

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan ajokorttisääntelyä muutettavaksi nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuden edistämiseksi.

Kuljettajaopetusta täydennettäisiin lisäämällä ajokortin suorittajalta vaadittavan turvallisuus-painotteisen riskientunnistamiskoulutuksen laajuutta ja vaatimuksia. Lisäksi ehdotetaan säädettäväksi, että liukkaalla ajamisen ajo-opetus tulisi suorittaa pääsääntöisesti ajoharjoitteluradalla.

Liikenne- ja viestintäviraston poikkeuslupamenettelystä, jossa 17-vuotiaalle voidaan kokonaisuutensa perusteella myöntää poikkeuslupa B-luokan ajokortin suorittamista varten, ehdotetaan luovuttavaksi. Lisäksi ehdotetaan luovuttavaksi ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevien poikkeuksesta B- ja BE-luokan ajokortin saamiseksi 17-vuotiaana. Ehdotetaan, että 17-vuotias voisi huoltajan suostumuksella saada B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden, joka ei olisi voimassa lauantaisin kello 00–05 ja sunnuntaisin kello 00–05. Rajoitus olisi voimassa siihen asti, kun kuljettaja täyttää 18 vuotta. Ehdotetaan, että seuraamuksena rajoituksen vastaisesti ajamisesta kuljettaja voitaisiin tuomita sakkoon ja määrätä ajokieltoon.

Ehdotetaan säädettäväksi, että 17-vuotiaan kuljettajan tulisi käyttää autoon kiinnitettävää alaikäisen kuljettajan tunnusta ja seuraamukseksi velvoitteen rikkomisesta tulisi liikennevirhemaksu.

Ehdotetaan, että uuden kuljettajan ajokieltoon määrittämiseen liittyvä koulutus ulotettaisiin koskemaan nykyisten A- ja B-luokan ajo-oikeuksien lisäksi AM/120-, AM/121- ja T-luokan ajo-oikeuksia sekä väliaikaiseen ajokieltoon poliisin määräämiä kuljettajia.

Laissa ehdotetaan säädettäväksi seuraamuksesta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa vilppiin syyllistyneelle. Liikenne- ja viestintävirasto asettaisi vilppiin syyllistyneen kokeen suorittajalle kuuden kuukauden mittaisen kiellon osallistua teoriakokeeseen. Virasto asettaisi teoriakokeessa vilppiin syyllistyneen tulkin kuuden kuukauden mittaiseen kieltoon toimia teoriakokeessa tulkina.

Lisäksi lakiin ehdotetaan tehtäväksi teknisluonteisia ja sääntelyä selkeyttäviä muutoksia.

Ehdotetaan, että Färsaarilla ja Grönlannissa myönnettyjen ajokorttien vaihtaminen suomalaiseen ajokorttiin mahdollistettaisiin.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan keväällä 2022.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta	3
1.2 Ajokorttilain seurantatutkimus: ensimmäiset valmistuneet tulokset.....	5
1.3 Valmistelu	8
2 Nykytila ja sen arviointi.....	8
2.1 Poikkeukset B-luokan ajokortin ikävaatimuksesta	9
2.2 Kuljettajaopetus	10
2.3 Kuljettajantutkinto	12
2.3.1 Vilpillinen toiminta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa	13
2.4 Ajokiellot ja ajokieltokoulutus.....	14
2.5 Färsaarilla ja Grönlannissa annetut ajokortit.....	15
3 Tavoitteet	16
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	17
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	17
4.1.1 Nuorten liikenneturvallisuuden edistämistä koskevat ehdotukset.....	17
4.1.2 Muut ehdotukset.....	22
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	24
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	33
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	33
5.1.1 Ei muutoksia sääntelyyn	33
5.1.2 Vaihtoehtoisten sääntelykeinojen hyödyntäminen.....	34
5.1.3 Vaihtoehdot ajokorttisääntelyn muuttamiseksi	34
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailta käytetyt keinot	41
6 Lausuntopalaute.....	43
7 Säännöskohtaiset perustelut	43
8 Lakia alemman asteinen sääntely	53
9 Voimaantulo	53
10 Toimeenpano ja seuranta	53
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	53
LAKIEHDOTUS	68
Laki ajokorttilain muuttamisesta.....	68
LIITE	77
RINNAKKAISTEKSTIT	77
Laki ajokorttilain muuttamisesta.....	77
ASETUSLUONNOS	93
Valtioneuvoston asetus ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta	93
MUUT LIITTEET	96
ASETUKSEN LIITE	96

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Ajokorteista ja niiden suorittamisen vaatimuksista säädetään ajokorttilaissa (386/2011) ja ajokortteja koskevassa valtioneuvoston asetuksessa (423/2011). Kansallinen lainsäädäntö pohjautuu suurelta osin ajokorteista annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2006/126/EY (jäljempänä EU:n ajokorttidirektiivi).

Kansallista ajokorttisääntelyä selkeytettiin ja kevennettiin 1.7.2018 voimaan tulleella ajokorttilain muuttamisesta annetulla lailla (387/2018). Lakimuutoksen tavoitteena oli selkeyttää ja keventää ajokorttisääntelyä liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioon ottaen ja luoda edellytyksiä ajokortteihin liittyvien menettelyjen kehittämiseksi. Erityisenä tavoitteena oli uudistaa ajokortin suoritusjärjestelmää lisäämällä vaihtoehtoisuutta muiden kuin kuorma- ja linja-auton ajokorttien suorittamisessa, keventämällä EU:n sääntelyä tiukempaa kansallista lisäsääntelyä, edistämällä ajokorttimenettelyiden digitalisoitumista ja poistamalla esteitä sähköisen hakumenettelyn käytöltä. Ajokortin suoritusjärjestelmän keventämisen tavoitteena oli keventää ajokorttimenettelyistä eri tahoille aiheutuvaa taakkaa ja näin vaikuttaa myös ajokortin hintaan (ks. HE 146/2017 vp).

Eduskunta hyväksyi lain 26.4.2018 ja edellytti vastaukseensa (EV 29/2018 vp – HE 146/2017 vp) sisältyneissä lausumissa, että 1) valtioneuvosto seuraa ajokortti uudistusten toteutumista erityisesti liikenneturvallisuuden ja yhtäläisten kilpailuedellytysten toteutumisen osalta ja tarvittaessa ryhtyy toimenpiteisiin kilpailuvääristymien korjaamiseksi, ja 2) valtioneuvosto teettää ja toimittaa liikenne- ja viestintävaliokunnalle seurantatutkimuksen ehdotettujen muutosten toteutumisen ja niiden vaikutusten selvittämiseksi erityisesti silmällä pitäen liikenteen tulevaisuuden toimintatapojen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, logistiikkaan ja ammattikuljettajiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa tiiviisti ajokorttilain muutosten vaikutuksia ja on pitänyt niiden tarkempaa selvittämistä tarpeellisenä. Eduskunnan edellyttämän ajokorttilain seurantatutkimuksen valmistelu¹ käynnistyi kesällä 2020 ja valmistelun tueksi järjestettiin keskustelutilaisuus 8.9.2020. Tutkimuksen valmistelee Liikenne- ja viestintävirasto ministeriön 25.5.2020 antamasta toimeksiannosta. Seurantatutkimus jakautuu eri osiin ja siinä selvitetään muun muassa lakimuutoksen vaikutuksia nuoriin kuljettajiin, markkinoihin, yrityksiin, viranomaisiin ja yksityishenkilöihin, logistiikkaan ja ammattikuljettajiin sekä liikenneturvallisuuteen. Ensimmäiset tutkimustulokset ja seurantatiedot² julkaistiin 10.3.2021 ja niitä esiteltiin Liikenne- ja viestintäviraston järjestämässä tieliikenteen turvallisuus -webinaarissa³. Seurantatutkimuksen viimeisten osien on määrä valmistua keväällä 2022.

Ajokorttilain seurantatutkimuksesta tässä vaiheessa valmistuneet tulokset osoittavat, että tarkasteluvälillä 2019–2020 on havaittu myönteistä kehitystä nuorten (17–19-vuotiaiden) kuljettajien osalta: onnettomuusmäärät ovat vähentyneet ja loukkaantumisten kokonaismäärä laskenut.

¹ <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM033:00/2020>.

² Kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus vuonna 2018 - Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin, Traficom julkaisu 06/2021, <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kuljettajaopetuksen%20ja%20tutkinnon%20uudistus%20vuonna%202018%20Katsaus%20lakimuutoksen%20vaikutuksiin.pdf>.

³ <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/tilaisuudet/tieliikenteen-turvallisuuswebinaari-nuorten-liikennekayttaytyminen>.

Seurantatutkimuksen tulokset osoittavat, että nuorten liikennekäyttäytymiseen liittyy tiettyjä huolenaiheita: 17-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien määrän kasvun myötä myös 17-vuotiaiden loukkaantumiset lisääntyivät vuonna 2020 ja ensimmäisen ajokokemusvuoden aikana 17-vuotiaat syyllistyivät lähes kaksinkertaisesti enemmän ajokieltorikoksiin kuin 18-vuotiaat. On kuitenkin huomioitava, että käytössä olevassa aineistossa ajokieltorikoksiin syyllistyneiden ikää ei ole vakioitu, joten 17-vuotiaana poikkeusluvalla ajokortin suorittanut näkyisi tilastossa, vaikka hän olisi syyllistynyt ajokieltorikokseen vasta 18-vuotiaana. Kaikissa tarkasteluun valituissa ikäryhmissä (17-, 18- ja 19-vuotiaat kuljettajat) havaittiin myös miesten ajokäyttäytymisen riskihakuisuutta. Onnettomuustietoinstituutin julkaisemasta nuorisoraportista käy ilmi, että pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna myönteinen kehitys moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määriä on viime vuosina hidastunut.⁴ Tämänkin havainnon perusteella on tarpeen tarkastella muutoksia, joilla liikenneturvallisuuksessa tapahtunutta myönteistä kehitystä voitaisiin entisestään tukea.

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti säädöshankkeen ajokorttilain muuttamiseksi 22.3.2021⁵. Hankkeessa ajokorttisääntelyä päivitettäisiin ensimmäisten valmistuneiden tutkimustulosten pohjalta. Sääntelyn päivittämisellä pyritäisiin vastaamaan esiin nousseisiin nuoria kuljettajia koskeviin huolenaiheisiin niin, että nuorten liikkuminen kuitenkin mahdollistettaisiin, sekä joustavoittamaan ajokortin hankintaa ja viranomaistoimintaa. Hankkeessa arvioidaan muun muassa vaadittuja opetusmääriä ja -järjestämistapoja, kokeiden tehokkuutta ja seuraamusten riittävyttä ja tehokkuutta. Hankkeessa arvioitaisiin myös muita esiin nousevia, teknisluonteisia muutostarpeita.

Hankkeen käynnistysvaiheessa järjestettiin ministeriön liikenneturvallisuusstrategiatyön⁶ osana asiantuntijakokous, johon kutsuttiin muun muassa käyttäytymistieteen, psykologian, mielenterveyden, ajo-opetuksen ja liikenneturvallisuuden asiantuntijoita. Eri alojen asiantuntijoiden näkemykset ovat keskiössä, kun pohditaan vaikuttavimpia keinoja nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuden lisäämiseksi. Liikenneturvallisuus muodostuu useista osatekijöistä ja osaan näistä voidaan pyrkiä vaikuttamaan lainsäädännön kautta. Kokouksen keskustelut tukevat sekä liikenneturvallisuusstrategian että ajokorttilain muuttamisen valmistelua.

Ajokorttilain muutoshankkeessa tavoitteena on erityisesti nuorten liikenneturvallisuuden edistäminen. Liikenneturvallisuus on nostettu esiin pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelmassa⁷. Hallitusohjelmaan sisältyvän kirjauksen mukaan liikenneturvallisuuden parantaminen otetaan uudelleen mukaan liikenteen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen. Hallitusohjelman tavoitteena on vastata EU:n nollaskenaarioon.

⁴ OTI: Nuorisoraportti 2021 - Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat 18–24-vuotiaiden kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet ja liikennevakuutuksesta korvatut 18–24-vuotiaiden liikennevahingot.

⁵ <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM017:00/2021>

⁶ <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM054:00/2019>

⁷ Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 10.12.2019, Osallistava ja Osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta

EU:n nollaskenaariossa on asetettu tavoite vähentää tieliikennekuolemien määrä lähelle nollaan vuoteen 2050 mennessä⁸. Lisäksi erillisenä tavoitteena on vähentää vakavia liikenteessä tapahtuvia loukkaantumisia 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä⁹.

Käynnistyneellä ajokorttilain muuttamista koskevalla lainsäädäntöhankkeella on yhtymäpinta ministeriössä valmisteilla olevaan, kaikki liikennemuodot kattavaan liikenneturvallisuusstrategiaan. Strategian tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen kokonaisvaltaisesti ja luoda edellytyksiä liikenteen turvalliseen kehitykseen tulevaisuudessa. Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuudesta on keskusteltu liikenneturvallisuusstrategian valmistelun yhteydessä syksyllä 2020 osana teemaa asenteet, osaaminen ja kyvykkyys sekä sosiaaliset tekijät. Käydyissä keskusteluissa selkeänä tavoitteena nousi esiin nuorten liikenneonnettomuuksien määrien laskeminen nykyisestä. Strategiassa on tarkoitus määrittää tehokkaita ja vaikuttavia keinoja myös nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Valtioneuvosto teki 6.5.2021 periaatepäätöksen kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä, fossiilittoman liikenteen tiekartasta. Suunnitelma koskee erityisesti tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä. Kolmivaiheisen suunnitelman tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Liikenne aiheuttaa viidesosan Suomen päästöistä. Tieliikenteen osuus kotimaan liikenteen päästöistä on noin 94 prosenttia. Kotimaan liikenteen päästöistä henkilöautojen osuus on noin 54 prosenttia ja paketti- ja kuorma-autojen noin 41 prosenttia.

Liikenteen päästöjen puolittamisen näkökulmasta yksityisautoilun edistämiseen on syytä suhtautua varauksella. Vaikka 17-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien määrä liikenteessä on lisääntynyt vuoden 2018 lakimuutoksen jälkeen, on samalla 18-vuotiaiden B-ajokortin hankkineiden määrä laskenut (18-vuotiaana B-ajokortin hankkineiden määrä oli 2019: 36925 ja 2020: 31032 eli laskua 16 %; 17-vuotiaana B-ajokortin hankkineiden määrä oli 2019: 9409 ja 2020: 14316 eli nousua 52 %). Ratkaisevaa päästökehityksen kannalta on kuitenkin ajosuoritteen, ei ajokorttillisten määrän kehitys. Jos ajokilometrejä kertyy paljon nykyistä enemmän, myös päästöt uhkaavat samalla kasvaa.

1.2 Ajokorttilain seurantatutkimus: ensimmäiset valmistuneet tulokset

Liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta Liikenne- ja viestintävirastossa on käynnissä seurantatutkimus ajokorttilain 1.7.2018 voimaan tulleiden muutosten vaikutuksista. Tutkimus jakautuu useisiin osa-alueisiin, joista ensimmäiset tutkimustulokset valmistuivat 2021 ja viimeisten on määrä valmistua 2022.

Vuonna 2021 valmistuivat katsaus lakimuutosten vaikutuksiin, joka keskittyy erityisesti nuoriin kuljettajiin¹⁰, ja lakiuudistuksen taloudellisia vaikutuksia käsittelevä seurantatutkimuksen osa¹¹.

⁸ Valkoinen kirja: Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN> ; Euroopan unionin verkkosivut: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/what-we-do_en

⁹ Declaration of Valletta by EU transport ministers <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/en/pdf>

¹⁰ Kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus vuonna 2018: Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin (Traficomin julkaisu 6/2021).

¹¹ Ajokorttilain uudistuksen taloudelliset vaikutukset (Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 18/2021)

Lisäksi vuonna 2021 valmistui Liikenne- ja viestintäviraston vuosittainen, uusia kuljettajia koskeva seurantatutkimus¹². Tutkimus sisältää erityistarkastelun 17-vuotiaana ajokortin hankkineista. Viimeisenä valmistuu seurantatutkimuksen liikenneturvallisuusvaikutuksia koskeva osa.

Liikenne- ja viestintävirasto julkaisi maaliskuussa 2021 ajokorttilain seurantatutkimuksen tuloksia ajokorttilain muutosten vaikutuksista erityisesti nuoriin kuljettajiin¹³. Tähän kappaleeseen on koottu tiivistetysti säädöshankkeen kannalta keskeisimpiä tutkimustuloksia ja havaintoja.

Tulosten mukaan poikkeuslupan myöntämisedellytysten keventäminen on aikaistanut henkilöauton kuljettajaopetuksen aloittamista monen nuoren kohdalla. Poikkeuslupan suosio on kasvanut voimakkaasti. Poikkeuslupahakemusten määrä lähti kasvuun marraskuussa 2018, jonka jälkeen kasvu on jatkunut.

Myönnettyjä poikkeuslupia voidaan tarkastella monesta näkökulmasta. Maakunnittain tarkasteltuna poikkeuslupia on myönnetty eniten Uudellamaalla, Pirkanmaalla, Varsinais-Suomessa ja Pohjois-Pohjanmaalla asuville. Suhteessa 17-vuotiaaseen väestöön B-luokan ajo-oikeuksia oli vuoden 2019 lopussa eniten Etelä-Pohjanmaalla. Suhteellisesti paljon ajo-oikeuksia on myös Kainuun, Lapin, Etelä-Savon ja Satakunnan alueella. Tulosten perusteella miehet hakevat poikkeuslupia naisia useammin ja vuonna 2020 poikkeusluvista 61,5 % myönnettiin miehille ja 38,5 % naisille.

Poikkeuslupan lisäksi opetuslupaopetuksen suosio on kasvanut lakimuutoksen jälkeen ja opetuslupahakemusten määrä on noussut merkittävästi. Vuosina 2019–2020 hyväksytyistä ajokokeista noin 34 % oli opetuslupaoppilaiden suorittamia, kun taas vuosina 2016–2017 osuus oli noin 20 %. Tulosten mukaan 17-vuotiaat menestyvät ajokokeessa kaikkein parhaiten, kun tarkastellaan kuljettajantutkimuksen ajokokeessa menestymistä iän perusteella. Ajokokeen läpäisee ensimmäisellä yrityskerralla 74 % 17-vuotiaista, 64 % 18-vuotiaista ja 45 % yli 18-vuotiaista. Kun tarkasteltiin samaa joukkoa opetustavan mukaan, huomattiin sama ilmiö, että ajokokeen läpäisyprosentti ensimmäisellä yrityksellä oli korkein nuorimpien kokeilaiden kohdalla.

Autokouluoppilaista 17-vuotiaiden ajo-opetustuntien keskiarvo ennen ensimmäistä ajokoetta on 11,5 tuntia, 18-vuotiailla 12,2 tuntia ja yli 18-vuotiailla 13,5 tuntia. Opetuslupaopetuksessa 17-vuotiailla on keskimäärin 35 tuntia opetusta ennen ensimmäistä ajokoetta, 18-vuotiailla 33,4 tuntia ja yli 18-vuotiailla 33 tuntia.

Liikenne- ja viestintäviraston julkaisussa ajokieltoja tarkastellaan monesta näkökulmasta. Päähavaintoina voidaan nostaa esiin ikä ja sukupuoli sekä vuodenajan, viikonpäivän ja kellonajan merkitys rikosperusteisten ajokieltojen määräämisessä. Lakimuutoksen jälkeen 17-vuotiaille myönnettyjen B-luokan ajokorttien määrä on kasvanut ja 17-vuotiaista henkilöauton ajo-oikeuden haltijoista miehiä on kaksinkertainen määrä naisiin verrattuna.

¹² Uusien kuljettajien seurantatutkimus: Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2020 aineisto (Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 6/2021).

¹³ Kuljettajaopetuksen ja -tutkimuksen uudistus vuonna 2018: Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin (Traficomin julkaisu 6/2021).

Ajokorttilain seurantatutkimuksen valmistuneet tulokset osoittavat, että 17-vuotiaat syyllistyvät suhteessa hieman useammin ajokieltorikoksiin kuin 18-vuotiaat tai 19-vuotiaat uudet henkilöauton kuljettajat¹⁴. B-luokan ajokortin 17-vuotiaana saaneista kuljettajista 3,31 % syyllistyi ajokieltorikokseen ollessaan vielä 17-vuotias. Vastaavasti 18-vuotiaana ajokortin saaneista 3,01 % syyllistyi ajokieltorikokseen ollessaan vielä 18-vuotias ja 19-vuotiaista 1,28 % syyllistyi ajokieltorikokseen ollessaan vielä 19-vuotias. Ero 17- ja 18-vuotiaiden välillä on todella pieni, vain 0,3 %. Ero 18- ja 19-vuotiaiden välillä on 1,73 %.

Ero ikäryhmien välillä säilyi samantasoisena, kun ajokieltoon määräämisistä eroteltiin törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset. Eroa 17- ja 18-vuotiaiden välillä on 0,39 prosenttiyksikköä ja 18- ja 19-vuotiaiden välillä 0,59 prosenttiyksikköä.

Sen sijaan kuva muuttui, kun törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset suhteutettiin väliaikaisiin ajokieltoihin ikäryhmittäin. Suhteellisesti eniten törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen oli syynä ajokieltoon määräämiselle 17-vuotiailla B-ajokorttiluokan kuljettajilla (40,78 %). Ero 18-vuotiaisiin kuljettajiin oli 8 %. Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen oli syynä 32,11 % 18-vuotiaiden väliaikaista ajokielloista ja 19-vuotiailla sen osuus oli 29,47 %. Miehet olivat selkeästi yliedustettuina kaikissa näissä ikäryhmissä ajokieltoon määräämisissä. 17-vuotiaista 3,31 % määrättiin väliaikaiseen ajokieltoon 17-vuotiaana ja heistä 91 % oli miehiä.

Ikäryhmien väliset erot tulivat voimakkaammin esiin, kun tarkasteltiin ensimmäistä ajokokeusvuotta. Seurantatutkimuksen valmistuneista tuloksista nousi selkeästi esiin 17-vuotiaiden kuljettajien suurempi osuus liikennetorikoksista, joiden seuraamuksena on ajokielto, verrattuna 18- ja 19-vuotiaisiin kuljettajiin. Ero 17- ja 18-vuotiaiden välillä oli lähes kaksinkertainen. Tarkastelun lähtökohtana oli ajo-oikeuden hankkimisikä sekä ajo-oikeuden alkamisvuosi. On tärkeää huomata, että tarkasteluajankohtana kaikkien mukana olleiden nuorten ensimmäinen kokonainen ajo-oikeusvuosi ei ollut vielä tullut täyteen.

Ajokorttilain seurantatutkimuksen tulosten mukaan nuoren ikä vaikuttaa todennäköisyyteen toistaa ajokieltorikos. Tulokset osoittavat, että kuljettajat joilla on 17-vuotiaana ajo-oikeushistoriassaan aiempi ajokieltorikos, syyllistyvät sellaiseen uudestaan B-ajo-oikeuden saatuaan todennäköisemmin kuin 18- ja 19-vuotiaat uudet henkilöauton kuljettajat. Suurin osa ajokieltoon määrätystä uusista kuljettajista syyllistyy ajokieltorikokseen vain kerran ensimmäisen ajovuoden aikana. Nuoren kuljettajan ajo-oikeushistorialla näyttäisi siis olevan vahva yhteys siihen, kuinka turvallisesti hän osaa toimia liikenteessä.

¹⁴ Tarkastelussa tutkittiin ajokieltorikoksia aikavälillä 1.7.2018–31.8.2020. Poiminnassa olivat mukana ne 17-vuotiaat, jotka ovat saaneet ajo-oikeuden tuolla aikavälillä ja suorittaneet ajokortin poikkeusluvalla. Joukosta eroteltiin ne henkilöt, jotka olivat saaneet varhennetun ajo-oikeuden ammatillisen kuljettajakoulutuksen perusteella. Poikkeusluvalla B-luokan ajo-oikeuden saaneita oli tarkasteluvälillä yhteensä 19 998 henkilöä. Tässä on huomioitava se, että kyseessä on nimenomaisesti 17-vuotiaana ajo-oikeuden saaneet kuljettajat. Osa poikkeusluvan saaneista suorittivat kuljettajantutkimuksen kuitenkin vasta 18-vuotiaana. Joukossa oli myös yksi, joka sai B-ajokortin vasta 19-vuotiaana. Ihan kaikki kuljettajat eivät siis tarkastelujaksolla hyödyntäneet poikkeuslupaansa.

Tarkastelussa on huomioitu ne 17-vuotiaat kuljettajat, jotka ovat saaneet ajo-oikeutensa poikkeusluvalla ja syyllistyneet ajokieltorikokseen 17-vuotiaana. Mukana eivät ole ne, jotka ovat syyllistyneet ajokieltorikokseen täytettyään 18 vuotta. Lisäksi on huomioitava, että osa kuljettajista on määrätty ajokieltoon 17-vuotiaana jo ennen ajo-oikeuden alkamista. Tämä joukko ei ole mukana tässä tarkastelussa. Jokainen kuljettaja on mukana luvuissa vain yhden kerran (osalla kuljettajista oli monia ajokieltorikoksia). Samoilla ehdoilla sekä samalla aikavälillä tarkasteltiin myös 18-vuotiaita sekä 19-vuotiaita B-ajo-oikeuden suorittaneita. Traficom julkaisu 06/2021, s. 18.

Ajokorttilain seurantatutkimuksen valmistuneiden tulosten mukaan voidaan alustavasti todeta, että ajokielto koulutuksella on voitu vaikuttaa nuorten, riskialttiisti käyttäytyneiden kuljettajien liikennekäyttäytymiseen. Tulosten mukaan 92 % ajokieltoon määrätyistä uusista kuljettajista ei enää uudestaan syyllisty ajokieltorikokseen. Uusijoista alaikäisten osuus on pienin, kun verrataan 17–19-vuotiaita kuljettajia: 17-vuotiaista 94 % ei syyllisty uudestaan ajokieltorikokseen, kun taas 18-vuotiaista 92 % ja 19-vuotiaista 82 % ei syyllisty enää toista kertaa ajokieltorikokseen.

Tulosten mukaan ajokieltoon määräämiset painottuvat 17- ja 18-vuotiaiden osalta kesäkuukausille. Eniten ajokieltoon määräämisiä tapahtuu 17-vuotiaiden kohdalla touko-syyskuussa, kun taas 18-vuotiaiden osalta ajokiellot painottuvat voimakkaammin huhti-, touko- ja kesäkuulle. 19-vuotiaiden kuljettajien ajokieltoon määräämisiä tapahtuu eniten huhti- ja toukokuussa sekä syyskuussa. Tulosten mukaan eniten 17-, 18- ja 19-vuotiaiden kuljettajien ajokieltoon määräämisiä tapahtui perjantain ja lauantain sekä lauantain ja sunnuntain välisenä yönä.

1.3 Valmistelu

Liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteltu *arviomuistio ajokorttilain muutoksille – nuorten liikenneturvallisuus* oli lausuntokierroksella 26.5.-23.6.2021. Saadut lausunnot ja kooste lausunnoista on julkaistu valtioneuvoston Hankkeet-internet-sivuilla osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM017:00/2021>.

Luonnos hallituksen esitykseksi on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Esitysluonnoksen valmistelussa on huomioitu arviomuis-tiosta saatu lausuntopalaute. Hallituksen esityksen valmisteluhetkellä käytössä on ollut rajalli-sesti tutkimustietoa siinä esitettävien ehdotusten vaikuttavuudesta liikenneturvallisuuteen ja siksi ehdotukset perustuvat pitkälti virkamiesarvioihin. Ajokorttilain kokonaisuudistuksesta on kulunut vähän aikaa ja esimerkiksi ajokorttilain seurantatutkimuksen liikenneturvallisuutta kos-kevat osat valmistuvat vasta 2022.

Hallituksen esityksen valmistelu käynnistyi säädöshankepäätyksen mukaisesti toukokuussa 2021. Tietoja hallituksen esityksen käsittelyvaiheista sekä valmisteluun liittyvät materiaalit ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston Hankkeet-internet-sivuilta osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM017:00/2021>.

2 Nykytila ja sen arviointi

Ajokorteista ja niiden suorittamisen vaatimuksista säädetään kansallisesti ajokorttilaissa ja ajo-korteista annetussa valtioneuvoston asetuksessa. Ajokorttilaki sisältää säännöksiä, joilla pyri-tään lisäämään erityisesti uusien kuljettajien liikenneturvallista käyttäytymistä.

Ajokorttilakiin vuonna 2018 tehdyillä muutoksilla joustavoitettiin ajokortin hankintaa ja mah-dollistettiin nuorten itsenäinen liikkuminen aiempaa laajemmin myös henkilöautolla. Alle 18-vuotiaiden henkilöauton ajo-oikeuden saaneiden määrä on lakimuutoksen jälkeen kasvanut merkittävästi. Nuoret, kokemattomat kuljettajat ovat yliedustettuina liikenneonnettomuuksissa.

Nämä seikat huomioiden ajokorttilain päivittäminen nuorten liikenneturvallisuutta painottaen on ajankohtaista ja siksi tässä luvussa kuvataan erityisesti nuoriin kuljettajiin vaikuttavaa sään-telyä ja sen muutostarpeita.

2.1 Poikkeukset B-luokan ajokortin ikävaatimuksesta

Henkilöauton kuljettamiseen vaaditaan B-luokan ajokortti, jonka vähimmäisikävaatimus on Suomessa 18 vuotta. Ajokorttilain 97 §:n mukaan B-luokan ajokorttilupaa ja ajokorttia koskevasta vähimmäisikävaatimuksesta voidaan kuitenkin poiketa erityisistä syistä kokonaisharkinnan perusteella. Poikkeuksen myöntää Liikenne- ja viestintävirasto. Poikkeuslupaa haetaan nuoren ja hänen huoltajansa yhteisellä hakemuksella. Poikkeuslupa saadaan myöntää aikaisintaan kolme kuukautta ennen kuin ajokorttia hakeva täyttää 17 vuotta. Kuljettajantutkintoon pääsyn vähimmäisikä on 17 vuotta. Tässä esityksessä poikkeusluvalla tarkoitetaan samaa kuin nk. ikäpoikkeusluvalla.

Vuonna 2018 tehdyllä lakimuutoksella kevennettiin 17-vuotiaille myönnettävien poikkeuslupien kriteerejä. Aiemmin poikkeuslupan myöntämiseksi vaadittiin erityisen painavia syitä ja ajokortti- ja kulkemistarpeita tarkasteltiin pääosin perheessä tapahtuneiden äkillisten vakavien muutosten kannalta. Tästä johtuen lupia myönnettiin vuosittain pääsääntöisesti vain muutamia ja esimerkiksi vuonna 2017 hakemuksia jätettiin 61, mutta vain 11 poikkeuslupaa myönnettiin¹⁵. Lakimuutoksen jälkeen myöntämisperusteina huomioidaan ensisijaisesti ajokorttia suorittavan omat säännölliset kulkemistarpeet. Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää poikkeuslupan 17-vuotiaalle erityisestä syystä. Erityisiä syitä luvan myöntämiselle ovat pitkät etäisyydet tai puuttuvat joukkoliikenneyhteydet, jotka säännöllisesti hankaloittavat pääsemistä kouluun, työhön, työpaikalla tapahtuvaan koulutukseen tai säännölliseen ja tavoitteelliseen harrastukseen. Syynä voi olla myös hakijan terveydelliset syyt. Kuljettavien matkojen tulee ylittää kohtuulliseksi määritellyn matkan tai matka-ajan rajat: vähintään tunnin yhdensuuntainen matka joukkoliikenteellä, vähintään viiden kilometrin yhdensuuntainen kävelymatka, kun joukkoliikennettä ei ole käytettävissä tai harvoin kulkevista joukkoliikenneyhteyksistä johtuva vähintään puolitoista tuntia kestävä yhdensuuntainen matka.

Lain 97 §:n mukaan poikkeuslupapäätökseen voidaan liittää ehto kuljetuksista, joihin poikkeuslupa oikeuttaa ennen säädetyn vähimmäisikävaatimuksen täyttymistä. Tällaisia ehtoja ei ole toistaiseksi asetettu, koska on arvioitu, että ehtojen noudattamisen valvominen olisi käytännössä hankalaa ja rajoituksen vaikuttavuus liikenneturvallisuuteen saattaisi jäädä vähäiseksi. Säännölliseen kulkemiseen liittyvät erityiset syyt (esim. opiskelu tai työpaikka) voivat luvan myöntämisen jälkeen vaihtua ja siten myöntämishetken tietoihin sidottu lupapäätös vaatisi päivittämistä tai uuden luvan myöntämistä.

Vuonna 2018 tehdyn lakimuutoksen johdosta poikkeuslupahakemusten määrä on kasvanut voimakkaasti (1.7.-31.12.2018: 2601 kpl, 2019: 14 513 kpl, 2020: 17 316 kpl, 1.1.-30.6.2021: 9777 kpl). Myönteisten poikkeuslupapäätösten osuus on ollut yli 90 % ja myönnettyjen lupien määrät olivat seuraavat: v.2018: 1200, v.2019: 11 986 ja v.2020: 15 795. Poikkeuslupahakemusten määrä on kasvanut jyrkemmin kuin uudistusta tehtäessä osattiin odottaa ja juuri hakemusmäärien kasvusta johtuen menettely ei enää täysin vastaa tarkoitustaan. Tapauskohmainen arvio nuoren liikkumistarpeesta on hallinnollisesti raskas menettely ja vain alle kymmenen prosenttia hakemuksista on sellaisia, etteivät ne täytä poikkeuslupan myöntämiselle asetettuja ehtoja. Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen tietojen mukaan nykyisillä hakemusmäärillä poikkeuslupien käsittelyyn tarvittaisiin arviolta 13-14 henkilötyövuotta. Hakemusmäärän kasvu on edelleen jatkunut vuonna 2021. Vuoden 2020 ensimmäisten kolmen kuukauden aikana hakemuksia jätettiin yhteensä 4615 ja vastaavasti alkuvuonna 2021 hakemuksia jätettiin yhteensä 5336 (16 prosentin kasvu vuoden 2020 alkuun verrattuna). Poikkeuslupien määrä osoittaa, että suurella

¹⁵ Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan vuonna 2017 tuli vireille 61 hakemusta poikkeusluvasta: 47 sai kielteisen päätöksen, 11:lle lupa myönnettiin ja kolme hakemusta peruttiin hakuprosessin aikana.

osalla alle 18-vuotiaista on esimerkiksi opintoihin tai työhön liittyvä säännöllinen liikkumistarve.¹⁶

Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän poikkeuslupan lisäksi B-luokan ajokortin vähimmäisikävaatimuksesta voidaan poiketa ammatilliseen kuljettajakoulutukseen osallistumisen perusteella (ajokorttilain 5 §:n 6 momentti). Koulutukseen tulee sisältyä kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen. Opiskelu on osoitettava oppilaitoksen antamalla todistuksella kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen tultaessa. Ennen vähimmäisiän saavuttamista ajo-oikeus oikeuttaa vain opiskeluun liittyviin ajoihin. B- tai BE-luokan ajo-oikeuden saanut 17-vuotias opiskelija saa siten ajaa oppilaitoksen, työharjoittelupaikan ja kodin välillä sekä opintoihinsa kuuluvat ajot työpaikoilla tai oppilaitoksessa. Kaikista 17-vuotiaana henkilöauton ajo-oikeuden saaneista alle 3 % suorittaa B-luokan ajokortin tällä perusteella.¹⁷

Hakemusten ja myönteisten poikkeuslupapäätösten määrän kasvun valossa nykymuotoista poikkeuslupamenettelyä ei pidetä tarkoituksenmukaisena. Jo nyt merkittävä osa ikäluokasta suorittaa B-luokan ajokortin 17-vuotiaana ja tämä osuus on kasvanut 2018 lakimuutoksesta alkaen. Lisäksi valtaosa hakemuksista täyttää luvan myöntämisen ehdot. Liikkumistarpeen tapauskohtainen arviointi on hallinnollisesti raskas ja aikaa vievä menettely, varsinkin nykyisillä hakemusmäärillä. Poikkeuslupan myöntämiskriteereiden tiukentamisella puolestaan olisi ministeriön arvion mukaan kielteinen vaikutus nuorten liikkumismahdollisuuksiin etenkin niillä alueilla, joissa joukkoliikenneyhteydet ovat vähäiset. Poikkeuslupamenettelystä luopuminen tasapuolistaisi nuorten liikkumismahdollisuuksia. Näillä perusteilla pidetään tarpeellisena poikkeuslupamenettelystä luopumista. Samalla olisi tarkoituksenmukaista luopua 5 §:n 6 momentissa säädettyistä rajoituksista, jotka koskevat ammatillisen koulutuksen perusteella myönnettyä poikkeuslupaa ja rajaavat ajo-oikeuden vain opiskeluun liittyviin ajoihin.

2.2 Kuljettajaopetus

Ajokorttilain 35 §:ssä säädetään ryhmän 1 ajokorttia koskevista koulutusvaatimuksista. Lain 35 §:n 1 momentin mukaan ryhmän 1 ajokorttia suorittavan, jolla ei ennestään ole tähän ryhmään kuuluvaa ajokorttia, on ajokortin luokasta riippumatta saatava nk. ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus (EAS). Koulutuksella annetaan perustiedot liikennejärjestelmästä, liikenteen vuorovaikutteisuudesta ja riskeistä, eri tienkäyttäjärühmien turvallisuuteen liittyvistä tekijöistä, moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen liittyvistä vastuista ja velvollisuuksista sekä muista turvallisen ja ympäristön huomioon ottavan ajotavan vaatimuksista. Koulutus suoritetaan kertaalleen ja se voidaan antaa teoriaopetuksena. Ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen 11 §:n mukaan koulutuksen määrä on neljä tuntia. EAS-koulutuksen tarkemmasta sisällöstä määrätään Liikenne- ja viestintäviraston antamalla määräyksellä¹⁸.

