logistiikan työelämätoimikunta ja ammatillinen osaaminen –yksikkö), Autoliikenteen työnantajaliitto ja Logistiikkayritysten liitto pitävät erittäin tarpeellisena, että nykyisen ajokorttilain 5 §:n 6 momentin sisältämä erillinen 17 vuoden ikäraja B-luokan ajo-oikeudelle joka tapauksessa säilytettäisiin ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien osalta. Tätä kannattavat myös **Koneyritykset ry, Metsäkoulutus ry ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry**. Työpaikoilla tapahtuvia koulutusjaksoja on päästy nykyisen 5 §:n 6 momentin ansiosta hyödyntämään esimerkiksi pakettiautokuljettajan työtehtävissä jo 17 vuoden täyttämistä lukien, mikä on osaltaan lisännyt ammatillista osaamista ja liikenneturvallista käyttäytymistä. Samalla kun nykyinen ajokorttilain 5 §:n 6 momentin sisältämä erillinen 17 vuoden ikäraja tulisi säilyttää ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien osalta, olisi selvyuden vuoksi hyvä poistaa nykyinen ”opiskeluun liittyviin ajoihin” -rajaus, joka on aiheuttanut käytännön tilanteissa turhia ja eriäviä tulkinnallisuuksia.

Opetushallitus (Logistiikan työelämätoimikunta ja ammatillinen osaaminen –yksikkö), Autoliikenteen työnantajaliitto, Koneyritykset, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ja Logistiikkayritysten liitto esittävät, että ajokorttilain 5 §:ään sisällytettäisiin seuraava uusi 7 momentti: ”Edellä 1 momentin 5 kohdasta ja 6 momentista poiketen vähimmäisikä ajokortin saamiseksi B- ja BE-luokassa on 17 vuotta, jos kysymyksessä on henkilö, joka opiskelee ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen. Opiskelu on osoitettava oppilaitoksen antamalla todistuksella teoriakokeeseen tullessa.”

Opetus- ja kulttuuriministeriö toteaa lausunnossaan, että lähtökohtaisesti osaamisen hankkimisen ajoittuminen ja sovellettava työaika voitaisiin sopia niin, ettei yöaikaisen ajamisen rajoittaminen vaikuttaisi kielteisesti ammatillisen koulutuksen työpaikalla järjestettävän koulutuksen toteuttamiseen. Tästä syystä ajamisen kieltämisellä kello 00–05 lauantaisin ja sunnuntaisin ei Opetus- ja kulttuuriministeriön arvion mukaan ole merkittävää haittaa nuorten mahdollisuuksiin kulkea opintoihin, ammatilliseen koulutukseen tai siihen sisältyvään työpaikalla järjestettävään koulutukseen.

Posti pitää nuorten työllistymisen näkökulmasta hyvänä, että uudistuksessa ajo-oikeuden rajoitukset on rajattu 17-vuotiaisiin. Jos rajoitukset olisi ulotettu 18–20-vuotiaille, olisi se ollut merkittävä haitta nuorten työssäkäynnille. Posti pitää myös kannatettavana, että myös ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevien olisi mahdollista suorittaa B-luokan ajo-oikeus 17-vuotiaiden ikäryhmän kanssa ilman erillistä poikkeuslupamenettelyä.

Oikeusministeriö kiinnittää huomiota perusteluiden täsmentämisestä sen pykälän perusteluissa, jossa ajo-oikeuden puuttumisesta säädetään. Oikeusministeriö huomauttaa, että vaikka ajo-oikeudesta ja sen puuttumisesta ehdotetaan säädettäväksi 6 §:n uudessa 5 kohdassa, niin ajo-oikeuden puuttumisesta määrättäviä seuraamuksia täsmennetään ikävaatimuksia koskevan 5 §:n perusteluissa, eikä esitysluonnoksen 6 §:ää koskevan muutoksen yhteydessä. Lisäksi oikeusministeriö katsoo, että rajoitetun ajo-oikeuden rikkomisesta määrättävää seuraamusta ja sen oikeasuhtaisuutta tulisi arvioida esitysluonnoksen viidennen jakson lisäksi myös sääätämisperusteluja koskevassa jaksossa. Oikeusministeriö huomauttaa lisäksi, että lievennetyn rangaistusasteikon käyttö perustuu rikoslain 6 luvun 8 §:ään, eikä vakiintuneeseen sakotuskäytäntöön.

Liikenneoikeusyhdistys esittää 5 § ja 6 §:n muotoilua koskevia huomioita ja esittää niiden korjaamista täsmällisemmäksi.

Alaikäisen kuljettajan tunnus

Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö, Psykologiliitto ja Ajovarman kannattavat lausunnoissaan sitä, että alaikäisen kuljettajan tulisi käyttää erityistä tunnusta. Lausuntojen mukaan esityksessä ehdotettavan alaikäisen kuljettajan tunnuksen avulla liikenteestä voitaisiin helpommin erottaa 17-vuotiaat kuljettajat

ja siten helpottaa ja tukea poliisin suorittamaa rajoitetun ajo-oikeuden noudattamisen valvontaa. **Psykologiliitto** katsoo, että merkin käyttöveloitteen rikkomisesta seuraavan liikennevirhemaksun tulisi olla suurempi kuin 40 euroa, jotta sillä olisi vaikuttavuutta. Myös **Liikkuvan poliisin perinneyhdistys** kannattaa lausunnossaan alaikäisen kuljettajan tunnusta. Yhdistys kantaa kuitenkin huolta poliisin liikennevalvonnan kyvystä valvoa ajo-oikeuden rajoitusta ja uuden kuljettajan merkin käyttöä, sillä poliisin liikennevalvonnan määrä ja laatu on käytännössä romahtanut nykyisen 11 poliisilaitoksen mallissa erityisesti yöajalla, jolloin näitä tulisi valvoa. Liikkuvan poliisin perinneyhdistyksen lausunnossa arvioidaan, että ainoa tapa varmistaa jonkinlainen rajoitetun ajo-oikeuden ja sallitun ajoajan valvonta on se, että valvonnassa voitaisiin hyödyntää poliisiautoissa olevaa rekisterikilven lukulaitetta. Alaikäisten kuljettajien tulisi tätä varten ilmoittaa poliisin rekisteriin ajo-oikeuden saamisen yhteydessä autot, joita he kuljettavat ja nämä autot olisivat rekisterikilven lukulaitteen kohteisiin kuuluvia autoja.

Sisäministeriö, Poliisihallitus ja Taksiliitto kannattavat alaikäisen kuljettajan tunnuksen toteuttamista digitaalisessa muodossa. **Poliisihallitus** katsoo lausunnossaan, että autoon kiinnitettävä alaikäisen kuljettajan tunnus on riittämätön keino valvonnan mahdollistamiseksi. Teknologian hyödyntäminen puolestaan tukisi valvontaa ja edistäisi turvallisuutta merkittävästi. Turvallisuus lisääntyisi myös sen vuoksi, että nuorille syntyisi tätä kautta velvollisuus käyttää tuttuja, järjestelmään tallennettuja ajoneuvoja.

TYKS ajopoli kannattaa lausunnossaan alaikäisen kuljettajan tunnusta, mutta toteaa, että suunnitellun merkin koko, ei ole mitenkään erityisen näkyvä ja sitä on poliisin kannalta vaikea valvoa. Lausunnossa kiinnitetään huomiota myös siihen, että alaikäisen kuljettajan käyttämä ajoneuvo ei ole välttämättä aina sama. Lausunnossa arvioidaan, että digiseuranta olisi aina nuoren mukana ja ehdotetaan harkittavaksi fyysisen tunnuksen ja digitunnuksen rinnakkaista käyttämistä. Tyks Ajopolin lausunnossa todetaan, että jos fyysisellä tunnuksella halutaan viestiä muille kuljettajille nuoresta kuljettajasta, siihen voisi riittää ajokortin myöntämisen jälkeiset neljä ensimmäistä kuukautta ja sen jälkeen digitaalinen seuranta riittäisi. Muiden kuljettajien kannalta erillinen tunnus mahdollistaisi sen, että osataan jättää enemmän turvaväliä kriittisinä ajokortin myöntämisen jälkeisinä alkukuukausina. Tunnuksen pitäminen autossa testaisi myös nuoren sitoutumista määräyksiin. Digimerkki taas auttaisi perhettä, koska samaa autoa käyttävät muutkin.

Oikeusministeriön mukaan ehdotetun alaikäisen kuljettajan tunnuksen osalta tulisi tarkkaan arvioida tai seurata mahdollisen tunnuksen käytön toivottavia ja epätoivottavia vaikutuksia. Oikeusministeriö toteaa lisäksi, että pykälää koskevat perustelut ovat niukat ja esitysluonnoksessa todetut tarkemmat kustannusvaikutukset alaikäisille jäävät avoimeksi, sillä tunnuksen saatavuus ja valmistaminen tapahtuisi esityksen mukaisesti markkinaehtoisesti.

Lisäksi **oikeusministeriö** toteaa, että esitysluonnoksessa ajokorttilain 93 §:n 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että myös 51 a §:ssä säädetyn velvollisuuden noudattamatta jättämisestä voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu. Oikeusministeriö katsoo, että yleisesti 40 euron liikennevirhemaksua voidaan pitää vähäisenä.

Opetushallitus, Autoliikenteen työnantajaliitto ja Logistiikkayritysten liitto toteavat, että ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevat eivät voi kiinnittää koulutus- ja oppisopimustyöpaikan ajoneuvoihin mitään tunnusta. Lausunnoissa katsotaan, että ehdotettua ajokorttilain 51 a §:ä ei tulisi soveltaa ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa oleviin. Teknisesti se ei edellyttäisi muutosta esitettyyn 51 a §:ään, koska siinä tunnuksen käyttövelvollisuus koskisi 5 §:n 6 momentissa tarkoitettuja kuljettajia ja lausunnoissa on esitetty erillisen oman ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevia koskevan säännöksen lisäämistä 5 §:n 7 momenttiin. **SF-Caravan** pitää autoon kiinnitettävää alaikäisen kuljettajan tunnusta tarpeettomana. 17-vuotiaiden ikäluokka on sen verran pieni, että on hallinnollisten resurssien tuhlausta vaatia uudenlaista tunnusta liikenteeseen muiden merkkien lisäksi. Uudella tunnuksella on liikenteessä syrjivä vaikutus eikä sillä ole vaikutusta liikenneturvallisuuteen, liikenteen sujuvuuteen tai

ajotaitojen oppimiseen. Myöskään **Suomen Motoristit ry ja Autoliitto** eivät kannata alaikäisen kuljettajan tunnusta. Autoliitto toteaa lisäksi, että 80 km/h -tunnuksen käyttäminen aiheutti aikoinaan tietystä ryhmässä tienkäyttäjiä halua ”kouluttaa” uutta, kokematon kuljettajaa. Alaikäisen kuljettajan tunnus voisi lisätä nuorten kuljettajien kiusaamista ja se omalta osaltaan heikentäisi liikenneturvallisuutta.

Suomen Ajokonsultointi arvioi lausunnossaan, että autoon kiinnitettävä tunnus helpottaisi valvontaa vain vähän. Sen sijaan se ”paineistaisi” uusia kuljettajia ns. 80-lätkän tavoin. Lausunnossa esitetään, että digitalisaation myötä tulisi etsiä nykyaikaisempia valvontakeinoja.

Yksityishenkilöiden lausunnoissa yhtäältä ehdotetaan perinteisen, selkeän ja edullisen 80-lätkän palauttamista ja toisaalta todetaan aiemman kokemuksen perusteella, todelliset ongelmakuljettajat eivät käyttäisi alaikäisen kuljettajan tunnusta autossaan.

Kuljettajaopetus

Sisäministeriö, Poliisihallitus, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Psykologiliitto, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT, Porin kaupunki, Suomen Autokoululiitto Autokatsastajat AK, sosiaali- ja terveysministeriö, Hämeen ammatti-instituutti, Kanta-Hämeen Autokouluyhdistys, Keski-Suomen autokouluyhdistys, Liikkuvan poliisin perinneyhdistys, SKAL, Gradia liikenneopettajakoulutus, Rahtarit, Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry, Nokian Ajoharjoitteluratasäätiö, Riihimäen seudun ajoharjoitteluratasäätiö, Länsi-Uudenmaan Ajoharjoitteluratasäätiö, Tiitisen Autokoulu, One-Pro Oy ja SF-Caravan ja viisi yksityishenkilöä pitivät lausunnoissaan ajoharjoittelurataopetusta tärkeänä. **Autoalan Keskusliitto ja Autotuoajat ja -teollisuus ry** esittivät lausunnoissaan huolen siitä, että ajotunteja voi nykyisin korvata yleisesti simulaattoriharjoituksilla. Lausuntojen mukaan simulaattorit eivät anna totuudenmukaista kuvaa erityisesti vaativissa ajo-olosuhteissa ajamisesta ja nuoret kuljettajat ovat olleet pääosin tyytymättömiä simulaattoriopetukseen.

Riihimäen seudun ajoharjoitteluratasäätiö ja Kanta-Hämeen Autokouluyhdistys suhtautuvat myönteisesti riskientunnistamiskoulutuksen laajuuden ja vaatimusten muutokseen. Lausunnonantajien mukaan vaatimus kahdeksankymmenen kilometrin etäisyydestä ajoharjoittelurataan voidaan laajentaa sataan kilometriin. Lausunnoissa todetaan, että rataopetuksen tehokkain hyöty on ryhmäopetusmalli (3 oppilasta/auto), jolloin sadan kilometrin etäisyys radalle ei ole ongelma. Nykyinen opetustapa suosii yksilöopetusta, vaikka kiistatta vakavat liikennevahingot tapahtuvat nuorille kaveriporukan kanssa.

Autokoulu Juha esittää lausunnossaan, että liikurataopetus ajoharjoitteluradalla ja turvatiilojen hyödyntäminen palautettaisiin opetussuunnitelmaan ja että ehdotetun koulutuksen määrää lisättäisiin. Teoriatunteja tulisi olla 10 livenä ja 10 itseopiskeluna sekä ajotunteja niin, että oppilas on turvallinen liikenteeseen. Myös **Liikenneopetus ry ja Keski-Suomen autokouluyhdistys** esittävät koulutuksen laajentamista ehdotetusta. **Liikenneopetus ry** ehdottaa ajokorttiluokkakokohtaisten teorituntien palauttamista, mopokortin suoritukseen tutkinnon rinnalle opetusmallia ja riskientunnistamiskoulutuksen ajotunneista alle puolen korvaamista simulaattorilla. **Suomen Autokoululiitto** ehdottaa, että ensimmäistä ajokorttia suorittavan (EAS) opetussuunnitelmaa tulisi täydentää ja opetuksen tulisi sisältää nykyistä laajemmin tietoa kuljettajan vastuista, velvollisuuksista sekä liikennelähtöisten tekemisen seurauksista ennaltaehkäisevästi. Lausunnon mukaan nykyinen 4 tunnin teoriaopetusmäärä tulisi nostaa 8 tuntiin, jotta ensimmäistä ajokorttia suorittava nuori voisi saada tarvittavan opetussisällön, eikä myöhemmin syyllistyisi ajokieltoon johtavaan rikkomukseen.