Nuorten kuljettajien riskitekijöiksi on tunnistettu muun muassa ylinopeudet, turvalaitteiden käytön laiminlyöminen, päihtyneenä ajaminen ja puutteet muun liikenteen huomioimisessa. EAS-koulutuksella pyritään vaikuttamaan juuri näihin tekijöihin. Koulutusta on kuvattu hallituksen esityksessä (HE 146/2017 vp). Koulutuksen tarkoituksena on auttaa kuljettajaa hahmottamaan liikenteen vuorovaikutteisuuksia ja siihen liittyviä riskejä, ajoneuvon kuljettamiseen liittyviä vastuuta ja velvollisuuksia sekä erilaisia ajokäyttäytymiseen vaikuttavia tekijöitä kuten mikä yhteys

¹⁶ Nykyisessä menettelyssä tulee osoittaa säännöllinen, esimerkiksi työssäkäyntiin tai harrastuksiin pohjautuva liikkumistarve. Menettelystä ja luvan saamisen edellytyksistä huolimatta myönnettyjen poikkeuslupien määrä on kasvanut voimakkaasti. Voidaankin olettaa, että suurella osalla 17-vuotiaista on liikkumistarpeita.

¹⁷ Aikavälillä 2018–2020, yhteensä 741 ajokorttia.

¹⁸ Liikenteen turvallisuusviraston määräys TRAFI/18934/03.04.03.00/2018.

esimerkiksi alkoholin ja huumausaineiden käytöllä tai väsyneenä ajamisella on vaaratilanteiden syntymiseen. Lisäksi tarkoituksena on ohjata ajokorttia suorittavat omaksumaan alusta alkaen turvallisen liikennekäyttäytymisen edellyttämät asenteet ja tahdon toimia turvallisesti ja vastuullisesti liikenteessä. Vaatimus ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutuksen suorittamisesta lisättiin lakiin vuoden 2018 muutoksella¹⁹.

Lain 35 §:n 2 momentin mukaan auton B-luokan ajokorttia suorittavan on ennen kuljettajantutkintoa saatava koulutus, jolla lisätään valmiuksia vaikeissa olosuhteissa ajamisessa ja tuetaan muutenkin sääntöjä noudattavan turvallisen ja vastuullisen ajotavan omaksumista, nk. riskientunnistamiskoulutus (RTK). Koulutus suoritetaan ennen ajokoetta. Koulutuksessa on erityisesti vahvistettava valmiuksia tunnistaa ja välttää liikenteen vaaratilanteita ja tekijöitä, jotka kuljettajan ajokykyä heikentämällä voivat lisätä onnettomuusriskiä. Koulutukseen on sisällytettävä opetusta pimeällä ja liukkaalla ajamiseen liittyvien erityispiirteiden ja riskien tunnistamisesta, kuten tienpinnan liukkauden vaikutuksesta ajoneuvon hallintaan sekä ajonopeuden, turvallisuusvälin ja oikean havainnoinnin merkityksestä kuljettajan toimintamahdollisuuksiin ja nopeuden vaikutuksista jarrutusmatkaan ja ajoneuvon hallittavuuteen. Koulutuksen kesto on kahdeksan tuntia ja siihen on sisällytettävä teoriaopetusta ja ajo-opetusta, joka voidaan osin antaa simulaattorilla.

Sen jälkeen, kun ajoharjoittelurataopetuksen vaatimuksesta luovuttiin vuonna 2018 on simulaattoriopetus enenevässä määrin korvannut ajoharjoitteluradalla annettua liukkaalla ajamiseen liittyvää opetusta. Jo tätä ennen vuonna 2010 ajoharjoittelurataopetuksen pakollisuutta karsittiin siten, että ajoharjoittelurataopetuksen korvaaminen vaihtoehtoisella opetusmuodolla tuli mahdolliseksi, jos ajoharjoitteluradalle oli yli 120 kilometrin matka²⁰.

Vaatimus riskientunnistamiskoulutuksesta lisättiin lakiin auton B-luokan vaiheistetusta suorittamisesta luopumisen takia. Koulutuksen tarkoituksena on aiemman syventävän vaiheen tavoitteiden mukaisesti antaa ajokorttia suorittavalle mahdollisimman laajat valmiudet turvallisuuteen vaikuttavien seikkojen huomioon ottamiseen. Koulutuksen sisällöt vastaavat pitkälti aiemman syventävän vaiheen sisältöjä (ks. HE 146/2017 vp).

Liikenne- ja viestintäviraston uusien kuljettajien seuranta tutkimuksessa²¹ tarkastellaan uusien kuljettajien tyytyväisyyttä kuljettajaopetukseen ja heidän kokemuksiaan liikenteestä. Seuranta tutkimuksen mukaan asteikolla 1–5 annettu yleisarvosana kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille oli 4,2. Arvosana oli hieman matalampi kuin kahtena edellisellä vuonna, mutta kuitenkin pidemmän aikavälin keskiarvon tuntumassa ja useimpien osatekijöiden osalta sen yläpuolella. Myös yleistyytyväisyys sekä kuljettajaopetuksen että kuljettajantutkinnon sisältöön saivat vastaajilta keskiarvosanan 4,2, joka on hyvin lähellä vuoden 2019 arvoa ja pidemmän aikavälin keskiarvon yläpuolella. Eri osa-alueista vastaajat olivat selvästi tyytymättömiä saamiinsa valmiuksiin vaikeissa olosuhteissa ajamiseen sekä pimeään ja liukkaaseen ajon harjoitukseen. Erityisesti simulaattorilla ajo-opetuksen suorittaneet antoivat aiempien vuosien tapaan ajo-opetukselle kaikkein heikoimmat arviot. Liikenneopetuksen tärkeys korostui sanallisessa palautteessa, jossa merkittävimmiten teemoiksi nousivat toive korkeammista ajo-opetusmääristä sekä simulaattoriopetuksen epärealistisuus. On kuitenkin huomioitava, että kyselytut-

¹⁹ Laki ajokorttilain muuttamisesta 387/2017

²⁰ Liikenne- ja viestintäministeriön asetus 559/2008.

²¹ Uusien kuljettajien seuranta tutkimus: Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2020 aineisto (Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 6/2021).

kimuksena toteutetun tutkimuksen vastausaste oli vain 21 % ja vastausjoukon sukupuolijakauma oli vinoutunut. Voidaan kuitenkin olettaa, että seurantatutkimuksen tulokset kuvaavat jossain määrin uusien kuljettajien tyytyväisyyttä kuljettajaopetukseen.

Uudet, juuri ajokortin saaneet kuljettajat muodostavat yhden keskeisimmistä riskiryhmistä liikenteessä. Liikenneturvallisuutta pohtinut asiantuntijaryhmä keskusteli lainsäädäntöhankkeen aloitusvaiheessa mahdollisuudesta laajentaa ennen ajokortin myöntämistä annettavaa riskientunnistamiskoulutusta niin kutsutun ajokieltokoulutuksen sisältöjä hyödyntäen. Asiantuntijaryhmä arvioi, että näin voitaisiin vaikuttaa nuorten asenteisiin ja ennaltaehkäistä riskihakuista käyttäytymistä liikenteessä.

Nykymuotoisessa riskientunnistamiskoulutuksessa ja ensimmäistä ajokorttia suorittavan koulutuksessa on pyritty huomioimaan riskitekijät, jotka korostuvat nuorten kuljettajien kohdalla, kuten ylinopeudet ja päihtyneenä ajaminen. Riskientunnistamiskoulutukseen sisältyvä maantieajo-osuus havainnollistaa tyypillisiä maantiellä tapahtuvia riskitilanteita, joissa ajonopeudella on merkittävä vaikutus liikenneturvallisuuteen. Ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutukseen sisältyy opetusta kuljettajan asenteisiin liittyviin asioihin, kuten päihteiden vaikutuksista ajokykyyn.

Uusien henkilöauton kuljettajien riskikäyttäytymiseen puuttumiseksi ja siten yleisen liikenneturvallisuuden edistämiseksi pidetään tarpeellisenä, että riskientunnistamiskoulutuksen vaatimuksia syvennettäisiin kuljettajan riskikäyttäytymistä aiempaa paremmin huomioivaksi. Lisäksi pidetään tarpeellisenä, että liukkaalla ajamisen ajo-opetus suoritettaisiin jatkossa lähtökohtaisesti ajoharjoitteluradalla. Koulutusvaatimuksia täydennettäisiin näin sekä teoria- että ajo-opetuksen osalta.

Huomioiden uusien kuljettajien seurantatutkimuksesta saadut tulokset ja vuonna 2018 voimaantulleista ajokorttilain muutoksista kuluneen lyhyen ajan, ei kuljettajaopetuksen rakenteeseen ja sisältöön nähdä kuitenkaan tarpeellisenä taikka tarkoituksenmukaisena tehdä edellä kuvattua laajempia muutoksia.

2.3 Kuljettajantutkinto

Kuljettajantutkintoa koskevat perussäännökset sisältyvät ajokorttilain 5 lukuun. Tarkemmat luokkakohtaiset kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset sisältyvät valtioneuvoston asetuksen ajokorteista. Kuljettajantutkintojen järjestämistä ja ajokokeen vastaanottajien kelpoisuutta koskevat vaatimukset sisältyvät kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annettuun lakiin (535/1998).

Kuljettajantutkintoa koskevaa sääntelyä muutettiin vuoden 2018 ajokorttilain uudistuksella. Auton B-luokan ajokortin suorittamisesta useammassa vaiheessa luovuttiin, mikä yhtenäisti menettelyä eri ajokorttiluokkien välillä ja mahdollisti sen, että myös B-luokan ajokortin suorittaminen päättyy kuljettajantutkinnon suorittamiseen. Lähtökohtana on, että kuljettajantutkinnon suoritettuaan kuljettajalla on vaatimusten edellyttämä osaaminen ja kelpoisuus itsenäiseen ajamiseen ilman lisävelvoitteita. Uuden kuljettajan tiukempi rikkomusseuranta kuitenkin pysytettiin voimassa ja sitä tukemaan otettiin käyttöön ajokieltokoulutus, jonka suorittamista edellytetään ajokieltoon määrätyltä.

Koulutuksen vaikuttavuutta lisättiin sisällyttämällä kuljettajantutkintoon riskientunnistamiseen liittyviä osioita ja tutkinnon palautteellisuutta tehostettiin.

Kuljettajantutkinto on auditoitu vuonna 2016 ja sen kehittämistarpeista on olemassa kattava selvitys. Kuljettajantutkintoa olisi kehitettävä havaittujen kehittämiskohteiden mukaisesti. Kuljettajantutkintojen tasalaatuisuudesta olisi huolehdittava ja toiminnan luotettavuus varmistettava riittävällä ohjeistuksella ja valvonnalla. Kuljettajantutkinnon ajokokeen vastaanottajien koulutuksesta ja osaamisesta olisi huolehdittava, jotta näillä olisi selkeä käsitys tutkinnon tavoitteista ja niiden saavuttamiseksi tarvittavat arviointitaidot ja muut valmiudet.

Edellisen lakimuutosten vaikutuksia kuljettajantutkintoon ei voida tässä vaiheessa arvioida kattavasti. Kuljettajantutkintoon kuuluvat teoriakoe ja ajokoe uudistettiin sisällöltään vuoden 2018 lakiuudistuksen yhteydessä ja 2016 toteutetun auditoinnin palautetta hyödyntäen. Kuljettajantutkinto muuttui yleisesti ottaen vaativammaksi ja ajokokeen kesto piteni 45 minuutista tuntiin. Tuolloin arvioitiin, että tunnin mittainen ajokoe mahdollistaisi muun muassa riskientunnistamisosaamisen varmistamisen. Kuljettajantutkintoon tehtyjen muutosten taustalla oli halu varmistua kuljettajien osaamisen korkeasta tasosta ja siten edistää liikenneturvallisuutta. Ministeriön arvion mukaan nykymuotoinen kuljettajantutkinto mittaa verrattain hyvin osaamista, jota uudelta kuljettajalta edellytetään.

Edellä kuvatuista syistä kuljettajantutkinnon sisältöön tai laajuuteen ei esitetä muutoksia. Kuljettajantutkinnon osalta on kuitenkin havaittu tarve puuttua tutkinnon teoriakokeessa havaittuun vilpilliseen toimintaan.

2.3.1 Vilpillinen toiminta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa

Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan vilppitapaukset kuljettajantutkinnon teoriakokeessa ovat lisääntyneet. Tapauksen määrän kasvua voi osin selittää vilpin aiempaa tehokkaampi havaitseminen. Koetiloissa on nykyisin käytössä kameravalvonta. Kuljettajantutkinnon teoriakoemääräyksessä kielletään yksiselitteisesti erilaisten koevilpin mahdollistavien laitteiden ja materiaalien vieminen koetilaan, kysymysten kopioiminen sekä eteenpäin välittäminen.²²

Todetuissa vilppitapauksissa koetilaan on viety esimerkiksi matkapuhelimia, kuulokkeita, muita viestintä- ja tallennusvälineitä tai muita materiaaleja ja välineitä, joita voidaan käyttää joko koevilppiin tai koekysymysten kopioimiseen. Muutamissa tapauksissa kokeen tekijä on esiintynyt eri henkilönä ja pyrkinyt tekemään kokeen toisen henkilön puolesta. Vuonna 2020 teoriakoe hylättiin vilpin vuoksi 87 tapauksessa; kiinni jääneistä 56 oli suorittamassa kuljettajantutkinnon teoriakoetta ja 21 ammatillista pätevyyttä.

Kuljettajantutkinnon teoriakokeen suorittamisessa on tietyissä tilanteissa mahdollista käyttää apuna tulkkia ja myös tulkkien osalta on havaittu vilpillistä toimintaa. Tulkki on esimerkiksi voinut antaa kokeen suorittajalle oikeat vastaukset tulkkauksen aikana.

Ajokorttilaki ei mahdollista erityisten hallinnollisten seuraamusten määräämistä todennettuissa vilppitapauksissa ja tämän arvioidaan laskevan kynnystä vilpin yrittämiseen. Toistaiseksi ainoa seuraamus vilppiin syyllistyneelle kokeen suorittajalle on ollut koesuorituksen keskeyttäminen. Koska vilpillinen koesuoritus ei mittaa kuljettajakokelaan todellista osaamista ja siten todennä-

²² Liikenne- ja viestintävirasto, kuljettajantutkinnon teoriakoemääräys 2021: <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/regulation/Kuljettajantutkinnon%20teoriakoem%C3%A4%C3%A4r%C3%A4ys%202021.pdf>.

köisesti heikentää liikenneturvallisuutta, pidetään tarpeellisena, että vilpillisestä toiminnasta aiheutuisi hallinnollinen seuraamus, samaan tapaan kuin taksinkuljettajan kokeessa. Seuraamuksesta säättäminen mahdollistaisi koevilppiin puuttumisen aiempaa tehokkaammalla tavalla.

Tilannetta voidaan verrata vilppiin taksinkuljettajalta ja taksiyrittäjältä edellytettävissä kokeissa. Taksinkuljettajan kokeen koesuorituksessa todetusta vilpistä säädetään liikenteen palveluista annetun lain 246 a §:ssä (ks. laki 299/2021 ja HE 176/2020 vp). Pykälän mukaan taksinkuljettajan kokeessa ja taksiliikenneluvan edellyttämässä yrittäjäkokeessa vilpilliseen toimintaan syyllistyneen henkilön koe on keskeytettävä ja koesuoritus hylättävä. Liikenne- ja viestintävirasto asettaa lisäksi kuuden kuukauden määräaikaisen kiellon osallistua taksinkuljettajan kokeeseen koetilaisuudessa vilppiin syyllistyneelle henkilölle.

Myös vaarallisten aineiden kuljettajalta edellytettävään ADR-koulutukseen ja siihen liittyvään kokeeseen on esityksen kirjoitushetkellä valmisteilla vilppiä koskeva säännös.

Vilpistä säättämistä ajokorttilaissa vastaavalla tavalla pidetään tarpeellisena. Muutos vähentäisi vilpin yrityksiä ja lisäisi liikenneturvallisuutta.

2.4 Ajokiellot ja ajokieltokoulutus

Ajokiellosta ja muista seuraamuksista säädetään ajokorttilain 7 luvussa. Lain mukaan poliisi määrää ajoneuvon kuljettajan ajokieltoon. Lain 64 §:ssä säädetysti rikosperusteinen ajokielto voidaan määrätä muun muassa seuraavilla perusteilla: kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta, vakavaa piittaamattomuutta osoittava liikenneturvallisuuden vaarantaminen, törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, rattijuopumus sekä törkeä rattijuopumus. Rikosperusteisten ajokiellojen lisäksi poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos hän ei täytä ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksiä, rikkoo ajokorttilain 16 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua ehtoa²³, ei ole toimittanut 20 §:n 4 momentissa tai 112 §:n 3 momentissa tarkoitettua lääkärinlausuntoa laissa säädettyssä määräajassa taikka toimittanut poliisin asettamassa määräajassa 20 §:n 1 momentissa tarkoitettua lääkärinlausuntoa tai 3 momentissa tarkoitettua optikon lausuntoa taikka todistusta uuden hyväksytyn kuljettajantutkimuksen, ajokokeen tai ajonäytteen suorittamisesta. Ajokielto voidaan määrätä tietyistä teoista ehdollisena. Lain 65 §:n nojalla poliisi voi määrätä ajo-oikeuden haltijan ajokieltoon myös toistuvien rikkomusten perusteella. Väliaikaisesta ajokiellosta säädetään lain 70 §:ssä.

Ajokiellon kestosta säädetään ajokorttilain 66 §:ssä ja väliaikaisen ajokiellon kestosta lain 72 §:ssä. Ajokiellon tai väliaikaisen ajokiellon päättymisen jälkeen ajo-oikeus alkaa uudelleen, kun poliisi palauttaa ajokortin haltijalleen tai antaa hänelle väliaikaisen ajokortin.

Ajokiellot siirrettiin tuomioistuimelta poliisille vuonna 2019 (ks. laki 96/2018 ja HE 103/2017 vp). Lakimuutoksen valmistelussa eri tahot toivat esiin, että ajokieltojärjestelmään liittyy laajempia muutostarpeita. Ministeriö ei pidä tarkoituksenmukaisena ehdottaa suurempia yksittäisiä muutoksia ajokieltoja koskevaan sääntelyyn tämän lainsäädäntöhankkeen yhteydessä vaan katsoo, että ajokieltoja koskevaa sääntelyä ja ajokieltomenettelyä olisi tarpeen tarkastella erikseen laajempänä kokonaisuutena. Arviomuistion lausuntokierroksella sisäministeriön poliisiosasto lausui ministeriön näkemyksen kanssa yhtenevästi. Ajokieltoa koskevan sääntelyn ja nykyisten menettelyiden muuttaminen edellyttäisi poikkihallinnollista yhteistyötä. Poliisihallitus on käynnistänyt hankkeen ajo-oikeusasioden sähköisen asiankäsittelyjärjestelmän kehittämiseksi ja

²³ Kohta on kumottu lailla 387/2018, mutta laki sisältää yhä viittauksia ko. kohtaan.

uusi Ajo-järjestelmä otetaan käyttöön aikaisintaan vuonna 2023²⁴. Myös poliisin sähköisen asiankäsittelyjärjestelmän käyttöönotto voi edellyttää lainsäädäntömuutoksia.

Ajokorttilain 37 §:ssä säädetään uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvästä koulutuksesta (ajokieltokoulutus). Ajokieltokoulutuksen suorittaminen on edellytyksenä ajokortin palauttamiselle ajokiellon päättymisen jälkeen, kun kuljettaja on määrätty ajokieltoon auton ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana tehdyistä liikenne rikoksista tai toistuvista liikenne rikkomuksista. Ajokieltokoulutus käsittelee riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Säännöstä sovelletaan myös moottoripyörän ajo-oikeuden haltijaan, jolla ei ole auton ajo-oikeutta, kahden vuoden ajan moottoripyörän ensimmäisen ajo-oikeuden saamisesta. Ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen 16 §:n mukaan koulutuksen määrä on neljä tuntia.

Ajokieltokoulutuksen antamiseen vaaditaan autokoululupa. Liikenne- ja viestintävirasto voi hyväksyä koulutuksen antamiseen myös muita liikenneturvallisuusalan toimijoita, joilla on koulutukseen tarvittava liikenneturvallisuusalan tuntemus ja osaaminen sekä koulutuskokemus. Esityksen valmisteluhetkellä 16 muulla liikenneturvallisuusalan toimijalla on voimassa oleva lupa ajokieltokoulutuksen tarjoamiseen.

Ajokieltokoulutusvaatimuksen lisäksi uudet kuljettajat ovat kahden vuoden ajan tiukemmassa seurannassa ajokieltoon johtavien rikosten ja rikkomusten osalta kuin kuljettajat, joilla on ollut ajo-oikeus yli kaksi vuotta. Uusi kuljettaja voidaan ensimmäisten kahden vuoden aikana määrätä kokeneempaa kuljettajaa aikaisemmin ajokieltoon toistuvista liikenne rikkomuksista.

Ajokorttilain seurantatutkimuksen valmistuneiden tulosten mukaan voidaan alustavasti todeta, että ajokieltokoulutuksella on voitu vaikuttaa nuorten, riskialttiisti käyttäytyneiden kuljettajien liikennekäyttäytymiseen. Tulosten mukaan 92 % ajokieltoon määrättyistä uusista kuljettajista ei syyllisty uudestaan ajokieltorikokseen. Uusijoista alaikäisten osuus on pienin, kun verrataan 17–19-vuotiaita kuljettajia: 17-vuotiaista 94 % ei syyllisty uudestaan ajokieltorikokseen, kun taas 18-vuotiaista 92 % ja 19-vuotiaista 82 % ei syyllisty enää toista kertaa ajokieltorikokseen.

Ajokieltokoulutuksen ulottamista nykyisestä A-, A1-, A2- ja B-ajokorttiluokasta AM/120-, AM/121- ja T-luokkaan pidetään tarpeellisena, jotta usein nuoret ajokieltorikoksiin syyllistyvät kuljettajat olisivat aiempaa kattavammin heille tarpeellisen lisäkoulutuksen piirissä. Lisäksi pidetään tarpeellisena ajokieltokoulutuksen ulottamista kuljettajiin, jotka poliisi on määrännyt väliaikaiseen ajokieltoon. Muutoksella olisi ministeriön arvion mukaan liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus.

2.5 Färsearilla ja Grönlannissa annetut ajokortit

Pohjoismaiden ministerineuvoston Rajaesteneuvosto on kiinnittänyt huomiota Färsearilla ja Grönlannissa myönnettyjen ajokorttien asemaan Pohjoismaissa ja esittänyt ajokorttien hyväksymistä muuttamalla vuodelta 1985 olevaa pohjoismaista ajokortti- ja rekisteröintisopimusta (SopS 51/1986, Sopimus Tanskan, Suomen, Norjan ja Ruotsin välillä ajokortin ja ajoneuvon rekisteröinnin keskinäisestä hyväksymisestä). Rajaesteneuvosto on nostanut esille erityisesti sen, jos ajokortteja ei voi vaihtaa paikalliseen ajokorttiin muutettaessa maahan vakinaisesti asumaan.

²⁴ Poliisin vastuulle kuuluvien ajo-oikeusasioiden käsittely- ja arkistointijärjestelmän nimi on Ajo.

Färösaaret ja Grönlanti kuuluvat muodollisesti Tanskan kuningaskuntaan erillisinä itsehallinto-alueina ja niillä on oikeus myöntää omat ajokorttinsa. Alueet eivät kuulu Euroopan unioniin eivätkä ne ole myöskään mukana mainitussa pohjoismaisessa ajokorttisopimuksessa. Färösaaret hyväksyvät suomalaisen ajokortin ilman rajoituksia. Halutessaan suomalaisen ajokortin voi vaihtaa färösaarelaiseksi. Grönlanti puolestaan hyväksyy suomalaisen ajokortin ns. turistiajoon kahden kuukauden ajan. Jos henkilö muuttaa Grönlantiin, tulee ajokortti kuitenkin vaihtaa grönlantilaiseen.

Färösaarilla ja Grönlannissa myönnettyt ajokortit hyväksytään Tanskassa tietyin edellytyksin. Färösaarilla myönnetty ajokortti oikeuttaa ajamaan Tanskassa ja se voidaan vaihtaa tanskalaiseen ajokorttiin ilman uutta kuljettajantutkintoa. Vakinaisesti Tanskaan asumaan muuttaminen ei edellytä ajokortin vaihtamista. Grönlannissa myönnetty ajokortti oikeuttaa ajamaan Tanskassa vain, jos ajokortin haltijan vakinainen asuinpaikka on muualla kuin Tanskassa ja hän täyttää Tanskassa voimassa olevat ajokortin vähimmäisikää koskevat vaatimukset. Jos ajokortin haltija asettuu Tanskaan vakituisesti asumaan, ajokortti on vaihdettava tanskalaiseen ajokorttiin 90 päivän kuluessa. Vaihtaminen edellyttää uuden kuljettajantutkinnon suorittamista.

Färösaarilla sovelletaan pitkälti EU:n ajokorttilainsäädäntöä, mistä johtuen ajokortti on laajemmin tunnustettu. Ajokortti voidaan vaihtaa uutta kuljettajantutkintoa suorittamatta myös Ruotsissa, Norjassa ja Islannissa sekä Isossa-Britanniassa. EU:n lainsäädäntö edellyttää, että kolmansien maiden ajokortteja vaihdettaessa ajokorttiin on tehtävä merkintä alkuperäisen ajokortin myöntäjästä. Färösaarilla annettuja ajokortteja vaihdettaessa Tanskassa merkitään ajokortin myöntäjäksi Färösaaret. Tanskan mukaan syynä Grönlannissa annetun ajokortin erilaiseen kohteluun on Tanskan lainsäädännöstä poikkeava ajo-opetus ja ajokortin myöntämistä koskeva lainsäädäntö. Norjassa voidaan Grönlannissa 1.1.1995 lukien myönnettyt B-luokan ajokortit vaihtaa vastaavaan ajokorttiin suorittamalla ajokoe. Ajokoe on suoritettava yhden vuoden sisällä vakinaisen asuinpaikan siirtymisestä Norjaan.

Suomessa Färösaarilla ja Grönlannissa annetuista ajokorteista säädetään ajokorttilain 61 §:n 5 momentissa. Momentissa säädetään, että 61 §:n säännöksiä sovelletaan myös Färösaarilla ja Grönlannissa annettuun ajokorttiin. A1-, A2-, A- tai B-luokkaa vastaavat kansalliset ajokortit siten hyväksytään ajamiseen Suomessa, jos pykälässä säädetyt edellytykset täyttyvät. Ajokortti hyväksytään ajamiseen Suomessa muualla kuin Ahvenanmaalla yhden vuoden ajan ajokortin haltijan maahantulosta taikka, jos hänet on merkitty väestörekisteriin, väestörekisteriin merkitsemisestä.

Ajokorttien hyväksymisessä ja vaihtamisessa olevista eroista johtuen Rajaesteneuvosto katsoo tilanteen voivan johtaa siihen, että Ruotsiin tai Suomeen muuttavan on muiden maiden ajokorttien kautta hankittava mahdollisuus ruotsalaisen tai suomalaisen ajokortin saamiseen. Kaikissa EU:n jäsenvaltioissa sovellettavan EU:n ajokorttilainsäädännön mukaan ajokortin vaihtaminen edellyttää kuitenkin vakinaista asumista ajokortin vaihtavassa maassa. Rajaesteneuvosto ei pidä Färösaarilla annettujen ajokorttien vaihtamista koskevaa vaatimusta liikenneturvallisuusperustein aiheellisenä, koska Färösaaret on suurelta osin huomionut ajokorttidirektiivin säännökset lainsäädännössään. Neuvosto ehdottaakin näiden ajokorttien kohdalla sovellettavaksi samaa menettelyä kuin muiden Pohjoismaiden ja EU- ja ETA-valtioiden ajokorttien kohdalla.

3 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on erityisesti nuorten liikenneturvallisuuden edistäminen. Sääntelyn päivittämisellä pyritäisiin vastaamaan ajokorttilain seurantatutkimuksessa esiin nousseisiin nuoria kuljettajia koskeviin huolenaiheisiin niin, että nuorten liikkuminen mahdollistettaisiin myös jatkossa.

Nuorten liikenneturvallisuuden edistämistä haetaan esityksessä ehdotettavien toimenpiteiden muodostaman kokonaisuuden kautta. Yöaikaisen ajamisen rajoittamisella viikonloppuisin pyritään edistämään erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta, mutta myös yleistä liikenneturvallisuutta. Alaikäisen kuljettajan tunnuksen käyttöönnotolla pyritään tukemaan poliisin valvontaa esimerkiksi edellä kuvatun rajoituksen noudattamisen osalta sekä vaikuttamaan uusien kuljettajien liikennekäyttäytymiseen. Ajokieltokoulutuksen laajentamisen tavoitteena on ohjata ajokieltoon määrätty tuoreet kuljettajat aiempaa kattavammin heille tarpeellisen, tehokkaaksi todetun lisäkoulutuksen piiriin, mikä ehkäisee ajokieltoon uudelleen määräämisiä ja edistää liikenneturvallisuutta. Kuljettajaopetuksen kehittämisen tavoitteena on antaa uusille kuljettajille aiempaa paremmat valmiudet arvioida omaa liikennekäyttäytymistään ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, sekä tunnistaa ja hallita riskialttiita tilanteita. Kuljettajantutkimuksen teoriakoosteessa esiintyvään vilppiin puuttumalla pyritään edesauttamaan uusien kuljettajien osaamista ja edistämään liikenneturvallisuutta. Esityksen tavoitteena on lisäksi joustavoittaa ajokortin hankintaa ja viranomais toimintaa sekä tehdä muita teknisluonteisia muutoksia.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esitysluonnokseen sisältyvät ehdotukset pohjautuvat kesällä 2021 lausuttavana olleeseen arviomuiistioon, joka laadittiin ajokorttilain seurantatutkimuksen valmistuneita tuloksia ja asiantuntijakokouksen keskusteluja hyödyntäen.

4.1.1 Nuorten liikenneturvallisuuden edistämistä koskevat ehdotukset

B-luokan rajoitettu ajo-oikeus

Ehdotetaan nuorille, 17-vuotiaille, B-luokan rajoitettua ajo-oikeutta, josta säädettäisiin ajokorttilain 5 §:n 6 momentissa. Ehdotuksella mahdollistettaisiin B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden suorittaminen ja B-luokan ajo-oikeutta edellyttävien ajoneuvojen²⁵ kuljettaminen ennen laissa säädetyn vähimmäisiän täyttymistä, 17-vuotiaana. Ajo-oikeutta rajoitettaisiin riskialttiimmiksi todettuina aikoina, eli lauantaisin ja sunnuntaisin, yöaikaan kello 00–05 välillä.

Ministeriö arvioi, että jo yksistään henkilöauton kuljettamiseen kohdistetulla rajoituksella voitaisiin saavuttaa liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus. Tämä olisi myös liikennevalvonnan kannalta selkeä ratkaisu. Ministeriö arvioi ikäluokan koon ja poikkeuslupien kasvaneen suosion perusteella, että vuositasolla rajoitettu ajo-oikeus voisi koskea noin 20 000–30 000 kuljettajaa.

Rajoituksen kohdistamista vain 17-vuotiaisiin henkilöauton kuljettajiin perustellaan sillä, että näin rajoituksen kielteiset vaikutukset nuorten työllisyyteen jäisivät mahdollisimman vähäisiksi. Mikäli rajoitus koskisi myös uusia täysi-ikäisiä kuljettajia, olisi se ongelmallinen esimerkiksi yötyötä tekevien liikkumisen kannalta. Täysi-ikäisellä henkilöllä voi myös olla erilaisia vastuita (kuten huoltajuus, omaishoitoisuus), joihin liittyvien asioiden hoitaminen saattaa edellyttää liikkumista vuorokaudenaikaan katsomatta.

Rajoituksen kohdistamista viikonloppuihin ja juuri aamuyöhön on pidetty tarkoituksenmukaisena sekä onnettomuustilastojen että nuorten liikkumistarpeen huomioimisen kannalta. Myös

²⁵ Ajoneuvot, joiden kokonaismassa on enintään 3 500 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä. Esimerkiksi henkilöauto, pakettiauto ja matkailuauto.

17-vuotiailla voi olla työntekoon tai harrastuksiin liittyvää kulkemistarvetta myöhään illalla tai varhain aamulla. Viikonloppuihin (lauantai ja sunnuntai), aikavälille 00–05 kohdistetulla rajoituksella pyritäisiin minimoimaan rajoituksen kielteiset vaikutukset nuorille ja turvaamaan liikumismahdollisuudet opintoihin, työhön ja harrastuksiin.

Koko ikäluokkaa koskevan rajoituksen etuna olisi, että sen onnettomuuksia ehkäisevä vaikutus olisi todennäköisesti laajempi. Kaikkia samanikäisiä henkilöauton kuljettajia koskeva rajoitus olisi yhdenmukainen ja selkeästi tulkittava, ja sen noudattamista olisi yksinkertaisempaa valvoa poliisin toimesta. Lisäksi alaikäisten kuljettajien huoltajat voisivat seurata ja edistää rajoituksen noudattamista.

Rajoituksen kohdistaminen ainoastaan riskihakuisesti käyttäytyviin kuljettajiin olisi vaikeammin toteutettavissa. Osa riskihakuisesti käyttäytyneistä nuorista voitaisiin tunnistaa aiemman liikennerikostaustan perusteella, mutta käytännössä tämä edellyttäisi koko ikäluokkaan kohdistuvaa etukäteistarkastusta ja loisi tarpeen uudelle hallinnolliselle menettelylle. Oletusten tekeminen aiemman riskikäyttäytymisen perusteella on nuorten kohdalla ongelmallista, koska nuoren kypsyysaste voi olla olennaisesti eri siinä vaiheessa, kun B-luokan ajokortin hakeminen tulee mahdolliseksi. Esimerkiksi kaksi vuotta aiemmin tapahtunut liikennerikos ei välttämättä anna todellisuuden mukaista kuvaa nuoren kyvystä toimia vastuullisena kuljettajana.

Ministeriö on selvittänyt miten yöaikaisen ajamisen rajoitus olisi toteutettavissa. Ministeriö on pyytänyt Euroopan komission liikenteen ja liikkumisen pääosastolta näkemystä ajokorttidirektiivissä säädettyjen erityisehtojen soveltuvuudesta tilanteeseen ja siitä, olisiko ajo-oikeutta mahdollista rajoittaa ilman erityisehtomerkintää. Komission mukaan kansallinen, lyhytkestoinen ajo-oikeuden rajoitus voitaisiin toteuttaa ilman ajokorttiin tehtävää erityisehtomerkintää. Ajo-oikeutta koskeva rajoitus ilmenisi ajokorttilaista eikä ajokorttirekisteriin tarvitsisi tehdä merkin-tää. Tämän toteutustavan etuna on, ettei ajokorttia tarvitsisi uudistaa erityisehdon poistamisen vuoksi. Ajokortin uudistaminen lyhyen ajan sisällä ajo-oikeuden saamisesta ei olisi tarkoituksenmukaista. Erityisehdon poistaminen edellyttäisi henkilökohtaista asiointia Liikenne- ja viestintäviraston palveluntuottajan toimipisteellä ja muutoksesta syntyisi kustannuksia (vuonna 2021 erityisehdon muutoksen hinta on 26 euroa). Lisäksi viraston järjestelmien kehittämiseksi tarvittavilta kustannuksilta säästytäisiin, jos uutta erityisehtoa ei tarvitsisi luoda.

Valvontatilanteissa poliisi tarkistaisi ajokortilta kuljettajan ajo-oikeuden ja syntymäajan ja tarvittaessa varmistaisi tiedot ajokorttirekisteristä. Poliisi vastaisi rajoituksen noudattamisen valvonnasta liikennevalvontatilanteissa ja tästä syystä rajoituksen vaikuttavuus riippuu myös poliisin valvontaresursseista.

Rajoitus koskisi lain voimaan tultua kaikkia B-luokan ajokortin haltijoita, jotka ovat alle 18-vuotiaita. Kuljettajia, jotka ovat saaneet B-luokan ajokortin ennen muutoksen voimaantuloa, mutta olisivat yhä alle 18-vuotiaita, pyritäisiin tiedottamaan tulevasta, myös heitä koskevasta yöaikaisen ajamisen rajoituksesta. Rajoituksen kohdistaminen uusien ajo-oikeuksien lisäksi aiemmin myönnettyihin ajo-oikeuksiin, mikäli haltija on yhä alle 18-vuotias, on perusteltua yhdenmukaisuuden, rajoituksen tavoitteen ja valvonnan näkökulmasta. Rajoituksen noudattamisen valvonta hankaloituisi, mikäli rajoitusta ei ulotettaisi koskemaan myös B-luokan ajokortin jo aiemmin saaneita 17-vuotiaita kuljettajia. Yhdenmukainen kohtelu todennäköisesti koettaisiin oikeudenmukaisempaan, mikä voisi edistää nuorten halua noudattaa rajoitusta.

Viikonloppuisin yöllä ajamista koskeva rajoitus olisi voimassa Suomessa Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Rajoitus koskisi myös 17-vuotiaita ulkomailla annetun B-luokan ajokortin haltijoita, jotka ajavat Suomessa. Ajo-oikeuden suhteen on huomioitava, että 17-vuotias saisi ajaa Suomen ulkopuolella vain, jos hän täyttäisi paikallisen ikärajan henkilöauton kuljettamiselle.

Käytännössä ajo-oikeus olisi voimassa maissa, joissa B-ajokortin ikäraja olisi 17-vuotta tai vähemmän.

Ehdotettava B-luokan rajoitettu ajo-oikeus olisi poikkeus B-luokan ajo-oikeuden laajuudesta. Lain 5 §:n 6 momentissa säädetyn rajoituksen vastaisesti ajaminen katsottaisiin siten ajo-oikeuden ylittäväksi teoksi ja kulkuneuvon kuljettamiseksi oikeudetta. Rikoslain 23 luvun 10 §:n 1 momentissa säädetyn mukaan kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta on tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Ajokorttilain 64 §:n 2 momentin 4 kohdassa säädetään, että poliisin on määrättävä kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta syyllistynyt ajo-oikeuden haltija ajokieltoon. Lain 70 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan väliaikainen ajokielto voidaan määrätä, jos on todennäköistä, että edellytykset ajokiellon määräämiselle ovat olemassa 64 §:n 2 momentin 3–5 kohdan nojalla. Väliaikainen ajokielto on tosiasiallinen turvaamistoimi, jolla kuljettajan toimintaan puututaan hallinnollisesti heti tapahtumapaikalla. Ajokieltoa tulee poliisilaitoksen lupahallinnossa vireille väliaikaisesta ajokiellosta annetulla päätöksellä. Väliaikainen ajokielto turvaa ajokieltomenettelyä ja nopeuttaa asian etenemistä. Määräaikaisesta ajokiellosta vähennetään aika, jonka ajo-oikeuden haltija on ehtinyt olla väliaikaisessa ajokiellossa.

Seuraamuksena rajoituksen vastaisesti ajamisesta kuljettaja tuomittaisiin edellä kuvatun sääntelyn nojalla pääsääntöisesti sakkoon sakkomenettelyssä ja määrättäisiin ajokieltoon, ellei rikosasiaa käsitellä tuomioistuimessa rikosasian käsittelyjärjestyksessä. Sakon määräämisestä säädetään sakon ja rikesakon määräämisestä annetussa laissa (754/2010). Vakiintuneen sako-tuskäytännön mukaan alle 18-vuotiaiden, mutta kuitenkin 15 vuotta täyttäneiden rangaistukset mitataan alennetulla rangaistusasteikolla. Sakko voitaisiin siten B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden haltijan henkilön kohdalla mitata asteikolla 10–15 päiväsakkoa eli 60–90 euroa, jos käytössä on päiväsakon pienin rahamäärä.

Ehdotettu seuraamus vastaa vallitsevaa käytäntöä, jossa yksinkertaiset ja selvät ajokieltorikokset käsitellään sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain mukaisessa sakkomenettelyssä, ajo-oikeuden haltija määrätään väliaikaiseen ajokieltoon ja määräaikaiseen ajokieltoon johtava ajokieltoa tulee vireille poliisilaitoksen lupahallinnossa. Seuraamus olisi siten nykyisten toimintamallien mukainen. Riittävä ja tehokas seuraamus edistäisi rajoituksen noudattamista.

Rajoituksen vaikuttavuus on epävarma ja sitä, kuinka hyvin rajoitus tehoaisi juuri riskihakuisesti käyttäytyviin nuoriin kuljettajiin on vaikea arvioida. Muissa maissa käytössä olevat ratkaisut antavat viitteitä siitä, että nuoriin kohdistetulla rajoituksella on saavutettavissa liikenneturvallisuutta edistävä vaikutus. Yhdysvalloissa ja Australiassa nuorten henkilöiden ajamista yöaikaan rajoitetaan useimmissa osavaltioissa ja territorioissa.^{26,27} Erilaisten rajoitusten yhdistämisestä on myös esimerkkejä, jolloin yöllä ajamista koskevaan rajoitukseen liitetään esimerkiksi matkustajien kuljettamiskielto tai matkustajia koskevia rajoituksia. Useimmissa rajoituksia asettaneissa yllä mainittujen maiden osavaltioissa ja territorioissa rajoitus on voimassa kello 00–05 välisenä aikana, ja joissakin rajoitetaan myös iltaisin ajamista. Muissa maissa käytössä olevat rajoitukset eivät suoraan sovellu Suomessa käytettäväksi, koska ajokorttilainsäädäntö on

²⁶ Yhdysvaltojen liikenneministeriön verkkosivu: <https://www.transportation.gov/mission/health/Graduated-Driver-Licensing-Systems>; Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) <https://www.iihs.org/topics/teenagers#graduated-licensing>; Australian liittovaltion verkkosivut: <https://info.australia.gov.au/information-and-services/transport-and-regional/drivers-licence-application>

²⁷ Yhdysvaltojen osavaltioista vain Vermontissa ei ole käytössä yöaikaista ajamista koskevia rajoituksia.

erilaista ja ajo-olosuhteet poikkeavat. Voitaneen kuitenkin olettaa, että yöaikaisen ajamisen rajoittaminen näin laajassa mittakaavassa on osoitus siitä, että yöaikaisen ajon rajoittamisella on liikenneonnettomuuksia vähentävä vaikutus.

Alaikäisen kuljettajan tunnus

Ehdotetaan lakiin lisättäväksi uusi 51 a §, jolla asetettaisiin 17-vuotiaille B-luokan ajo-oikeutta edellyttävien ajoneuvojen kuljettajille velvoite käyttää ajoneuvoon kiinnitettävää alaikäisen kuljettajan tunnusta. Alaikäisen kuljettajan tunnus olisi informatiivinen muille liikenteessä liikkuville. Nyt esitettävällä tunnuksella ei asetettaisi kuljettajakohtaista nopeusrajoitusta, kuten aiemmin käytössä olleella uuden kuljettajan 80 km/h nopeusrajoituksella (nk. 80-lätkä). Aiemmin käytössä ollut uuden kuljettajan nopeusrajoitus kumottiin asetuksella ajokorttiasetuksen muuttamisesta (755/1995). Nopeusrajoituksesta luovuttiin, koska siitä ei yleisten nopeusrajoitusten voimassa ollessa oltu voitu todeta olevan liikenneturvallisuuden kannalta merkittävää etua. Samanaikaisesti tieliikennelakia muutettiin niin, että lyhytaikaisen ajokortin haltijaan kohdistettava liikenne rikkomus seuranta tiukennettiin.²⁸

Esityksessä ehdotettavan alaikäisen kuljettajan tunnuksen avulla liikenteestä voitaisiin helpommin erottaa 17-vuotiaat kuljettajat ja siten tukea edellä ehdotetun B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden noudattamisen valvontaa.

Tunnuksen käyttövelvoite koskisi 17-vuotiaita, jotka kuljettavat ajoneuvoja, joiden kuljettaminen edellyttää B-luokan ajo-oikeutta. Käyttövelvoite koskisi myös Suomessa ajavia 17-vuotiaita ulkomailla annettujen B-luokan ajokortin haltijoita. Käyttövelvoite päättyisi kuljettajan täyttäessä 18 vuotta. Uusien kuljettajien onnettomuusriskin on todettu olevan koholla ensimmäisten kahden ajovuoden ajan. Esityksen kirjoitushetkellä B-luokan ajokortteja myönnetään 17-vuotiaille, jotka ovat suorittaneet kuljettajatutkinnon poikkeusluvalla. Poikkeusluvan saaneiden osalta tilastot osoittavat, että selkeä enemmistö osallistuu kuljettajantutkintoon pian täytettyään 17 vuotta.²⁹ Tätä tietoa vasten voidaan olettaa, että alle 18-vuotiaista B-luokan ajokortin suorittajista suurin osa olisi alaikäisen kuljettajan tunnuksen käyttövelvoitteen piirissä arviolta yli kahdeksan kuukauden ajan. Edellä kuvatun perusteella ministeriö on arvioinut, että 18 vuoden ikään päättyvä käyttövelvoite olisi riittävä ja tunnuksella olisi mahdollista saavuttaa tavoiteltu liikenneturvallisuutta edistävä vaikutus. Tunnus voisi osaltaan motivoida kuljettajaa ajamaan entistä vastuuntuntoisemmin ja muut liikenteessä kulkijat voisivat ottaa 17-vuotiaan kuljettajan paremmin huomioon.

Alaikäisen kuljettajan tunnuksen saatavuus ja valmistaminen tapahtuisi markkinaehtoisesti. Säädöksessä vahvistettaisiin tunnuksen muoto väri ja mihin tunnus tulee autossa kiinnittää. Tunnuksista, esimerkiksi sen koosta ja materiaalin heijastamattomuudesta, ja tunnuksen käytöstä ehdotetaan säädettävän ajokorteista annetulla valtioneuvoston asetuksella.

Ajokorttilakiin ehdotettavan uuden 51 a §:n lisäksi ehdotetaan muutettavaksi lain 93 §:n 2 momentti. Ehdotetaan, että momentissa säädettäisiin ajoneuvon merkitsemistä koskevan velvoitteen rikkomisesta aiheutuvasta seuraamuksesta. Jos alaikäinen kuljettaja rikkoisi tahallaan tai

²⁸ Liikenneministeri Olli-Pekka Heinosen vastaus kirjalliseen kysymykseen 396/2000 vp - Raimo Vistbacka /ps.

²⁹ Selkeä enemmistö poikkeusluvalla kuljettajantutkintoon osallistuneista suoritti B-luokan ajokokeen neljän kuukauden kuluessa 17-vuotispäivästä: 2019 60,4 %, 2020 74 % ja 2021 75,8 %.

huolimattomuudesta ajokorttilakiin ehdotettavan 51 a §:n velvoitetta ajoneuvon merkitsemisestä alaikäisen kuljettajan tunnuksella, voitaisiin kuljettajalle määrätä 40 euron liikennevirhemaksu.

Ajokieltokoulutuksen laajentaminen

Lain 37 §:n 1 momentissa säädettyä vaatimusta uuden kuljettajan ajokielttoon määräämiseen liittyvän koulutuksen, niin kutsutun ajokieltokoulutuksen, suorittamisesta ehdotetaan laajennettavan A- ja B-luokasta AM- ja T-ajokorttiluokkaan. Ajokieltokoulutuksen suorittamista edellyttäisiin jatkossa myös uusilta, ajokielttoon määrätyiltä AM/120-, AM/121- ja T-luokan ajo-oikeuden haltijoilta. Säännöstä sovellettaisiin kahden vuoden ajan AM/120-, AM/121- ja T-luokan ensimmäisen ajo-oikeuden saamisesta. Lisäksi ajokieltokoulutuksen suorittamista edellyttäisiin jatkossa myös kuljettajilta, jotka poliisi on määrännyt väliaikaiseen ajokielttoon.

Ajokorttilain seurantatutkimuksen valmistuneiden tulosten mukaan voidaan alustavasti todeta, että ajokieltokoulutuksella on voitu vaikuttaa nuorten, riskialttiisti käyttäytyneiden kuljettajien liikennekäyttäytymiseen. Tulosten mukaan 92 % ajokielttoon määrätyistä ja ajokieltokoulutuksen suorittaneista uusista kuljettajista ei syylistynyt uudestaan ajokieltorikokseen tarkasteluajankohtana. Ennen ajokieltokoulutuksen pakollisuutta vastaava luku oli 87 %. Uusijoista alaikäisten osuus on pienin, kun verrataan 17–19-vuotiaita kuljettajia: 17-vuotiaista 94 % ei syylistynyt uudestaan ajokieltorikokseen, kun taas 18-vuotiaista 92 % ja 19-vuotiaista 82 % ei syylistynyt enää toista kertaa ajokieltorikokseen.³⁰ Lisäksi toistuvien ajokielttojen määrät ovat yleisesti pienentyneet. Uusien kuljettajien seurantatutkimuksesta saatujen tulosten mukaan ajokieltokoulutukseen osallistuneet olivat pääosin melko tyytyväisiä sen sisältöön. Poikkeuslupalaisista 37 % ja perusjoukosta 36 % ilmoitti olevansa koulutukseen erittäin tyytyväinen³¹.

Laajentamalla ajokieltokoulutusta B- ja A-, A1- ja A2-luokan ajo-oikeuden haltijoista AM/120-, AM/121- ja T-luokan ajo-oikeuden haltijoihin, voitaisiin vaikuttaa riskialttiisti käyttäytyvien kuljettajien asenteisiin liikennettä ja liikennekäyttäytymistä kohtaan. Osassa tapauksia asenteisiin voitaisiin vaikuttaa jo nykyistä varhaisemmassa vaiheessa, kuljettajauran alussa. Muutos tarkoittaisi käytännössä sitä, että esimerkiksi 15-vuotiaan ajokielttoon määrätyn mopoilijan tulisi suorittaa ajokieltokoulutus ja esittää suoritetusta koulutuksesta todistus saadakseen ajokorttinsa takaisin.

BE-luokan ajokortin suorittajilta ja A-luokan ajokortin korottajilta, joilla on henkilöauton ajo-oikeus ja jotka ovat määrätty ajokielttoon, ei olisi tarkoituksenmukaista edellyttää ajokieltokoulutuksen suorittamista. Kyseessä olevat ajokorttiluokat suoritetaan tyypillisesti myöhemmässä vaiheessa, eivätkä ne voi olla henkilön ensimmäisiä ryhmän 1 ajo-oikeuksia. Tästä johtuen on arvioitu, että näissä tapauksissa ajokieltokoulutuksella ei olisi yhtä merkittävää vaikutusta liikenneturvallisuuteen kuin uuden kuljettajan suorittamana.

Kuljettajaopetuksen kehittäminen: riskientunnistamiskoulutus ja siihen sisältyvä liukkaalla ajamisen ajo-opetus

Kuljettajaopetusta ehdotetaan kehitettäväksi ajokorttilain 35 §:n 2 momentissa säädetyn riskientunnistamiskoulutuksen osalta. Koulutusta ehdotetaan muutettavaksi lisäämällä siihen kuuluvan

³⁰ Kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus vuonna 2018: Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin (Traficomin julkaisu 6/2021).

³¹ Uusien kuljettajien seurantatutkimus: Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2020 aineisto (Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 6/2021).

teoria- ja ajo-opetuksen koulutusvaatimuksia. Voimassa olevat koulutusvaatimukset ehdotetaan kuitenkin pääosin pysytettäväksi, sillä ajokorttilain vuonna 2018 voimaantulleista muutoksista on kulunut lyhyt aika ja olisi liian aikaista arvioida koulutusvaatimusten laajempia muutoksia.

Koska riskientunnistamiskoulutuksen suorittaminen on edellytys kuljettajantutkintoon osallistumiselle, koulutusta kehittämällä voitaisiin vaikuttaa kaikkiin B-luokan ajokortin suorittajiin ja näin pyrkiä edistämään liikenneturvallisuutta.

Koulutusta ehdotetaan kehitettäväksi lisäämällä ajokorttilain vaatimuksia teoriaopetuksesta. Lisäykset koskisivat erityisesti kuljettajan oman käyttäytymisen ja sen vaikutusten peilaamista liikenneturvallisuuteen. Teoriaopetukseen tulisi jatkossa sisällyttää opetusta kuljettajan riskikäyttäytymiseen liittyvien liikennetilanteiden erityispiirteistä ja riskien tunnistamisesta. Muutoksen tavoitteena on mahdollistaa nykyistä syvempi, henkilökohtainen oppiminen GDE-matriisiin³² ylätasoin mukaisia elementtejä hyödyntäen. Ajokortin suorittajalle muutos mahdollistaisi erilaisten riskitilanteiden aiempaa laajemman pohtimisen jo ennen ajokortin saamista.

Lisäksi riskientunnistamiskoulutukseen kuuluvaa ajo-opetusta ehdotetaan kehitettävän liukkaalla ajamisen osalta. Liukkaalla ajamisen ajo-opetus ehdotetaan jatkossa toteutettavan järjestettyinä ajamisen näyttöinä ja harjoituksina siten, että opetus tapahtuisi ensisijaisesti ajoharjoitteluradalla, ja toissijaisesti opetus voitaisiin antaa simulaattorilla. Ajoharjoitteluradalla annettavan ajo-opetuksen vaadittu määrä B-luokan ajokorttiin tähtäävässä kuljettajaopetuksessa olisi yksi tunti (50 minuuttia).

Ajoharjoittelurataverkon kattavuudessa on alueellisia eroja ja tästä syystä ehdotetaan, että edellä kuvattu liukkaalla ajamisen harjoittelu tulisi toteuttaa ajoharjoitteluradalla silloin kun rata sijaitsee enintään 80 kilometrin päässä sen kaupungin tai kunnan keskustasta, jossa ajokorttia suoritettava pääsääntöisesti saa riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetusta. Autolla kuljettaessa 80 kilometrin ajomatkaan menisi arviolta yksi tunti. Mikäli kohtuulliseksi katsottu 80 kilometrin ajomatka ajoharjoitteluradalle ylittyisi, voitaisiin liukkaalla ajamisen ajo-opetus antaa simulaattoriopetuksena. Etäisyys mitattaisiin tietä pitkin ja arvioon ajomatka voitaisiin käyttää esimerkiksi reittiopasta tai Google Maps -sovellusta.

Koulutusvaatimusten lisäämisen ja liukkaalla ajamisen ajo-opetusta koskevan edellytyksen myötä riskientunnistamiskoulutuksen tuntimäärää ehdotetaan kasvatettavan kahdella tunnilla. Tuntimäärän kasvattamisella varmistettaisiin, että koulutuksen sisältöä koskevat vaatimukset ovat mahdollista toteuttaa käytännössä. Lisäksi varmistettaisiin, ettei koulutuksen teoriaopetuksen kehittäminen tapahtuisi voimassa olevien koulutusvaatimusten ja -sisältöjen kustannuksella. Riskientunnistamiskoulutuksen määrä olisi siten jatkossa kymmenen tuntia, nykyisen kahdeksan tunnin sijaan.

4.1.2 Muut ehdotukset

Poikkeuslupamenettelystä luopuminen

Poikkeuslupaa koskeva ajokorttilain 97 § ehdotetaan kumottavaksi ja siten nykyisestä poikkeuslupamenettelystä luovuttavaksi. Vähimmäisikä B-luokan ajokortin saamiseksi pysytettäisiin 18

³² Matriisi, joka kuvaa kuljettajaopetuksen tavoitteita. Matriisia on myöhemmin muokattu viisitasoiseksi (GDE 5). Alkuperäinen nelitasoinen Goals for Driver Education -matriisi (Hatakka, Keskinen, Glad, Gregersen, Hernetkoski, (2002), From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education.)

vuodessa, mutta 17 vuotta täyttäneille nuorille mahdollistettaisiin B-luokan rajoitettu ajo-oikeus, jonka hankkimiseen edellytettäisiin huoltajan suostumusta. Viranomainen ei enää arvioisi nuoren liikkumistarvetta.

Poikkeuslupamenettelystä luopumisella ja uudella, B-luokan rajoitetulla ajo-oikeudella mahdollistettaisiin 17 vuotta täyttäneiden nuorten itsenäinen liikkuminen nykyistä kattavammin, esimerkiksi muuhunkin kuin tavoitteelliseen harrastukseen.

Liikenne- ja viestintävirasto tiedottaisi poikkeuslupamenettelyn päättymisestä ja ohjeistaisi kansalaisia uudesta B-luokan rajoitetusta ajo-oikeudesta. Liikenne- ja viestintävirasto on ehdottanut, että ennen muutoksen voimaantuloa saapuneet, yhä käsittelemättömät poikkeuslupahakemukset raukeaisivat. Lisäksi virasto on ehdottanut, että muutoksen voimaantulon jälkeen viereille tulevat hakemukset raukeaisivat ja niitä ei enää käsiteltäisi.

Seuraamus vilpillisestä toiminnasta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa

Lain 5 lukuun ehdotetaan lisättäväksi uusi 56 a §, jossa säädettäisiin kuljettajantutkinnon teoriakokeessa todetusta vilpistä aiheutuvista seuraamuksista. Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi lain 95 §:n otsikko ja 1 momentti.

Uudessa 56 a §:ssä säädettäisiin kuljettajantutkinnon teoriakokeessa todetun vilpin todentamisesta sekä vilpin seuraamussääntelystä. Kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen osallistuvan henkilön koe keskeytettäisiin ja koesuoritus hylättäisiin, jos kokeeseen osallistuvan henkilön tai kokeessa toimivan tulkin havaittaisiin syyllistyneen kokeessa vilppiin. Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa kokeen suorittajan määräaikaiseen kieltoon osallistua kokeeseen. Määräaikainen kielto olisi kestoaltaan kuusi kuukautta. Kokeen suorittajan lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa kuljettajantutkinnon teoriakokeessa vilppiin syyllistyneelle tulkille kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon toimia teoriakokeessa tulkkina. Seuraamussääntely koskisi kaikkia teoriakokeita suoritettavasta ajokorttiluokasta riippumatta. Kielto laskettaisiin alkavaksi siitä koetilanteesta, jossa vilppi on havaittu tai siitä päivästä, jona tulkin vilpillinen toiminta todettiin.

Jotta edellä kuvatun tulkkauškiellon noudattamista voidaan valvoa, on tulkin tiedot tallennettava. Teoriakokeessa avustavaa tulkkia koskevat tiedot tallennettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston liikenteeseen liittyviin muihin tietovarantoihin. Tietovarannon kuvaus on luettavissa Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla.³³ Liikenne- ja viestintävirasto vastaa kuljettajantutkintoon kuuluvan teoriakokeen järjestämisestä ja sen valvonnasta.

Kuuden kuukauden määräaikainen kielto olisi yhdenmukainen taksinkuljettajan kokeeseen liittyvän kokeen uusimisen karenssisääntelyn (ks. laki 299/2021, 246 a §, ja HE 176/2020 vp) kanssa.

Vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelyistä vilppitapauksissa annettaisiin tarkentava Liikenne- ja viestintäviraston määräys. Seuraamussääntelyllä lakiin tuotaisiin aiemmin puuttunut mahdollisuus määrätä hallinnollisia seuraamuksia kuljettajantutkinnon teoriakokeessa vilppiin syyllistyneille.

³³Kuvaus liikenteeseen liittyvistä muista tietovarannoista: <https://www.traficom.fi/fi/traficom/tieto-suojaja-trafficomissa/rekisterit-ja-tietovarannot?toggle=Liikenteen%20rekisterit%20ja%20tietovarannot>.

Lain 95 §:n otsikkoa ja 1 momenttia täsmennettäisiin, jotta ehdotetussa 56 a §:ssä tarkoitettuihin Liikenne- ja viestintäviraston päätöksiin voisi vaatia oikaisua.

Teknisluonteiset muutokset

Lakiin ja valtioneuvoston asetukseen ehdotetaan tehtäväksi teknisluonteisia muutoksia, kuten vanhentuneiden viittausten ja käsitteiden korjaamista. Lisäksi ehdotetaan tehtäväksi lainsäädäntöä ja sen tulkintaa selkeyttäviä muutoksia.

Färösaarilla ja Grönlannissa annettujen ajokorttien vaihtaminen

Ehdotetaan, että mahdollistettaisiin Färösaarilla ja Grönlannissa annettujen B-luokan ja moottoripyörän luokkaa vastaavien ajokorttien vaihtaminen suomalaiseen ajokorttiin ilman uuden kuljettajantutkinnon suorittamisen edellyttämistä. Ajokorttilupaa ajokortin vaihtamiseksi tulisi kuitenkin hakea kahden vuoden kuluessa ajokortin haltijan väestörekisteriin merkitsemisestä ja ennen ajokortin voimassaolon päättymistä. Lisäksi ajokortin vaihtamista hakevan tulisi esittää kansallinen ajokortti. Muutoin hakijalta edellytettäisiin uuden kuljettajantutkinnon suorittamista ajokortin vaihtamiseksi. Ulkomaista ajokorttia vaihdettaessa perittävä maksu olisi 37 euroa. Muutos edellyttäisi lain 60 §:n 2 momentin muuttamista. Ajokorttien vaihtamisen lisäksi Färösaarilla ja Grönlannissa annetut ajokortit hyväksyttäisiin ajamiseen Suomessa kaksi vuotta ajokortin haltijan väestörekisteriin merkitsemisestä, nykyisen yhden vuoden sijaan. Muutoksen johdosta ehdotetaan, että lain 61 §:n 5 momentti kumottaisiin.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Taloudelliset vaikutukset

Vaikutukset yrityksiin

Ehdotetulla alaikäisen kuljettajan tunnusta koskevalla 51 a §:llä olisi vaikutuksia yrityksille, koska uuden kuljettajan tunnuksen saatavuus ja valmistaminen tapahtuisi markkinaehtoisesti. Tunnuksen käyttövelvoite voisi koskea arviolta noin 20 000–30 000 17-vuotiaasta kuljettajaa vuodessa. Arvio perustuu osin poikkeuslupahakemusten määriin vuosina 2018–2021 ja ikäluokan kokoon. Mikäli tunnuksen hinta asettuisi lähelle opetuskolmion kuluttajahintaa (5–10 euroa), syntyisi alaikäisen kuljettajan tunnuksen myynnistä noin 170 000–250 000 euron myynti yrityksille.

Uuden kuljettajan ajokielttoon määräämiseen liittyvän koulutuksen (ajokieltokoulutus) laajentamisella AM- ja T-luokkaan arvioidaan olevan myönteinen vaikutus autokouluihin ja muihin Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymiin ajokieltokoulutusta antaviin toimijoihin. Muutoksen myötä koulutuksen tarve lisääntyisi arviolta noin 10–20 %. Koulutuksen suorittajien määrän kasvu lisäisi koulutuksesta saatavia tuloja. Ajokieltokoulutuksen hinta on esityksen valmisteluhetkellä keskimäärin 150 euroa.

Riskientunnistamiskoulutukseen kohdistuvilla muutoksilla ja koulutuksen keston pidentämisellä kahdella tunnilla arvioidaan olevan myönteinen vaikutus autokouluihin ja muihin Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymiin riskientunnistamiskoulutusta antaviin toimijoihin. Muutos toisi toimijoille lisätuloja. Lisäksi ehdotetuilla muutoksilla, etenkin teoriaopetuksen syventämisellä tietyiltä osin, olisi vaikutusta riskientunnistamiskoulutukseen koulutusmateriaalia laativiin tahoihin. Koulutusmateriaalia tulisi uudistaa vastaamaan uuden sääntelyn koulutusvaa-

timuksia. Materiaalin uudistamista aiheutuisi todennäköisesti kustannuksia materiaalia laati-ville tahoille. Koulutusvaatimuksia koskevat muutokset voisivat aiheuttaa kuluja autokouluille ja muille liikenneturvallisuusalan toimijoille, jos he joutuisivat hankkimaan tai laatimaan uutta koulutusmateriaalia.

Liukkaalla ajamisen ajo-opetuksen toteuttamisen edellyttämisellä ajoharjoitteluradalla arvioi-daan olevan myönteisiä taloudellisia vaikutuksia sekä ajoharjoitteluradoille että autokouluille. Ajoharjoitteluradan hyväksynnän hakeminen Liikenne- ja viestintävirastolta olisi maksutonta, mutta hyväksytyiltä ajoharjoitteluradoilta perittäisiin vuosittainen valvontamaksu. Valvonta-maksun suuruus olisi sama kuin autokouluilta perittävä valvontamaksu (100 euroa). Ajoharjoit-teluratojen nykyistä laajemmalla hyödyntämisellä olisi todennäköisesti kielteinen vaikutus ta-hoihin, jotka tarjoavat liukkaalla ajamisen ajo-opetusta lähtökohtaisesti simulaattorilla ja ovat investoineet simulaattoreihin, erityisesti vuonna 2018 voimaantulleen ajokorttilain muutoksen jälkeen. Kielteinen vaikutus kohdistuisi etenkin suuremmissa kaupungeissa toimiviin autokou-luihin, sillä ajoharjoitteluradat ovat sijoittautuneet pääosin suurempien kaupunkien läheisyy-teen.

Vaikutukset yksityishenkilöihin

Yöaikaan kohdistuvan ajamisen rajoittamista koskevalla ehdotuksella olisi vaikutuksia ajokort-tia suorittaviin ja ajokortin poikkeusluvalla saaneisiin yhä alle täysi-ikäisiin kuljettajiin. Aikai-semman lähtökohtaisesti täysin rajoittamattoman poikkeusluvan sijaan 17-vuotiaana ajokortin saavan kuljettajan ajamista rajoitettaisiin 18 ikävuoteen saakka. Muutoksella 17-vuotiaana saa-tavaan ajo-oikeuteen tulisi tiukennuksia siten, että ajaminen olisi kiellettyä sekä lauantaisin että sunnuntaisin kello 00–05 välisenä aikana. Ajamisen ajallinen, viikonloppuöihin kohdistuva ra-joitus mahdollistaisi kuitenkin edelleen nuorten liikkumisen työhön, opintoihin ja harrastuksiin. Rajoituksen rikkomisesta kuljettajalle määrättäisiin sakko ja ajokiello. Sakolla, jonka suuruus olisi arviolta 60–90 euroa, voisi olla taloudellisia vaikutuksia nuorelle kuljettajalle. Ajokiello voisi vaikuttaa kielteisesti esimerkiksi alaikäisen kuljettajan työssäkäyntiin tai opintoihin, jos vaihtoehtoista matkustusmuotoa ei olisi.

Säännöksellä, joka edellyttäisi alaikäisen kuljettajan tunnuksen käyttöä 17-vuotiailta B-luokan ajo-oikeuden haltijoilta olisi vaikutuksia yksityishenkilöihin. Kuljettajan, jota tunnuksen käyt-tövelvoite koskisi tulisi hankkia autoon kiinnitettävä alaikäisen kuljettajan tunnus. Myös 17-vuotiaan ulkomailla annetun B-luokan ajokortin haltijan, joka ajaisi Suomessa, tulisi käyttää alaikäisen kuljettajan tunnusta. Tunnuksen johdosta 17-vuotias henkilöauton kuljettaja voitai-siin erottaa liikenteessä. On siten mahdollista, että kuljettaja voisi kokea alaikäisen kuljettajan tunnuksen leimaavana tai esimerkiksi keskittymiskykyä häiritsevänä. Koska tunnusta valmis-tettaisiin markkinaehtoisesti, ei sen kustannuksista ole esitysluonnoksen kirjoitushetkellä var-muutta. Ministeriö arvioi, että tunnuksesta syntyvät kustannukset olisivat yksityishenkilölle vä-häiset. Ajoneuvon merkitsemistä tunnuksella koskevan velvollisuuden rikkomisesta seuraisi kuljettajalle liikennevirhemaksu.

Ajokieltokoulutuksen laajentaminen ajokieltoon määrättyihin AM- ja T-luokan ajo-oikeuden saaneisiin kuljettajiin ei lisäisi ajokortin hankkimisen kustannuksia. Ajokieltokoulutuksen kus-tannukset (keskimäärin 150 euroa) kohdistuisivat vain niille kuljettajille, jotka on määrätty ajo-kieltoon oman liikennekäyttämisen johdosta. Kahden vuoden seurantajakson aikana tois-tuvasti ajokieltoihin määrätyn kuljettajan tulisi suorittaa ajokieltokoulutus toistuvasti. Kahden vuoden seurantajakso alkaisi alusta uuden ajokorttiluokan suorittamisen jälkeen. Ajokieltokou-lutukseen osallistuvat tarvitsevat lisäkoulutusta riskikäyttäytymisen välttämiseksi, turvallisesta

ajotavasta ja muiden liikenteessä kulkevien huomioimisesta. Koulutuksessa painottuu oman toiminnan reflektointi. Kustannusta voidaan pitää varsin kohtuullisena, kun otetaan huomioon se, että koulutusta edellytetään ainoastaan liikennesääntöjen vastaisesti toimineilta.

Riskientunnistamiskoulutuksen koulutusvaatimuksiin kohdistuvilla muutoksilla ja koulutuksen tuntimäärän kasvulla olisi vaikutusta ajokortin hintaan. Teoriaopetuksen määrän nostaminen yhdellä tunnilla nostaisi riskientunnistamiskoulutuksen hintaa arviolta 10–20 eurolla. Edellytys ajoharjoitteluradan hyödyntämisestä liukkaalla ajamisen ajo-opetuksessa ja ajo-opetuksen määrän lisääminen yhdellä tunnilla nostaisi riskientunnistamiskoulutuksen hintaa arviolta 200 eurolla. Osalla ajoharjoitteluradoista tulee vuokrata ajoneuvo liukkaalla ajamisen harjoittelua varten, joka aiheuttaisi lisäkustannuksia ajokortin suorittajalle. Esitysluonnoksen kirjoitushetkellä riskientunnistamiskoulutuksen hinta on arviolta 200–360 euroa. Muutosten myötä ajokortin hinta nousisi myös opetusluvalla ajokorttia suoritettaessa.

Koska ajoharjoittelurataa ei tarvitsisi hyödyntää, jos se sijaitsisi määrätystä paikasta³⁴ yli 80 kilometrin päässä, harjoittelisi osa ajokortin suorittajista liukkaalla ajamista ajoharjoitteluradan sijaan simulaattorilla. Ne ajokortin suorittajat, jotka suorittaisivat liukkaalla ajamisen ajo-opetuksen ajoharjoitteluradalla, maksaisivat ajokortistaan todennäköisesti enemmän kuin ne ajokortin suorittajat, jotka voisivat suorittaa liukkaalla ajamisen ajo-opetuksen simulaattorilla. Simulaattorilla suoritettujen ajotunnin hinta on arviolta 50–70 euroa.

Muutoksella ei arvioida olevan vaikutuksia niille ajokortin suorittajille, joilla riskientunnistamiskoulutuksen suorittaminen olisi muutoksen voimaantulohetkellä kesken. Kyseisille ajokortin suorittajille voitaisiin mahdollistaa koulutuksen loppuun suorittaminen vanhan määräyksen mukaisesti vuoden sisällä lain voimaantulosta.

Poikkeuslupamenettelyn poistuminen yksinkertaistaisi ja sujuvoittaisi 17-vuotiaiden B-luokan ajo-oikeuden hankkimista. Lisäksi ajokortin hankkijoilta poistuisi muun muassa luvan hakemiseen liittyvien selvitysten hankkimiseen liittyvä taakka ja ajokortin saaminen nopeutuisi huomattavasti. Poikkeuslupamenettelystä luopumisella kevennettäisiin niiden kansalaisten kustannuksia, jotka hankkisivat B-luokan ajo-oikeuden 17-vuotiaana. Menettelystä luopumisen myötä nuoren henkilön ei tarvitsisi jättää poikkeuslupahakemusta liitteineen ja maksaa erillistä hakemusmaksua (110 euroa). Poikkeuslupamenettelystä luopumisen myötä Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä poikkeusluvalla ajokortin suorittaneen ei ajaessaan enää tarvitsisi pitää mukana lupapäätöstä vaan ajokortti riittäisi osoittamaan ajo-oikeuden. Tämä yksinkertaistaisi ja yhdenmukaistaisi käytäntöjä yksityishenkilön näkökulmasta.

Aiempien ajokorttien hävittämistä koskevan menettelyn muutoksella ei olisi merkittäviä vaikutuksia kansalaisille. Tällä hetkellä noin kaksi kolmasosaa uuden ajokortin saavista jättää vanhan ajokorttinsa palauttamatta Liikenne- ja viestintävirastolle saatekirjeen ohjeistuksen vastaisesti. Kansalaisten ohjeistaminen ajokortin tuhoamisesta olisi siten tarkoituksenmukaisempaa. Ajokortti ei ole virallinen henkilöllisyystodistus, joten vaikka vanha ajokortti jätettäisiin tuhoamatta ohjeistuksen vastaisesti, ei tästä arvioida aiheutuvan merkittävää riskiä nykytila huomioden.

Vaikutukset nuorten työllistymiseen ja opiskeluun

Ajamisen kieltämisellä viikonloppuina, aamuöisin (kello 00–05) on arvioitu olevan vähäisiä vaikutuksia 17-vuotiaiden nuorten työllistymiseen. Laki nuorista työntekijöistä (998/1993) rajaa alle 18-vuotiaiden työajan pääsääntöisesti kello 6:n ja 22:n väliseen aikaan. Lain 7 §:n 2

³⁴ Sen kunnan tai kaupungin keskusta, jossa riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetusta annetaan.

momentin nojalla yli 15-vuotiaan nuoren työaika saa jatkua kello 24:ään saakka, jos työ liittyy ammattikoulutuksen saamiseen. Lain 7 §:n 4 momentin mukaan kotitaloustyötä tekevän nuoren työntekijän työaika voidaan sijoittaa työntekijän suostumuksella kello 23 asti, milloin erityinen syy sitä vaatii.

Ammatilliseen koulutukseen voi sisältyä valvottua työharjoittelua, joka saattaa ajoittua myös yöaikaan. Työtä ammattikoulutuksen saamiseksi saa kaksivuorotyössä kuitenkin olla enintään kello 24:ään asti. Tutkintoon kuuluvista työharjoitteluista ja myös työvuoroista sovitaan tapauskohtaisesti oppilaitoksen ja työharjoittelupaikan kesken jo siinä vaiheessa, kun opiskelijalle laaditaan henkilökohtainen osaamisen kehittämissuunnitelma. Tätä suunnitelmaa laadittaessa arvioidaan myös sitä minkälaiset työvuorot ovat opiskelijalle sopivia. Valvotussa harjoittelussa työvuorossa opiskelijan lisäksi mukana ovat arvioitsija ja ohjaaja. Lähtökohtaisesti työvuorot voitaisiin sopia niin, ettei yöaikaisen ajamisen rajoittaminen vaikuttaisi kielteisesti ammattiin opiskelevien työharjoittelujaksoihin. Näillä perustein ajamisen kieltämisellä kello 00–05 lauantaisin ja sunnuntaisin ei arvioida merkittävästi haittaavan nuorten mahdollisuuksiin kulkea opintoihin tai niihin liittyviin työharjoitteluihin.

Harvaan asutuilla alueilla etäisyys kodin ja työn välillä voi olla pitkä (yli tunnin ajomatka) ja joukkoliikenneyhteydet puutteellisia. Näissä tilanteissa ajo-oikeuteen kohdistuvalla rajoituksella olisi kielteinen vaikutus 17-vuotiaisiin nuoriin, joiden pitäisi lähteä kuudelta alkavaan työvuoroon jo ennen aamuvuorua.

Poikkeuslupamenettelystä luopumisella ja uudella, 17-vuotiaiden rajoitetulla ajo-oikeudella, olisi todennäköisesti nuorten liikkumismahdollisuuksia edistävä vaikutus. Muutos mahdollistaisi 17-vuotiaiden nuorten itsenäisen liikkumisen henkilöautolla kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon suorittamisen jälkeen. Käytännössä muutos tarkoittaisi, että 17 vuotta täyttäneet pääsisivät suorittamaan kuljettajantutkintoa ja voisivat saada henkilöauton ajo-oikeuden edellyttäen, että huoltaja on antanut suostumuksensa ajokortin suorittamiseen. Suostumuksellaan huoltaja vakuuttaisi välillisesti, että henkilöauton ajo-oikeus on tarpeellinen nuoren liikkumistarpeen vuoksi ja nuori on riittävän kypsä toimimaan liikenteessä. Nuoren huoltajat (vanhemmat) ovat keskeisessä asemassa nuorten liikennekasvatuksessa ja ovat näin myös velvollisia arvioimaan sitä, onko nuori tarpeeksi kypsä kuljettamaan henkilöautoa jo 17-vuotiaana.