Laihian Autokoulu ja eräs yksityishenkilö eivät kannata ajoharjoittelurataopetuksen lisäämistä ja tuovat lausunnoissaan esiin simulaattoriopetuksen positiivisia puolia. Lausuntojen mukaan liukkaan kelin ajoharjoittelu simulaattorilla ei ole lisännyt onnettomuuksia. Simulaattorilla annettu liukkaan kelin ja pimeänajo -opetus on ollut erittäin monipuolista ja ympäristöystävällistä. Lausunnoissa todetaan, että simulaattorissa pystytään toteuttamaan asioita, joita ei pystytä luomaan ajoharjoitteluradalla esim. hirtteläimet, lumisade, vesisade, sumu ja kevytliikenne. Myöskään **CAP-Group ja Antin Autokoulu, Epic**

Autokoulu, Autokoulu Safiiri, Datadrivers ja Liikenteen turvallisuuskouluttajat eivät kannata ajoharjoittelurataopetuksen lisäämistä. **CAP-Group ja Autokoulu Safiiri** muistuttavat lausunnoissaan, että ajoharjoitteluratojen käyttö opetuksessa on tälläkin hetkellä mahdollista, jos asiakas kyseistä palvelua haluaa käyttää.

Oikeusministeriö katsoo 35 §:n ajoharjoittelurataopetuksen ja yli 80 kilometrin etäisyyden mahdollistavan simulaattoriopetuksen osalta, että mainittua poikkeusta ajoharjoittelurataopetukseen ei perustella esityksessä tarkemmin. Oikeusministeriö kiinnittää myös huomiota siihen, että kustannukset yksityishenkilöille vaihtelevat varsin paljon riippuen siitä, suoritetaanko riskientunnistamiskoulutus ajoradalla vai simulaattorilla. Oikeusministeriön mukaan esityksessä tulisi esittää vahvat perusteet sille, että ihmisiä asetetaan etäisyyden perusteella eri asemaan, etenkin kun riskientunnistamiskoulutus kestäisi 10 h ja mahdollisesti ajoharjoitteluradalla annettava koulutus antaisi paremmat valmiudet riskientunnistamiseen.

CAP-Group ehdottaa liukkaalla ajamisen ajo-opetuksen suorittamiseen vaihtoehtoisia ajoharjoitteluradan teknisiä vaatimuksia nykyiselle ratainfraalle, ja viranomaisen asettamia teknisiä ja pedagogisia standardeja riskientunnistamiskoulutuksessa käytettäville simulaattoreille ja liukasharjoittelualueille, joiden avulla voidaan varmistaa korkeatasoinen ajokorttiopetus. CAP-Group ehdottaa lisäksi ajoharjoitteluradan pakollisuuden poistamista tai jos ajoharjoitteluradan käyttö jää pakolliseksi, etäisyysvaatimuksen määrittelemistä aikaperusteisesti, jolloin kohtuullinen yhden suuntainen ajomatka olisi enintään 30 minuuttia. Myös **Liikenteen turvallisuuskouluttajat ja Autokoulu Safiiri** kannattavat aikaperusteista ajoharjoitteluradan etäisyysvaatimusta, jos harjoittelu tulee pakolliseksi. Toisaalta **Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT** esittää, että ajoharjoittelu tulisi suorittaa ajoharjoitteluradalla, mikäli etäisyys on alle 120 km.

Pirkanmaan Liikenneopisto Oy katsoo, että ehdotetussa 35 §:ssä ajokorttiryhmissä 1 (AM, T, A, B) ensimmäistä ajo-oikeutta suorittavan EAS koulutus tulisi muuttaa 10 oppituntiin. Tämä sisältäisi liikenteen perusasioiden, liikennesääntöjen sekä asenteisiin vaikuttamisosuudet Riskien tunnistamiskoulutuksen teoriaosuuden B-ajokorttiluokassa tulisi olla lisäksi 4 oppituntia. Liikenteessä ajamisen ammattiopetuksen (autokoulussa) tulisi olla minimissään em. ajokorttiluokissa teoriaopetus sekä 3 h (AM-luokka), 8 h (A-luokat) sekä (B 12 + 4 RTK ajotuntia). **Pirkanmaan Liikenneopiston** mukaan paras vaihtoehto olisi siirtyä takaisin monivaiheiseen opetukseen, josta on saatu erittäin hyviä kokemuksia Norjassa. **Psykologiliitto** ehdottaa, että kuljettajaopetukseen lisätään toinen vaihe aiemman monivaiheisen kuljettajaopetuksen mallin mukaan.

Liikenne- ja viestintävirasto, Epic Autokoulu ja Ajovarma Oy pitivät lausunnoissaan hyvänä riskientunnistamiskoulutuksen sisällön kehittämistä. Tässä tulisi ottaa huomioon, että nuorten kuljettajien ongelmat niin liikennerikoksissa ja -rikkomuksissa kuin onnettomuuksissa painottuvat kesäaikaan, jolloin keliolosuhteet tiellä ovat hyvät. **Datadrivers** kannattaa lausunnoissaan riskientunnistamiskoulutuksen teoriaopetuksen määrän lisäämistä kahdella oppitunnilla.

Pirkanmaan Liikenneopisto ehdottaa, että 38 §:ssä ehdotetun ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun aloittamisen vähimmäisikä nostettaisiin 17 vuoteen, sillä tiiviimpi koulutus parantaisi asioiden sisäistämistä. **Yksi yksityishenkilö** ehdottaa lausunnoissaan aloitusiän nostamista 16,5 vuoteen, jotta opetus olisi intensiivisempää. **Autokoulu Ruutulippu** puolestaan ehdottaa ajo-opetuksen aloittamista 4 kuukautta ennen 17-vuotispäivää.

Posti kannattaa myös ehdotuksia kuljettajakoulutuksen kehittämiseksi. Lisäkoulutukset niin teoriaopetuksessa kuin liukkaalla ajamisen osalta parantavat liikenneturvallisuuden lisäksi nuorten osaamista ja kyvykkyyttä ammattikuljettajan tehtäviin. Toisaalta on myös huomioitava, että riskientunnistamiskoulutus aiheuttaa lisäkustannuksia ajokortin hankintaan.

Autoliitto ei lausunnossaan kannata riskientunnistamiskoulutuksen vaatimusten lisäämistä. Sen mukaan koulutuksen lisääminen tulisi kohdistaa siihen pieneen joukkoon, joka liikenteessä aiheuttaa ongelmia.

Yksityishenkilöiden lausunnoissa ehdotettiin muun muassa kuljettajakoulutukseen useampia portaita pidemmälle ajanjaksolle asioiden sisäistämiseksi ja veloitetta uusia ajotaitokoe ja kirjallinen koe säännöllisesti.

Oikeusministeriö kiinnittää ehdotetun, ajoharjoitteluratoja koskevan 35 a §:n osalta huomiota siihen, että vaikka lähtökohtaisesti liikenneturvallisuutta voidaan pitää ensisijaisena lähtökohtana ja sitä, että nuorille kuljettajille annetaan parhaat mahdolliset valmiudet riskientunnistamiseen, niin sääntelyä tulee arvioida myös toimijoiden elinkeinovapauden ja omaisuuden suojan (ml. luottamuksensuoja) näkökulmasta sääätämisyjärjestelyperusteluissa. Sääntely ei saa kokonaisuutena muodostua kohtuuttomaksi eri toimijoiden osalta ottaen huomioon myös ennustettavuus viranomaisen toiminnasta sekä luottamuksensuoja siihen, että toimintaa koskevat kriteerit eivät vaihdu usein muutaman vuoden välein. Oikeusministeriön mukaan sääntelyn vaikutuksia lieventävänä seikkana harkittavaksi voisi tältä osin tulla mahdollisesti siirtymäaikasääntely, liikenneturvallisuuden ensisijaisuus kuitenkin huomioon ottaen.