Yhä useammalla nuorella voisi muutoksen myötä olla mahdollisuus B-luokan rajoitettuun ajo-oikeuteen. Nuorten liikkumisen edistäminen voisi edesauttaa nuorten työllistymistä, etenkin alueilla, joissa julkisen liikenteen tarjonta on puutteellista.

Kuljettajantutkinnon teoriakokeessa todetusta vilpistä aiheutuvan hallinnollisen seuraamuksen myötä vilppiin syyllistyneen ajokorttia suorittavan mahdollisuus saada ajo-oikeus lykkääntyisi puolella vuodella. Ajo-oikeuden saamisen lykkääntymisellä voisi olla kielteinen vaikutus henkilön työllistymiseen tai muuhun toimintaan, joka edellyttäisi itsenäistä kulkemista. Tulkkia koskevalla määräaikaisella kiellolla voidaan olettaa olevan kielteinen, joskin väliaikainen vaikutus tulkin toimeentuloon. Koska tulkkauskielto rajautuisi kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen, kuuden kuukauden mittaisesta kiellosta ei arvioida aiheutuvan kohtuutonta haittaa elinkeinon harjoittamiselle.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

B-luokan rajoitetulla ajo-oikeudella olisi vaikutuksia viranomaisten toimintaan. Liikenne- ja viestintäviraston olisi ohjeistettava palvelun tuottajaa uudesta toimintamallista ja uudistettava

ohjeistustaan. Lisäksi viraston olisi huolehdittava muutoksien kansalaisviestinnästä ja ohjeistuksesta. Uuden toimintamallin käyttöönotto toisi luultavasti virastolle lisää työtä myös pidempikestoisesti niin palvelun tuottajan ohjeistamis- ja tukityössä kuin kansalaiskysymyksiin vastaamisessa. Poliisille tulisi myös sisäisesti uutta ohjeistettavaa, koska liikenteen valvonnassa on huomioitava mahdolliset laissa olevat ajo-oikeuden rajoitukset. B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden rikkomisesta aiheutuvien seuraamusten, sakko ja ajokielto, määräämisellä arvioidaan olevan poliisin työmäärää lisäävä vaikutus.

Alaikäisen kuljettajan tunnuksen arvioidaan helpottavan poliisin suorittamaa liikennevalvontaa. Toisaalta ajoneuvon merkitsemistä tunnuksella koskevan velvollisuuden rikkominen ja siitä seuraavan liikennevirhemaksun määrääminen voisi vaikuttaa poliisin työmäärään sitä lisäävästi.

Ajokieltokoulutuksen laajentamisella AM- ja T-luokkaan olisi vaikutuksia poliisin tekemään ajokieltokoulutustodistusten kirjaamistyöhön niiden määrän lisääntyessä. On kuitenkin huomioitava, että ajokieltokoulutuksen on huomattu toimivan ja vaikuttavan kuljettajien käyttäytymiseen liikenteessä, jonka vuoksi aiemmin käyty ajokieltokoulutus voisi vähentää ajokieltoon uudestaan syylistyvien määrää ja siten koulutuksen suorittamista myöhemmässä vaiheessa. Ajokieltokoulutuksen laajentaminen ei edellyttäisi järjestelmämuutoksia eikä sillä arvioida olevan muita vaikutuksia viranomaisten toimintaan.

Riskientunnistamiskoulutukseen kohdistuvalla muutoksella olisi vaikutuksia Liikenne- ja viestintäviraston määräykseen³⁵. Määräyksen sisältöä tulisi muuttaa vastaamaan uudistetun säännöksen sisältöä. Ajoharjoitteluradalla liukkaalla ajamisen ajo-opetuksen suorittamisen edellyttämisestä aiheutuvalla ajoharjoitteluratojen hyväksymismenettelyllä olisi kustannusvaikutuksia Liikenne- ja viestintävirastolle hyväksyntöjen ja vuosilaskutusten muodossa. Nämä olisi virastolle uudelleen palaavia tai uusia työtehtäviä, joilla olisi resurssivaikutuksia virastolle. Oletettavasti hyväksyntää hakevien ajoharjoitteluratojen määrä olisi pieni, jolloin resurssivaikutuksetkin jäisivät pieniksi. Lisäksi viraston hoidettavaksi tulisi hyväksytyjen ajoharjoitteluratojen valvonta, jonka virasto voisi siirtää hoidettavaksi palvelun tuottajalleen. Virastolle tulisi kuitenkin kustannuksia valvonnan hoitamisesta. Poikkeuslupamenettelystä luopumisen arvioidaan keventävän nykyisestä menettelystä aiheutuvaa hallinnollista taakkaa ja vähentävän hallinnollisia kustannuksia. Vaikutukset Liikenne- ja viestintäviraston henkilöstöresursseihin olisivat huomattavat. Poikkeuslupahakemusten määrä on kasvanut voimakkaasti (1.7.-31.12.2018: 2601 kpl, 2019: 14 513 kpl, 2020: 17 316 kpl, 1.1.-30.6.2021: 9777 kpl). Myönnettyjen poikkeuslupien osuus hakemuksista on ollut yli 90 %. Lupia on myönnetty seuraavasti: vuonna 2018: 1200, vuonna 2019: 11 986, vuonna 2020: 15 795 ja vuonna 2021 (1.1.-30.6.): 8 073.

Hakemusmäärän kasvu on edelleen jatkunut vuonna 2021. Vuonna 2021 hakemuksia saapui tammi-kesäkuun välisenä aikana yhteensä 9777, kun vastaavana ajankohtana vuonna 2020 niitä oli saapunut 8750 ja sitä edeltäneen vuoden 2019 ensimmäisellä vuosipuoliskolla 6808. Hakemusmäärä on kesäkuun 2021 lopun tilanteessa ollut siten 12 % suurempi kuin vuonna 2020 ja 44 % suurempi kuin vuonna 2019. Poikkeuslupahakemusten määrä on kasvanut jyrkemmin kuin vuoden 2018 ajokorttilain uudistusta tehtäessä osattiin odottaa ja juuri hakemusmäärien kasvusta johtuen menettely ei enää täysin vastaa tarkoitustaan. Tapauskohtainen arvio nuoren liikumistarpeesta on hallinnollisesti raskas menettely ja vain noin viisi prosenttia hakemuksista on sellaisia, etteivät ne täytä poikkeuslupan myöntämiseksi asetettuja ehtoja. Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen tietojen mukaan nykyisillä hakemusmäärillä poikkeuslupien käsittelyyn tarvittaisiin arviolta 13–14 henkilötyövuotta.

³⁵ Liikenteen turvallisuusviraston määräys TRAFI/18934/03.04.03.00/2018.

Poikkeusluvut rahoitetaan pääosin ministeriön maksuasetuksessa määritellyn suoritemaksun avulla ja niillä katetaan lupien käsittelyyn liittyviä kustannuksia. Muutos johtaisi arviolta kahden miljoonan euron vuosittaisten suoritemaksujen poistumiseen. Liikenne- ja viestintävirastolle voidaan kuitenkin arvioida syntyvän muutoksesta pidemmällä aikavälillä merkittäviäkin säästöjä, koska ajokorttiprosessin yksinkertaistaminen tehostaa siihen liitännäisiä toimintoja sekä työlää ja jatkuvasti kasvavan poikkeuslupaprosessin poistumisen myötä viraston tarpeet lisärekrytointeihin pienenevät merkittävästi.

Ehdotetuista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle aiheutuvat kustannukset voivat vaikuttaa joiltain osin viraston suoritteiden hinnoitteluun. Muutosten johdosta viraston kustannukset lisääntyisivät, eikä poikkeuslupamenettelystä luopuminen todennäköisesti toisi heti säästöjä viraston toimintakuluihin.

Poikkeuslupamenettelystä luopumisella olisi vaikutusta poliisin suorittamaan liikenteen valvontaan. Muutoksen myötä liikenteen valvonnassa jäisi pois erillisen poikkeuslupan tarkastaminen, kun poliisi voisi tehdä kaikki tarvittavat tarkastukset jatkossa ajo-oikeudelta.

Kuljettajantutkinnon teoriakokeessa esiintyvää vilpillistä toimintaa koskeva ehdotus toisi Liikenne- ja viestintävirastolle lisää tehtäviä vilpilliseen toimintaan liittyvien päätösten osalta ja lisäisi kustannuksia.

Aiempien ajokorttien hävittämistä koskevan menettelyn muutoksella olisi myönteisiä vaikutuksia viranomaisten toimintaan. Menettelyn muutos vähentäisi Liikenne- ja viestintävirastolle aiheutuvia kustannuksia. Nykyisen menettelyn mukaan ajokortin hakijan on palautettava aiempi ajokortti viranomaiselle. Ajokorttien postittamisesta ja tuhoamisesta syntyy Liikenne- ja viestintävirastolle vuosittain noin 40 000 euron kustannukset ja ylimääräisiä resurssivaikutuksia. Kustannukset vähentyisivät uuden menettelyn myötä, jossa ajokortin hakijalle toimitettaisiin uuden ajokortin yhteydessä ohjeet aiemman ajokortin tuhoamiseksi. Muutoksella myös yhdenmukaistettaisiin viranomaisten menettelyitä, sillä vastaava menettely on käytössä passin ja henkilökortin osalta. Muutoksen vaikutukset muihin viranomaisiin jäisivät pieniksi.

Ehdotettu muutos vastuullisen opettajan nimeämistä koskevan vaatimuksen poistamisesta vaikuttaisi myönteisesti viranomaisten toimintaan. Muutoksen johdosta Liikenne- ja viestintäviraston ei tarvitsisi jatkossa määritellä opetusluvalle vastuullista opettajaa ja siten opetuslupan hakemisen ja myöntämisen prosesseja olisi mahdollista kehittää nykyaikaisemmiksi. Muutoksella olisi myönteisiä vaikutuksia myös Liikenne- ja viestintäviraston palveluntuottajalle ja opetuslupaoppilaille. Nykyisin ajokokeita jää verrattain usein ajamatta tilanteissa, joissa vaaditun todistuksen ajo-opetuksesta on allekirjoittanut opettaja, jota ei ole nimetty vastuulliseksi opettajaksi, eikä ajokokeeseen voida siten lähteä oikean allekirjoituksen puuttuessa. Muutos selkeyttäisi tilanteita, joissa opetuslupa on myönnetty kahdelle opettajalle ja muutoksen myötä kumpi vain opettajista voisi allekirjoittaa todistuksen ajo-opetuksesta. Muutos vaikuttaisi myös ajokortin suorittajaan asiointia sujuvoittavasti, koska se poistaisi hallinnollista taakkaa sekä epäselvyyksien ja erehdyksen mahdollisuutta.

Kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksiin ehdotetulla muutoksella olisi myönteisiä vaikutuksia poliisin toimintaan. Voimassa olevan säännöksen johdosta poliisi joutuu muuttamaan kuljettajan ajokiellon väliaikaisesta ajokiellosta toistaiseksi voimassa olevaksi ajokielloksi, mikäli poliisi katsoo tarpeelliseksi määrätä kuljettajantutkintoon. Ehdotettu muutos selkeyttäisi ja sujuvoittaisi poliisin toimintaa, koska ajokieltoa ei enää tarvitsisi muuttaa. Muutoksen myötä poliisin määräyksellä ajokokeeseen määrätty voitaisiin ottaa ajokokeeseen, vaikka hän olisi määräämisen jälkeen syylistynyt toiseen ajokieltorikokseen. Mahdollisuuden kyseisen tilanteen syntymiseen arvioidaan kuitenkin olevan pieni. Lisäksi ajokokeen suorittaneen on aina asioitava

poliisilla ajo-oikeuden palauttamiseksi hyväksytyn ajokokeen jälkeen, jolloin poliisilla on vielä mahdollisuus arvioida tilannetta kokonaisuutena, ennen ajo-oikeuden takaisin antamista. Muutos myös poistaisi tutkintoon määrätyltä turhaa asiointia viranomaisten välillä.

Liikenneopettajalupaa koskevaan pykälään ehdotettu muutos minimoisi liikenneopettajaluvan myöntämisessä tarkasteltavan tiedon määrää. Jatkossa luvan hakijan sopivuutta arvioitaisiin vain rikos- ja sakkorekisteritietojen, eli langetettujen tuomioiden perusteella. Voimassa olevan sääntelyn nojalla luvan hakijan tietoja tarkastellaan poliisin tutkintajärjestelmässä, eikä kaikki siellä oleva tieto ole päätöksenteon kannalta olennaista tai merkityksellistä. Poliisin tutkintajärjestelmästä saadun viitteen perusteella joudutaan aina erikseen pyytämään lisätietoja syytteen nostamisesta tai tuomiosta, jotta päätös voidaan perustella hakijan syyllistymisellä rikokseen.

Muutoksen myötä rikostaustan selvittäminen perustuisi ainoastaan rikos- ja sakkorekisterimerkintöihin. Pykälässä viitatus liikennerikosratkaisut ja -seuraamukset Liikenne- ja viestintävirasto saa omasta liikenneasioiden rekisteristään. Muutos yhdenmukaistaisi harkintaa vaativien tieliikenteen henkilöluupien myöntämistä ja edistäisi hakijoiden tasapuolista kohtelua, koska vastaavanlaiset muutokset on tehty jo aiemmin liikennepalvelulain 25 §:ään taksinkuljettajan ajoluvan osalta sekä ajokorttilain 42 §:ään opetusluvan osalta.

Färsearilla ja Grönlannissa annettujen ajokorttien hyväksymisellä ajamiseen Suomessa kahden vuoden ajan kuljettajan väestörekisteriin merkitsemisestä ja vaihtamisella suomalaiseen ajokorttiin ei arvioida olevan vaikutuksia Liikenne- ja viestintävirastolle, sillä vaihdettavien ajokorttien määrä pysyisi todennäköisesti vähäisenä myös jatkossa.

Ympäristövaikutukset

Poikkeuslupamenettelystä luopumisen oletettu, nuorten kuljettajien yksityisautoilua lisäävä vaikutus olisi ilmastönäkökulmasta kielteinen, joskin poikkeuslupamenettelystä luopumisella ei arvioida olevan merkittävää tai pitkäaikaista ilmastovaikutusta. Mahdollisuus suorittaa B-luokan ajokortti jo 17-vuotiaana pidentäisi kuljettajauraa enintään vuodella. On todennäköistä, että B-luokan ajokortin suorittaminen varhennetusti kiinnostaisi eniten niitä nuoria, joilla on jo entuudestaan esimerkiksi mopon ajo-oikeus. Näissä tapauksissa autolla liikkuminen korvaisi muilla ajoneuvoilla kulkemista. On epätodennäköistä, että muutoksen vuoksi 17-vuotiaat siirtyisivät laajoissa määrin joukkoliikennevälineillä tai polkupyörällä kulkemisesta yksityisautoiluun.

Alaikäisten, B-luokan ajo-oikeutta edellyttäviä ajoneuvoja kuljettavien ajo-oikeuden rajaaminen siten, ettei ajo-oikeus ole voimassa viikonloppuisin yöaikaan, vähentäisi jonkin verran kielteisiä ympäristövaikutuksia. Rajoituksella olisi liikenteen päästöjä ja meluhaittaa vähentävä vaikutus ja se vähentäisi vapaa-ajalla tapahtuvaa tarpeetonta autolla ajamista.

Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Alle 18-vuotiaiden B-luokan ajokortin suorittaneiden kuljettajien ajo-oikeuden rajoittamisella voidaan arvioida olevan myönteinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. Rajoitus todennäköisesti vähentäisi nuorten kuljettajien ja heidän kyydissään matkustavien osallisuutta liikenneonnettomuuksiin ja lisäisi näin myös yleistä liikenneturvallisuutta. On myös todennäköistä, että viikonloppuihin, yöaikaan kohdistuva ajamisen rajoitus osaltaan sulkisi pois alkoholin tai matkustajien kuljettamiseen liittyviä ongelmia. Voidaan olettaa, että rajoituksen kohdentamisella juuri

nuorimpiin henkilöauton kuljettajiin olisi pitkäkestoisempi myönteinen vaikutus, sillä ajokoke-
muksen karttuminen lisää kuljettajan valmiuksia tunnistaa erilaisia riskitilanteita ja toimia lii-
kenteessä vastuullisesti.

Alaikäisen kuljettajan tunnus helpottaisi 17-vuotiaiden, B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden val-
vontaa ja yleisesti liikenteen valvontaa. Arviomuistiossa käsiteltyä uuden kuljettajan merkkiä
on esityksen valmistelun aikana täsmennetty ja se on nimetty uudelleen (uusi nimi: *alaikäisen
kuljettajan tunnus*). Tunnuksen käyttövelvoitteen kohdistaminen 17-vuotiaisiin B-luokan ajo-
oikeutta edellyttävien ajoneuvojen kuljettajiin, voi parantaa yleistä liikenneturvallisuutta. En-
simmäiset kaksi ajovuotta ovat uuden kuljettajan riskialtointia aikaa ja nuoren kuljettajan kyp-
symättömyys lisää onnettomuusriskiä. Tunnus voisi osaltaan motivoida nuorta ja uutta kuljet-
tajaa ajamaan entistä vastuuntuntoisemmin ja muut paremmin huomioiden. Toisaalta tunnuksen
avulla uusi kuljettaja voitaisiin erottaa liikenteestä, mikä saattaisi lisätä kuljettajan epävar-
muutta liikenteessä. On mahdollista, että kuljettaja ei asettaisi tunnusta paikalleen ennen ajami-
sen aloittamista. Tunnuksella voisi olla myönteinen ja ennakointia lisäävä vaikutus, jos tunnuk-
sen vuoksi muut kuljettajat osaisivat ottaa uudet kuljettajat aiempaa paremmin huomioon. On
myös mahdollista, että tunnuksella olisi kielteinen vaikutus muiden tiellä liikkuvien käytökseen,
ja että aiemman uuden kuljettajan 80 km/h nopeusrajoituksen (nk. 80-lätkä) tavoin, alaikäisen
kuljettajan tunnus voisi lisätä epätoivottavaa käytöstä liikenteessä. Tunnuksen liikenneturvalli-
suusvaikutuksiin liittyy epävarmuuksia eikä vaikutuksia siten pystytä varmuudella ennakoii-
maan.

Ajokieltokoulutuksen suorittamista koskevan vaatimuksen laajentaminen AM- ja T-luokkaan
voisi vähentää nuorten kuljettajien riskikäyttäytymistä sekä vaikuttaa myönteisesti kuljettajan
asenteisiin, ja liikennekäyttäytymisen myötä liikenneturvallisuuteen. Ajokorttilain seurantalut-
kimuksen valmistuneiden tulosten mukaan tarkastelujakson aikana noin kolme prosenttia uu-
sista henkilöauton kuljettajista syyllistyi ajokieltorikokseen ajo-oikeuden saatuaan. Seurantatut-
kimuksen valmistuneiden tulosten perusteella nuoren kuljettajan ajo-oikeushistorialla näyttäisi
olevan vahva yhteys siihen, kuinka turvallisesti hän osaa toimia liikenteessä. Ajokieltokoulu-
tuksen laajentaminen voisi siten vaikuttaa myös kuljettajan todennäköisyyteen syyllistyä uudes-
taan ajokieltorikokseen. Lisäksi tulosten perusteella ajokieltokoulutus oli vaikuttavinta juuri
nuorempien kuljettajien eli 17-vuotaiden kohdalla.

Riskientunnistamiskoulutuksen koulutusvaatimusten kehittämisellä ja syventämisellä voisi olla
pitkällä aikavälillä myönteinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. Muutoksen myötä ajokortin
suorittajat saisivat opetusta myös kuljettajan riskikäyttäytymiseen liittyvien liikennetilanteiden
erityispiirteistä ja niihin liittyvien riskien tunnistamisesta. Koska kaikkien B-luokan ajokorttia
suorittavien tulee osallistua riskientunnistamiskoulutukseen, kohdistuisi muutos koulutusvaati-
muksissa kaikkiin tuleviin B-luokan ajokortin hankkijoihin. Tutkimustiedon puuttuessa liuk-
kaalla ajamisen ajo-opetusta koskevan muutoksen osalta ei voida luotettavasti osoittaa, että
muutoksella saavutettaisiin hyötyä liikenneturvallisuuden kannalta.

Poikkeuslupahakemusten määrän jatkuvan kasvun perusteella voidaan arvioida, että poikkeus-
lupamenettelystä luopuminen todennäköisesti lisäisi entisestään 17-vuotiaiden B-luokan ajo-
kortin haltijoiden määrää ja sitä kautta nuorten kuljettajien osuutta liikenteessä. Poikkeuslupa-
menettelystä luopuminen voisi pidemmällä aikavälillä aikaistaa henkilöauton ajokortin hankki-
mista. Nuorten, 17-vuotiaiden, henkilöauton kuljettajien määrän kasvun liikenneturvallisuus-
vaikutukset eivät ole varmuudella ennakoitavissa. On mahdollista, että 17-vuotiaiden henkilö-
auton kuljettajien määrän lisääntymisellä voisi olla kielteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuu-
teen. Kaikki nuoret eivät 17-vuotiaana saavuta liikenneturvallisuuden kannalta ihanteellista
kypsyyssastetta ja myös tästä syystä ajokortin hankkiminen tapahtuisi huoltajan suostumuksella.
Lähtökohtaisesti huoltaja osaisi arvioida nuoren itsehillintää ja kykyä toimia vastuullisesti.

Tältä osin tilanne ei olennaisesti muuttuisi nykyisestä, sillä nuoren kypsyttää ei arvioida osana poikkeuslupamenettelyä ja myös poikkeuslupaa haetaan huoltajan suostumuksella. Niiden nuorten osalta, joilla ei ole mahdollista saada huoltajan suostumusta, suostumuksen voisi kirjoittaa taho, jolla on oikeus päättää nuoren asioista.

Poikkeuslupamenettelystä luopumisen arvioidaan parantavan nuorten liikkumismahdollisuuksia. Sillä, että nuoret kuljettajat liikkuisivat mopon tai mopoauton sijaan henkilöautolla, saattaisi olla liikenneturvallisuutta parantava vaikutus. Harvaan asutuilla seuduilla nuorten aiempaa laajempi mahdollisuus liikkua autolla todennäköisesti vähentäisi traktorien ja muiden tieliikenteeseen huonommin soveltuvien kulkuneuvojen käyttöä teillä.

Vilpillinen koesuoritus ei testaa kuljettajakokelaan todellista osaamista ja siten todennäköisesti heikentää liikenneturvallisuutta. Vilppiyritykset voisivat vähentyä ja kokeen suorittajien motivaatio opiskella teoriaopetuksen sisältöjä kasvaa, jos vilpillisestä toiminnasta voitaisiin määrätä seuraamuksia. Vilpistä määrättävillä seuraamuksilla voisi olla pidemmällä aikavälillä havaittavia myönteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Koska taksinkuljettajan kokeeseen liittyvästä kokeen uusimisen karenssisääntelystä (ks. laki 299/2021, 246 a §, ja HE 176/2020 vp) on kokemusta vasta hyvin lyhyeltä ajalta, ei kuitenkaan ole käytettävissä vertailutietoa siitä, kuinka tehokkaasti tällä seuraamuksella pystytään vähentämään vilppitapauksia.

Färsaarilla ja Grönlannissa annettujen ajokorttien hyväksymisellä ajamiseen Suomessa kahden vuoden ajan kuljettajan väestörekisteriin merkitsemisestä ja vaihtamisella suomalaiseen ajokorttiin ei arvioida olevan liikenneturvallisuusvaikutuksia. Vaihdeettavien ajokorttien määrän arvioidaan olevan myös jatkossa vähäinen.

Vaikutukset kansanterveyteen

Poikkeuslupamenettelystä luopuminen voisi kannustaa nuoria autolla liikkumiseen. Autolla liikkumiseen kannustaminen ja autoilevaan elämäntapaan kasvaminen eivät ole myönteinen kehityssuunta kansanterveyden kannalta. Toisaalta poikkeuslupamenettelystä luopuminen ja 17 vuotta täyttäneiden B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden käyttöönottoaminen mahdollistaisi nykyistä kattavammin nuorten itsenäisen liikkumisen ja voisi osaltaan ehkäistä syrjäytymistä etenkin niillä alueilla, joissa joukkoliikenneyhteydet ovat vähäiset tai puuttuvat täysin.

Vaikutukset perusoikeuksiin

Esitykseen sisältyvillä ehdotuksilla on yhteys perusoikeuksiin ja niiden suojelutavoitteeseen. Perustuslain (731/1999) 6 §:ssä säädetään yhdenvertaisuudesta sekä 7 §:ssä oikeudesta elämään ja terveyteen. Esityksessä ehdotetulla B-luokan rajoitetulla ajo-oikeudella ja poikkeuslupamenettelystä luopumisella parannettaisiin yhdenvertaisuutta 17-vuotiaiden ikäryhmän sisällä. B-luokan rajoitetulla ajo-oikeudella ja sen noudattamisen valvontaa edistävällä alaikäisen kuljettajan tunnuksella pyritään vaikuttamaan myönteisesti kaikkien liikenteessä liikkuvien oikeuteen henkilökohtaiseen turvallisuuteen ja suojelemaan heidän oikeuttaan elämään.

Tähän mennessä miesten osuus kaikista myönnetyistä poikkeusluvista on 65 %. Sukupuolijakauman voidaan olettaa pysyvän samansuuntaisena myös esityksessä ehdotettujen muutosten voimaantulon jälkeen. Koska miesten osuus myönnetyistä poikkeusluvista on suurempi ja 17-, 18- ja 19-vuotiaista ajokieltorikokseen syyllistyneistä miesten osuus on lähes 90 %, on todennäköistä, että ehdotettujen muutosten mahdolliset liikenneturvallisuusvaikutukset kohdistuisivat erityisesti miehiin. Edellä kuvattujen ehdotusten lisäksi riskientunnistamiskoulutuksen ja ajokieltokoulutuksen laajentamisella arvioidaan olevan oikeutta elämään turvaava vaikutus.

Ehdotusten osalta on pyritty kiinnittämään erityistä huomiota oikeusturvanäkökulmaan.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

Esityksen valmistelussa on arvioitu, että kaikkiin nuorten liikennekäyttäytymiseen liittyviin haasteisiin ei voida vaikuttaa puhtaasti lainsäädännön keinoin. Nuorten kuljettajien liikennekäyttäytymiseen vaikuttavat muun muassa nuorten asenteet ja se, että impulssit ja tunteiden säätely ovat nuorilla vasta kehittymässä. Nämä voivat kuitenkin johtaa riskikäyttäytymiseen liikenteessä. Näihin haasteisiin ei välttämättä ole löydettävissä ratkaisua lainsäädännön keinoin, vaan nuorten liikenneturvallisuuden edistäminen edellyttää myös muunlaisia toimia.

Liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellaan kaikki liikennemuodot kattavaa liikenneturvallisuusstrategiaa. Liikenneturvallisuusstrategian visiona on, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä, liikennemuodosta riippumatta, vuoteen 2050 mennessä (niin sanottu nollavisio). Vision saavuttamista ohjaavat strategiassa määritellyt linjaukset ja niitä toteuttavat konkreettiset toimenpiteet. Toimenpiteillä on tarkoitus edistää myös nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta ja vaikuttaa monipuolisesti erilaisilla keinoilla liikennekäyttäytymisen taustalla olevien asenteiden muodostumiseen. Samoin tavoitteena on vahvistaa liikennetaitoja kokonaisvaltaisesti kaikissa ikäryhmissä, myös nuorten kuljettajien osalta. Liikkujien tulee paitsi tuntea toimintaympäristöään koskevat liikennesäännöt, mutta myös toimia näiden sääntöjen mukaisesti. Tavoitteena on kaikkien liikkujien vastuullinen toiminta liikenteessä sekä lisäksi oman toiminnan riskien tunnistaminen niin itsensä kuin muiden näkökulmasta. Strategiassa esitetään muun muassa valistuksellisia, kasvatuksellisia ja tiedotuksellisia toimenpiteitä. Tavoitteena on elinikäisen liikennekasvatuksen vahvistaminen, jolle luodaan pohja jo varhaisessa vaiheessa. Esitetyt liikennekasvatukselliset keinot ovatkin erityisesti lapsille ja nuorille suunnattuja ja niillä pyritään vaikuttamaan asenteisiin liikenneturvallisuutta kohtaan.

Ehdotettujen säädösmuutosten ja valmisteilla olevan liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteiden lisäksi nuorten liikenneturvallisuutta voitaisiin edistää kehittämällä Liikenne- ja viestintäviraston laatimaa ajoterveysohjetta (*Ajoterveyden arviointiohjeita terveydenhuollon ammattilaisille*) nuorten kuljettajien terveydentilan arviointia entistä paremmin tukevaksi. Viranomaisohjeiden tulee tarjota ajantasaista tietoa voimassa olevan lainsäädännön soveltamisesta. Ajoterveysohje on jatkuvasti päivittyvä asiakirja. Ohjetta päivitetään tiiviissä yhteistyössä muun muassa eri viranomaisten, erikoislääkäriyhdistysten ja muiden kokeneiden erikoisala-asiantuntijoiden kanssa. Ajoterveyttä koskevat johtopäätökset ilmaistaan terveydenhuollossa laadittavilla lääkärinlausunnoilla ja ilmoituksilla. Ajoterveyttä koskevien lääkärinlausuntojen perusteella viranomainen tekee tärkeitä päätöksiä ajo-oikeudesta sekä asettaa ehtoja, rajoituksia ja lisävaatimuksia ajo-oikeuden myöntämiselle. Liikenne- ja viestintäviraston tavoitteena on edelleen kehittää ohjeen käytettävyyttä sekä edistää sen jalkautumista käytäntöön, jotta terveydenhuollon ammattilaiset pysyisivät entistäkin tehokkaammin tunnistamaan ajoterveyteen liittyviä riskitekijöitä ja arvioimaan laadukkaasti eri ikäisten kuljettajien ajokykyä.

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Ei muutoksia sääntelyyn

Ehdotettujen säädösmuutosten sijaan olisi ollut mahdollista, ettei säädösmuutoksia vielä ehdotettaisi ja kaikkien ajokorttilain seurantatutkimuksen tulosten valmistumista odotettaisiin. Tässä tapauksessa sääntely ja siten todennäköisesti myös nykytila säilyisivät ennallaan (ks. 2 Nykytila ja sen arviointi), eikä nuorten liikenneturvallisuutta voitaisi edistää esityksen tavoitteen mukaisesti.

5.1.2 Vaihtoehtoisten sääntelykeinojen hyödyntäminen

Toinen vaihtoehto olisi ollut odottaa ensimmäisen vaihtoehdon mukaisesti ajokorttilain seuranta tutkimuksen kaikkien tulosten valmistumista ennen säädösmuutosten ehdottamista ja toistaiseksi hyödyntää mahdollisia vaihtoehtoisia sääntelykeinoja. Lisäksi nuorten liikenneturvallisuuden edistämiseksi oltaisiin voitu hyödyntää esimerkiksi tiedottamista ja kasvatuksellisia keinoja. Yksin edellä kuvatuilla keinoilla ei kuitenkaan arvioitaisi saavutettavan hallituksen esityksen tavoitteita.

5.1.3 Vaihtoehdot ajokorttisääntelyn muuttamiseksi

Kolmas vaihtoehto olisi ollut ehdottaa muita vaihtoehtoja nuorten liikenneturvallisuuden edistämistä tavoitteleviksi ajokorttisääntelyn muutoksiksi kuin tässä esityksessä on ehdotettu. Alla kuvataan muita valmistelun aikana tarkasteltuja ja arvioituja ehdotuksia sääntelyn muuttamiseksi ja ehdotusten vaihtoehtoisia toteutustapoja.

B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden vaihtoehtoinen toteutustapa

Esitysluonnoksen 5 §:n 6 momentissa ehdotetaan 17-vuotiaille kuljettajille uutta, B-luokan rajoitettua ajo-oikeutta. Ajo-oikeutta rajoitettaisiin viikonloppuisin yöaikaan eli perjantain ja lauantain sekä lauantain ja sunnuntain vastaisena yönä kello 00–05. Ehdotuksen mukaan rajoitus olisi kansallinen eikä siitä lisättäisi ajokorttiin tai ajo-oikeuksia koskevaan rekisteriin erityismerkintää.

Rajoitetun ajo-oikeuden kohderyhmän rajaaminen toisin oli myös esillä esitysluonnoksen valmisteluvaiheessa. Erilaisia rajausvaihtoehtoja arvioitaessa kiinnitettiin huomiota uusien kuljettajien kohonneeseen onnettomuusriskiin kahden ensimmäisen ajovuoden aikana ja yleisemmin juuri nuorten kuljettajien riskialttiuteen. Rajoitus päätettiin kohdentaa alaikäisiin, koska kaikkien uusien B-ajokortin suorittaneiden kuljettajien ajo-oikeuden rajoittamista ei pidetty toteuttamiskelpoisena vaihtoehtona. Rajoituksen asettaminen täysi-ikäiselle kuljettajalle, olisi useiden perusoikeuksien kuten yhdenvertaisuuden, oikeusvarmuuden ja elinkeinovapauden näkökulmasta ongelmallista. Rajoituksella olisi todennäköisesti kielteinen vaikutus täysi-ikäisten nuorten työllistymiseen. Täysi-ikäisiä nuoria työskentelee merkittävässä määrin muun muassa erilaisissa jakelu- ja kuljetusalan tehtävissä, joissa työvuoro alkaa usein jo aamuyöllä. Mitä useammat kuljettajat olisivat rajoituksen piirissä, sitä suurempi liikenneturvallisuutta edistävä vaikutus voitaisiin saavuttaa. Silti rajoituksen ulottamista ehdotettua laajempaan ikäryhmään tai kaikkia uusia kuljettajia koskevaksi ei pidetty oikeasuhtaisena toimenpiteenä. Rajoituksen voimassaolon osalta arvioitiin, että riittävän liikenneturvallisuusvaikutuksen saavuttamiseksi rajoituksen tulisi koskea kuljettajaa, kunnes hän täyttää 18 vuotta ja näin ollen voimassaoloaika ei ole kiinteä vaan riippuisi siitä kuinka pitkään kuljettaja on vielä alaikäinen. Kiinteän, kaikille yhtä pitkän rajoituksen sijaan arvioitiin paremmaksi ja tasapuolisemmaksi vaihtoehdoksi, että rajoituksen päättymishetki olisi yhdenmukainen. Rajoituksen keston lisäksi olennaisia seikkoja liikenneturvallisuuden kannalta ovat muun muassa ajomäärä, ajokokemus ja sen monipuolisuus ja tässä suhteessa kuljettajien välillä on paljon vaihtelua.

Rajoituksen ulottamista viikonloppujen lisäksi arkipyhiin on arvioitu esitysluonnoksen valmistelun yhteydessä. Suomessa arkipyhiä on keskimäärin 7-8 vuodessa ja useat niistä ovat kirkollisia ja liikkuvia pyhäpäiviä. Mikäli rajoitus koskisi myös arkipyhiä, olisi se voimassa vuoden aikana keskimäärin 112:ta yönä 104:n sijaan. Rajoituksen selkeyttä ja noudattamisen muistamista edistäisi se, että sitä ei kytkettäisi kristillisiin pyhäpäiviin, sillä rajoitus koskettaa myös

muihin uskontokuntiin kuuluvia ja uskontokuntiin kuulumattomia. Vain viikonloppuihin kohdistuvaa rajoitusta pidettiin viestinnällisesti selkeimpänä vaihtoehtona. Tämän on arvioitu vähentävän tahattomasti rajoituksen vastaisesti ajamisen riskiä. Myös poliisin valvonnan kannalta ainoastaan lauantai- ja sunnuntaiöitä koskevaa rajoitusta pidettiin selkeämpänä vaihtoehtona, kun erityisesti liikkuvia arkipyhiä ei tarvitsisi erikseen huomioida valvontatilanteissa. Harkinnassa on otettu huomioon myös se, että tyypillisesti juuri arkipyhien yhteyteen, kuten juhannus tai uusivuosi, ajoittuu poliisin tehostettua liikennevalvontaa.

Esitysluonnoksen valmistelussa on arvioitu vaihtoehtoista tapaa rajoituksen toteuttamiselle. Rajoituksen lisääminen ajokortille erityisehtomerkintänä edellyttäisi muutoksia Liikenne- ja viestintäviraston tietojärjestelmiin. Tietojärjestelmiin ja ajokortille tulisi lisätä uusi ajamista rajoittava erityisehto, jota ei ole ollut Suomessa aiemmin käytössä. Uuden erityisehdon toteutukseen liittyvät kertaluontoiset kustannukset olisivat arviolta 70 000 euroa. Lisäksi muutosten toteutukseen tarvittaisiin riittävästi aikaa. Jos erityisehtomerkintään yhdistettäisiin rajoituksen viimeinen voimassaolopäivämäärä, sen toteutus olisi edellä kuvattua huomattavasti hankalampaa ja kalliimpaa.

Seuraamus B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden rikkomisesta

Esitysluonnoksessa ehdotetaan, että 5 §:n 6 momentissa säädetty B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden rikkominen rajoitettuna ajankohtana ajamalla katsottaisiin kulkuneuvon kuljettamiseksi oikeudetta, koska ajo-oikeuden haltija ylittäisi ajokorttiin sisältyvän ajo-oikeuden. Kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta säädetään rikoslain 23 luvun 10 §:ssä. Pykälän 1 momentissa säädetyn mukaan kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta on tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Ajokorttilain 64 §:n 2 momentin 4 kohdassa säädetään, että poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos hänen on todettu syyllistyneen rikoslain 23 luvun 10 §:ssä tarkoitettuun kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta. Lain 70 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan väliaikainen ajokielto voidaan määrätä, jos on todennäköistä, että edellytykset ajokiellon määräämiselle ovat olemassa 64 §:n 2 momentin 3–5 kohdan nojalla. Seuraamuksena rajoituksen vastaisesti ajamisesta kuljettaja tuomittaisiin edellä kuvatun sääntelyn nojalla pääsääntöisesti sakkoon sakkomenettelyssä ja määrättäisiin ajokieltoon, ellei rikosasiaa käsitellä tuomioistuimessa rikosasian käsittelyjärjestyksessä. Esitysluonnoksen valmistelussa on arvioitu myös useita muita vaihtoehtoja mahdollisiksi seuraamuksiksi.

Vaihtoehtoisena seuraamuksena valmistelussa on arvioitu sitä, että kulkuneuvon kuljettamisen oikeudetta ja rikoslain soveltamisen sijaan rajoituksen rikkominen nähtäisiin itsessään perusteena ajokiellon määräämiselle. Vaihtoehto edellyttäisi ajokorttilain 64 §:n muuttamista. Tämän lisäksi voitaisiin mahdollistaa kuljettajan väliaikaiseen ajokieltoon määrääminen, mikä edellyttäisi lain 70 §:n 1 momentin muuttamista. Ehdotettu vaihtoehto vastaa vallitsevaa käytäntöä, jossa yksinkertaiset ja selvät ajokieltorikokset käsitellään sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain mukaisessa sakkomenettelyssä, ajo-oikeuden haltija määrätään väliaikaiseen ajokieltoon ja määrääkaiseen ajokieltoon johtava ajokieltoasia tulee vireille poliisilaitoksen lupahallinnossa. Vaihtoehto olisi siten nykyisten toimintamallien mukainen.

Toisena seuraamusvaihtoehtona valmistelussa on arvioitu rajoituksen rikkomisen luokittelamista ajokorttirikkomukseksi ja mahdollisuutta määrätä kuljettaja ajokieltoon, jos kuljettaja syyllistyisi ajokorttirikkomuksiin toistuvasti. Luokittelu edellyttäisi lain 93 §:n 1 tai 2 momentin muuttamista siten, että rajoituksen rikkomisesta voitaisiin määrätä sakko tai vaihtoehtoisesti liikennevirhemaksu. Lisäksi tulisi muuttaa lain 65 §:n 1 momenttia siten, että poliisi voisi määrätä kuljettajan ajokieltoon toistuvien rikkomusten perusteella. Vaihtoehdon arvioinnissa kuitenkin

huomioitiin ja pidettiin osittain epäjohtonmukaisena sitä, ettei muistakaan lain 93 §:ssä säädettyistä ajokorttirikkomuksista ole mahdollista määrätä ajokieltoon, vaikka rikkomukset olisivat toistuvia. Lisäksi valmistelussa arvioitiin, että seuraamuksen tehokkuus voisi kärsiä toistuvien rikkomusten laskentaan sisältyvän liikkumavaran takia. Muutoksella olisi vaikutuksia myös toistuvien liikennerikosten laskentaan ja aiheuttaisi kustannuksia Liikenne- ja viestintävirastolle.

Kolmantena seuraamusvaihtoehtona esitysluonnoksen valmistelussa on arvioitu sitä, ettei ajokorttilakiin ehdotetun 5 §:n 6 momentissa säädetyn rajoituksen rikkomisella olisi vaikutusta kuljettajan ajo-oikeuteen. Sen sijaan rajoituksen rikkomisen luokiteltaisiin ajokorttirikkomukseksi. Vaihtoehto edellyttäisi edellä kuvatusti lain 93 §:n 1 tai 2 momentin muuttamista. Seuraamusvaihtoehtoa ei arvioitu valmistelussa riittävän vaikuttavaksi rajoituksen noudattamisen ja sille asetettujen tavoitteiden saavuttamisen kannalta. Seuraamusvaihtoehtoa ei pidetty tarkoituksenmukaisena liikenneturvallisuuden ja liikennevalvonnan kannalta.

Alaikäisen kuljettajan tunnuksen kohderyhmä

Arviomuistiossa (*arviomuistio ajokorttilain muutoksille – nuorten liikenneturvallisuus*) käsitellyn uuden kuljettajan merkin kohderyhmää on arvioitu esitysluonnoksen valmistelussa. Kohderyhmän tarkennuttua esitysluonnoksen valmistelussa, muutettiin siitä käytettävä nimi alaikäisen kuljettajan tunnukseksi.

Vaihtoehtoina esitysluonnoksen 51 a §:ssä esitettävälle, vain 17-vuotiaita B-luokan ajo-oikeutta edellyttävän ajoneuvon kuljettajia koskevalle käyttövelvoitteelle arvioitiin tunnuksen käytön edellyttämistä kaikilta uusilta B-ajokortin suorittaneilta vuoden ajan ajo-oikeuden saamisesta. Mahdollisena kohderyhmänä arvioitiin lisäksi 17-19-vuotiaita kuljettajia. Tuoreen kuljettajan onnettomuusriski on koholla ensimmäisten kahden vuoden ajan ajo-oikeuden saamisesta. Nuori ikä lisää kuljettajan riskiä joutua onnettomuuteen. Ministeriö arvioi, että suurin hyöty tunnuksen käytöstä saavutettaisiin kaikkein nuorimpien kuljettajien kohdalla.

Tunnuksen käyttövelvoite on pyritty rajaamaan välttämättömään ja sen käyttöä edellytettäisiin vain kuljettajilta, joilla olisi 5 §:n 6 momentissa esitetty rajoitettu ajo-oikeus. Rajoituksen noudattamisen kannalta tunnuksen hyöty poliisille olisi selvästi vähäisempi, jos ajoneuvon merkitsemistä edellytettäisiin esimerkiksi vuoden tai kahden ajan ajo-oikeuden myöntämisestä.

Alaikäisen kuljettajan tunnuksen vaihtoehtoinen toteutustapa

Esitysluonnoksen 51 a §:ssä ehdotetun alaikäisen kuljettajan tunnuksen osalta valmistelussa arvioitiin vaihtoehtoja toteutustapaa. Vaihtoehtona konkreettiselle tunnukselle valmistelussa arvioitiin uuden kuljettajan kuljettaman ajoneuvon tai kuljettamien ajoneuvojen merkitsemistä Liikenne- ja viestintäviraston ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmään. Järjestelmässä olevan tiedon avulla poliisi voisi kohdistaa valvontaa muun liikenteenvalvonnan ohessa.

B-luokan ajokortin saaneella alaikäisellä kuljettajalla ei usein ole heti ajokortin saamisen jälkeen käytössään omaa autoa, vaan hän voi alkuun kulkea esimerkiksi perheenjäsenen tai sukulaisen autolla. Uuden kuljettajan kuljettama auto voi siten vaihdella ja olla useamman henkilön käytössä. Uuden kuljettajan kuljettaman ajoneuvon tai kuljettamien ajoneuvojen merkitseminen ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmään edellyttäisi kuljettajan käyttämien ajoneuvojen lukumäärän rajaamista merkintää koskevaa velvoitetta vastaavaksi ajaksi, jotta merkinnällä voitaisiin saavuttaa sen tavoite. Jos uudella kuljettajalla olisi käytössään toisen henkilön ajoneuvo, näkyisi ajoneuvokohtainen merkintä järjestelmässä myös ajoneuvon omistajan käyttäessä ajoneuvoa,

mikä ei olisi tarkoituksenmukaista. Merkinnän järjestelmään lisäämisen automatisoinnilla olisi Liikenne- ja viestintävirastolle kustannusvaikutuksia. Myönteisenä seikkana ajoneuvokohtaisesta merkinnästä tunnistettiin se, että merkintä olisi vain viranomaisten nähtävissä eikä merkinnällä siten olisi vaikutusta muiden tienkäyttäjien liikennekäyttäytymiseen.

Edellä kuvatut käytännön haasteet katsottiin valmistelussa järjestelmässä toteuttavan merkinnän hyötyjä suuremmiksi. Merkinnän tekemistä ajokorttirekisteriin ei myöskään pidetä tarkoituksenmukaisena. Ajokorttirekisterissä oleva merkintä ei helpottaisi poliisin liikenteenvalvontaa eikä sillä arvioitaisi olevan lisäarvoa, sillä mahdollisen merkinnän tarkastaminen edellyttäisi joka tapauksessa ensin ajoneuvon pysäyttämistä ja ajokortin tarkastamista. Merkinnän tekemisestä aiheutuisi Liikenne- ja viestintävirastolle noin 200 000 euroa kertaluontoisia kustannuksia ja sen lisäksi jatkuvia kustannuksia merkintöjen poistamiseksi asiakkaiden tiedoista. Kustannuksia syntyisi myös poliisille, jonka olisi tehtävä muutoksia omiin järjestelmiinsä, jotta ajokorttirekisterissä oleva merkintä tulisi liikenteenvalvonnassa näkyviin.

Nuorten kuljettajien ajo-oikeuksien rajoittaminen tai porrastaminen

Yhtenä rajoitusvaihtoehtona arviomuiotiossa käsiteltiin alkoholin kuljettamisen kieltämistä. Alkoholi-pitoisen aineen hallussapidosta säädetään alkoholilaissa (1102/2017). Lain mukaan henkilö, joka on 20 vuotta nuorempi, ei saa pitää hallussa väkevää alkoholijuomaa ja henkilö, joka on 18 vuotta nuorempi, ei saa pitää hallussa mietoa alkoholijuomaa. Esityksen valmistelussa arvioitiin, ettei alkoholin kuljettamisen kieltäminen todennäköisesti toisi muutosta nykytilanteeseen, sillä lainsäädäntö kieltää alkoholin hallussapidon alle 18-vuotiailta. Lisäksi arvioitiin, että rajoituksen valvonta voisi tuottaa poliisille haasteita ja siten rajoituksen vaikuttavuus saattaisi jäädä heikoksi. Muiden päihteiden osalta valvonta olisi todennäköisesti vielä haastavampaa. Myös päihtyneet matkustajat nuoren ja kokemattoman kuljettajan kyydissä heikentävät liikenneturvallisuutta monin tavoin. Täysi-ikäisten matkustajien oikeuteen pitää alkoholijuomia hallussaan olisi vaikea puuttua lainsäädännöllisin keinoin ja edellä kuvattu valvonnallinen haaste koskisi myös tällaista rajoitusta. Vaihtoehto ei saanut merkittävää kannatusta arviomuiotioson lausuntokierroksella.

Toisena rajoitusvaihtoehtona on arvioitu ajo-oikeuden rajoittamista siten, että alaikäisen kuljettajan kyydissä matkustamista rajoitettaisiin. Esillä on ollut ajo-oikeuden rajaaminen tilanteisiin, joissa kuljettajalla on matkustajana täysi-ikäinen henkilö, huoltaja tai vastaava. Lisäksi esillä ovat olleet ajo-oikeuden rajaaminen siten, että nuoren kuljettajan kyydissä ei saisi olla matkustajia tai siten, että matkustajamäärä rajoitettaisiin esimerkiksi yhteen matkustajaan, sekä matkustajamäärän rajoittaminen tietyn ajankohdan osalta.

Henkilöautolla yksin liikkuminen ei edistäisi liikenteen päästöjen vähentämistavoitetta. Toisaalta on huomioitava, että 17-vuotiaat hakevat poikkeuslupia kulkeakseen itsenäisesti esimerkiksi töihin tai opintoihin. Vanhemman kanssa ajaminen ei siten vastaisi nuorten liikkumistarpeeseen, vaan vastaisi lähinnä ajoharjoittelua, joka on mahdollista toteuttaa myös opetusluvalla. Ei olisi toivottavaa, että rajoitus muodostaisi esteen vaikkapa harrastukseen kulkemiselle yhdessä toisen alaikäisen kanssa. Pitkien etäisyyksien vuoksi täysi-ikäisen henkilön kanssa ajaminen voisi tuoda mukanaan monenlaisia käytännön haasteita ja asettaa nuoret keskenään eriarvoiseen asemaan esimerkiksi perhesuhteiden vuoksi. Mukaan valittavalla täysi-ikäisellä voi olla myös liikenneturvallisuutta heikentäviä vaikutuksia. Nuoren liikkumistarve on sitä suurempi, mitä pidempi ajomatka esimerkiksi työpaikalle on. Voidaan olettaa, että aikuisen mukanaolo olisi vastaavasti sitä vaikeampaa, mitä pidemmästä matkasta on kyse. Täysi-ikäisen henkilön kanssa ajamisen hyödyllisyyteen vaikuttaisi ajo- ja liikennekäyttäytymiskulttuuri, jota henkilö

välittäisi alaikäiselle kuljettajalle. On myös huomioitava, että edellä kuvattu ajo-oikeuden rajoittaminen voisi kannustaa alaikäisiä kuljettajia ajamaan muilla ajoneuvoilla siihen asti, kunnes henkilöauton ajaminen ilman täysi-ikäistä henkilöä olisi heille sallittua, ja rajoituksella voisi olla liikenneturvallisuutta heikentäviä vaikutuksia. Vaihtoehdosta saatavaa hyötyä ei arvioitu suuremmaksi kuin siihen liittyvät haasteet.

Liikenne-rikostaustan huomioiminen ajokortin myöntämisessä

Nuorten liikenneturvallisuuden edistämiseksi on arvioitu vaihtoehtoa liikenne-rikostaustan huomioimisesta ajokortin myöntämisessä. Nuoren kuljettajan ajo-oikeushistorialla vaikuttaisi olevan vahva yhteys siihen, kuinka turvallisesti hän osaa toimia liikenteessä. Uuden kuljettajan riski syyllistyä ajokieltorikokseen on Liikenne- ja viestintäviraston selvityksen perusteella suurempi silloin, kun taustalla on aiempi ajokieltorikos. Aiempaan ajokieltorikokseen syyllistyneet kuljettajat on tunnistettu riskiryhmäksi, mutta samalla on huomioitava, että kyseessä on hyvin pieni joukko kuljettajista. Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan valtaosa kuljettajista ei syyllisty uuteen ajokieltorikokseen ensimmäisen ajovuoden aikana vaan vain noin 0,5% ikäluokasta syyllistyy useampaan ajokieltorikokseen. Rajoitusten kohdistaminen juuri riskihakuisesti käyttäytyviin kuljettajiin olisi lainsäädännön keinoin hankalaa ja koko ikäluokkaan kohdistuva toimenpide olisi hyvin todennäköisesti ylimitoitettu suhteessa siitä saatavaan hyötyyn.

Nuoren henkilön rikostaustan selvittäminen ajokorttilupahakemuksen yhteydessä olisi ongelmallista, koska se edellyttäisi arkaluontoisen tiedon käsittelyä. Lisäksi rekisteriote olisi fyysinen asiakirja, jonka käsittely ajokorttilupahakemuksen liitteenä muodostaisi esteen ajokorttilupahakemusten käsittelemiseksi sähköisessä palvelussa. Ongelmallista menettelyn kannalta olisi lisäksi se, ettei yksinomaan liikenne-rikostaustan tarkistamiseen suunniteltua rekisteriotetta ole käytössä. EU:n tietosuojasetus³⁶ asettaa rajoituksia sille, mitä tietoja viranomainen saa kerätä ja käsitellä. Viranomainen ei saa kerätä tai käsitellä muita kuin hakemuksen ratkaisun kannalta välttämättömiä tietoja ja rikos- ja sakkorekisteriotteet sisältäisivät myös sellaista tietoa, joka ei ole ajokorttilupahakemuksen käsittelyssä tarpeen. Ajokorttilupahakemukset käsittelee Liikenne- ja viestintäviraston palveluntuottaja Ajovarma Oy. Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan, vaikka liikenne-rikostiedot ovat liikenneasioiden rekisterissä, eivätkä vaatisi erillisten rikos- ja sakkorekisteriotteiden toimittamista, palveluntuottajalla ei ole pääsyä liikenne-rikostietoihin, joka estäisi lupahakemusten käsittelyn palveluntuottajalla.

Arviomistiosta saadussa lausuntopalautteessa ehdotettiin, että ajokorttihakemukseen lisättäisiin kohta, jossa hakijalta kysyttäisiin aiemmista ajokielloista. Myönteisen merkinnän seurauksena palveluntuottaja voisi pyytää lausunnon poliisilta asiasta, minkä perusteella voitaisiin arvioida paremmin, onko henkilö sopiva saamaan ajokortin alaikäisenä. Ehdotusta on arvioitu esityksen valmistelussa. Omaan ilmoitukseen aiemmista ajokielloista liittyy käytännön haasteita. Ajokorttilupahakemus voidaan tehdä jopa kaksi vuotta ennen ajokortin saamista, joten hakemusvaiheessa ei vielä tiedettäisi, hankkisiko luvan hakija B-luokan ajo-oikeuden 17- vai 18-vuotiaana. Toisaalta on mahdollista, että luvan hakija antaisi virheellistä tietoa saadakseen ajokorttiluvan. Ajokorttilupa on voimassa kolme vuotta, joten luvan hakija voisi myös syyllistyä ajokieltorikokseen vakuutuksen antamisen ja tutkinnon suorittamisen välillä. Ajokiellon perusteiden tarkempi selvittäminen johtaisi myös lisääntyneiden kyselyiden määrään Liikenne- ja viestintäviraston kilpailuttaman palveluntuottajan ja poliisin välillä.

³⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2016/679, annettu 27.4.2016: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=celex%3A32016R0679>

Vakuutuksen antaminen aiemmista ajokielloista voitaisiin myös jättää kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykseksi siten, että palveluntuottaja tarkistaisi aikaisemmat ajokiellot teoriakoesuorituksen yhteydessä. Koska suoritettu teoriakoe on voimassa vuoden, voisi tutkintoon osallistunut henkilö syyllistyä ajokieltorikokseen teoriakokeen suorittamisen jälkeen. Palveluntuottaja ei näe järjestelmästä ajokiellon taustalla olevia rikoksia, joten ajokiellon pitäisi olla kategorinen este tutkinnon suorittamiselle. On kuitenkin huomioitava, että ajokiellon taustalla voi olla esimerkiksi terveydellinen syy. Jos kokeen suorittajan suoritus evättäisiin paikan päällä, jäisi maksettu teoria- tai ajokoe suorittamatta. Asia pitäisi tämän jälkeen siirtää Liikenne- ja viestintäviraston arvioitavaksi, koska ajokiellon vaikutuksen arviointi on harkintaa vaativa asia, johon palveluntuottajalla ei ole toimivaltaa tehdä päätöstä. Ehdotus lisäisi siten myös Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollista taakkaa.

Mikäli aiemmat liikenne rikokset muodostaisivat esteen B-luokan ajokortille ennen vähimmäisiän saavuttamista (18 vuotta) voisi tämä olla ongelmallista perustuslain 6 §:ssä turvatun yhdenvertaisuuden näkökulmasta, sillä liikenne rikoksestausta ei huomioitaisi 18-vuotiailta tai sitä vanhemmilta B-luokan ajokorttia hakevilta. Oikeusministeriön alustavan oikeudellisen arvion mukaisesti liikenne rikostaustan huomioinen nykyisessä palveluntuottajamallissa edellyttäisi myös punnintaa tietosuojasetuksen ja tietosuojalain sekä perustuslain 124 §:n näkökulmasta.

Hallituksen esityksen valmistelussa arvioitiin, että liikenne rikostaustan huomioimista ajokortin myöntämisessä lähes vastaava vaikutus voitaisiin saavuttaa ehdotetulla ajokieltokoulutuksen laajentamisella AM- ja T-luokkaan.

Ajokiellon keston muuttaminen

Arviomuistiossa käsiteltiin myös ajokiellon keston muuttamista nykyistä pidemmäksi. Ajokiello on ajo-oikeuteen kohdistuva seuraamus, jolla pyritään ehkäisemään ajoneuvon kuljettajan osallistuminen liikenteeseen silloin, kun edellytysten siihen katsotaan puuttuvan.

Ajokiellot siirrettiin tuomioistuimelta poliisille vuonna 2019 (ks. laki 96/2018 ja HE 103/2017 vp). Lakimuutoksen valmistelussa eri tahot toivat esiin, että ajokiellojärjestelmään liittyy laajempia muutostarpeita. Ajokieltoja koskevaa sääntelyä ja ajokieltomenettelyä olisi siten tarpeen tarkastella laajemmin kokonaisuutena, sen sijaan, että sääntelyyn tehtäisiin yksittäisiä muutoksia esimerkiksi ajokiellon kestoja muuttamalla. Ajokieltoa koskevan sääntelyn ja nykyisten menettelyiden muuttaminen edellyttäisi poikkihallinnollista yhteistyötä. Poliisihallitus on käynnistänyt hankkeen ajo-oikeusasioiden sähköisen asiankäsitelyjärjestelmän kehittämiseksi ja uusi Ajo-järjestelmä otetaan käyttöön aikaisintaan vuonna 2023. Myös poliisin sähköisen asiankäsitelyjärjestelmän käyttöönotto voi edellyttää lainsäädäntömuutoksia.

Arviomuistiosta saadun lausuntopalautteen pohjalta hallituksen esityksen valmistelussa arvioitiin, että ajokieltoja koskevaa sääntelyä ja ajokieltomenettelyä olisi syytä tarkastella kokonaisuutena, muun kuin tämän hankkeen yhteydessä.

Nuorten ajoterveyden ja kypsyys arviointi

Lääkärinlausunto ajoterveysvaatimusten täyttymisestä oltaisiin voitu ulottaa koskemaan kategorisesti myös nuoria ajokorttia hakevia henkilöitä. Arviomuistiosta saadussa lausuntopalautteessa pakollinen lääkärintarkastus arvioitiin kuitenkin menettelynä ylimitoitetuksi ja terveydenhuollon resurssit liiallisesti kuormittavaksi. Lausuntopalautteessa myös huomautettiin, että

nuoret henkilöt ovat verrattain kattavasti terveystarkastusten piirissä ja heidän kasvuaan ja kehitystään seurataan tiiviisti. Ajoterveyteen vaikuttavat sairaudet, viat ja vammat todetaan usein jo ennen kuin ajokortin hankkiminen tulee ajankohtaiseksi.

Arviomuistiossa käsiteltiin nuoren ajo-oikeutta hakevan henkilön kypsyysden arvioimista ajokortin myöntämisen ehtona. Lausuntopalautteessa kypsyysden arviointi todettiin raskaaksi menettelyksi, joka edellyttäisi laajoja, mahdollisesti moniammatillisia arvioita. Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta vaarantava käytös voi liittyä aivojen kypsymättömyyteen. Kypsyysden puute ei kuitenkaan ole ajokorttilain mukainen sairaus, vika tai vamma, joka muodostaisi esteen ajo-oikeuden myöntämiselle.

Liikenne- ja viestintäviraston julkaisema ajoterveysohje terveydenhuollon ammattilaisten työn tueksi on tarkoitettu myös nuorten kuljettajien terveydentilan arvioinnin tueksi. Ohjeen kehittämällä ja terveydenhuoltohenkilöstön tiedottamisella voitaisiin tukea ajoterveysarviointeja, ja pyrkiä siihen, että myös uudet kuljettajat täyttävät terveystarkastukset ja osaavat vaalia ajoterveyttään ajokortin hankkimisista riippumatta. Voimassa olevaa menettelyä, jossa ensimmäistä ryhmän 1 ajokorttia hakeva nuori antaa oman ilmoituksen terveydentilastaan (nk. ensimmäisen ajokortin hakijan vakuutus) ei esitetä muutettavaksi. Nuorille ja heidän huoltajilleen suunnattu tiedotus ajoterveyteen vaikuttavista seikoista voisi lisätä ymmärrystä seikoista, jotka vaikuttavat ajoterveyteen ja näin edistää nykyisen oma ilmoitus -menettelyn toimivuutta. Terveydenhuollon ammattilaisille suunnatun ajoterveysohjeen kehittämistä esitetään niin, että se tukisi entistä paremmin ensimmäistä ajokorttia hakevien nuorten terveydentilan arviointia.

Vaihtoehtoiset ratkaisut poikkeuslupamenettelyn osalta

Poikkeuslupamenettelystä luopumista olisi voitu ehdottaa myös niin, ettei B-luokan ajokortin suorittamista mahdollistettaisi lainkaan ennen vähimmäisiän (18 vuotta) täyttymistä. Vaihtoehto vaikuttaisi todennäköisesti myönteisesti nuorten liikenneturvallisuuteen ja yleiseen liikenneturvallisuuteen, mutta muutos voisi olla kohtuuton erityisesti niissä tilanteissa, joissa ajo-oikeuden tarve liittyy esimerkiksi koulutuksen saamiseen tai perheessä tapahtuneeseen ennalta arvaamattomaan muutokseen. Poikkeuslupamenettelystä luopuminen poistaisi 17-vuotiaat henkilöauton kuljettajat liikenteestä, mutta voisi lisätä muiden ajoneuvojen kuljettamista. Poikkeuslupamenettelystä luopuminen edellä kuvatulla tavalla rajoittaisi 17-vuotiaiden henkilöautolla liikkumista nykyisestä ja voisi siten tietyillä alueilla vaikeuttaa esimerkiksi nuorten opiskelua tai työssäkäyntiä. Huomioiden edellä kuvatut seikat ja se, että riskihakuista liikennekäyttäytymistä on havaittu pienellä osalla kaikista 17-vuotiaista kuljettajista, ei vaihtoehtoa pidetty tarkoituksenmukaisena.

Poikkeuslupamenettelystä luopumisen sijaan poikkeuslupamenettelyä oltaisiin voitu ehdottaa muutettavaksi tai poikkeuslupan myöntämisen ehtoja tiukennettavaksi. Poikkeuslupamenettelyn muuttamisella tai ehtojen tiukentamisella ei kuitenkaan välttämättä olisi merkittävää vaikutusta nykytilaan. Poikkeuslupahakemusten määrän kehitystä edellä mainituissa tilanteissa ei voida luotettavasti arvioida, mutta on todennäköistä, ettei hakemuskäärä huomattavasti vähenisi nykyisestä, sillä menettelyn muuttaminen tai luvan ehtojen tiukentaminen ei muuttaisi poikkeuslupien taustalla olevaa nuorten tarvetta itsenäiseen liikkumiseen. Poikkeuslupamenettelyn pysyttäminen ei laajentaisi 17-vuotiaiden nuorten mahdollisuuksia itsenäiseen liikkumiseen. Poikkeuslupamenettelyn pysyttämisen myötä myös Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollinen taakka säilyisi ennallaan tai voisi lisääntyä.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

Osassa EU-maista alaikäisille on mahdollistettu ehdollinen tai rajattu B-luokan ajo-oikeus. Pääsääntöisesti näissä kyseisissä maissa B-luokan ajo-oikeus suoritetaan porrastetusti tai ajo-oikeutta on muuten rajoitettu sekä ajoneuvossa alaikäisen kuljettajan seurassa edellytetään määrätyn ikäisen henkilön läsnäoloa. Osalla B-luokan ajo-oikeuden saamisen alaikäisenä mahdollistavista maista on käytössään Suomen- tai muunkaltainen poikkeuslupamenettely, johon on liitetty rajoituksia, ehtoja tai esimerkiksi koeaika.

Ruotsissa B-luokan ajokortin voi saada vain poikkeuksellisesti 17-vuotiaana. Ajokortti on mahdollista hankkia poikkeusluvalla julkisen liikenteen yhteyksien puutteen, sairauden, vammaisuuden tai muun vastaavan synn vuoksi, jota ei pidetä lääketieteellisenä esteenä ajokortin saamiseksi. Poikkeuslupa voidaan myöntää vain, jos luvan myöntäminen ei vaaranna liikenneturvallisuutta.³⁷ Hyväksytyn ajokokeen jälkeen myönnettyihin ajokortteihin sovelletaan kahden vuoden koeaikaa.³⁸ Jos kuljettaja tekee tämän koeajan puitteissa sellaisen rikkomuksen, joka johtaa ajokortin peruuttamiseen, kuljettajan on suoritettava uusi ajokoe.

Saksassa nuoret kuljettajat voivat saada B-luokan ajo-oikeuden 17-vuotiaana, jos he osallistuvat niin sanottuun ohjattuun ajamiseen (Begleitetes Fahren ab 17 eli BF17). BF17-mallissa nuorella kuljettajalla on ajo-oikeus, kun hänen kyydissään on nimetty henkilö ajoneuvon kuljetustilanteessa.³⁹ Nimettynä henkilönä voi toimia useampikin luonnollinen henkilö edellyttäen, että nämä täyttävät tietyt vaatimukset, kuten 30 vuoden iän.⁴⁰ Kuljettajan täytettyä 18 vuotta, nimettyä henkilöä ei enää vaadita. Ajokoulutus ja -kokeet ovat sekä BF17-mallissa että 18-vuotiaana ajo-opetukseen osallistuville samat. Samoin kahden vuoden seuranta-aika koskee jokaista ensimmäisen ajokortin saanutta, kuten myös 0,00% promillerajan vaatimus seuranta-ajalla oleville tai alle 21-vuotiaille. Seuranta-ajan aikana tapahtuneen liikenne rikkomuksen seurauksena seuranta-aikaa voidaan pidentää neljään vuoteen, kuljettaja voidaan velvoittaa lisäkoulutuksiin tai ajo-oikeus voidaan peruuttaa kokonaan riippuen rikkomusten määrästä ja laadusta.

Tanskassa on noudatettu vuodesta 2017 lähtien Saksassa käytössä olevan BF17:n kaltaista pilottijärjestelmää. Pilottijärjestelmässä 17 vuotta täyttänyt voi saada ajo-oikeuden edellyttäen, että hän ajaa nimetyn henkilön seurassa.⁴¹ Nimetyltä henkilöltä vaaditaan 30 vuoden ikää ja 10 vuotta voimassa ollutta tanskalaista ajokorttia.⁴² Saatuaan pilottijärjestelmän mukaisen ajokortin, 17-vuotias asetetaan kolmen vuoden koeajalle, jonka aikana hän voi menettää ajokorttinsa liikenne rikkomusten takia ja tulla velvoitetuksi osallistumaan lisäkoulutukseen ajo-oikeuden takaisin saamiseksi.⁴³

Virossa 16–17-vuotias nuori voi saada henkilöauton ajamiseen rajoitetun ajo-oikeuden. Rajoitetun ajo-oikeuden haltija saa ajaa henkilöautoa silloin, kun vieressä istuu hänen huoltajansa tai huoltajan valtuuttama henkilö. Huoltajalla tai valtuutetulla henkilöllä tulee olla ollut B-luokan

³⁷ körkortsförordning (1998:980), 8 luku 9 § 2 ja 3 mom.

³⁸ Körkortslag (199(:488), 18 §.

³⁹ <https://www.bf17.de/en/> ja <https://www.cieca.eu/news/623>

⁴⁰ Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr Fahrerlaubnis-Verordnung 2019 <https://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&query=FeV+%C2%A7+48a&psml=bsbawueprod.psml&max=true>

⁴¹ <https://www.fstyr.dk/da/Regler-om-koerekort/Ansoegning-om-koerekort#koerekort-til-17-aarige>

⁴² Bekendtgørelse om forsøgsordning med udstedelse af kørekort til 17-årige 8 § <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2016/1594>

⁴³ <https://www.sikkertrafik.dk/raad-og-viden/i-bil/gode-raad-til-nye-bilister>

ajokortti vähintään kaksi vuotta. Lisäksi huoltaja tai valtuutettu henkilö ei saa olla päihtynyt eikä hänen verensä alkoholipitoisuus saa ylittää lain sallimaa rajaa.⁴⁴ Ensimmäistä B-luokan ajokorttiaan ajavalle henkilölle myönnetään kahden vuoden ajaksi väliaikainen ajokortti, jonka aikana auton etu- ja takaosassa tulee olla näkyvällä paikalla uuden kuljettajan merkki.⁴⁵ Myös rajoitetun ajo-oikeuden haltijan tulee pitää esillä uuden kuljettajan merkkiä. Merkin esillä pitämisen lisäksi uuden kuljettajan tulee noudattaa 90 km/h enimmäisnopeusrajoitusta. Kuljettaja voi hakea pysyvää ajokorttia ilman muita toimenpiteitä, kun hän on suorittanut ajo-opetuksen viimeisen vaiheen eikä hänellä ole liikenne rikkomuksia viimeisen 12 kuukauden ajalta.⁴⁶ Mikäli kuljettajalla on voimassa olevia rangaistuksia liikenne rikkomuksista, tulee hänen suorittaa teoriakoe uudelleen ennen pysyvän ajokortin hakemista. Pysyvää ajokorttia voi hakea aikaisintaan 23 kuukautta väliaikaisen ajokortin saamisen jälkeen.

Itävallassa 15,5-vuotias voi osallistua nuorille tarkoitettuun ajo-opetukseen nimeltä L17.⁴⁷ Harjoittelun aikana kuljettajan tulee käyttää ajoneuvon edessä ja takana merkkiä, jossa on sinisellä pohjalla valkoinen L-kirjan sekä valkoisella pohjalla ja mustalla kirjoituksella teksti harjoitusajasta.⁴⁸ L17-opetuksessa valvojan on istuttava kuljettajan vieressä. Valvojana toimimisen edellytykseksi on säädetty, että tällä on vähintään seitsemän vuotta vanha ajokortti, kolmen vuoden ajokokemus ja läheinen suhde oppilaaseen.⁴⁹ L17-opetuksen aikana kuljettajan on suoritettava peruskoulutusjakso autokoulussa, jonka jälkeen hänen on ajettava valvojan seurassa vähintään 3000 kilometriä. Kun kuljettaja on täyttänyt 17 vuotta, hänelle voidaan myöntää itsenäiseen ajoon oikeuttava ajokortti koeajalla, joka kestää 21 ikävuoteen saakka poiketen yleisestä kolmen vuoden koeajasta ajokortin myöntämisestä.⁵⁰ Jos koeaikana L17-koulutukseen läpikäynyt kuljettaja rikkoo tieliikenteen määräyksiä, hänet voidaan velvoittaa lisäkoulutukseen ja koeaikaa pidentää vuodella. Kuljettajan promilleraja on koeaikana alennettu.⁵¹

Hollannissa 17-vuotias voi kuljettaa ajoneuvoa toisen henkilön seurassa niin sanotussa 2todrive-mallissa (ohjattu ajo).⁵² Mukana olevalta henkilöltä edellytetään 27 vuoden vähimmäisikää ja vähintään viittä vuotta voimassa ollutta hollantilaisista ajokorttia.⁵³ Henkilön suoritettua ensimmäisen ajokorttinsa hänelle myönnetään aloittelijan ajokortti, joka on voimassa viisi vuotta.⁵⁴ Näiden viiden vuoden aikana liikenne rikkomukset kerryttävät pisteitä, jotka voivat johtaa ajokortin menetykseen, jos kuljettaja tuomitaan rikkomuksista kaksi kertaa aloittelijan ajokortin voimassaoloaikana. Kuljettajan menettäessä ajokorttinsa hänen ajotaitonsa testataan uudelleen,

⁴⁴ Transpordiamet, Categories and conditions of right to drive <https://transpordiamet.ee/en/categories-and-conditions-right-drive#limited-right-to-drive>

⁴⁵ <https://transpordiamet.ee/en/driving-licence-limited-right-drive>

⁴⁶ <https://transpordiamet.ee/en/categories-and-conditions-right-drive#driving-licence>

⁴⁷ https://www.oesterreich.gv.at/themen/dokumente_und_recht/fuehrerschein/1/2/Seite.0401101.html

⁴⁸ https://www.oesterreich.gv.at/themen/dokumente_und_recht/fuehrerschein/1/6/Seite.040402.html

⁴⁹ https://www.oesterreich.gv.at/themen/dokumente_und_recht/fuehrerschein/1/2/Seite.040113.html#Voraussetzungen

⁵⁰ Driving License Act 19 § <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012723>

⁵¹ https://www.oesterreich.gv.at/themen/dokumente_und_recht/fuehrerschein/7/Seite.042000.html ja Driving License Act 4 § <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012723>

⁵² <https://2todrive.nl/veelgestelde-vragen/populair/#481403324>

⁵³ <https://2todrive.nl/veelgestelde-vragen/populair/#1977068200>

⁵⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/wat-is-het-beginnersrijbewijs>

ja mikäli kuljettajan ajotaito katsotaan riittämättömäksi, tämä voi menettää ajo-oikeutensa lopullisesti.⁵⁵

Ranskassa 15-vuotias voi osallistua niin sanottuun varhaisen oppimisen ajoon (ACC, L'apprentissage anticipé), jonka jälkeen käytännön ajokorttikokeen voi suorittaa 17-vuotiaana. ACC-koulutus käsittää autokoulun antaman peruskoulutuksen, jonka jälkeen oppilas voi aloittaa ajo-opetuksen nimetyn henkilön seurassa. Kuljettajan on ajettava nimetty henkilö kyydissä vähintään yhden vuoden ajan sekä koeajan aikana on kerryttävä vähintään 3000 kilometriä päivä- ja yöajossa. Nimettyjä henkilöitä voi olla useampia ja edellytyksenä on, että nimetyllä henkilöllä on ollut ajokortti keskeytyksettä vähintään viiden vuoden ajan.⁵⁶ Kun ACC-koulutuksen suorittanut kuljettaja täyttää 18 vuotta, hänelle voidaan myöntää itsenäinen ajo-oikeus kahden vuoden koeajalla poiketen yleisestä kolmen vuoden koeajasta ajokortin myöntämisestä. Koeaikana kuljettajan on noudatettava alempia nopeusrajoituksia ja promillerajaa, käytettävä ajoneuvossaan valkoista pyöreää merkkiä punaisella A-kirjaimella. Kuljettajan on lisäksi kerättävä koeajan kuluessa pisteitä olemalla syyllistymättä liikennერიkkomuksiin tai -rikoksiin. Pisteiden menettämisestä kuljettajaa voidaan vaatia suorittamaan tieturvallisuuskurssi tai häneltä voidaan peruuttaa ajo-oikeus tietyksi ajaksi.⁵⁷

6 Lausuntopalaute

7 Säännöskohtaiset perustelut

Ajokorttilaki

5 §. Ikävaatimukset. Pykälän 1 momentin 8 kohtaa muutettaisiin vastaamaan maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY ja ajokorteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY ikärajoja. Muutoksella alennettaisiin D1- ja D1E -luokkien vähimmäisikää 18 vuoteen, jos henkilö olisi suorittanut linja-autonkuljettajan tehtäviin valmistavan ammatillisen perustutkinnon ja hänellä olisi muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys. Ikärajan alentaminen on käytössä jo D-luokassa ja kohdan sisältöä muutettaisiin vastaamaan pykälän 9 kohdan b alakohtaa.