Ehdotetun 35 a §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy kuljettajaopetuksessa käytettävät ajoharjoitteluradat. Oikeusministeriö huomauttaa lausunnossaan, että sääntelyä tulisi tarkastella myös perustuslain 18 §:n kautta, koska viranomaisen hyväksyntä voi rinnastua luvanvaraisuuteen. Oikeusministeriön mukaan sääntelystä ja perusteluista ei myöskään suoraan ilmene, minkälainen harkinta viranomaisella on hakemuksen osalta, eikä esimerkiksi tarkenneta sitä, mitä tarkoitetaan, kun hakemusta ei ole voitu käsitellä ”hakijasta johtuvasta syystä”. Perusteluissa olisi tämän lisäksi syytä myös täsmentää esimerkein, mitä tarkoitetaan olennaisilla ja vakavilla puutteilla/laiminlyönneillä sekä se, että toimijalla on varoituksen ja huomautuksen jälkeen ensin mahdollisuus korjata puutteet/laiminlyönneet ennen hyväksynnän peruuttamista. Lisäksi tulisi erityisesti arvioida sitä, että elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia. Niiden olennainen sisältö, kuten rajoitusten laajuus ja edellytykset, tulee ilmetä laista. Lisäksi on katsottu, että sääntelyn sisällön kannalta on tärkeää, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta (PeVL 8/2006 vp, s. 3). Rajoitusten tarkkarajaisuutta, täsmällisyyttä, olennaista sisältöä ja viranomaistoiminnan ennustettavuutta tulee myös arvioida pykälän 4 momentin (Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuus) kohdalla.

Oikeusministeriö katsoo ehdotetun, ajoharjoitteluradan valvontamaksua koskevan 35 b § osalta, että ministeriölle jää epäselväksi, miltä osin valvontamaksua on pidettävä maksuna, eikä valtiosääntöoikeudellisesti verona, kuten esimerkiksi kuvaohjelmalaissa perittävää valvontamaksua (26 §) kuvaohjelmien ja videonjakoalustapalveluiden tarjoamisen valvonnasta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi. Oikeusministeriö katsoo, että maksun luonnetta tulee arvioida perustuslain 81 §:n 1 momentin kannalta ja perusteltava sääätämisyjärjestysperusteluissa (huomioiden perustuslakivaliokunnan käytäntö), onko valvontamaksua pidettävä verona ja mikäli maksua on pidettävä verona, niin huomioitava perustuslain 81 §:n 1 momentissa johtuvat vaatimukset sääntelylle.

Oikeusministeriö toteaa ehdotetun, ajoharjoitteluratojen valvontaa koskevan 35 c §:n osalta, että sääätämisyjärjestysperustelut sisältävät vain lyhyen kuvauksen asiasta suhteessa perustuslain 124 §:n julkisten hallintotehtävien siirtämistä yksityiselle koskevaan sääntelyyn, eikä siinä eritellä perustuslakivaliokunnan käytäntöä koskien perustuslain 124 §:ää. Oikeusministeriö katsoo, että ensinnäkin asiassa tulee perustella tehtävien siirtämistä tarkoituksenmukaisuuskriteerin kautta. Ehdotetun sääntelyn valossa vaikuttaisi siltä, että valvonta voitaisiin kokonaisuudessaan siirtää myös yksityisille toimijoille. Esitysluonnoksessa ei perustella, miksi tässä siirrettäisiin valvontatehtävät mahdollisesti kokonaan yksityisille sen sijaan, että viranomainen voisi suorittaa valvontaa yhdessä muiden toimijoiden kanssa tai yksityisiä toimijoita apuna käyttäen. Pykälän 2 momentissa oleva viittaus virkavastuun osalta vaikuttaisi

koskevan Liikenne- ja viestintäviraston apunaan käyttämää asiantuntijaa. Lopuksi 3 momentissa säädetäisiin, että ajoharjoitteluratojen on annettava salassapitosäännösten estämättä nähtäväksi valvonnassa tarvittavat asiakirjat, sallittava ajoharjoitteluradan toimintaan liittyvien tietojen tarkastaminen ja annettava muut valvontaa varten tarvittavat tiedot. Edellä mainittuja tietoja ei ole perustuslakivaliokunnan vakiintuneen käytännön edellyttämällä tavalla rajattu esitysluonnoksessa välttämättömyysvaatimukseen tietyn tarkoituksen osalta, vaikka tietosisältöjä ei ole yksilöity. Lisäksi sääntelyssä ei selkeästi ole ilmaistu tietojen saantiin oikeutettuja tai tietojen antamiseen velvoitettuja tahoja, eikä muun muassa perusteluissa täsmennetä, mitä ovat ”muut valvontaan annettavat tiedot”.

Lisäksi oikeusministeriö toteaa, asian luonteen vuoksi pykälän 3 momentin tarkastustoimivaltuudet eivät todennäköisesti voisi koskea pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja, mutta tätä olisi syytä selventää perusteluissa. Mikäli tarkastustoimivaltuus voisi tietyltä osin kohdistua myös kotirauhan piiriin kuuluviin tiloihin, niin yksityisten toimijoiden osalta asiassa tulee huomioida perustuslakivaliokunnan asiaa koskeva käytäntö. Lisäksi oikeusministeriö huomauttaa, että perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan lakiehdotukseen on perustuslain 124 §:stä johtuvista syistä lisättävä säännös, jonka mukaan myös 35 c §:n 1 momentissa mainittuun (yksityiseen) valvojaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitaessaan säännöksessä tarkoitettuja tehtäviä.

Seuraamukset ja ajokieltokoulutus

Liikenne- ja viestintävirasto, Ajovarma, Suomen Autokoululiitto, Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat, Tiitisen Autokoulu ja Liikkuvan poliisin perinneyhdistys kannattavat lausunnoissaan vilpillisen toiminnan seuraamuksia kuljettajantutkinnon teoriakokeessa. **Liikenne- ja viestintäviraston lausunnossa** pidetään hyvänä sitä, että ehdotettu toimintamalli vilppitapauksissa vastaisi muissakin teoriakokeissa voimassa olevaa tai ehdotettua toimintamallia. Voimassa oleva lainsäädäntö on puutteellinen vilpillisen toiminnan estämisen suhteen ja ehdotus antaisi virastolle mahdollisuuden puuttua vilpilliseen toimintaan. **Liikkuvan poliisin perinneyhdistys** katsoo, että ehdotetut kuuden kuukauden osallistumis- ja toimintakiellot ovat perusteltuja.

Autokatsastajat AK katsoo lausunnossaan, että kuljettajantutkinnoissa ilmenevä vilppi on hyvin yleistä, koska sitä ei ole sanktioitu. Ehdotettu kuuden kuukauden kiello osallistua uuteen kokeeseen on lausunnon mukaan aiheellinen pelote vilpillisen toiminnan vähentämiseksi. Teoriakokeen lisäksi tämä olisi syytä ottaa käyttöön myös ajokokeissa tapahtuviin vilpillisyyksiin. Lausunnossa katsotaan, että vilpillisen tulkin sanktio tulkata kuljettajantutkinnoissa olisi syytä olla selvästi pidempi kuin kuusi kuukautta.