Pykälän 6 momentti muutettaisiin kokonaan sisällöllisesti. Muutetun 6 momentin mukaan pykälän 1 momentin 5 kohdasta poiketen, B-luokan ajokortin vähimmäisikä olisi 17 vuotta, jos ajokorttia suorittavan huoltaja olisi antanut 9 §:n 2 momentissa tarkoitetun suostumuksensa ajokortin suorittamiselle. Tällöin ajo-oikeus olisi rajoitettu. Rajoitetun ajo-oikeuden haltijan ajamista rajoitettaisiin kieltämällä ajaminen lauantaisin kello 00–05 ja sunnuntaisin kello 00–05. Rajoitus kohdistuisi henkilöauton ja muun B-luokan ajo-oikeutta edellyttävän ajoneuvon kuljettamiseen. Rajoitus ei siten koskisi esimerkiksi mopon kuljettamista. Ajamisen rajoitus kohdistuisi vain viikonloppuöihin, jolloin nuorten kuljettajien riski joutua onnettomuuteen ja syyllistyä ajokieltorikoksiin on kohonnut. Rajoitus poistuisi ajokortin haltijan täyttäessä pykälän 1

⁵⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/welke-strafbare-feiten-tellen-mee-voor-het-beginnersrijbewijs>

⁵⁶ <https://www.securite-routiere.gouv.fr/passer-son-permis-de-conduire/conduite-accompagnee/ap-prentissage-anticipe-de-la-conduite>

⁵⁷ <https://www.securite-routiere.gouv.fr/passer-son-permis-de-conduire/permis-probatoire/definition-du-permis-probatoire>

momentin 5 kohdassa säädetyn vähimmäisiän B-luokan ajokortin saamiseksi, eli 18 vuotta. Rajoituksesta ei tulisi erityisehtona tehtävää merkintää ajokorttiin.

Lauantaisin tai sunnuntaisin kello 00–05 välisenä aikana henkilöauton tai muuta B-luokan ajo-oikeutta edellyttävän ajoneuvon kuljettaminen ja siten lain 5 §:n 6 momentissa säädetyn rajoituksen rikkominen katsottaisiin kulkuneuvon kuljettamiseksi oikeudetta. Koska momentissa säädettäisiin poikkeus B-luokan ajo-oikeuden laajuudesta, katsottaisiin rajoitettuun ajankohtaan kohdistuvat ajot ajo-oikeuden ylittäviksi teoiksi. Kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta säädetään rikoslain 23 luvun 10 §:ssä. Pykälän 1 momentin mukaan kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta on tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Ajokorttilain 64 §:n 2 momentin 4 kohdassa säädetään, että poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos hänen on todettu syylistyneen rikoslain 23 luvun 10 §:ssä tarkoitettuun kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta. Lain 70 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan väliaikainen ajokielto voidaan määrätä, jos on todennäköistä, että edellytykset ajokiellon määräämiselle ovat olemassa 64 §:n 2 momentin 3–5 kohdan nojalla. Seuraamuksena rajoituksen vastaisesti ajamisesta kuljettaja tuomittaisiin edellä kuvatun sääntelyn nojalla pääsääntöisesti sakkoon sakkomenettelyssä ja määrättäisiin ajokieltoon, ellei rikosasiaa käsitellä tuomioistuimessa rikosasian käsittelyjärjestyksessä. Sakon määräämisestä säädetään sakon ja rikesakon määräämisestä annetussa laissa (754/2010).

Rajoitettu ajo-oikeus poistaisi tarpeen säädellä erillisesti ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien B-luokan ajo-oikeuden ikärajasta. Jatkossa myös ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevien olisi mahdollista suorittaa B-luokan ajo-oikeus 17-vuotiaiden ikäryhmän kanssa ilman erillisiä poikkeuksia. Mahdollisuus BE-luokan ajo-oikeuden suorittamiseen 17-vuotiaana poistuisi momentin muutoksen myötä. Vuoden 2018 lakiuudistuksen jälkeen mahdollisuutta suorittaa BE-luokan ajo-oikeus 17-vuotiaana on käyttänyt vain kymmenen henkilöä, joten kyseessä ei olisi merkittävä heikennys.

6 §. Ajo-oikeus. Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin *uusi 5 kohta*. Kohdassa säädettäisiin, että ajo-oikeutta ei olisi, jos ajo-oikeuden haltija ei noudattaisi 5 §:n 6 momentissa tarkoitettua rajoitusta. Lisäys olisi lainsäädäntöä selkeyttävä.

7 §. Ajo-oikeuden laajuus. Pykälän 2 momenttia ehdotetaan tarkennettavaksi lisäämällä DE-luokan ajo-oikeuden saamisen ehdoksi D-luokan ajo-oikeus ja DIE-luokan ajo-oikeuden saamisen ehdoksi D1-luokan ajo-oikeus. Lisäyksen myötä CE-luokka sisältäisi DE- tai DIE-luokan ajo-oikeuden, jos ajo-oikeuden haltijalla on D- tai D1-luokan ajo-oikeus. Lisäys korjaisi momentin muotoilua ajokorttidirektiiviä täsmällisemmin vastaavaksi ja selkeyttäisi lain tulkintaa. Ajokorttidirektiivin 6 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaan CE-luokkaan myönnetty ajokortit oikeuttavat kuljettamaan myös DE-luokkaan kuuluvia ajoneuvoyhdistelmiä, jos niiden haltijoilla on oikeus kuljettaa D-luokkaan kuuluvia ajoneuvoja. Muutoksella olisi lainsäädännön tulkintaa selventävä vaikutus.

9 §. Ajokorttiluvan hakeminen. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin. Momentissa säädettäisiin, että B-luokan ajokorttilupa voitaisiin myöntää aikaisintaan hakijan täyttäessä 16 vuotta. Muutos olisi lainsäädäntöä selkeyttävä. Lisäksi momentin viittaus ajokorttilain 5 §:n 5 momenttiin korjattaisiin viittaukseksi 5 §:n 6 momenttiin.

10 §. Hakemuksen liitteet. Pykälän 1 momentin 1 kohdan viittaus erikoislääkärinlausuntoon korjattaisiin viittaukseksi erikoisalan lääkärinlausuntoon.

Pykälän 2 momentin johdantokappaleen viittaus lääkäri- tai erikoislääkärinlausuntoon korjattaisiin muotoon lääkärinlausuntoa tai erikoisalan lääkärinlausuntoa. Erikoisalan lääkärinlausunto vastaa lääkärikunnalla käytössä olevan lausunnon nimeä. Lausunto annetaan tiettyä lääketieteen erikoisalaa ja sitä koskevaa sairautta tai terveysongelmaa koskien, mutta lausunnon voi laatia myös erikoistuva lääkäri tai joissakin tapauksissa esimerkiksi yleislääkäri tai työterveyslääkäri.

Pykälän 4 momentin vanhentunut viittaus lain 8 c §:n 1 momenttiin korjattaisiin viittaukseksi 9 §:n 3 momenttiin.

16 §. Ajokortin ehdot ja rajoitukset. Pykälän 1 momentin viittaus ajokorttilain 97 §:ään poistettaisiin, sillä lain 97 §:ää ehdotetaan kumottavaksi. 1 momentin 3 kohdan viittaus lääkäri- tai erikoislääkärintodistukseen korjattaisiin muotoon lääkärinlausunto tai erikoisalan lääkärinlausunto. Erikoisalan lääkärinlausunto vastaa lääkärikunnalla käytössä olevan lausunnon nimeä. Lausunto annetaan tiettyä lääketieteen erikoisalaa ja sitä koskevaa sairautta tai terveysongelmaa koskien, mutta lausunnon voi laatia myös erikoistuva lääkäri tai joissakin tapauksissa esimerkiksi yleislääkäri tai työterveyslääkäri.

Pykälän 3 momentin viittaus ajokorttilain 97 §:ään poistettaisiin, sillä lain 97 §:ää ehdotetaan kumottavaksi. Momenttiin lisättäisiin viittaus lain 5 §:n 6 momenttiin. Viittauksen myötä B-luokan rajoitetusta ajo-oikeudesta ei tarvitsisi tehdä merkintää ajokorttiin.

20 §. Ajoterveyden tilan ja ajokunnan valvonta. Pykälän 1 momentin viittaus lääkäri- tai erikoislääkärintodistukseen korjattaisiin muotoon lääkärinlausunnon tai erikoisalan lääkärinlausunnon. Erikoisalan lääkärinlausunto vastaa lääkärikunnalla käytössä olevan lausunnon nimeä. Lausunto annetaan tiettyä lääketieteen erikoisalaa ja sitä koskevaa sairautta tai terveysongelmaa koskien, mutta lausunnon voi laatia myös erikoistuva lääkäri tai joissakin tapauksissa esimerkiksi yleislääkäri tai työterveyslääkäri.

26 §. Ajokortin luovuttaminen. Pykälän 1 momentin asetuksenantovaltuutta ehdotetaan muutettavaksi. Momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä muun muassa hakijalla ennestään olevan ajokortin palauttamisesta viranomaiselle. Ajokortin palauttamisen tilalle ehdotetaan uutta menettelyä, jossa ajokortin hakijalle toimitettaisiin uuden ajokortin yhteydessä ohjeet aiemman ajokortin tuhoamiseksi. Menettelyn muutoksen myötä hakijan ei enää tarvitsisi postittaa viranomaiselle aiempaa ajokorttiaan. Uuden menettelyn myötä asetuksenantovaltuuden voimassa olevaa muotoilua muutettaisiin siten, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä muun muassa hakijalla ennestään olevan ajokortin tuhoamisesta. Vastaava menettely on käytössä poliisin myöntämien passin ja henkilökortin osalta.

32 §. Ajokortin ja muun luvan tai todistuksen mukana pitämis- ja esittämisvelvollisuus. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin poistamalla siitä vanhentunut viittaus tieliikennelain 97 §:ään. Jatkossa ajokortti ja muu lupa tai todistus olisi yhä vaadittaessa esitettävä poliisimiehelle taikka muulle liikenteen valvontaan liittyvässä virkatehtävässä toimivalle tulli- ja rajavartiomiehelle.

35 §. Ryhmän 1 ajokorttia koskevat koulutusvaatimukset. Pykälän 2 momentissa säädetyn, niin kutsutun riskientunnistamiskoulutuksen sisältöön lisättäisiin uusi vaatimus. Koulutukseen tulisi jatkossa sisällyttää opetusta kuljettajan riskikäyttäytymiseen liittyvien liikennetilanteiden erityispiirteistä ja niihin liittyvien riskien tunnistamisesta. Koulutusvaatimusten lisäämisellä on tarkoitus kehittää koulutuksen sisältöä nykyistä syvemmän henkilökohtaisen oppimisen mahdollistamiseksi. Muutoksella lisättäisiin ajokortin suorittajalle mahdollisten riskitilanteiden laajempaa pohtimista jo ennen ajokortin saamista. Tarkempi koulutuksen sisältö määriteltäisiin

pykälän 6 momentin antaman valtuuden perusteella Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä, jonka sisältöä laajennettaisiin vastaamaan muutetun 2 momentin sisältöä.

Pykälän 2 momenttia muutettaisiin lisäksi edellyttämällä liukkaalla ajamisen ajo-opetuksen toteuttamista lähtökohtaisesti ajoharjoitteluradalla. Jos lähin ajoharjoittelurata olisi yli 80 kilometrin päässä kunnan tai kaupungin keskustasta, jossa ajokorttia suorittava pääsääntöisesti saa riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetusta, voitaisiin liukkaalla ajamisen ajo-opetus antaa simulaattorilla. Etäisyys mitattaisiin tietä pitkin ja arvioon ajomatka voitaisiin käyttää esimerkiksi reittiopasta tai Google Maps -sovellusta.

Koulutusvaatimuksiin ja liukkaalla ajamisen ajo-opetuksen toteuttamismuotoon ehdotettujen muutosten johdosta pykälän 2 momentissa säädettyä riskientunnistamiskoulutuksen kestoa pidentettäisiin kahdella tunnilla. Jatkossa koulutuksen kesto olisi siten kymmenen tuntia. Koulutukseen olisi sisällytettävä teoriaopetusta ja ajo-opetusta, joka voitaisiin osin antaa simulaattorilla.

35 a §. Ajoharjoitteluradat. Lain 4 lukuun lisättäisiin uusi 35 a §, jossa säädettäisiin ajoharjoitteluradoista. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että ajoharjoitteluradan on rakenteeltaan, mitoitukseltaan, varusteiltaan ja kunnoltaan sovellettava liukkaalla ajamisen harjoitteluun. Ajoharjoittelurata voisi olla käytössä ympärivuoden tai vain osan aikaa vuodesta, mikäli olosuhteet eivät sallisi radan ympärivuotista käyttöä. Tämä mahdollistaisi esimerkiksi jääratojen käyttämisen ajoharjoitteluradana talviaikaan, jos ajoharjoitteluradalta vaadittavat edellytykset muuten täyttyisivät. Momentissa edellytettäisiin, että radalla on harjoittelun ja turvallisuuden edellyttämät varusteet sekä tarvittavat laitteet. Radan varusteiden tulisi mahdollistaa turvallinen ajoharjoittelu ja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaisten tehtävien suorittaminen radalla. Asiattoman liikenteen pääsy rata-alueelle harjoittelun aikana olisi estettävä selvästi havaittavalla tavalla.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyisi kuljettajaopetuksessa käytettävät ajoharjoitteluradat. Hakemukseen ajoharjoitteluradan hyväksymiseksi olisi liitettävä tiedot radasta, sen mitoituksesta, laitteista ja varusteista. Hyväksyntää ajoharjoitteluradaksi olisi haettava kaikkien toimijoiden, jotka haluavat toimia ajoharjoitteluradana jatkossa. Aikaisemmin myönnettyä hyväksyntää ajoharjoitteluradaksi ei voisi hyödyntää. Hakemus ajoharjoitteluradaksi olisi maksuton. Lisäksi momentissa säädettäisiin, että ajoharjoitteluradan hyväksymistä koskeva hakemus raukeaisi, jos sitä ei hakijasta johtuvasta syystä olisi voitu käsitellä vuoden kuluessa hakemuksen saapumisesta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että ajoharjoitteluradan hyväksyminen olisi voimassa toistaiseksi. Hyväksyminen voitaisiin peruuttaa, jos rata ei enää täyttäisi hyväksymisen edellytyksiä ja puutteet ja laiminlyönnit olisivat vakavia tai olennaisia ja radanpitäjälle annetut huomautukset tai varoitukset eivät olisi johtaneet puutteiden korjaamiseen.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä ajoharjoitteluratojen hakumenettelystä, mitoituksesta, rakenteesta, varusteista ja laitteista. Ajoharjoitteluratojen teknisempien ominaisuuksien määrittely määräystasolla olisi tärkeää, jotta ominaisuuksia voitaisiin tarvittaessa päivittää nopeastikin.

35 b §. Ajoharjoitteluradan valvontamaksu. Lain 4 lukuun lisättäisiin uusi 35 b §, jossa säädettäisiin ajoharjoitteluradan valvontamaksusta. Pykälässä säädettäisiin ajoharjoitteluradoilta hyväksymisvuodesta lukien kalenterivuositain perittävästä ajoharjoitteluratojen valvontamak-

susta. Maksu perittäisiin ajoharjoitteluratojen valvonnasta ja muista viranomaistehtävistä aiheutuvien kustannusten kattamiseksi. Maksun suuruudesta säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista koskevassa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (1452/2019). Maksu olisi suunnitelman mukaisesti 100 euroa. Valvontamaksun suhteen ei ole tehtävissä eroa sen suhteen minkälainen ajoharjoittelurata on kyseessä. Jos esimerkiksi sääolosuhteista johtuen, kauden päättyessä olisi epävarmaa avataanko jäärata seuraavana vuonna, voi voimassa olevan hyväksynnän peruuttaa. Maksutonta hyväksyntää voisi hakea uudestaan, kun rata haluttaisiin taas käyttöön. Pykälässä säädettäisiin, että valvontamaksu olisi suoraan ulosottokelpoinen ja sen perimiseen sovellettaisiin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annettua lakia.

35 c §. *Ajoharjoitteluratojen valvonta.* Lain 4 lukuun lisättäisiin uusi 35 c §, jossa säädettäisiin ajoharjoitteluratojen valvonnasta. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ajoharjoitteluratojen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi järjestää valvontaan liittyvät tehtävät tai hankkia tarvittavat palvelut yksityisiltä tai julkisilta palvelun tuottajilta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että virasto voi käyttää valvonnassa apunaan kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmään ja näitä koskeviin vaatimuksiin perehtynyttä asiantuntijaa. Tehtävässä asiantuntijaan sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin ajoharjoitteluratojen velvollisuudesta antaa salassapitosäännösten estämättä nähtäväksi valvonnassa tarvittavat asiakirjat, sallia radan toimintaan liittyvien tietojen tarkastaminen ja antaa muut valvontaa tarvittavat tiedot. Momentissa säädettäisiin, että ajoharjoitteluradan toiminta olisi järjestettävä niin, että valvonnan toteuttamiseksi valvojilla olisi pääsy kaikkiin toiminnassa käytettäviin tiloihin ja ajoneuvoihin.

37 §. *Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvä koulutus ja ajokortin palauttaminen ajokiellon jälkeen.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin laajentamalla vaatimus uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvän koulutuksen (ajokieltokoulutus) suorittamisesta B- ja A-, A1- ja A2-luokan ajo-oikeuden haltijoista AM/120-, AM/121- ja T-luokan ajo-oikeuden haltijoihin. Vaatimuksen laajentamisen myötä ajokieltokoulutuksen suorittaminen olisi edellytyksenä ajokortin palauttamiselle ajokiellon päättymisen jälkeen myös tilanteissa, joissa kuljettaja olisi määrätty kaksi- tai kolmipyöräisen mopon, kevyen nelipyörän tai traktorin ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana tehdyistä liikenne rikoksista tai toistuvista liikenne rikkomuksista ajokieltoon. Kahden vuoden seuranta-aika alkaisi aina kunkin pykälässä mainitun ajo-oikeuden alkamispäivästä ja koskisi jokaista pykälässä mainittua ajokorttiluokkaa erikseen. Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvä koulutus on todettu tehokkaaksi keinoksi vaikuttaa nuorten riskikäyttäytymiseen liikenteessä.

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin myös poliisin määräämään väliaikaiseen ajokieltoon määrätylle velvoite suorittaa ajokieltokoulutus. Poliisin määräämään väliaikaiseen ajokieltoon määrätyn olisi tarkoituksenmukaista suorittaa ajokieltokoulutus niissä tapauksissa, kun ajokiellon nimikettä ei muutettaisi. Tällainen tapaus olisi esimerkiksi silloin, kun kuljettaja on määrätty väliaikaiseen ajokieltoon, mutta ajokielto katsotaan kärsityksi väliaikaisen ajokiellon aikana tai kuljettajan ajo-oikeus palautetaan ehdollisena. Tällöin kuljettajille tulisi yhtenäiset velvollisuudet suorittaa ajokieltokoulutus saman rikkeen perusteella, eikä ajokiellon muoto vaikuttaisi siihen, voidaanko ajokieltokoulutus vaatia.

Pykälän 2 momenttia tarkennettaisiin siten, että koulutuksen suorittamista edellytettäisiin kunkin ajokieltoon määräämisen jälkeen ja aiemmin suoritettua ajokieltokoulutusta ei olisi mahdol-

lista hyödyntää ajokortin palauttamiseksi. Lisäksi momenttiin tarkennettaisiin, että ajokielto-koulutuksen suorittamisesta saatava todistus on ajokorttiluokkakohtainen. Mahdollisesti vuosia aikaisemmin käydyn ajokielto-koulutuksen hyödyntäminen ajokortin palauttamiseksi ei ole kou-lutuksen tavoitteiden mukaista. Myös syyt ajokieltoon määräämisen taustalla voivat vaihdella, jolloin koulutusta on tarkoituksenmukaista kohdentaa sen mukaan, mistä teosta ajokieltoon määrääminen on johtunut. Aiemmin käyty koulutus ei välttämättä vastaa uuden ajokiellon ai-heuttamaan tarpeeseen.

38 §. *Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun aloittamisen vähimmäisikä.* Pykälän 1 momenttia muu-tettaisiin. Momentissa säädettäisiin, että ajokorttia suorittavan ajo-opetus ja ajoharjoittelu saa-taisiin aloittaa B-luokassa aikaisintaan ajokorttia suorittavan täyttäessä 16 vuotta. Muutos olisi lainsäädäntöä selkeyttävä.

44 §. *Opetuslupan myöntäminen ja voimassaolo.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin. Momen-tissa säädettäisiin, että B-luokan opetuslupa myönnettäisiin aikaisintaan ajokorttia suorittavan täyttäessä. Muutos olisi lainsäädäntöä selkeyttävä.

Pykälän 3 momenttia sujuvoitettaisiin poistamalla siitä vaatimus vastuullisen opettajan nimeä-misestä. Muutoksen myötä, jos opetuslupa myönnettäisiin kahdelle, kumpi tahansa opetuslu-paan merkityistä opettajista voisi allekirjoittaa kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä ole-van todistuksen 35 §:n 3 momentissa tarkoitettu ajo-opetuksesta. Opetuslupa voidaan myön-tää kahdelle opettajalle, jos opettaja tai opettajat ovat opetettavan tai opetettavien vanhempia, isovanhempia, huoltajia, lapsia, lapsenlapsia tai sisaruksia. Käytännössä opetusta voidaan jakaa täysin ilman rajoituksia kahden opettajan välillä. Koska nimellisesti vastuussa oleva opettaja ei siten ole välttämättä antanut opetusta, ei ole tarpeellista nimetä häntä erikseen opetustodistuksen allekirjoittajaksi. Muutoksella ei olisi käytännön merkitystä.

51 a §. *Alaikäisen kuljettajan tunnus.* Lain 4 lukuun lisättäisiin uusi 51 a §. Pykälän 1 momen-tissa säädettäisiin, että ajoneuvo, jota kuljettaa alle 18-vuotias 5 §:n 6 momentissa tarkoitettu kuljettaja, on merkittävä alaikäisen kuljettajan tunnuksella. Momentissa säädettäisiin, että tun-nuksen tulisi olla vihreä-keltainen ja kuusikulmion muotoinen ja tunnus olisi kiinnitettävä ajo-neuvon takaosaan näkyvälle paikalle. Tunnus voitaisiin kiinnittää esimerkiksi ajoneuvon taka-lasiin tai runkoon. Tunnuksen kiinnitystapa ajoneuvoon olisi valittavissa, kunhan tunnus olisi selkeästi ajoneuvon ulkopuolelta havaittavissa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta. Momentissa säädettäisiin, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkemmat säännökset tunnuksesta ja sen käytöstä.

53 §. *Kuljettajantutkinnon rakenne ja toteuttaminen.* Pykälän 4 momentissa säädettyä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuutta täydennettäisiin siten, että virasto voisi antaa mää-räyksen tulkin käytöstä kuljettajantutkinnoissa. Tulkin käyttäminen on sallittu kuljettajantutkin-non kokeissa määrätyissä tilanteissa, esimerkiksi silloin kun ajokorttia suorittavan äidinkieli on muu kuin suomi, ruotsi tai englanti eikä hän hallitse hyvin mitään näistä kielistä tai jos suorittaja on lukutaidoton. Määräyksenantovaltuuden täsmentäminen on selkeyttävä muutos.

54 §. *Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset.* Pykälän 2 momenttia muutettaisiin lisää-mällä momenttiin maininta väliaikaisesta ajokiellosta. Muutoksen myötä ajokorttilupaa ei vaa-dittaisi eikä toistaiseksi voimassa oleva tai väliaikainen ajokielto olisi esteenä tutkinnon suorit-tamiselle, jos tutkintoon tulevalle olisi poliisin määräys uuden ajokokeen suorittamiseksi. Muu-toksella sujuvoitettaisiin poliisin käytäntöjä. Poliisi voi määrätä kuljettajan ajokokeeseen ajo-kyvyn selvittämiseksi, mutta nykyisellään ajokoetta ei ole ollut mahdollista suorittaa väliaikai-sen ajokiellon aikana. Poliisi voi määrätä kuljettajan väliaikaiseen ajokieltoon ajokorttilain 70

§:n 1 momentin 4 kohdan mukaisesti, jos on ilmeistä, että ajo-oikeuden haltijan ajokyky on sairauden tai vian vuoksi tai muusta syystä siinä määrin heikentynyt, että siitä aiheutuu ajon jatkuessa olennaista vaaraa muulle liikenteelle. Jatkossa myös väliaikaiseen ajokieltoon määrätty kuljettajat olisi mahdollista ottaa tutkintoon poliisin määräämänä.

56 a §. *Kuljettajantutkinnon teoriakoesuorituksessa todettu vilppi.* Lain 9 lukuun lisättäisiin uusi 56 a §. Pykälässä säädettäisiin vilpilliseksi katsottavan toiminnan seuraamuksista kuljettajantutkinnon teoriakokeessa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että jos kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen osallistuvan henkilön tai kokeessa toimivan tulkin todetaan syyllistyneen vilpilliseen toimintaan koetilaisuuden aikana, kokeen järjestäjän on keskeytettävä kokeen suorittajan koe ja hylättävä koesuoritus. Kuljettajantutkinnon teoriakokeen järjestäjänä toimii palvelun tuottaja, jolle Liikenne- ja viestintävirasto on kilpailutuksen perusteella antanut vastuun kokeen järjestämisestä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain (535/1998) 3 a §:n mukaisesti. Palvelun tuottajan tulisi lähettää tiedot havaitusta vilpillisestä toiminnasta Liikenne- ja viestintävirastolle. Pykälän mukaan vilpiksi katsottaisiin epärehellinen teko tai tekemättä jättäminen, jonka tarkoituksena on antaa vääriä kuvia omasta tai toisen henkilön osaamisesta. Vilpillä tarkoitettaisiin kiellettyihin keinoihin tai apuvälineisiin turvautumista kokeessa. Vilpiksi katsottaisiin muun muassa lunttaus, keskustelu tai muu kuin mahdollinen etukäteen hyväksytty ulkopuolisen apuun tukeutuminen ja toisen puolesta kokeen tekeminen sekä kokeen kopiointi ja tallentaminen millä tahansa tavalla. Vilppiä olisi myös näiden yritykset.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin määräaikaisesta kiellosta osallistua kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen todennetun vilpin seurauksena. Momentissa säädettäisiin, että henkilölle, jonka on koetilaisuudessa todettu syyllistyneen vilpilliseen toimintaan, asetettaisiin kiello osallistua kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen kuuden kuukauden ajaksi. Lisäksi momentissa säädettäisiin, että tulkkille, jonka on koetilaisuudessa todettu syyllistyneen vilpilliseen toimintaan, asetettaisiin kuuden kuukauden mittainen kiello toimia tulkkina kuljettajantutkinnon teoriakokeessa. Määräaika laskettaisiin siitä koepäivästä, jona vilpilliseksi katsottava toiminta tapahtui tai siitä päivästä, jona tulkin vilpillinen toiminta todettiin. Tulkin vilpillisen toiminnan toteamiseksi on usein tarpeen laatia kokeen äänityksestä litteraatio (tekstinnös), joka voidaan käännettä. Tekstinnöksen ja käännökseen saaminen voi kestää kuukausia. Vasta tämän jälkeen voidaan todeta, onko tulkki syyllistynyt vilppiin. Selvityksen aikana on tulkki voinut tehdä useita tulkkauksia. Siksi tulkin määräaika ehdotetaan laskettavaksi siitä päivästä, jona tulkin vilpillinen toiminta on todettu. Liikenne- ja viestintävirasto tekisi päätöksen kiellon asettamisesta saatuaan tiedon sekä selvityksen vilpillisestä toiminnasta palvelun tuottajalta.

Liikenne- ja viestintäviraston päätökseen määräaikaisesta kiellosta olisi mahdollista vaatia oikaisua siten, kuin ajokorttilain 95 §:n 1 momentissa säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen ajokorttilain 95 §:n 2 momentin mukaisesti. Ehdotetun 56 a §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston päätös määräaikaisesta kokeeseen osallistumiskiellosta olisi täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa.

Poikkeus hallintolain (434/2003) 49 f §:n ja oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain (808/2019) 122 §:n mukaiseen pääsääntöön, jonka mukaan päätöstä ei saa panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman, on välttämätön määräaikaisen kiellon käytännön toimivuuden kannalta. Ilman poikkeusta muutoksenhakuun turvautuneen kuljettajan olisi mahdollista osallistua kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen kieltopäätöstä koskevan muutoksenhaun aikana. Liikenne- ja viestintäviraston tulisi kuitenkin käsitellä oikaisuvaatimus hallintolain 49 e §:n mukaisesti kiireellisenä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tulkkien tietojen tallentamisesta ja ylläpitämisestä Liikenne- ja viestintävirastossa ja määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Momentissa säädettäisiin, että kuljettajantutkimuksen teoriakokeissa vilpillisesti toimineiden tulkkien tietoja tallennetaan ja ylläpidetään Liikenne- ja viestintävirastossa liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 233 §:n säädetyllä tavalla. Liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) säädetään muun muassa liikenteen muista tietovarannoista. Lain 233 §:n 1 momentin 5 kohdassa säädetään, että Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää laissa säädettyjä tehtäviään varten tietoja muista sen tehtävien hoitamisen kannalta keskeisistä seikoista. Lain esitöiden mukaan liikenteen tietovarannoissa on kyse vain rajallisesti henkilötiedoista, ja niiden käsittelyn osalta ei ehdoteta erityistä sektorikohtaista sääntelyä, vaan käsittely tapahtuisi EU:n yleisen tietosuojasetuksen ja siihen perustuvan kansallisen yleislain nojalla. Tulkeista tallennettaisiin tulkin nimi, henkilötunnus ja asuinpaikkakunta ja tietoja saisi säilyttää vain osallistumiskiellon ajan. Momentissa säädettäisiin lisäksi, että Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa. Määräyksessä tulisi tarkasti ja tyhjentävästi määritellä, mikä toiminta katsottaisiin vilpiksi. Vilpilliseksi katsottavan toiminnan määrittely määräystasolla olisi tärkeää, jotta Liikenne- ja viestintävirasto pystyy tarvittaessa nopeastikin reagoimaan, jos huomataan, että vilpin tekotapojen määrittely on joltain osin puutteellinen.

60 §. Sopimusvaltiossa annettu ajokortti. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin tekemällä siihen lisäys Grönlannissa ja Färösaarilla annetuista ajokorteista. Muutoksen myötä Grönlannissa ja Färösaarilla annettu ajokortti hyväksyttäisiin ajamiseen Suomessa kaksi vuotta ajokortin haltijan väestörekisteriin merkitsemisestä edellyttäen, että se on voimassa eikä muuta syytä ajokortin kelpoisuuden lakkaamiseen aikaisemmin ole. Muutoksella mahdollistettaisiin myös Grönlannissa ja Färösaarilla annettujen ajokorttien vaihtaminen suomalaiseen ajokorttiin pykälässä säädetyn mukaisesti.

61 §. Muu ulkomainen ajokortti. Pykälän 5 momentti kumottaisiin. Momentti olisi tarpeeton 60 §:n 2 momenttiin ehdotetun muutoksen johdosta.

61 a §. Ulkomailla annettu 17-vuotiaan B-luokan ajokortti. Ehdotetaan lakiin lisättäväksi uusi 61 a §. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että 59-61 §:n säännökset koskisivat myös ulkomailla annettua ajokorttia, jonka haltija on 17-vuotias. Muutos mahdollistaisi ulkomailla annetun B-luokan ajokortin 17-vuotiaan haltijan ajamisen Suomessa. Lisäksi mahdollistettaisiin ajokortin vaihtaminen suomalaiseen ajokorttiin. Momentissa säädettäisiin, että B-luokan ajokortin vaihtaminen edellyttäisi huoltajan suostumusta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että lain 5 §:n 6 momentissa säädetyt rajoitukset ja lain 51 a §:ssä säädetty velvollisuus ajoneuvon merkitsemisestä koskisivat Suomessa ajettaessa myös 17-vuotiasta ulkomailla annetun ajokortin haltijaa.

62 §. Velvollisuus ajokortin luovuttamiseen sen vaihtamisen yhteydessä. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin lisäämällä siihen viittaus uuteen 61 a §:ään. Muutoksen johdosta ulkomailla annettu B-luokan ajokortti, jonka haltija on 17-vuotias ja mikä vaihdetaan suomalaiseen ajokorttiin, olisi luovutettava Liikenne- ja viestintävirastolle.

64 §. Ajokieltoon määrääminen. Pykälän 2 momentin 2 kohdasta poistettaisiin vanhentunut viittaus lain 16 §:n 1 momentin 4 kohtaan. Lain 16 §:n 1 momentin 4 kohta on kumottu, joten viittaus on tarpeeton.

70 §. Väliaikaiseen ajokieltoon määrääminen. Pykälän 1 momentin 3 kohdasta poistettaisiin vanhentunut viittaus lain 16 §:n 1 momentin 4 kohtaan. Lain 16 §:n 1 momentin 4 kohta on kumottu, joten viittaus on tarpeeton.

88 §. Liikenneopettajalupa. Pykälän 3 momentin 3 kohtaa muutettaisiin siten, että liikenneopettajalupaan vaikuttaisivat vain luvan hakijan vahvistetut rekisterimerkinnät rikos- ja sakkorekisteristä. Muutoksella liikenneopettajalupien rikostaustakyselyt tehtäisiin oikeusrekisterikeskuksen rikos- ja sakkorekisteriotekyselyiden avulla, eikä lupaharkinnassa enää hyödynnettäisi poliisiasiain tietojärjestelmää.

Pykälän 3 momentin 4 kohta, jossa viitataan muihin kuin rikostuomioihin liittyvään ilmeiseen sopimattomuuteen, kumottaisiin. Harkintaa ei pidetä tarkoituksenmukaisena. Poliisiasiain tietojärjestelmästä saa tiedot rikosilmoituksesta, tietoja tutkinnan etenemisestä sekä tiedon siitä, onko asia siirtynyt syyteharkintaan. Näiden tietojen pohjalta ei voida tehdä päätöstä lupahakemuksen hylkäämisestä, vaan tämän lisäksi on varmistuttava henkilön syyllisyydestä odottamalla tuomioistuimen ratkaisua asiassa. Tämä voi aiheuttomasti viivyttää luvan hakijan hakemuksen käsittelyä, mikäli hänellä ei ole muita vahvistettuja rikosrekisterimerkintöjä, jotka vaikuttaisivat luvan myöntämiseen. Jatkossa lupaedellytysten harkinta tehtäisiin ainoastaan vahvistettujen rikosrekisterimerkintöjen perusteella.

Liikenneopettajaluvan haltijan tulee täyttää liikenneopettajaluvan myöntämisen edellytykset koko luvan voimassaolon ajan. Jos syyteharkinnassa oleva teko vaikuttaisi liikenneopettajaluvan myöntämiseen, tulee poliisin ajokorttilain 90 §:n nojalla peruuttaa myönnetty liikenneopettajalupa tuomion saamisen jälkeen. Jos syyteharkinnassa on ajokieltorikos, estää liikenneasioiden rekisteriin merkitty tieto kuljettajan liikenne rikoksista ja niihin liittyvistä ajokielloista liikenneopettajaluvan myöntämisen. Poliisiasiain tietojärjestelmää ei siten tarvitse hyödyntää näiden tekojen osalta.

Luvan myöntämisen edellytykset olisivat tältä osin linjassa opetusluvan ja taksinkuljettajan ajoluvan kanssa, joihin liittyen on tehty vastaavat muutokset viime aikaisten uudistusten yhteydessä.

90 §. Liikenneopettajaluvan peruuttaminen ja varoituksen antaminen. Pykälän 3 momentista poistettaisiin viittaus ajokorttilain 88 §:n 3 momentin 4 kohtaan, jota ehdotetaan esityksessä kumottavaksi.

93 §. Ajokorttirikkomus. Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että 40 euron suuruinen liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä jatkossa myös ajokorttilain 51 a §:ssä säädetyn velvollisuuden merkitä ajoneuvo alaikäisen kuljettajan tunnuksella rikkomisesta. Lisäksi momentin voidaan määrätä -muoto korjattaisiin voidaan määrätä -muotoon.

95 §. Muutoksenhaku. Pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi sen sisältöä paremmin vastaavaksi. Uusi otsikko olisi *Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku*.

Pykälän 1 momenttia muutettaisiin mahdollistamalla oikaisun vaatiminen Liikenne- ja viestintävirastolta ehdotetun 56 a §:n 2 momentissa tarkoitettuihin päätöksiin. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa.

97 §. Poikkeuslupa. Pykälä kumottaisiin tarpeettomana. Esityksen 5 §:ssä on 17-vuotiaille esitetty rajoitettua ajo-oikeutta, joka poistaisi tarpeen poikkeuslupamenettelylle. Lupaharkinnassa ei nykyisellään arvioida liikenneturvallisuutta tai oteta kantaa henkilön kypsytyteen tai ajoky-

kyyn. Kuten muidenkin ajokorttia suorittavien osalta, poikkeuslupan saaneen hakijan liikenne-osaamista ja -taitoja arvioidaan luvan myöntämisen jälkeen suoritettavassa kuljettajantutkin-
nossa ja sitä edeltävässä kuljettajaopetuksessa.

Hallituksen esityksessä (HE 146/2017 vp) arvioitiin poikkeuslupamenettelyn muutoksessa ha-
kemusmäärien kasvavan, ja arvioiden pohjana käytettiin 5000 hakemusta per vuosi. Kuten
aiemmin on käynyt ilmi, poikkeuslupien määrä on kasvanut voimakkaasti ja kasvu jatkuu edel-
leen. Vuonna 2019 hakemusten määrä oli jo kolminkertainen verrattuna alkuperäiseen arvioon.

Nykyinen vaatimus tarveharkinnasta poikkeuslupien käsittelyssä sitoo huomattavasti Liikenne-
ja viestintäviraston henkilöresursseja. Tämän lisäksi käsittelyajat venyvät pitkiksi ja ovat jopa
useiden kuukausien mittaisia. Kun otetaan huomioon, että poikkeuslupa oikeuttaa nuoren osal-
listumaan kuljettajantutkintoon aikaisintaan vuotta ennen kuin hän täyttää B-ajokortin vähim-
mäisikävaatimuksen, on useiden kuukausien mittainen poikkeuslupahakemuksen käsittelyjono
epäsuhtainen säädöksen tavoitteeseen nähden. Nuorten liikkumistarpeet ovat hyvin yksilöllisiä
ja tältä osin poikkeuslupaa koskeva lainsäädäntö ei ole tarkoituksenmukainen.

100 §. Lääkärinlausuntolomakkeiden vahvistaminen. Pykälästä ehdotetaan poistettavaksi mai-
ninta *nuorison terveystodistusta lukuun ottamatta*. Nuorison terveystodistus on poistettu käy-
töstä sosiaali- ja terveysministeriön toimesta 1.8.2019. Nuorison terveystodistus ei kelpaa enää
ajoterveysasioihin vaadittavaksi todistukseksi, joten maininta todistuksesta poistettaisiin laista
tarpeettomana.

113 §. Muut siirtymäsäännökset. Pykälään lisättäisiin *uusi 6, 7, 8 ja 9 momentti*. Pykälän 6
momentissa säädettäisiin riskientunnistamiskoulutuksen suorittamisesta tapauksissa, joissa kou-
lutuksen suorittaminen olisi alkanut ennen ehdotetun lain voimaantuloa ja koulutus olisi yhä
kesken. Momentissa säädettäisiin, että ennen ehdotetun lain voimaantuloa aloitetun riskientun-
nistamiskoulutuksen voisi suorittaa loppuun ennen ehdotetun lain voimaantulopäivää voimassa
olleiden säännösten mukaisilla tuntimäärillä vuoden sisällä lain voimaantulosta. Koulutus voi-
taisiin katsoa aloitetuksi, mikäli jokin osa riskientunnistamiskoulutuksesta olisi suoritettu ennen
lain voimaantuloa.

Pykälän 7 *momentissa* säädettäisiin, että ehdotetun lain 5 §:n 6 momentin säännökset B-luokan
rajoitetusta ajo-oikeudesta koskisivat myös henkilöitä, jotka ovat saaneet B-luokan ajo-oikeu-
den poikkeuslupan nojalla ennen tämän lain voimaantuloa.

Pykälän 8 *momentissa* säädettäisiin, että ehdotetun lain 5 §:n 6 momentin säännökset B-luokan
rajoitetusta ajo-oikeudesta koskisivat myös henkilöitä, jotka ovat tämän lain voimaan tullessa
17-vuotiaita ja jotka ovat saaneet B-luokan ajo-oikeuden ennen tämän lain voimaantuloa sillä
perusteella, että he opiskelevat ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma-
tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen.

Pykälän 9 *momentissa* säädettäisiin, että ehdotetun lain 51 a §:n säännökset alaikäisen kuljetta-
jan tunnuksesta koskisivat myös henkilöitä, jotka ovat ehdotetun lain voimaan tullessa 17-vuo-
tiaita ja joille on myönnetty poikkeuslupa ennen tämän lain voimaantuloa. Säännökset koski-
vat lisäksi henkilöitä, jotka ovat tämän lain voimaan tullessa 17-vuotiaita ja jotka ovat saaneet
B-luokan ajo-oikeuden ennen tämän lain voimaantuloa sillä perusteella, että he opiskelevat am-
matillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorit-
taminen.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Ajokorttilakiin ehdotetuilla muutoksilla on vaikutusta lakia alemman asteiseen sääntelyyn. Osa lakiin ehdotettavista muutoksista edellyttää muutoksia ajokorteista annettuun valtioneuvoston asetukseen. Lisäksi asetukseen ehdotettaisiin tehtäväksi teknisluonteisia ja viranomaistoimintaa sekä asetuksen luottavuutta selkeyttäviä muutoksia.

Ajokorttilakiin ehdotetaan lisättäväksi uusia asetuksenantovaltuuksia.

Lakiin ehdotetun 51 a §:n 2 momentin nojalla valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkemmat säännökset alaikäisen kuljettajan tunnuksesta ja sen käytöstä.

Ajokorttilakiin ehdotetuista muutoksista johtuen Liikenne- ja viestintävirasto tekisi muutoksia voimassa olevaan kuljettajaopetuksesta annettuun Liikenne- ja viestintäviraston määräykseen ja kuljettajantutkinnon teoriakokeesta annettuun Liikenne- ja viestintäviraston määräykseen.

Ehdotetun ajokorttilain 97 §:n kumoamisen ja poikkeuslupamenettelystä luopumisen myötä Liikenne- ja viestintävirasto kumoaisi ikäpoikkeusluvasta antamansa määräyksen.

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusia määräyksenantovaltuuksia, jotka perustuvat lakiehdotuksen säännöksiin.

Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa ajokorttilain 35 a §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä ajoharjoitteluratojen hakumenettelystä, mitoituksista, rakenteesta, varusteista ja laitteista. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa ajokorttilain 53 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä tulkin käytöstä kuljettajantutkinnon kokeissa.

Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa ajokorttilain 56 a §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa.

9 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan xx.xx.20xx (keväällä 2022).

10 Toimeenpano ja seuranta

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä Liikenne- ja viestintävirasto seuraavat säännöllisesti lain toteutumista ja vaikutuksia. Tarkoituksena olisi, että ministeriö teettää erillisen selvityksen kolmen vuoden kuluttua lain voimaantulosta.

11 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Ehdotuksia on syytä arvioida Suomen perustuslaissa turvattujen perusoikeuksien kuten yhdenvertaisuuden (6 §), oikeuden elämään (7 §), yksityiselämän suojan (10 §), oikeuden työhön ja elinkeinovapauden (18 §), lainsäädäntövallan siirtämistä (80 §) ja hallintotehtävän antamista muulle kuin viranomaiselle (124 §) koskevien säännösten kannalta. Esityksen perusoikeusliittännäiset ehdotukset ovat täsmällisiä ja perustellussa suhteessa suojeltaviin oikeushyviin nähden. Ehdotettu sääntely on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on katsottava sen taustalla olevien tavoitteiden kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Ehdotuksilla ei puututa perustuslaissa turvattujen oikeuksien ydinalueelle.

Yhdenvertaisuus

Perustuslain (731/1999) 6 §:ssä ilmaistaan paitsi perinteinen vaatimus oikeudellisesta yhdenvertaisuudesta myös ajatus tosiasiallisesta tasa-arvosta. Pykälä sisältää yleisen yhdenvertaisuuslausekkeen (1 momentti), syrjintäkiellon (2 momentti), säännöksen lasten kohtelemisesta tasa-arvoisesti yksilöinä ja säännöksen lasten oikeudesta saada vaikuttaa itseään koskeviin asioihin kehitystään vastaavasti (3 momentti) sekä säännöksen sukupuolten tasa-arvon edistämisestä (4 momentti).⁵⁸

Yleisellä yhdenvertaisuuslausekkeella ilmaistaan yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa koskeva pääperiaate. Siihen sisältyy mielivallan kieltö ja vaatimus samanlaisesta kohtelusta samanlaisissa tapauksissa.⁵⁹ Pykälän 2 momentin mukaan ketään ei saa ilman hyväksyttävää perustetta asettaa eri asemaan esimerkiksi iän perusteella. Pykälän 3 momentti edellyttää tämän lisäksi, että lapsia kohdellaan tasa-arvoisesti yksilöinä, ja heidän tulee saada vaikuttaa itseään koskeviin asioihin kehitystään vastaavasti.

Perustuslain 6 §:n 2 momentin ilmaisemalla syrjintäkieltosäännöksellä ei ole kielletty kaikenlaista erontekoa ihmisten välillä, vaikka erottelu perustuisi säännöksessä nimenomaisesti mainittuun syyhyn. Olennaista on, voidaanko erottelu perustella perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävällä tavalla. Perustelulle asetettavat vaatimukset ovat erityisesti säännöksessä lueteltujen kiellettyjen erotteluperusteiden kohdalla kuitenkin korkeat (HE 309/1993 vp, s. 44). Perustuslakivaliokunnan käytännössä on erottelun hyväksyttävyyden lisäksi kiinnitetty huomiota valitun keinon oikeasuhtaisuuteen (muun muassa PeVL 61/2018 vp).

Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan PeVL 44/2010 vp korostanut, että ikärajojen asettaminen ei sinänsä ole perustuslain kannalta arveluttavaa, mutta sille pitää olla esitettävissä jokin perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä syy⁶⁰. Lisäksi käytäntö osoittaa, että valiokunnan mielestä tämän hyväksyttävän syyn on pitänyt olla myös asiallisessa ja kiinteässä yhteydessä lain tarkoitukseen.⁶¹ Valiokunnan käytäntö ikärajojen asettamisen osalta voidaan karkeasti jakaa kahteen ryhmään. Yhtäältä ikärajojen asettaminen on ollut esillä nuorten henkilöiden kohdalla, ja toisaalta niitä on tarkasteltu silloin, kun ne ovat koskeneet vanhusväestöä⁶².

Yhdenvertaisuuslaissa (1325/2014) on tarkemmin säädetty syrjintäkiellosta. Lain 8 ja 10 §:n nojalla henkilön muihin nähden epäsuotuisampi kohtelu vertailukelpoisessa tilanteessa, esimerkiksi ikään liittyvän seikan perusteella, on kielletty. Lain 11 §:n 1 momentissa säädetään, että erilainen kohtelu ei ole syrjintää, jos kohtelu perustuu lakiin ja sillä on muutoin hyväksyttävä tavoite ja keinot tavoitteen saavuttamiseksi ovat oikeasuhtaisia. Julkisen vallan käytössä ja julkisen hallintotehtävän hoitamisessa ja muun muassa koulutuksen alalla erilainen kohtelu käsillä olevalla perusteella edellyttää perustuslaissa ja yhdenvertaisuuslain 11 §:ssä säädetyn mukaisesti sitä, että kohtelu perustuu lakiin. Tällöin tulevat arvioitavaksi myös perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset.

Esityksessä ehdotetaan kumottavaksi ajokorttilain 97 §, jossa säädetään poikkeusluvasta. Pykälän kumoamisen ja lain 5 §:n 6 momenttiin ehdotetun, uuden B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden johdosta kaikilla huoltajan suostumuksen saaneilla 17-vuotiailla olisi mahdollisuus B-luokan

⁵⁸ HE 309/1993 vp, s. 42, PeVM 25/1994 vp, s. 7.

⁵⁹ HE 309/1993 vp, s. 42.

⁶⁰ PeVL 44/2010 vp, s. 5.

⁶¹ PeVL 44/2010 vp, s. 6.

⁶² PeVL 44/2010 vp, s. 5.

ajokortin suorittamiseen. Näin ollen kaikki 17-vuotiaat voisivat lähtökohtaisesti saada B-luokan ajo-oikeuden ilman erillistä tarveharkintaa, mikä parantaisi yhdenvertaisuutta 17-vuotiaiden ikäluokassa nykytilaan verrattuna.

Esityksessä muutettavaksi ehdotettavassa 5 §:n 6 momentissa säädettäisiin B-luokan rajoitetusta ajo-oikeudesta. Ajo-oikeutta rajoitettaisiin yöaikaan viikonloppuisin. On selvää, että ehdotettu rajoitus ajo-oikeuteen asettaa 17-vuotiaat kuljettajat eri asemaan iän perusteella suhteessa 18 vuotta täyttäneisiin B-luokan ajokortin haltijoihin. Rajoitus ei koskisi säädetyn vähimmäisiän (18 vuotta) täyttäneitä B-luokan ajokortin haltijoita. Seurantatutkimuksen valmistuneista tuloksista nousi esiin 17-vuotiaiden kuljettajien suurempi osuus liikennerikoksista, joiden seuraamuksena on ajokieltä, verrattuna 18- ja 19-vuotiaisiin kuljettajiin. Tuloksista ilmeni myös, että valtaosa ajokieltorikoksista tapahtui yöaikaan viikonloppuisin. Ehdotettu rajoitus pyrkii puuttumaan nuorten kuljettajien riskikäyttäytymiseen rajoittamalla alaikäisten B-luokan ajo-oikeutta esitetyllä tavalla.

Ehdotettu rajoitus katsotaan välttämättömäksi, liikenneturvallisuutta parantavaksi toimenpiteeksi, jolla pyritään suojelemaan nuorten kuljettajien ja muiden liikenteessä olevien henkeä ja terveyttä. Muiden tienkäyttäjien turvallisuutta voidaan perustellusti pitää sellaisena oikeushyvinä, joka nauttii perustuslain 7 §:n suojaa oikeudesta elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen. Liikenneturvallisuutta voidaan myös pitää sellaisena lain tarkoittamana hyväksyttävänä perusteena, jonka nojalla erilainen kohtelu ikään perustuen voidaan katsoa perustelluksi. Ehdotuksella on asiallinen ja kiinteä yhteys lain tarkoitukseen, liikenneturvallisuuden parantamiseen.

Ehdotetun rajoituksen voidaan katsoa olevan oikeasuhtainen eikä asetettu tavoite ole saavutettavissa perusoikeutta vähemmän rajoittavin keinoin. Ehdotettu ajo-oikeusrajoitus olisi voimassa sekä lauantaisin että sunnuntaisin kello 00–05 välisenä aikana, eikä se muodostaisi estettä nuorten liikkumisen työhön tai harrastuksiin. Rajoitus poistuisi ajo-oikeuden haltijan täyttäessä 18 vuotta. Rajoitus kohdistuisi vain välttämättömään ja pyrkisi siten vastaamaan tavoitteeseen puuttua nuorten, alaikäisten kuljettajien riskikäyttäytymiseen, mikä lisäisi muiden liikenteenkäyttäjien turvallisuutta.

Rajoitusta voidaan pitää tehokkaana toimenpiteenä tavoitteen saavuttamiseksi, koska liikennevalvonnan lisäksi vanhemmilla (huoltajilla) olisi pääsääntöisesti edellytykset valvoa alaikäisen liikkumista henkilöautolla. Liikenneasioiden rekisterissä autolla tulee olla täysi-ikäinen omistaja tai haltija, ja alaikäisen käyttäessä huoltajan hallitsemaa autoa, on huoltajan huolehdittava siitä, että hän ei luovuta autoa ajo-oikeudettomalle (ts. autoa ei saa antaa alaikäisen kuljettajan käyttöön silloin, kun ehdotettu rajoitus olisi voimassa). On myös huomioitava, ettei esitetyllä säännöksellä puututa olennaisesti olemassa olevaan oikeuteen, koska 17-vuotiaiden mahdollisuutta saada B-luokan ajo-oikeus on tähän asti rajoitettu poikkeuslupamenettelyllä ja luvan myöntäminen on perustunut säännölliseen kulkemistarpeeseen.

Lakiehdotuksen 51 a §:ssä ehdotetaan 17-vuotiaille B-luokan ajo-oikeutta edellyttävien ajoneuvojen kuljettajille velvoitetta merkitä ajoneuvo alaikäisen kuljettajan tunnuksella. Ajoneuvon merkitsemistä edellytettäisiin kaikissa ajoissa siihen saakka, kunnes ajoneuvon merkitsemistä koskeva velvoite päättyisi. Tunnuksella tavoitellaan liikenneturvallisuutta lisäävää vaikutusta siten, että nuori kuljettaja mahdollisesti keskittyisi ajamiseen paremmin ja toisaalta myös siten, että muut liikenteessä kulkevat huomioisivat tunnusta käyttävät kuljettajat ja osaisivat kiinnittää huomiota esimerkiksi riittäviin turvaväleihin ja ennakoisivat korostuneesti nuoren kuljettajan toimintaa vaaran ja vahingon välttämiseksi. Alaikäisen kuljettajan tunnus voisi näin edistää sujuvaa ja turvallista liikennettä.

Ehdotettu ajoneuvon, eli auton, merkitsemistä koskeva velvoite (lakiehdotuksen 51 a §) olisi rajattu vain välttämättömään. Tunnuksen käyttövelvoite päättyisi ajokorttilain mukaisen B-luokan ajokortin vähimmäisiän täytyttyä, eli silloin kun kuljettaja täyttäisi 18 vuotta. Täysi-ikäisiä, alun perin B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden 17-vuotiaana saaneita ja täysi-ikäisiä B-luokan ajokortin haltijoita kohdeltaisiin näin yhdenvertaisesti. Alaikäisen kuljettajan velvoite merkitä kuljettamansa auto kytkeytyy edellä kuvattuun rajoitettuun B-luokan ajo-oikeuteen ja rajoituksen mukaisesti ajamisen valvontaan. Velvoitteen kohdistamista 17-vuotiaisiin kuljettajiin pidetään tarpeellisena huomioiden sääntelyllä suojeltavat oikeushyvät, erityisesti nuorten henki ja terveys sekä liikenneturvallisuus. Tunnuksen tavoitteena on suojella nuoria kuljettajia, heidän kyydissään matkustavia ja muita liikenteessä kulkevia onnettomuuksilta sekä tukea poliisin suorittama liikenteen valvontaa.

Edellä kuvattujen 17-vuotiaille kuljettajille ehdotettavan rajoitetun ajo-oikeuden ja tunnuksen käyttöä koskevan velvollisuuden ei katsota olevan perustuslaissa turvatus yhdenvertaisuusperiaatteen vastaisia, koska pyrkimyksenä on tienkäyttäjryhmien tosiasiallisen tasa-arvon toteuttaminen sekä tärkeimpinä pidettyjen, perustuslain 7 §:n turvaamien oikeuksien suojeleminen.

Oikeus elämään

Perustuslain 7 §:n 1 momentti sisältää säännöksen oikeudesta elämään samoin kuin säännökset oikeudesta henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen.

Esityksessä ehdotetaan rajoitettua B-luokan ajo-oikeutta 17-vuotiaille kuljettajille (lakiehdotuksen 5 §:n 6 momentti). Ehdotuksen mukaisesti 17-vuotiaat eivät saisi ajaa henkilöautoa tai muuta B-luokan ajoneuvoa lauantaisin kello 00–05 ja sunnuntaisin kello 00–05 välisenä aikana. Nuorten kuljettajien onnettomuusriskin on todettu olevan suurempi juuri viikonloppuisin yöaikaan ja siksi ehdotettavalla rajoituksella vaikutettaisiin myönteisesti kaikkien liikenteessä liikkuvien oikeutta henkilökohtaiseen turvallisuuteen ja suojeltaisiin heidän oikeuttaan elämään. Edellä mainittujen oikeuksien turvaamiseksi ajo-oikeuden rajoitus viikonloppuoina on täsmällinen ja tarkkarajainen keino.

Alaikäisen kuljettajan tunnuksella (51 a §) edistettäisiin edellä kuvatun rajoituksen valvontaa ja siten pyritään turvaamaan kuljettajan, hänen kuljettamiensa matkustajien sekä muiden liikenteessä liikkuvien henkilöiden oikeutta elämään ja henkilökohtaiseen turvallisuuteen, ja suojaamaan heidän terveyttään.

Ehdotuksia ei pidetä perustuslain kannalta ongelmallisina.

Yksityiselämän suoja

Perustuslain yksityiselämän suojaa koskevan 10 §:n 1 momentin mukaan jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on turvattu. Pykälässä säädetyn yksityiselämän suojan lähtökohtana on, että yksilöllä on oikeus elää ilman viranomaisten tai muiden ulkopuolisten tahojen mielivaltaista tai aiheetonta puuttumista hänen yksityiselämänsä.⁶³

Perustuslain 10 §:n 1 momentin mukaan henkilötietojen suojasta säädetään tarkemmin lailla. Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan lainsäätäjän liikkuma-alaa rajoittaa tämän sään-

⁶³ HE 309/1993 vp s. 52, PeVL 53/2005 vp, s. 2, PeVL 13/2005 vp, s. 3.

nöksen lisäksi se, että henkilötietojen suoja osittain sisältyy samassa momentissa turvatus yksityiselämän suojan piiriin. Lainsäätäjän tulee turvata tämä oikeus tavalla, jota voidaan pitää hyväksyttävänä perusoikeusjärjestelmän kokonaisuuden kannalta.

EU:n perusoikeuskirjan 8 artiklan mukaan jokaisella on oikeus henkilötietojensa suojaan. Artiklan mukaisesti tietojen käsittelyn on oltava asianmukaista ja sen on tapahduttava tiettyä käyttötarkoitusta varten asianosaisen suostumuksella tai muun laissa säädetyn oikeuttavan perusteen nojalla. Henkilötietojen käsittelystä säädetään yleisessä tietosuojasetuksessa ((EU) 2016/679) ja sitä tarkentavassa tietosuojalaissa (1050/2018).

Esityksessä ehdotetaan ajokorttilain 88 §:ssä säädettyjä liikenneopettajaluvan myöntämisedellytyksiä tarkennettavaksi siten, että luvan myöntämiseen vaikuttaisivat jatkossa vain lupaa hakevan vahvistetut rekisterimerkinnät rikos- ja sakkorekisteristä. Esitetyllä muutoksella supistettaisiin liikenneopettajaluvan myöntämistä varten kerättäviä tietoja ja viranomaisen käsittelemä tieto rajautuisi tarkasti lupaharkinnan kannalta olennaisiin merkintöihin. Tietosuojasetuksen 5(1)(c) artiklassa säädetään, että henkilötietojen on oltava asianmukaisia, olennaisia ja rajoitettuja siihen, mikä on tarpeen suhteessa niihin tarkoituksiin, joita varten niitä käsitellään (tietojen minimoinnin periaate). Esitetyllä muutoksella olisi näin ollen myönteisiä vaikutuksia henkilötietojen suojaan tietojen minimoinnin kannalta suhteessa nykyiseen oikeustilaan.

Yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklassa säädetään käsittelyn lainmukaisuudesta. Jotta henkilötietojen käsittely olisi lainmukaista, sille tulee olla olemassa yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklan mukainen käsittelyperuste. Liikenne- ja viestintävirasto on ajokorttilain 8 §:n mukaan liikenneopettajaluvan myöntävä viranomainen. Tätä lakisääteistä tehtävää varten viraston tulee käsitellä luvan myöntämiseksi tarvittavia tietoja.⁶⁴ Liikenneopettajaluvan myöntämisen edellytyksillä turvataan toisten luonnollisten henkilöiden elintärkeitä etuja, eli liikenneopettajan vastuulla ajavien ja muiden tienkäyttäjien terveyttä ja henkeä.⁶⁵

Lain 88 §:ään ehdotettua muutosta tulee arvioida myös tietosuojasetuksen 10 artiklan valossa. Kyseisessä artiklassa säädetään rikostuomioihin ja rikkomuksiin liittyvien henkilötietojen käsittelystä. Nämä henkilötiedot eivät kuulu yleisen tietosuojasetuksen mukaisiin erityisiin henkilötietoryhmiin, mutta asetuksen 10 artiklan mukaan rikostuomioihin ja rikkomuksiin tai niihin liittyviin turvaamistoimiin liittyvien henkilötietojen käsittely on mahdollista yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan perusteella silloin, kun se sallitaan unionin tai jäsenvaltion lainsäädännössä, jossa säädetään asianmukaisista suojatoimista.

Tietosuojalain 7 §:n mukaan rikostuomioihin ja rikkomuksiin liittyvä käsittely on sallittua, jos tietoja käsitellään 6 §:n 1 momentin 1, 2 tai 7 kohdassa säädettyssä tarkoituksessa. Mainitun 2 kohdan mukaan erityisiin henkilötietoryhmiin kuuluvien henkilötietojen käsittelykielto ei koske käsittelyä, josta säädetään laissa tai joka johtuu välittömästi rekisterinpitäjälle laissa säädetystä tehtävästä. Näin ollen myös rikostuomioihin ja rikkomuksiin liittyvästä käsittelystä on mahdollista säätää lailla. Tällöin on kuitenkin arvioitava, onko kansallisella lainsäädännöllä yleisen edun mukainen tavoite, ja onko se oikeasuhtainen sillä tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden tietosuojasetuksen edellyttämällä tavalla.

Liikenteen turvallisuus- ja lupaviranomaisena Liikenne- ja viestintävirasto vastaa liikenneopettajaluvan myöntämisestä ja luvan myöntämiseen tarvittavien tietojen käsittelystä. Ehdotettu 88

⁶⁴ Tietosuojasetuksen 6 artikla 1 kohdan c alakohta.

⁶⁵ Tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan d alakohta.

§:ää tarkentava muutos rajaa tarkasti lupaharkintaa varten käsiteltävät tiedot olennaisiin rekisterimerkintöihin ja näin ollen minimoi tietojen käsittelyä suhteessa nykyiseen tilanteeseen. Näin ollen rikos- ja sakkorekisteritietojen käsittely on oikeasuhtaista tavoiteltuun päämäärään nähden.

Lain 9 lukuun ehdotetaan lisättäväksi uusi 56 a §. Pykälässä säädettäisiin vilpilliseksi katsottavan toiminnan seuraamuksista kuljettajantutkinnon teoriakokeessa. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että tulkille, jonka on koetilaisuudessa todettu syyllistyneen vilpilliseen toimintaan, asetettaisiin kuuden kuukauden mittainen kielto toimia tulkkina kuljettajantutkinnon teoriakokeessa. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto tallentaa ja ylläpitää teoriakokeissa vilpillisesti toimineiden tulkkien tietoja liikenteen palveluista annetun lain 233 §:ssä tarkoitetulla tavalla. Mainitun pykälän 1 momentin 5 kohdassa säädetään, että Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää laissa säädettyjä tehtäviään varten tietoja muista sen tehtävien hoitamisen kannalta keskeisistä seikoista. Tulkeista tallennettaisiin tulkin nimi, henkilötunnus ja asuinpaikkakunta ja tietoja saisi säilyttää vain osallistumiskiellon ajan.

Tulkkien henkilötietojen tallentamista on arvioitava yleisen tietosuojasetuksen perusteella. Tietojen tallentaminen on välttämätöntä, jotta tulkille vilpillisen toiminnan johdosta asetettavaa osallistumiskielloa voidaan valvoa. Henkilötietojen käsittely perustuu siten Liikenne- ja viestintäviraston lakisääteisen velvoitteen noudattamiseen.⁶⁶ Yleisen tietosuojasetuksen 5 artiklan käsittelyä koskevien periaatteiden mukaisesti tietojen käsittely on rajattu vain välttämättömiin, tulkin yksilöintiä varten tarvittaviin tietoihin. Tietoja kerätään osallistumiskiellon valvontaa varten ja tietojen säilyttämisen kesto on myöskin rajattu siten, että tietoja säilytetään ainoastaan osallistumiskiellon ajan. Tulkkien osallistumiskielloa varten kerättävien henkilötietojen käsittelyn katsotaan näin ollen täyttävän yleisen tietosuojasetuksen lainmukaisuutta ja käsittelyn periaatteita koskevat vaatimukset.

Perustuslakivaliokunta on painottanut arkaluonteisten tietojen käsittelyn aiheuttamia uhkia. Esimerkiksi arkaluonteisina tietoina pidettävien biometristen tunnisteiden rekisteröinti merkitsee erityistä tarvetta huolehtia järjestelmään tallettavien henkilötietojen suojaamisesta väärinkäytön vaaroilta ja kaikenlaiselta tietojen laittomalta saannilta ja käytöltä⁶⁷. Esitykseen ei sisälly säännöksiä arkaluonteisista tiedoista.

Oikeus työhön ja elinkeinovapaus

Perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Lisäksi siinä vahvistetaan yrittämisen vapauden periaate, kun ammatti ja elinkeino mainitaan nimenomaan toimeentulon hankkimisen keinona. Yhtenä lähtökohtana on yksilön oma aktiivisuus toimeentulonsa hankkimisessa. Oikeus valita vapaasti työ liittyy myös yhdenvertaisuuteen ja syrjäntäkieltoon.

Perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädettyä oikeutta rajoittavat luonnollisesti eräät tosiasialliset seikat, kuten tarjolla olevat työpaikat, työssä vaadittava koulutus, kokemus ja ammattitaito. Ammatin- ja elinkeinonharjoittajan valinnanmahdollisuuksia rajoittavat hänen kykynsä myydä tuotteitaan ja palveluksiaan niin, että hän voi hankkia toimeentulonsa.

Tosiasiallisten rajoitusten lisäksi työn, ammatin ja elinkeinon valinnan vapauten kohdistuu runsaasti oikeudellisia rajoituksia. Perustuslain 18 §:n 1 momenttiin sisältyvillä sanoilla *lain*

⁶⁶ Tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohta.

⁶⁷ PeVL 31/2017 s.3 sekä PeVL 13/2017 vp, s. 5, PeVL 29/2019 vp s. 5.

mukaan viitataan mahdollisuuteen rajoittaa säännöksessä turvattua oikeutta lailla⁶⁸. Toisaalta niillä viitataan lailla säätämisen vaatimukseen ja siten siihen, että myös näiden perusoikeuksien kannalta merkityksellinen sääntely tulee toteuttaa lain tasolla⁶⁹.

Laissa säädettävien elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia, minkä lisäksi rajoitusten olennaisen sisällön, kuten rajoittamisen laajuuden ja edellytysten pitää ilmetä laista.⁷⁰

Esityksessä ehdotetaan ajokorttilain 35 §:n 2 momenttia muutettavaksi. Momentissa säädettäisiin liukkaalla ajamisen ajo-opetuksen toteuttamisen edellyttämisestä ajoharjoitteluradalla. Jos rata olisi säädettyä etäisyyttä kauempana, voitaisiin liukkaalla ajamisen ajo-opetus suorittaa simulaattorilla.

Ajoharjoittelurataopetuksen vaatimuksesta luovuttiin vuoden 2018 ajokorttilain muutoksella. Jo tätä ennen vuonna 2010 ajoharjoittelurataopetuksen pakollisuutta vähennettiin siten, että ajoharjoittelurataopetuksen korvaaminen vaihtoehtoisella opetusmuodolla tuli mahdolliseksi, jos ajoharjoitteluradalle oli yli 120 kilometrin matka⁷¹. Erityisesti vuoden 2018 lakimuutoksen jälkeen simulaattoriopetus on enenevässä määrin korvannut ajoharjoitteluradalla annettua liukkaalla ajamiseen liittyvää opetusta ja alan toimijat ovat investoineet simulaattoreihin.

Ehdotettu ajoharjoittelurataopetuksen edellyttäminen ei rajoitaisi alan toimijoiden perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädettyä oikeutta työhön ja elinkeinovapautta, vaikka muutoksesta tunnustetaan aiheutuvan kielteisiä taloudellisia vaikutuksia erityisesti simulaattoreihin investoineille toimijoille. Muutosta ei pidetä perustuslain kannalta ongelmallisena.

Esityksessä ehdotetaan, että 17-vuotiaiden henkilöautoa tai muuta B-luokan ajo-oikeutta edellyttävää ajoneuvoa kuljettavien ajo-oikeutta rajoitettaisiin lauantaisin ja sunnuntaisin aikavälillä 00–05. Esityksen vaikutus nuorten työssäkäyntiin olisi hyvin vähäinen, koska laki nuorista työntekijöistä (998/1993) rajaa nuorten työssäkäyntiajan pääasiassa aikavälille 06–22. Tämän vuoksi ajo-oikeuden rajausta voidaan pitää perustuslain näkökulmasta täsmällisenä, tarkkarajaisena ja oikeasuhtaisena.

Perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytyksien nojalla perusoikeusrajoitusten on oltava myös ihmisoikeusvelvoitteiden kannalta sallittavia. Elinkeinovapautta ei ole sellaisenaan turvattu Euroopan ihmisoikeussopimuksessa tai YK:n alaisissa ihmisoikeussopimuksissa. YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallisen julistuksen 23 artiklaan sisältyy työn valinnan vapaus. Elinkeinovapaus sisältyy Euroopan unionin perusoikeuskirjaan. Sen 16 artiklan mukaan elinkeinovapaus tunnustetaan unionioikeuden sekä kansallisten lainsäädäntöjen ja käytäntöjen mukaisesti. Euroopan ihmisoikeussopimuksen 1. lisäpöytäkirjan 1 artikla suojaa omaisuudensuojaa ja sen on katsottu suojaavan välillisesti myös elinkeinotoimintaa. Kyseistä oikeutta voidaan rajoittaa laajasti lailla julkisten intressien turvaamiseksi. Suomen kansainväliset ihmisoikeusvelvoitteet eivät siten estä ehdotetun kaltaista sääntelyä. Edellä mainittujen muutosten tavoitteena on edistää liikenneturvallisuutta.

⁶⁸ HE 309/1993 vp, s. 67, PeVL 9/2005 vp, s. 2.

⁶⁹ PeVL 18/2006 vp, s. 3–4, PeVL 8/2005 vp, s. 3, PeVM 5/2002 vp, s. 1–2, PeVL 31/1998 vp, s. 2–3, PeVL 15/1996 vp.

⁷⁰ PeVL 28/2001 vp, s. 6, PeVL 9/2005 vp, s. 2.

⁷¹ Liikenne- ja viestintäministeriön asetus 559/2008.

Edellä kuvatuin perustein ehdotettuja rajoituksia ei pidetä perustuslain kannalta ongelmallisina ja ne täyttävät Euroopan ihmisoikeussopimuksesta ja muista Suomea sitovista kansainvälisistä ihmisoikeusvelvoitteista sekä EU:n perusoikeusvelvoitteista johtuvat vaatimukset.

Hallinnollisten seuraamusten perustuslainmukaisuudesta

Esitysluonnoksessa ehdotetaan ajokorttilakiin lisättäväksi uusia hallinnollisia seuraamuksia. Hallinnollisten seuraamusten voidaan katsoa soveltuvan etenkin tilanteisiin, joissa on kyse moitittavuudeltaan verraten vähäisistä tai muista sellaisista alakohtaisen lainsäädännön rikkomuksista ja laiminlyönneistä, joissa laissa säädettyjen velvoitteiden rikkominen on yksinkertaisesti toteennäytettävissä.

Hallinnollisia seuraamuksia koskevassa sääntelyssä on otettava huomioon perusoikeuksien rajoittamisen yleiset edellytykset. Tällaisia ovat muun muassa vaatimukset sääntelyn hyväksyttävyydestä ja oikeasuhtaisuudesta. Perusoikeusrajoituksen hyväksyttävyyksivaatimuksen mukaisesti hallinnollisille sanktioille on esitettävä painava yhteiskunnallinen tarve ja perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä peruste⁷².

Suhteellisuusvaatimus edellyttää sen arvioimista, onko sanktiointi välttämätön sen taustalla olevan oikeushyvän suojaamiseksi. Tältä osin tulee arvioida, onko vastaava tavoite saavutettavissa muulla perusoikeuteen vähemmän puuttuvalla tavalla kuin teon säätämällä rangaistavaksi⁷³. Sääntelyn hyväksyttävyyden ja oikeasuhtaisuuden lisäksi sanktioista säädettyä on kiinnitettävä erityistä huomiota sääntelyn tarkkarajaisuuteen sekä sanktioiden kohteena olevien oikeusturvaan⁷⁴.

Esitysluonnoksessa ehdotetaan lakiin lisättäväksi 51 a §, jossa säädettäisiin alaikäisen kuljettajan tunnuksista ja velvollisuudesta merkitä ajoneuvo tunnuksella. Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi lain 93 §:n 2 momenttia. Momentissa säädettäisiin ajoneuvon merkitsemistä koskevan velvollisuuden noudattamatta jättämisestä seuraavasta hallinnollisesta seuraamuksesta. Hallinnollinen seuraamus olisi liikennevirhemaksu. Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen hallintomenettelyyn, päätöksen tiedoksiantoon ja sen täytäntöönpanoon sovellettaisiin tieliikennelain 6 luvun säännöksiä ja siten esimerkiksi täytäntöönpanon osalta sakon täytäntöönpanosta annetun lain säännöksiä. Perustuslakivaliokunta on arvioinut liikennevirhemaksua tieliikenteen vähäisimpien rikkomusten seuraamuksena lausunnossaan PeVL 9/2018 vp ja lakivaliokunta lausunnossaan 9/2018 vp.

Ehdotetussa hallinnollista seuraamusta koskevassa sääntelyssä on otettu huomioon perustuslakivaliokunnan hallinnollisia seuraamuksia koskeva lausuntokäytäntö. Perustuslakivaliokunnan käytännössä liikennevirhemaksun kaltaisia maksuja ei ole pidetty perustuslain 81 §:n mielessä sen paremmin veroina kuin maksuinakaan, vaan lainvastaisesta teosta määrättävinä sanktioluonteisina hallinnollisina seuraamuksina. Perustuslakivaliokunta on asiallisesti rinnastanut rangaistusluonteisen taloudellisen seuraamuksen rikosoikeudelliseen seuraamukseen⁷⁵.

⁷² PeVL 23/1997 vp, s. 2/II.

⁷³ PeVL 23/1997 vp.

⁷⁴ PeVL 49/2017 vp.

⁷⁵ Ks. esim. PeVL 9/2018 vp, PeVL 2/2017 vp, s. 4–5, PeVL 14/2013 vp ja PeVL 17/2012 vp.

Perustuslakivaliokunta on usein kiinnittänyt huomiotaan siihen, että hallinnollisia seuraamuksia koskevan sääntelyn tulee olla oikeasuhtaista eli suhteellisuusperiaatteen mukaista⁷⁶. Oikeasuhtaisuuteen ovat liittyneet yleensä kysymykset lievien laiminlyöntien sanktioinnista ja seuraamusten porrastamisesta rikkomuksen vakavuuden perusteella⁷⁷. Valiokunta on pitänyt oikeasuhtaisuusvaatimuksen kannalta arveluttavana muun muassa sitä, että eräistä varsin vähäisenä pidettävistä laiminlyönneistäkin seuraavan laiminlyöntimaksun suuruuden ehdotettiin olevan vähintään 500 euroa⁷⁸. Perustuslakivaliokunta on myös todennut, että rahamäärältään suuri seuraamusmaksu korostaa oikeusturvalle asetettavia vaatimuksia⁷⁹.