Tietosuojavaltuutetun toimiston lausunnossa korostetaan, että ehdotetussa 56 a §:ssä mainittu vilpillinen toiminta tulee määritellä tarkasti ja tyhjentävästi. Jos vilpillisen toiminnan määritelmä ei ole tarkka ja tyhjentävä, tulkkien tietojen käsittely voi johtaa rekisteröityjen epäoikeudenmukaiseen syrjintään ja aiheuttaa riskin rekisteröityjen oikeuksille ja vapauksille.

Oikeusministeriö katsoo niin ikään, että perustuslain 80 §:n 2 momentti huomioiden vilpilliseksi katsottavan toiminnan määrittelyä ei tule jättää olennaisilta osiltaan määräystasolle. Tämä on merkityksellinen myös siltä kannalta, että alustavan arvioinnin vilpistä voisi tehdä myös yksityinen toimija. Asiassa jää lisäksi oikeusministeriön mukaan epäselväksi, onko ja minkälaista harkintaa mahdollisesti yksityisellä toimijalla. Sääntelyä ei ole arvioitu perustuslain 124 §:n osalta, vaikka viranomaisen harkinta vaikuttaisi perustuvan pitkälti yksityisen tekemään selvitykseen tai antamiin tietoihin. Yksityisen toimijan tehtäviä on kaiken kaikkiaan arvioitava perustuslain 124 §:n kannalta, ja sääntelyssä tulisi selventää, onko yksityisellä toimijalla asiassa harkintavaltaa, vai kuuluuko moitittavan menettelyn arviointi kokonaan viranomaiselle.

Oikeusministeriö katsoo tulkin vilpillisen toiminnan osalta, että perusteluista on tulkittava niin, että selvityksen aikana tulkki voi toimia tehtävässään ja Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa kiellon vasta vilpin toteamisesta saamansa selvityksen jälkeen.

Oikeusministeriö toteaa vilpilliseen toimintaan liittyvän kuuden kuukauden määräajan osalta, että on ongelmallista samaistaa kaikkia koskeva kuljettajantutkinto ilman tarkempia perusteluja taksinkuljettajan kokeeseen, joka koskee luvanvaraista elinkeinotoimintaa. Määräaikaa on pidettävä varsin pitkänä ja kiellon määräajan pituuden hyväksyttävyyden ja oikeasuhtaisuuden tulisi perustella tarkemmin ottaen huomioon myös se, että kiellolla voi olla vaikutusta henkilön työllistymiseen, mikäli ajokortti on työssäkäynnin ehtona. Lisäksi tulisi ns. karenssi-aikaa tulisi arvioida myös elinkeinonvapauden näkökulmasta. Sääntelyä tulisi täsmentää myös siten, että ei jää epäselväksi millainen vilpiksi tulkittava käytös voi johtaa kuuden kuukauden osallistumiskieltoon.

Posti kannattaa ajokieltokoulutuksen laajentamista alempiin ajokorttiluokkiin. Ammattikuljettajan tehtäviin tulevien on hyvä sisäistää turvallisen liikenneympäristön merkitys mahdollisimman varhain. Ajokieltokoulutuksen kustannukset tulee kohdistaa kyseisen koulutuksen käyttäjiin. Myös **Liikenne- ja viestintävirasto, sosiaali- ja terveysministeriö, Poliisihallitus, Liikenneturva, TYKS ajopoli, Gradia liikenneopettajakoulutus, Keski-Suomen autokouluyhdistys, Suomen Autokoululiitto, Liikenteen turvallisuuskouluttajat, Psychdrive, Rahtarit ry, Tiitisen Autokoulu ja One-Pro Oy** kannattavat ajokieltokoulutuksen laajentamista AM- ja T -luokkiin. Lausunnoissa todetaan, että ajokorttilain seurantalutkimuksen tulokset osoittivat ajokieltokoulutuksen vaikuttavan riskialttiiden nuorten käyttäytymiseen liikenteessä.

Etelä-Pohjanmaan liitto katsoo, että ajokieltokoulutuksen ulottaminen alempiin ajokorttiluokkiin on oikeasuuntainen uudistus. Lausunnon mukaan ajokieltokoulutusta tulisi tulevaisuudessa harkita osaksi koko ajo-oikeuskokonaisuutta. B-luokan ajo-oikeuden myöntämisharkinta tulisi kuitenkin olla mahdollista niissä tapauksissa, joissa nuori on aiemmin syyllistynyt törkeään tai toistuviin liikenne rikkomuksiin. Se antaisi 15-16 -vuotiaille kuitenkin selvän signaalin pyrkiä vastuulliseen liikennekäyttäytymiseen jo ”mopoikäisenä”.

Autokatsastajat AK toteaa lausunnossaan, että uuden kuljettajan riskikäyttäytymisen ehkäisemiseen tähtäävän lisäkoulutuksen tarve on vastaavilla perusteilla olemassa myös ajokorttiluokissa AM/120, AM/121 ja T kuin B-luokassa.

Psychdrive tuo lausunnossaan esiin, että toistuviin ajokieltoihin ajautuvat nuoret ovat pieni, mutta enusteeltaan hyvin ongelmallinen ryhmä, joka vakavoittaa onnettomuustilastoja vahvasti. Psychdrive esittää harkittavaksi heidän kohdallaan ”erityisajokieltokoulutusta”, jossa heidät velvoitettaisiin hankimaan psykologin lausunto ennen ajo-oikeuden palauttamista. **Suomen Psykologiliitto** puolestaan ehdottaa, että ajokieltokoulutusta tulee kehittää erityisesti psykologisten sisältöjen osalta (riskikäyttäytymisen syyt ja ehkäisy, tunnetaidot).

Pirkanmaan Liikenneopisto katsoo kuitenkin lausunnossaan, että ehdotetun 37 § mukainen ajokieltokoulutus tulisi poistaa ja siirtää koulutuksen pääpaino etukäteen annettavaan opetukseen.

Poliisihallitus toteaa lausunnossaan, että ehdotettu 54 §:n muutos, jonka mukaan henkilö voisi väliaikaisesta ajokiellosta huolimatta suorittaa poliisin määräämänä kuljettajantutkintoon kuuluvan ajokokeen, on poliisin kannalta hyvä ja toimintaa sujuvoittava. Toimintaa sujuvoitettaisiin entisestään se, jos myöskään määräaikainen ajokielto ei estäisi ajokokeen suorittamista. Siksi Poliisihallitus esittää ehdotetun 54 §:n kyseistä kohtaa muutettavaksi muotoon: ”*Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua ajokorttilupaa ei vaadita eikä ajokielto, toistaiseksi voimassa oleva ajokielto tai väliaikainen ajokielto ole esteenä tutkinnon suorittamiselle, jos tutkintoon tulevalla on poliisin määräys uuden ajokokeen suorittamiseksi. Jos henkilö on määrätty toistaiseksi ajokieltoon sillä perusteella, että hän ei enää täytä ajokorttiluvan terveysvaatimuksia, ajokielto ei myöskään ole esteenä tutkintoon pääsulle ajo-oikeuden palauttamiseksi, jos esitettävän lääkärinlausunnon mukaan lääkäri sitä edellyttää tai suosittelee.*” Lisäksi Poliisihallitus tiedustelee lain 64 § 2 momentin 2 kohtaan ja lain 70 § 1 mom. 3 kohtaan liittyen, miten toimitaan jatkossa tilanteissa, joissa henkilö on suorittanut siirtymäsäännöksen mukaisesti B-luokan

kuljettajantutkinnon ennen tuon lain voimaantuloa, mutta jättänyt toimittamatta harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetustodistuksen. Määrätäänkö heidät säännösten poistamisesta huolimatta väliaikaiseen ajokieltoon tai ajokieltoon siirtymäsäännöksen perusteella vai jätetäänkö opetustodistuksen toimittamatta jättäminen jatkossa huomiotta?

Poliisihallitus, Keski-Suomen autokoulu yhdistys ja THL pitävät tärkeänä aiemman liikenne rikoshistorian huomioimista ajokortin myöntämisessä. **TYKS ajopoli** toteaa, että sillä on kokemusta toistuvista rikkeiden tekijöistä. Lääkäri ei voi tehdä toistuvasti ilman ajokorttia ajavasta enää poliisi-ilmoitusta, vaikka tämä tulisi ilmi vastaanotolla. Poliisi tiedostaa tämän ongelman ja tässäkin pitäisi olla uudenlaisia avauksia. Hoitoon ohjausta poliisin taholta pitäisi voida tehdä etenkin kehitysvammaisten ja päihdekuljettajien kohdalla, vaikeimpien tapausten kohdalla on tehty Suomessakin M1 päätöksiä TYKS ajopolin lausunnon mukaan. Myös erään **yksityishenkilön** lausunnossa ehdotetaan, että ajokortin myöntämisessä huomioitaisiin liikenne rikokostausta ja jos liikenne rikoksia on useita, niin B-ajokortin myöntämistä lykätään yhdellä vuodella, koska kansainväliset selvitykset viittaavat sen liikenneturvallisuutta lisäävään vaikutukseen.

Eräs yksityishenkilö esittää ajokiellon keston pidentämistä. Ajokiellon keston pidentämisellä olisi sääntöjen mukaisesti ajamista lisäävä vaikutus. Lisäksi rattijuopumuksesta aiheutuvan ajokiellon pidentäminen voisi lisätä alkoholukkojen käyttöä.

Lapsivaikutukset ja liikennelääketieteelliset huomiot alaikäisten ajo-oikeuteen

Mannerheimin Lastensuojeluliitto muistuttaa lausunnossaan, että 17-vuotiaat ovat vielä lapsia ja heitä koskee lapsia koskeva oikeudellinen sääntely ja suojelu. Lapsia (0-17-vuotiaita) koskevassa oikeudellisessa sääntelyssä keskeisellä sijalla on yleissopimus lapsen oikeuksista (myöhemmin YK:n lapsen oikeuksien sopimus tai LOS). MLL pitää ongelmallisena, että esitysluonnoksessa ei ole tarkasteltu ehdotettuja muutoksia YK:n lapsen oikeuksien sopimuksen velvoitteiden näkökulmasta eikä muutosten lapsivaikutuksia ole arvioitu riittävällä tavalla ja laajuudella. Alaikäisen ajo-oikeuden lapsivaikutusten arvioinnissa tulee arvioida monia eri tekijöitä ja tehdä sen perusteella kokonaisarvio asiassa. 17-vuotiaiden kuljettajien poikkeuslupamenettelystä luopumisen kokonaisvaikutus heidän (ja heidän matkustajiensa) liikenneturvallisuudelle olisi todennäköisesti kielteinen, vaikka poikkeuslupamenettelystä luopuminen siirtäisi jossain määrin 17-vuotiaiden liikkumista mopoista, kevytmoottoripyöristä ja mopoautoista henkilöautoihin, millä voisi olla myös myönteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuudelle.

Suomen liikennelääketieteen yhdistys katsoo lausunnossaan, että alaikäisten ajo-oikeuden myöntämisessä on lääketieteen kannalta oleellista kyetä löytämään käyttäytymis- ja kehityshäiriöiset yksilöt. Tähän ei nykyään eikä hallituksen esitysluonnoksessa ole toimivaa mallia. Liikenne- ja viestintävirasto voisi harkita yhdessä THL (ja/tai Kanta palvelun) kanssa miten voitaisiin tehdä automaattista diagnoosien tarkistamista. Jos ajokortin hakijalta löytyisi hakemukseen vaikuttava diagnoosi (esimerkiksi diabetes, ADHD, persoonallisuushäiriö, älyllinen kehitysvammaisuus, alkoholiriippuvuus, huumausaineiden käyttö), niin ajokorttilupahakemukseen vaadittaisiin alaan perehtyneen lääkärin lääkärintodistus. Esitysluonnoksessa ehdotettu 10 §:n muutos koskien lääkärinlausuntoa on nyt paremmassa muodossa ja mahdollistaisi helpommin tämän vaatimuksen. Lausunnossa ehdotetaan harkittavaksi sitä, että vanhempien/vanhemman/holhoojan tulisi allekirjoituksellaan vahvistaa myös hakijan terveydentilan.

TYKS ajopoli toteaa lausunnossaan, että 17-18 vuoden iässä on kiinnitettävä erityistä huomiota kehityksellisiin neuropsykiatriisiin oireyhtymiin, joista riskialttiin liikennekäyttäytymisen riskiä aiheuttavat muodot ovat pääsääntöisesti tunnistettavissa peruskoulun ala-asteen iästä alkaen ja siitä eteenpäin; käytännössä siis kouluterveydenhuollossa. Liikenneturvallisuuden kannalta olennaista on arvioida jo kouluiässä toiminnanohjauksen, tarkkaavaisuuden ja näköhavainnon pysyväluonteisia hankaluuksia aktiivisuuden ja tarkkaavaisuuden häiriöissä, kehityksellisissä oppimisvaikeuksissa, lievissä ja keskivai-

keissa kehitysvammoissa sekä autismikirjon häiriöissä. TYKS ajopoli toteaa kuitenkin lisäksi, että lääkärinkunnassa on erilaisia näkemyksiä siitä, onko ajokortti-ian laskeminen 17-vuoteen hyvä lakimuutos, tätä pohdittiin jo vuonna 2018 kriittisesti. Iso osa lääkäreistä arvioi, etteivät kaikki 17-vuotiaat ole yksilötasolla vielä kypsiä liikenneympäristöön, mutta myöskään mopoauto ei ole sen ikäiselle turvallinen vaihtoehto.

THL kiinnittää lausunnossaan huomiota siihen, että nuoret eivät aina ymmärrä terveydentilasta annettavan ajokortin hakijan vakuutukseen liittyvää vastuuta, varsinkin jos vakuutus annetaan 14-15-vuotiaana ensimmäistä ajokorttia haettaessa. THL on ohjannut antamaan 8.-luokan terveystarkastuksissa oppilaille kirjallista palautetta, johon voi kirjata huomioita ajoterveydestä. Näistä ilmoittaminen jää kuitenkin nuoren omalle vastuulle.

Psykologiliitto ehdottaa lausunnossaan, että ajoterveysohjeita tarkennetaan nuorten kuljettajien osalta ja suositellaan lääkäreitä käyttämään ilmoitusvelvollisuuttaan aina, kun nuoren ajoterveysvaatimukset eivät täyty. Ajoterveyttä tulee jo nykyisten ohjeiden mukaan arvioida säännöllisesti eikä ainoastaan silloin, kun henkilö tulee pyytämään ajoterveyslausuntoa. Lausunnon mukaan nykyistä tehokkaampi nuorten ajoterveysarviointi ehkäisee osaltaan tietyn riskiryhmän ajolupien hankintaa, koska ongelmakäyttäytyminen tulee esiin muilla elämän osa-alueilla ja nuori on ohjautunut terveydenhuollon piiriin.

Muita lausunnoissa esitettyjä huomioita ja ehdotuksia

Liikenne- ja viestintävirasto pyytää ministeriötä tarkentamaan ehdotetun 113 §:n siirtymäsäännöstä riskientunnistamiskoulutuksen osalta. Siirtymäsäännöksessä annetaan mahdollisuus suorittaa kesken oleva riskientunnistamiskoulutus loppuun saakka voimassa olevan lain tuntimäärillä vuoden sisällä lain voimaantulosta. Viraston mielestä säännös on hyvä, mutta siirtymäsäännökseen tulisi sisällyttää myös voimassa olevan lain sisällöt, jolloin koulutuksen antajille jäisi tosiasialliset mahdollisuudet kehittää koulutuksen sisältöjä lain voimaantulon jälkeen. Lisäksi olisi hyvä huomioida se, että kouluttajat ovat saattaneet myydä asiakkaille koulutuksen sen nykyisillä tuntimäärillä ja sisällöillä jo aikaisemmin, minkä vuoksi koulutuksen asiakashinta saattaisi muuttua, jos sisällöt eivät kuuluisi siirtymäsäännöksen piiriin.

Oikeusministeriö katsoo siirtymäsäännösten osalta, että lailla olisi taannehtivia vaikutuksia, mikäli rajoitettu ajo-oikeus koskee ehdotetulla tavalla myös niitä 17-vuotiaita kuljettajia, jotka ovat saaneet B-luokan ajokortin ennen lain voimaantuloa. Tätä vaikutusta perustellaan yhdenvertaisuuden ja valvonnan näkökulmasta, mutta asiaa tulisi tarkemmin perustella säätämisympäristöperusteluissa. Esitysluonnoksen mukaan aikaisemman lain mukaan ajokortin saaneita alle 18-vuotiaita ”pyrittäisiin tiedottamaan tulevasta”, vaikka rajoitetun ajo-oikeuden rikkomisesta voidaan määrätä rikosoikeudellinen seuraamus. Näin ollen viranomaisen tulee ilmoittaa tästä muutoksesta ja ilmoitusvelvollisuuden olisi syytä ilmetä lain tasolla. Perusteltua olisi kaiken kaikkiaan harkita sitä, onko sääntelyä ylipäätään tarpeen ulottaa ajo-oikeuden jo saaneisiin 17-vuotiaisiin. Myös ehdotettua 51 a §:aa sovellettaisiin jo ennen muutosten voimaantuloa ajo-oikeuden saaneisiin alle 18-vuotiaisiin, eikä laista tai esitysluonnoksesta tarkemmin ilmene ilmoitusvelvollisuudesta tai asian tiedottamisesta tämän osalta.

Opetushallitus esittää lausunnossaan, että ajokorttilain 5 §:n 1 momentin 8 kohta muutetaan vastaavaksi kuin D-luokasta on muutenkin säädetty ko. pykälässä. Muutos koskisi vähimmäisikää ajokortin saamiseksi D1- ja D1E-luokassa, joka olisi 18 vuotta silloin, kun henkilö on suorittanut linja-autonkuljettajan tehtäviin valmistavan ammatillisen perustutkinnon ja hänellä olisi muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys. Tällöin ns. pienempien linja-autojen, eli D1 -luokan ajoneuvojen ajo-oikeuden voisi saavuttaa vastaavasti kuin isompien D -luokan ajoneuvojenkin 18 vuoden iässä (1 momentin 9b kohta).

Tietosuojavaltuutetun toimisto kannattaa liikenneopettajalupaan liittyvää ehdotusta 88 § muuttamisesta.

Oikeusministeriö katsoo henkilötietojen suojan osalta, että esitysluonnoksen perusteluissa on tehty riittävästi selkoa tulkkeja koskevien henkilötietojen käsittelystä (56 § 3 mom.), eikä oikeusministeriöllä ole tältä osin erityistä huomautettavaa esitysluonnokseen. Esityksestä jää tosin epäselväksi, ehdotetaisiinko uudella 56 a §:llä tietosuojasetuksen 5 artiklan 1 kohdan e alakohdan täsmentävää sääntelyä säilytysajoista. Esitysluonnoksessa on myös tunnistettu, että ajokorttilain 88 §:ään ehdotettua muutosta tulee arvioida tietosuojasetuksen 10 artiklan valossa. Oikeusministeriö haluaa kuitenkin tarkentaa, että toisin kuin esitysluonnoksen säätämisperusteluissa (s. 58) todetaan, rikostuomioihin ja rikokomuksiin liittyvät tiedot ovat luonteeltaan arkaluonteisia ja esitysluonnos sisältäisi näin ollen säännöksiä arkaluonteisten tietojen käsittelystä. Esitysluonnoksen perusteluita tulisi tältä osin täsmentää ja lisäksi varmistaa, että on huomioitu perustuslakivaliokunnan lausuntokäytäntö arkaluonteisina pidettävien henkilötietojen käsittelyn osalta.

Oikeusministeriö katsoo lisäksi 88 § sakko- ja rikosrekisteritietojen osalta, että esitysluonnoksessa ei ole tehty lainkaan selkoa rikos- ja sakkorekisteritietoja koskevasta sääntelystä ja mihin säännöksiin viranomaisen oikeus saada tietoja sakko- ja rikosrekistereistä perustuisi. Oikeusministeriö toteaa, että esitystä tulee tältä osin täydentää siten, että esitysluonnoksesta käy selvästi ilmi, mihin rikosrekisterilain ja sakkorekisterilain säännöksiin viranomaisen oikeus saada ko. tietoja perustuisi. Myös **Oikeusrekisterikeskus** katsoo, että olisi hyvä selvittää, mihin Liikenne- ja viestintäviraston tiedonsaantioikeus perustuu 88 §:ssä tarkoitettujen rekisteritietojen osalta.

Laihian Autokoulu Oy, Pirkanmaan Liikenneopisto, Autokatsastajat AK, Liikenneopetus ry ja yksi yksityishenkilö esittävät lausunnoissaan, että opetuslupaopettajille tulisi palauttaa vaatimus teoriakokeen suorittamisesta. Lausunnoissa arvioidaan, että kun vaatimus 2018 voimaan tulleen ajokorttilain myötä poistui, tämä on näkynyt huomattavana ajo-opetuksen puutteina opetusluvalla ajokorttia suorittavilla. Lausuntojen mukaan opetuslupaoppilailla on riskienhallintakoulutukseen tullessa havaittavissa huomattavia perusliikennesääntöjen osaamisen puutteita, vaikka he ovat ajaneet useita tunteja opetuslupaopettajan kanssa.

Hämeen ammatti-instituutti toivoo, että kuljettajaopetuksen henkilökohtaistamisvelvoite kirjataan lakiin.

Pirkanmaan Liikenneopisto ehdottaa, että hallituksen esityksessä ehdotetussa 44 §:ssä säädetty opetusluvan kesto tulisi olla enintään vuoden, jotta oppimisprosessi olisi tiiviimpi. Lausunnossa tuodaan esiin, että pitkä opetusluvan kesto luo pitkiä taukoja ajamaan opettelevalle nuorelle kuljettajalle.

Ajovarma ehdottaa, että lakimuutoksessa palautettaisiin opetuspolkimen pakollinen muutoskatsastus. Opetuspoljin on erityisesti kuljettajantutkinnon vastaanottajalle työturvallisuuskysymys. Opetuspoljin on myös muissa Euroopan maissa pakollinen varuste ajokokeessa. Tutkinnon vastaanottajat joutuvat opetuspolkimen avulla estämään onnettomuuksien syntymistä päivittäin. Ajovarma ehdottaa, että opetuspolkimen pakollinen muutoskatsastus palautettaisiin lainsäädäntöön. Tällä ei olisi merkittäviä kustannusvaikutuksia, mutta sen avulla vältettäisiin turhia ajokokeiden keskeytyksiä.

Pirkanmaan Liikenneopisto, Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry, Keski-Suomen Autokouluyhdistys ry, Liikenneopetus ry, Autokoulu Ruutulippu ja yksi yksityishenkilö katsovat, että opetusluvalla annettavaan ajo-opetukseen liittyy harmaata taloutta. Tilannetta parantaisi, jos opetuslupa myönnettäisiin vain yhdelle henkilölle.

SKAL esittää lausunnossaan, että raskaan kaluston eli ryhmän 2 ajokorttikoulutusta ryhdyttäisiin myös uudistamaan. Kun ryhmän 1 ajokorttikoulutuksen muutosta aikoinaan valmisteltiin, todettiin, että ryh-

män 2 koulutuksia muutetaan sen jälkeen, kun ammattipätevyyden hankkimiseksi on saatu myös koemalli. SKAL katsoo, että kun koemallista on säädetty laissa, tulee aloittaa ryhmän 2 ajokorttikoulutuksen muutoksen suunnittelu. SKAL esittää, että jatkossa ammattipätevyyden perusteella mahdollistettuja pienempiä opetusmääriä voitaisiin hyödyntää ilman vuoden karenssiäikää.

Linja-autoliitto toteaa lausunnossaan, että ajokorttilainsäädännön uudistamisella on vaikutusta joukkoliikenteen käyttöön ja kestäväan liikkumiseen. Sellaiset lainsäädännön tai sen tulkinna ja soveltamisen muutokset, jotka lisäävät yksityisautoilua, heikentävät samalla joukkoliikenteen käyttöä. Hallituksen esityksellä on siten kielteisiä vaikutuksia myös ilmastopolitiikan osalta. Myös **Pyöräliitto ja MP-kauppiat ry** nostaa lausunnossaan esille lausunnossaan hallituksen esityksen ilmastovaikutukset.

Riihimäen seudun ajoharjoitteluratasäätiö ja Kanta-Hämeen Autokouluyhdistys huomauttavat, että lakiehdotuksessa mainitaan ympäristöystävällisyys, vaikka edelleen vaaditaan ajokokeessa pääosin manuaalivaihteinen auto. Autonvalmistajat eivät valmista uusia ympäristöystävällisiä autoja manuaalivaihteisena. Kuljettajaopetuksessa ja tutkinnoissa voidaan siirtyä jo nyt automaattivaihteisiin autoihin. Manuaaliseen autoon tutustuminen ja käytön oppiminen voitaisiin tehdä nykyisillä simulaattoreilla. Tekninen auton käsittely ei vaadi nuorelta vuorovaikutustaitoja muiden tienkäyttäjien kanssa. Koulutuksesta saatu todistus riittää todisteeksi, ettei ajokorttiin tule rajoitusta asiasta.

Taksiliitto esittää lausunnossaan, että ehdotettujen B-luokan ajo-oikeuden muutosten johdosta olisi syytä harkita liikennepalvelulain 4 luvun 25 § 1 momentin muuttamista muotoon: ”Taksinkuljettajan ajolupa myönnetään henkilölle, jolla on voimassa oleva ajo-oikeus, kuitenkin vähintään vuotta aikaisemmin saatu B-luokan auton, muu kuin rajoitettu ajo-oikeus.”

Autoalan Keskusliitto ja Autotuoajat ja -teollisuus ry katsovat lausunnoissaan, että B-kortilla tulisi sallia ajo kokonaisuutensa enintään 4 250 kg:n vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävillä ajoneuvoilla

Terveyden ja hyvinvoinninlaitos THL:n lausunnossa pidetään hyvänä, että muutoksilla tavoitellaan nuorten osallistumismahdollisuuksia parantamista. Lausunnossa kuitenkin huomautetaan, että ajokortin kustannuksista johtuen ajokortti ei useinkaan ole kaikkein haavoittuvimmassa asemassa olevien nuorten saavutettavissa. Näin ollen esitetty lakimuutos ei automaattisesti paranna kaikkien nuorten mahdollisuuksia itsenäiseen liikkumiseen.

Pyöräliitto katsoo lausunnossaan, että hallituksen esitysluonnoksen vaikutusarviointit ovat puutteelliset sen osalta, miten ehdotetut muutokset vaikuttavat auton ulkopuolella olevien turvallisuuteen. Pyöräliitto arvioi, että suojaamattomien liikenteen osapuolien turvallisuus vähenee, jos liikenteeseen tulee nuorempia kuljettajia isoilla ajoneuvoilla.

Lausunnonantajat:

Julkishallinto, yhdistykset ja yritykset:

1. Ahvenanmaan maakunnan hallitus
2. Ajovarma Oy
3. Antin Autokoulu Oy
4. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
5. Autoalan Keskusliitto ja Autotuoajat ja -teollisuus ry
6. Autokatsastajat AK ry
7. Autokoulu Juha
8. Autokoulu Ruutulippu, Etelä-Pohjanmaan Autokouluyhdistys ry
9. Autokoulu Safiiri Oy

10. Autoliikenteen Työnantajaliitto ry
11. Autoliitto ry
12. CAP-Group Oy
13. Datadrivers Oy
14. Epic Autokoulu Oy
15. Etelä-Pohjanmaan liitto
16. Gradia liikenneopettajakoulutus
17. Hämeen ammatti-instituutti Oy, Hämeen ammatti-instituutti Oy, Liikenneopettajakoulutus
18. Kanta-Hämeen Autokouluyhdistys ry
19. Keski-Suomen Autokouluyhdistys ry
20. Koneyrittäjät ry
21. Kuluttajaliitto – Konsumentförbundet ry (ei lausuttavaa)
22. Laihian Autokoulu Oy
23. Liikenne- ja viestintävirasto
24. Liikenneoikeusyhdistys ry
25. Liikenneopetus ry
26. Liikenneturva
27. Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry
28. Liikenneympäristöyhdistys ry
29. Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry
30. Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys ry
31. Linja-autoliitto ry
32. Logistiikkayritysten Liitto ry
33. Länsi-Uudenmaan Ajoharjoitteluratasäätiö
34. Mannerheimin Lastensuojeluliitto ry
35. Metsäkoulutus ry
36. MP-kauppiaat ry
37. Nokian Ajoharjoitteluratasäätiö, lausuntoon yhtyvät useat muut Suomen ajoharjoitteluradat
38. Oikeusministeriö
39. Onnettomuustietoinstituutti OTI
40. Onnettomuustutkintakeskus (ei lausuttavaa)
41. Opetus- ja kulttuuriministeriö
42. Opetushallitus, ammatillinen osaaminen –yksikkö
43. Opetushallitus, Logistiikan työelämätoimikunta
44. Oy ONE-PRO Ab
45. Pirkanmaan Liikenneopisto Oy
46. Poliisihallitus
47. Porin kaupunki, Tekninen toimiala, infrayksikkö
48. Posti Group Oyj
49. Psychdrive Oy
50. Puolustusministeriö (ei lausuttavaa)
51. Pyöräliitto ry
52. Rahtarit ry
53. Riihimäen seudun ajoharjoitteluratasäätiö s.r
54. SF-Caravan ry
55. Sisäministeriö
56. Sosiaali- ja terveysministeriö
57. Suomen Ajokonsultointi Oy
58. Suomen Autokoululiitto ry
59. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
60. Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys
61. Suomen Lukiolaisten Liitto
62. Suomen Motoristit ry

63. Suomen Psykologiliitto ry
64. Svensk Ungdom rf.
65. Taksiliitto
66. Terveystieteiden tutkimuskeskus THL
67. Tietosuojavaltuutetun toimisto
68. Tiitisen Autokoulu
69. TYKS työ- ja liikennelääketieteen klinikka, TYKS Ajopolin asiantuntijaraati

Yksityishenkilöt:

11 yksityishenkilöä