Esitettävässä seuraamusmaksua koskevassa sääntelyssä hyväksyttävyyden vaatimus täytyisi, sillä sääntelyllä tavoiteltaisiin liikenneturvallisuuden edistämistä. Sääntelyn suhteellisuusvaatimus täytyisi, sillä seuraamusta pidettäisiin välttämättömänä ajoneuvon merkitsemistä koskevan velvollisuuden noudattamisen kannalta ja siten liikennevalvonnan helpottamisen sekä tavoitellun liikenneturvallisuuden edistämisen kannalta. Esitysluonnoksen valmistelussa on arvioitu, ettei tavoite olisi saavutettavissa muulla perusoikeuteen vähemmän puuttuvalla tavalla kuin teon säätämällä rangaistavaksi. Sääntelyn tarkkarajaisuuden ja oikeasuhtaisuuden vaatimukset täytyisivät, sillä ajoneuvon merkitsemistä koskevan velvollisuuden noudattamatta jättämisestä seuraavan liikennevirhemaksun suuruus rajautuisi 40 euroon. Ehdotettu seuraamus vastaisi seuraamusta, joka määrätään ajoneuvon kuljettajalle, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo ajokorttilain 32 §:ssä säädettyä velvollisuutta pitää asiakirja ajettaessa mukanaan. Seuraamusmaksua ei määrättäisi tilanteissa, joissa rikkomukset ovat vähäisiä tai joissa maksun määrääminen on kohtuutonta. Seuraamusmaksun sijaan toimivaltainen viranomais voisi antaa huomautuksen.

Esityksessä ehdotetaan lakiin lisättäväksi uusi 56 a §. Pykälässä säädettäisiin kuljettajantutkinnon teoriakoesuorituksessa todetusta vilpistä ja hallinnollisesta seuraamuksesta vilppiin syyllistymisen seurauksena. Pykälän nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa vilppiin syyllistyneen kuljettajantutkinnon teoriakokeen suorittajan kuuden kuukauden mittaiseen määräaikaiseen kieltoon osallistua kokeeseen. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa kuuden kuukauden määräaikaisen kiellon toimia tulkkina kuljettajantutkinnon teoriakokeessa tulkkille, jonka todetaan syyllistyneen vilpilliseksi katsottavaan toimintaan koetilaisuudessa.

Esityksen mukaan vilpilliseksi toiminnaksi katsottaisiin epärehellinen teko tai tekemättä jättäminen, jonka tarkoituksena on antaa vääriä kuvia omasta tai toisen henkilön osaamisesta. Vilpillä tarkoitettaisiin kiellettyihin keinoihin tai apuvälineisiin turvautumista kokeessa. Vilpiksi katsottaisiin muun muassa lunttaus, keskustelu tai muu kuin mahdollinen etukäteen hyväksytty ulkopuolisen apuun tukeutuminen ja toisen puolesta kokeen tekeminen sekä kokeen kopiointi ja tallentaminen millä tahansa tavalla. Vilppiä olisi myös näiden yritykset. Liikenne- ja viestintävirastolle säädettäisiin määräystenantovaltuus vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelyistä vilppitapauksissa.

Ehdotettu sääntely vastaisi liikenteen palveluista annetun lain 246 a §:ssä säädettyä taksikuljettajan kokeen karenssisääntelyä, joka tuli voimaan 1.5.2021. Liikenne- ja viestintävaliokunta piti liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevassa mietinnössään⁸⁰ tarpeellisena ja oi-

⁷⁶ PeVL 15/2014 vp ja PeVL 17/2012 vp sekä siinä mainitut lausunnot.

⁷⁷ PeVL 11/2009 vp.

⁷⁸ PeVL 58/2010 vp.

⁷⁹ PeVL 14/2018 vp.

⁸⁰ LiVM 8/2021 vp.

keasuhtaisena, että taksikuljettajan kokeessa vilppiin syyllistyneelle asetetaan kuuden kuukauden kielto osallistua uudelleen kokeeseen. Hallituksen esitys, johon taksikuljettajakokeen ka-renssisääntely sisältyi, oli perustuslakivaliokunnan arvioitavana⁸¹.

Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan vilppitapaukset kuljettajantutkinnon teo-riakokeessa ovat lisääntyneet. Vilpillistä toimintaa on havaittu sekä kokeen suorittajien että ko-keessa avustavien tulkkiensa osalta. Tapausten määrän kasvua voi osin selittää vilpin aiempaa tehokkaampi havaitseminen. Koetiloissa on nykyisin käytössä kameravalvonta. Kuljettajantut-kinnon teoriakoemääräyksessä kielletään yksiselitteisesti erilaisten koevilpin mahdollistavien laitteiden ja materiaalien vieminen koetilaan, kysymysten kopioiminen sekä eteenpäin välittä-minen.⁸²

Kuljettajantutkinnon tarkoitus huomioiden on merkityksellistä, että teoriakoetilanteita valvo-taan niin, ettei vilppiä pääse tapahtumaan. Lisäksi on tärkeää, että vilppitapausten vaikutuk-sista, kuten kokeen keskeytymisestä ja hylkäämisestä, on säädetty laissa täsmällisesti ja oikeus-turvanäkökohdat huomioon ottaen. Ehdotettu kuuden kuukauden määräaikainen kielto osallis-tua kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen olisi tarkkarajainen ja yhdenmukainen taksikuljettajan kokeessa todetun vilpin seuraamuksena asetettavan määräaikaisen kiellon kanssa. Sääntelyllä olisi ennalta estävää vaikutusta ja sitä pidetään suhteellisuusperiaatteen mukaisena.

Ehdotetun vilppiä koskevan sääntelyn osalta on lisäksi huomioitava, että sääntelyä tasapaino-tettaisiin kokeen suorittajan ja tulkin oikeusturvaa lisäävillä muutoksilla. Lain 95 §:n 1 moment-tia ehdotetaan täsmennettäväksi siten, että Liikenne- ja viestintäviraston antamiin päätöksiin määräaikaisesta kiellosta osallistua kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen tai toimia tulkkina teo-riakokeessa, voisi vaatia oikaisua.

Hallinnollisen seuraamuksen yleisistä perusteista on perustuslakivaliokunnan lausuntokäytän-nön mukaan säädetty perustuslain 2 §:n 3 momentin edellyttämällä tavalla lailla, koska sen määräämiseen sisältyy julkisen vallan käyttöä. Perustuslakivaliokunta on lisäksi katsonut, että vaikka perustuslain 8 §:n rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen täsmällisyysvaatimus ei sel-laisenaan kohdistu hallinnollisten sanktioiden sääntelyyn, ei tarkkuuden yleistä vaatimusta kui-tenkaan voida tällaisen sääntelyn yhteydessä sivuuttaa⁸³. Hallinnollisia sanktioita koskevista säännöksistä tulee käydä yksiselitteisesti ilmi, minkä lainsäädännön vastaisista teoista tai lai-minlyönneistä voi olla seuraamuksena sanktio. Lisäksi sanktioitavat teot ja laiminlyönnit on laissa luonnehdittava niiden yksilöimiseksi. Erityisen tärkeää on, että säännökset antavat sään-telyn kohteena oleville riittävän ennustettavuuden sanktioiden määräämisestä. Esimerkiksi seu-raamusmaksua koskevassa laissa on täsmällisesti ja selkeästi säädetty maksuvelvollisuuden ja maksun suuruuden perusteista sekä maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytän-töönpanon perusteista⁸⁴. Ehdotetussa hallinnollisia seuraamuksia koskevassa sääntelyssä nämä vaatimukset olisi otettu asianmukaisesti huomioon.

Ehdotetussa 56 a §:ssä ja 93 §:n 2 momentissa säädettäisiin kriminalisointiperiaatteiden ja hal-linnollisilta sanktioilta edellytettävien valtiosääntöoikeudellisten reunaehtojen valossa tarkka-

⁸¹ PeVL 45/2020 vp.

⁸² Liikenne- ja viestintävirasto, kuljettajantutkinnon teoriakoemääräys 2021: <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/regulation/Kuljettajantutkinnon%20teo-riakoem%C3%A4%C3%A4r%C3%A4ys%202021.pdf>.

⁸³ Ks. esim. PeVL 9/2012 vp, PeVL 74/2002 vp, PeVL 57/2010 vp.

⁸⁴ Ks. esim. PeVL 17/2012 vp, PeVL 9/2012 vp, s. 2/I, PeVL 57/2010 vp, s. 2/II.

rajaisesti ja täsmällisesti niistä teko- ja laiminlyöntityypeistä, jotka olisi sanktioitu rikkomuksina. Esitettävät seuraamukset olisivat välttämättömiä huomioon ottaen lain tavoitteet ja sääntelykokonaisuudella suojeltavat oikeushyvät, erityisesti liikenneturvallisuus. Lain rikkominen olisi sanktioitu hallinnollisin seuraamuksin tarkoituksenmukaisella ja suhteellisuusperiaatteen edellyttämällä tavalla.

Ehdotettuja seuraamuksia koskevaa sääntelyä ei ole edellä mainitulla perusteluilla pidettävä ongelmallisena perustuslain kannalta, eikä perustuslainsäätämisyjärjestyksen käyttäminen olisi näiltä osin tarpeen.

Lainsäädäntövallan siirtäminen

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määräyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Erityisillä syillä voidaan tarkoittaa esimerkiksi sitä, että sääntely on teknistä tai vähäisiä yksityiskohtia koskevaa, ja johon liittyy ainoastaan vähäistä harkintavallan käyttöä. Myös poikkeuksellisen usein muutettava sääntely voi muodostaa 2 momentissa tarkoitetun erityisen syyn.⁸⁵ Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muulle viranomaiselle annettavan määräyksenantovaltuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Rajauksella voidaan tarkoittaa esimerkiksi ajallista tai asiallista rajausta.

Esityksessä ehdotetaan Liikenne- ja viestintävirastolle useita määräyksenantovaltuuksia. Lakiin ehdotetussa 35 a §:ssä säädettäisiin ajoharjoitteluradoista. Pykälän 4 momentissa säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä ajoharjoitteluratojen hakumenettelystä, mitoituksista, rakenteista, varusteista ja laitteista. Määräyksenantovaltuuden antamista Liikenne- ja viestintävirastolle pidetään tarpeellisenä, jotta vaatimuksia ajoharjoitteluratojen ominaisuuksista voidaan tarpeen mukaan tarkastella ja päivittää nopeallakin aikataululla esimerkiksi ajoneuvojen teknisiä ominaisuuksia paremmin huomioiviksi. Määräyksenantovaltuus ajoharjoitteluratoja koskevista ominaisuuksista ja hakumenettelystä on teknistä ja luonteeltaan vähäisiä yksityiskohtia koskevaa eikä anna viranomaiselle merkittävää harkintavaltaa. Määräyksenantovaltuus on edellä kuvatuksi asiallisesti rajattu.

Lain 53 §:n 4 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi määräyksenantovaltuus. Lain 53 §:ssä säädetään kuljettajantutkinnon rakenteesta ja toteuttamisesta. Voimassa olevaa, pykälän 4 momentissa säädettyä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuutta täydennettäisiin siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi jatkossa antaa määräyksen tulkin käytöstä kuljettajantutkinnon kokeissa. Tulkin käyttäminen on sallittu kuljettajantutkinnon kokeissa määrätyissä tilanteissa, esimerkiksi silloin kun ajokorttia suorittavan äidinkieli on muu kuin suomi, ruotsi tai englanti eikä hän hallitse hyvin mitään näistä kielistä tai jos suorittaja on lukutaidoton. Määräyksenantovaltuus liittyy kuljettajantutkinnon käytännön toteuttamiseen ja on vähäisiä yksityiskohtia koskevaa. Määräyksenantovaltuus on asiallisesti rajattu eikä anna viranomaiselle merkittävää harkintavaltaa. Määräyksenantovaltuuden täsmentäminen selkeyttäisi lainsäädäntöä.

Ehdotetussa 56 a §:ssä säädettäisiin toiminnasta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa havaituissa vilppitapauksissa. Pykälän 3 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä

⁸⁵ Ks. HE 1/1998 vp, s. 133/II.

vilppitapauksissa. Pykälän 1 momentin mukaan vilpiksi katsottaisiin epärehellinen teko tai tekemättä jättäminen, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen henkilön osaaamisesta. Pykälän perusteluissa on annettu esimerkkejä vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta. Valmistelun aikana katsottiin välttämättömäksi ehdottaa säädettäväksi vilpin määritelmästä laissa melko yleisluonteisesti, koska vilpin konkreettiset tekotavat ovat luonteeltaan hyvin moninaisia ja jatkuvasti muuttuvia. Vilpin ja sen tekotapojen yksityiskohtaisempi määrittely on tarkoituksenmukaista jättää määräystasolle, jotta viranomaisella on mahdollisuus täsmentää sääntelyä nopeasti, jos koetilanteissa huomataan, että sääntely ei ole riittävän kattavaa tai yksityiskohtaista. Valtuus antaa tarkempia määräyksiä vilpin todentamisesta, vilppiyrityksistä sekä menettelystä vilppitapauksissa katsottiin tärkeäksi, koska on todennäköistä, että erilaisten vilppikeinojen laaja ja jatkuvasti kehittyvä kirjo, mukaan lukien erilaisten teknologisten apuvälineiden käyttö, edellyttää sääntelyn tarkistamista säännöllisin väliajoin. Määräyksenantovaltuus vilppitapauksia koskevista menettelytavoista on luonteeltaan vähäisiä yksityiskohtia koskevaa eikä anna viranomaiselle merkittävää hankintavaltaa. Liikenne- ja viestintävirastolla on vastaava määräyksenantovaltuus⁸⁶ taksinkuljettajan kokeen ja yrittäjäkokeen osalta.

Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

Esitysluonnoksessa ehdotetaan lain 4 lukuun lisättäväksi uusi 35 c §, jossa säädettäisiin ajoharjoitteluratojen valvonnasta. Valvonnasta vastaisi Liikenne- ja viestintävirasto. Esitysluonnoksessa ehdotetaan, että tehtävää voitaisiin hoitaa myös palvelutehtävänä ja käyttämällä tarvittaessa apuna asiantuntijaa.

Lakisäateisessä valvonnassa on kysymys viranomaistehtävistä, joiden hoitaminen muun kuin viranomaisen toimesta on arvioitava perustuslain 124 §:n mukaisesti. Mainitun pykälän mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muun kuin viranomaisen hoidettavaksi vain lailla tai lain nojalla ja vain, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä menettely vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voi kuitenkin hoitaa vain viranomainen.

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä on tarkemmin rajattu edellytyksiä julkisen hallintotehtävän antamiselle muun kuin viranomaisen tehtäväksi. Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan PeVL 26/2017 vp hallituksen esityksistä HE 15/2017 vp, HE 47/2017 vp, HE 52/2017 vp, HE 57/2017 vp, HE 71/2017 vp käsitellyt erittäin kattavasti julkisen hallintotehtävän antamisen reunaehdoja perustuslain 124 §:n kannalta.

Tarkoituksenmukaisuusarvioinnissa tulee hallinnon tehokkuuden ja muiden hallinnon sisäisiksi luonnehdittavien tarpeiden lisäksi kiinnittää erityistä huomiota yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen tarpeisiin⁸⁷. Myös hallintotehtävän luonne on otettava huomioon⁸⁸. Perustuslakivaliokunta

⁸⁶ Ks. laki 299/2021 ja HE 176/2020 vp, sekä Liikenne- ja viestintäviraston määräykset TRA-FICOM/523956/03.04.03.00/2019 ja TRAFICOM/391032/03.04.03.00/2020.

⁸⁷ HE 1/1998 vp, s. 179/II, PeVL 8/2014 vp, s. 3/II, PeVL 16/2016 vp, s. 3.

⁸⁸ HE 1/1998 vp, s. 179/II, ks. esim. PeVL 6/2013 vp, s. 2/II, PeVL 65/2010 vp, s. 2/II, PeVL 57/2010 vp, s. 5/I.

on painottanut vakiintuneessa lausuntokäytännössä, että tarkoituksenmukaisuusvaatimus on oikeudellinen edellytys, jonka täyttyminen jää tapauskohtaisesti arvioitavaksi⁸⁹. Tarkoituksenmukaisuusvaatimuksen täyttymistä tulee arvioida tapauskohtaisesti kunkin viranomaisorganisaation ulkopuolelle annettavaksi ehdotetun julkisen hallintotehtävän kohdalla erikseen⁹⁰.

Perustuslakivaliokunta on arvioidessaan tarkoituksenmukaisuuskriteerin täyttymistä kiinnittänyt huomiota muun muassa tehtävissä tarvittavaan erityisosaamiseen tai resursseihin⁹¹. Tarkoituksenmukaisuusvaatimuksessa ei ole kysymys vain taloudellisesta tarkoituksenmukaisuudesta, vaikka järjestelyn taloudellisiin vaikutuksiin onkin asianmukaisesti kiinnitettävä riittävästi huomiota⁹². Merkitystä on myös viranomaisen henkilöstöresurssien riittävyydellä⁹³.

Edellytyksenä julkisen hallintotehtävän antamiselle muulle kuin viranomaiselle on perustuslain 124 §:n mukaan lisäksi se, ettei hallintotehtävän antaminen saa vaarantaa perusoikeuksia, oikeusturvaa eikä muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Säännös korostaa sen perustelujen mukaan julkisia hallintotehtäviä hoitavien henkilöiden koulutuksen ja asiantuntemuksen merkitystä sekä sitä, että näiden henkilöiden julkisen valvonnan on oltava asianmukaista⁹⁴.

Perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:n tarkoittamassa merkityksessä edellyttää, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja että asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla⁹⁵.

Esitysluonnoksen 35 c §:ssä ehdotetaan, että ajoharjoitteluratojen valvonnasta vastaisi Liikenne- ja viestintävirasto. Säännöksen mukaan se voisi järjestää valvontaan liittyvät tehtävät tai hankkia tarvittavat palvelut yksityisiltä tai julkisilta palvelun tuottajilta. Ajokorttilaissa säädetään lakisääteisestä koulutuksesta ja sen valvonnasta. Esitysluonnoksen 35 §:n 2 momentissa ehdotetaan, että liukkaalla ajamisen ajo-opetus annettaisiin pääsääntöisesti ajoharjoitteluradalla. Ajoharjoitteluradoista säädettäisiin 35 a §:ssä ja ratojen valvontaa koskevat säännökset sisältyisivät esitysluonnoksen 35 c §:ään.

Valvontaa koskevien säännösten mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus päästä valvonnan toteuttamiseksi ajoharjoitteluradan toiminnassa käytettäviin tiloihin sekä saada salassapitosäännösten estämättä nähtäväkseen valvontatehtävän kannalta tarpeelliset asiakirjat. Ajoharjoitteluratojen olisi annettava salassapitosäännösten estämättä nähtäväksi valvonnassa tarvittavat asiakirjat, sallittava ajoharjoitteluratoihin liittyvien tietojen tarkastaminen ja annettava muut valvontaa varten tarvittavat tiedot.

Palvelutehtävänä ja kuljettajantutkintotoimintaan yhdistettynä tutkinnon vastaanottajalle kuuluisivat käytännön valvontatoimet, joita olisivat pääsääntöisesti ajoharjoitteluradalla käyminen, opetuksen seuraaminen ja radan lain, asetuksen ja määräyksenmukaisten toimintaedellytysten tarkistaminen. Valvontakäynnistä tehtäisiin virastolle raportti, jossa havaitut puutteellisuudet tai

⁸⁹ PeVL 44/2016 vp, s. 5, PeVL 16/2016 vp, s. 3, PeVL 12/2014 vp, s. 2/II, PeVL 8/2014 vp, s. 3/II, PeVL 5/2014 vp, s. 3/I, PeVL 23/2013 vp, s. 3/I, PeVL 65/2010 vp, s. 2/II, PeVL 57/2010 vp, s. 5/I, PeVL 48/2010 vp, s. 4/I ja niissä viitatus lausunnot. Ks. myös HE 1/1998 vp, s. 179/II.

⁹⁰ Ks. esim. PeVL 44/2016 vp, s. 5.

⁹¹ PeVL 29/2013 vp, s. 2, PeVL 37/2010 vp, s. 5/I.

⁹² PeVL 11/2006 vp, s. 2-3.

⁹³ PeVL 23/2013 vp, s. 3/II, PeVL 6/2013 vp, s. 2/II.

⁹⁴ HE 1/1998 vp, s. 179/II.

⁹⁵ PeVL 33/2004 vp, s. 7/II, PeVL 46/2002 vp, s. 10.

laiminlyönnit ilmoitettaisiin. Viraston tehtävänä olisi sen pohjalta harkita jatkotoimien tarpeellisuutta ja päättää niistä samoin kuin muistakin valvontaan liittyvistä asioista. Käytännön valvontatehtäviin ei kuuluisi itsenäistä harkintaa tai oikeutta voimakeinojen käyttöön, minkä vuoksi tehtäviin ei olisi katsottava sisältyvän merkittävää julkisen vallan käyttöä.

Ehdotetun 35 c §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi käyttää valvonnassa apunaan asiantuntijaa. Säännöksessä säädettäisiin asiantuntijan rikosoikeudellisesta virkavastuusta ja vahingonkorvausta koskevien säännösten soveltamisesta. Asiantuntija ei suorittaisi itsenäisesti valvontaa eikä käyttäisi viranomaiselle kuuluvia toimivaltuuksia, vaan olisi apuna Liikenne- ja viestintäviraston suorittamassa valvonnassa silloin, kun virastossa ei olisi tarvittavaa asiantuntemusta esimerkiksi järjestelmiin liittyvien teknisten erityispiirteiden takia. Perustuslakivaliokunta on katsonut tarpeellisuusvaatimuksen asiantuntijan käyttöön apuna voivan täyttyä, jos viranomaisella ei ole tarkastuksen edellyttämää osaamista tai resursseja⁹⁶.

Ehdotetun 35 c §:n mukaan ajoharjoitteluratoiminta olisi järjestettävä niin, että valvojilla olisi pääsy toiminnassa käytettäviin tiloihin ja ajoneuvoihin, millä turvattaisiin valvonnan toteutuminen. Toimintaa ei saisi harjoittaa sellaisissa tiloissa, jotka estäisivät valvonnan toteutumisen.

Ajoharjoitteluratojen valvontatehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi olisi tarpeellista, että valvonta voitaisiin tarvittaessa hoitaa palvelutehtävänä. Menettely ei vaarantaisi perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Valvontaa koskevan sääntelyn katsotaan olevan riittävän tarkkarajaista ja täyttävän perustuslain vaatimukset.

Esitysluonnoksen 35 b §:ssä ehdotetaan lisäksi säädettäväksi ajoharjoitteluradan valvontamaksusta. Valvontamaksulla katettaisiin ajoharjoitteluratojen valvonnasta aiheutuvat kustannukset. Perustuslakivaliokunta on käsitellyt verojen ja maksujen välistä rajanvetoa muun muassa rautatielakia koskevassa lausunnossaan PeVL 66/2002 vp, rahoitustarkastusta koskevassa lausunnossa PeVL 67/2002 vp sekä lausunnoissa PeVL 61/2002 vp ja PeVL 3/2003 vp, jotka molemmat koskivat viestintämarkkinalakia. Myös sähköisen viestinnän tietosuojalakia koskevassa perustuslakivaliokunnan lausunnossa PeVL 9/2004 vp on käsitelty asiaa. Perustuslakivaliokunnan vakiintuneen tulkintakäytännön mukaan maksuille on ominaista, että ne ovat korvauksia tai vastikkeita julkisen vallan palveluista. Muut rahasuoritukset valtiolle ovat sen sijaan valtiosääntöoikeudellisesti arvioiden yleensä veroja.

Perustuslakivaliokunnan lausunnoissa on käsitelty asioita, jotka maksun tulisi täyttää, jotta se olisi valtiosääntöoikeudellisesti arvioiden maksu eikä vero. Suoritteiden, joista maksu peritään, tulee olla jollakin tavalla yksilöitävissä. Jos rahasuoritus peritään yleisesti jonkin toiminnan rahoittamiseen, kyseessä on valtiosääntöoikeudellisesti pikemminkin vero kuin maksu. Vaikka maksuluonteon edellytyksenä ei olekaan täysi kustannusvastaavuus, maksun suuruuden ja määrätymisperusteiden tulee kuitenkin säilyttää yhteys suoritteen tuottamisesta aiheutuviin kustannuksiin. Mitä suuremmaksi ero maksun ja etenkin julkisoikeudelliseen tehtävään liittyvän suoritteen tuottamisesta aiheutuvien kustannusten välillä kasvaa, sitä lähempänä suoritusta on pidettävä verona. Merkitystä voi olla myös sillä, onko asianomaisen suoritteen vastaanottaminen vapaaehtoista vai pakollista. Veron suuntaan on katsottu viittaavan, jos suoritusvelvollisuuden aiheuttamista suoritteista ei voi kieltäytyä ja velvollisuus koskee suoraan lain nojalla tietyt tunnusmerkit täyttäviä oikeussubjekteja. Rahasuorituksen mahdollisella rajoitetulla käyttötarkoituksella ei perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan ole merkitystä suorituksen valtiosääntöoikeudellista luonnetta arvioitaessa.

⁹⁶ PeVL 29/2013 vp.

Ehdotettu ajoharjoitteluradan valvontamaksu koskisi hyväksynnän saaneita ajoharjoitteluratoja ja se perittäisiin korvauksena ajoharjoitteluratojen lakisääteisestä valvonnasta aiheutuvista kustannuksista. Vaikka yksittäisen ajoharjoitteluradan valvontatoimenpiteet voisivat vaihdella vuositain, maksu määrättäisiin samansuuruisena. Maksun suuruudesta säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisia suoritteita koskevassa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa. Maksun suuruudeksi on valvonnasta aiheutuvien kustannusten perusteella arvioitu 100 euroa vuodessa ja se perittäisiin hyväksymisvuodesta lukien kalenterivuositain. Valvontamaksun suhteen ei ole (tehtävissä) eroa sen suhteen minkälainen ajoharjoittelurata on kyseessä. Jos esimerkiksi sääolosuhteista johtuen, kauden päättyessä olisi epävarmaa avataanko jäärata seuraavana vuonna, voi voimassa olevan hyväksynnän peruuttaa. Maksutonta hyväksyntää voisi hakea jälleen uudestaan, kun rata halutaan taas käyttöön.

Soveltaminen Ahvenanmaalla

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan Ahvenanmaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat tieliikennettä.

Esityksen perusoikeusliitännäiset ehdotukset ovat täsmällisiä, ajallisesti rajattuja, ja perustelussa suhteessa suojeltaviin oikeushyviin nähden. Ehdotettu sääntely on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on katsottava sen taustalla olevien tavoitteiden kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Ehdotuksilla ei puututa perustuslaissa turvattujen oikeuksien ydinalueelle.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

ajokorttilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan 97 §, 88 §:n 3 momentin 4 kohta

muutetaan 5 §:n 1 momentin 8 kohta ja 6 momentti, 7 §:n 2 momentti, 9 §:n 2 momentti, 10 §:n 1 momentin 1 kohta, 2 momentin johdantokappale ja 4 momentti, 16 §:n 1 momentin johdantokappale ja 3 kohta ja 3 momentti, 20 §:n 1 momentti, 26 §:n 1 momentti, 32 §:n 1 momentti, 35 §:n 2 momentti, 37 §:n 1 ja 2 momentti, 38 §:n 1 momentti, 44 §:n 1 ja 3 momentti, 53 §:n 4 momentti, 54 §:n 2 momentti, 60 §:n 2 momentti, 62 §:n 1 momentti, 64 §:n 2 momentin johdantokappale ja 2 kohta, 70 §:n 1 momentin 3 kohta, 88 §:n 3 momentin 3 kohta, 93 §:n 2 momentti, 95 §:n otsikko ja 1 momentti, 100 § sellaisina kuin niistä ovat 5 §:n 1 momentin 8 kohta ja 6 momentti ja 9 §:n 2 momentti laissa 563/2020, 7 §:n 2 momentti, 44 §:n 1 ja 3 momentti, 54 §:n 2 momentti sekä 60 §:n 2 momentti laissa 387/2018, 10 §:n 1 momentin 1 kohta, 2 momentin johdantokappale ja 4 momentti, 16 §:n 1 momentin johdantokappale ja 3 kohta ja 3 momentti, 26 §:n 1 momentti, 35 §:n 2 momentti, 37 §:n 1 ja 2 momentti, 38 §:n 1 momentti, 53 §:n 4 momentti, 62 §:n 1 momentti, 88 §:n 3 momentin 3 kohta sekä 100 § laissa 938/2018, 32 §:n 1 momentti laissa 15/2019, 64 §:n 2 momentin 2 kohta laissa 70/2015, 70 §:n 1 momentin 3 kohta laissa 1614/2015, 93 §:n 2 momentti laissa 734/2018 sekä 95 §:n otsikko ja 1 momentti laissa 1510/2019

lisätään 6 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 731/2016, 5 kohta, 35 a §, 35 b §, 35 c §, 51 a §, 56 a §, 61 a §, 113 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1081/2012, 6, 7, 8 ja 9 momentti seuraavasti:

5 §

Ikävaatimukset

Vähimmäisikä ajokortin saamiseksi on:

8) D1- ja D1E-luokassa 21 vuotta tai, jos henkilö on suorittanut linja-autonkuljettajan tehtäviin valmistavan ammatillisen perustutkinnon ja hänellä on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys, 18 vuotta;

Edellä 1 momentin 5 kohdasta poiketen B-luokan ajokortin vähimmäisikä on 17 vuotta, jos ajokorttia suorittavan huoltaja on antanut 9 §:n 2 momentissa tarkoitetun suostumuksensa ajokortin suorittamiselle. Tällöin ajo-oikeutta on rajoitettu siten, että B-luokan ajo-oikeus ei ole voimassa lauantaisin kello 00:sta kello 05:een ja sunnuntaisin kello 00:sta kello 05:een. Tämä rajoitus on voimassa, kunnes ajo-oikeuden haltija on täyttänyt 18 vuotta.

6 §

Ajo-oikeus

Ajo-oikeutta ei ole, jos:

- 4) ajo-oikeus on rauennut;
- 5) ajo-oikeuden haltija ei noudata 5 §:n 6 momentissa tarkoitettua rajoitusta.

7 §

Ajo-oikeuden laajuus

A-luokka sisältää kuitenkin A1- ja A2-luokan ajo-oikeuden, A2-luokka A1-luokan ajo-oikeuden, C-luokka C1-luokan ajo-oikeuden, CE-luokka C1E-luokan ajo-oikeuden ja DE- tai D1E-luokan ajo-oikeuden, mikäli ajo-oikeuden haltijalla on D- tai D1-luokan ajo-oikeus, D-luokka D1-luokan ajo-oikeuden, DE-luokka D1E-luokan ajo-oikeuden sekä C1E-, CE-, D1E- ja DE-luokan ajokortti BE-luokan ajo-oikeuden. Kaikki luokat T-luokkaa lukuun ottamatta sisältävät kuitenkin AM-luokan ajo-oikeuden sekä A1-, A2-, A- ja B-luokka T-luokan ajo-oikeuden.

9 §

Ajokorttiluvan hakeminen

Ajokorttilupa voidaan myöntää aikaisintaan vuotta ennen kuin hakija täyttää ajokortin luokkaa vastaavan ikävaatimuksen. B-luokan ajokorttilupa voidaan kuitenkin myöntää aikaisintaan hakijan täyttäessä 16 vuotta. Edellä 7 §:n 4 momentissa tarkoitetun ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeutta varten ajokorttilupaa hakevalla on oltava B-luokan ajo-oikeus. Jos haetun ajokorttiluokan vähimmäisikävaatimus on alle 18 vuotta eikä hakija ole täyttänyt mainittua ikää, ajokortin saamiseksi vaaditaan huoltajan suostumus. Suostumus on edellytys kuljettajantutkinnon suorittamiseksi ja se koskee myös 5 §:n 6 momentissa tarkoitettuja ajokortin suorittajia.

10 §

Hakemuksen liitteet

Hakemukseen on liitettävä:

- 1) enintään kuusi kuukautta aikaisemmin annettu lääkärinlausunto ja lisäksi erikoisalan lääkärinlausunto, jos sellainen on esitetyn lääkärinlausunnon tai muutoin Liikenne- ja viestintäviraston tietoon tulleen syyn johdosta tarpeen hakemuksen käsittelemiseksi;

Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua lääkärinlausuntoa tai erikoisalan lääkärinlausuntoa ei kuitenkaan vaadita, ellei se lääkärinlausunnosta tai muutoin Liikenne- ja viestintäviraston tietoon tulleesta syystä ole tarpeen, jos:

Edellä 1 momentin 5 kohdassa tarkoitetun selvityksen antajan on, noudattaen mitä 9 §:n 3 momentissa säädetään hakemuksen toimittamisesta, ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle sellaisista tehtävän hoitamisessa tapahtuvista muutoksista, jotka liittyvät todistuksen antamiseen. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset 1 momentin 5 kohdassa tarkoitetun selvityksen antamiseen liittyvistä ja tarvittaessa muista 1 momentin vaatimuksista.

16 §

Ajokortin ehdot ja rajoitukset

Ajokorttilupaan ja ajokorttiin voidaan 5 §:n 2–4 momentissa ja 68 a §:n 2 momentissa tarkoitettujen ehtojen ja rajoitusten lisäksi liittää ehto, jonka mukaan ajo-oikeuden haltijan:

3) on toimitettava määräajan kuluttua poliisille lääkärinlausunto tai erikoisalan lääkärinlausunto.

Ehdoista ja rajoituksista on 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua ehtoa ja 5 §:n 6 momentissa tarkoitettua rajoitusta lukuun ottamatta tehtävä merkintä ajokorttiin sen ajokorttiluokan yhteyteen, jota ehto tai rajoitus koskee.

20 §

Ajoterveydentilan ja ajokunnon valvonta

Jos on syytä epäillä, ettei ajo-oikeuden haltija enää täytä ajokortin terveysvaatimuksia tai ettei hän terveydentilansa vuoksi enää kykene kuljettamaan turvallisesti sellaista ajoneuvoa, jonka ajo-oikeus hänellä on, poliisi voi määrätä kuljettajan määräajassa toimittamaan lääkärinlausunnon tai erikoisalan lääkärinlausunnon terveysvaatimusten täyttymisestä taikka todistuksen ajonäytteestä tai uudesta ajokokeesta.

26 §

Ajokortin luovuttaminen

Ajokortti toimitetaan hakijalle postitse. Jos postitse toimittaminen ei hakijalla ennestään olevan ajokortin viranomaisen haltuun saamiseksi tai muusta asiakirjaturvallisuuteen tai tässä laissa säädettyyn tehtävään liittyvästä syystä ole mahdollista, ajokortin luovuttaa Liikenne- ja viestintävirasto. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ajokorttien postitse toimittamisen esteistä, postittamisesta noudatettavasta menettelystä ja muista postittamisen vaatimuksista sekä hakijalla ennestään olevan ajokortin tuhoamisesta.

32 §

Ajokortin ja muun luvan tai todistuksen mukana pitämis- ja esittämisvelvollisuus

Ajokortti, väliaikainen ajokortti, tilapäinen ajokortti, kansainvälinen ajokortti, opetuslupa, moottoripyörän harjoituslupa, muussa EU- tai ETA-valtiossa kuin Suomessa annettu mopon ajolupa, liikenneopettajalupa, opetusharjoittelulupa ja kuljettajantutkintotodistus on pidettävä ajettaessa mukana ja vaadittaessa esitettävä poliisimiehelle taikka muulle liikenteen valvontaan liittyvässä virkatehtävässä toimivalle tulli- ja rajavartiolaitokselle.

35 §

Ryhmän 1 ajokorttia koskevat koulutusvaatimukset

Auton B-luokan ajokorttia suorittavan on ennen kuljettajantutkintoa saatava koulutus, jolla lisätään valmiuksia vaikeissa olosuhteissa ajamisessa ja tuetaan muutenkin sääntöjä noudattavan turvallisen ja vastuullisen ajotavan omaksumista. Koulutuksessa on erityisesti vahvistettava valmiuksia tunnistaa ja välttää liikenteen vaaratilanteita ja tekijöitä, jotka kuljettajan ajokykyä heikentämällä voivat lisätä onnettomuusriskiä. Koulutukseen on sisällytettävä opetusta kuljettajan riskikäyttäytymiseen liittyvien liikennetilanteiden erityispiirteistä ja niihin liittyvien riskien tunnistamisesta sekä pimeällä ja liukkaalla ajamiseen liittyvien erityispiirteiden ja riskien tunnistamisesta, kuten tienpinnan liukkauden vaikutuksesta ajoneuvon hallintaan sekä ajonopeuden, turvallisuusvälin ja oikean havainnoinnin merkityksestä kuljettajan toimintamahdollisuuksiin ja nopeuden vaikutuksista jarrutusmatkaan ja ajoneuvon hallittavuuteen. Liukkaalla ajamisen ajo-opetus toteutetaan järjestettyinä ajamisen näyttöinä ja harjoituksina, jolloin ne on toteutettava ajoharjoitteluradalla. Jos lähin ajoharjoittelurata on yli 80 kilometrin päässä kunnan tai kaupungin keskustasta, jossa ajokorttia suorittava saa tässä momentissa tarkoitetun koulutuksen ajo-opetusta, voidaan liukkaalla ajamisen ajo-opetus toteuttaa simulaattorilla. Koulutuksen kesto on kymmenen tuntia ja siihen on sisällytettävä teoriaopetusta ja ajo-opetusta, joka voidaan osin antaa simulaattorilla.

35 a §

Ajoharjoitteluradat

Ajoharjoitteluradan on rakenteeltaan, mitoitukseltaan, varusteiltaan ja kunnoltaan sovellettava liukkaalla ajamisen harjoitteluun. Radalla on oltava harjoittelun ja turvallisuuden edellyttämät varusteet ja tarvittavat laitteet. Asiattoman liikenteen pääsy rata-alueelle harjoittelun aikana on estettävä selvästi havaittavalla tavalla.

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy kuljettajaopetuksessa käytettävät ajoharjoitteluradat. Hakemukseen ajoharjoitteluradan hyväksymiseksi on liitettävä tiedot radasta, sen mitoituksista, laitteista ja varusteista. Ajoharjoitteluradan hyväksymistä koskeva hakemus raukeaa, jos sitä ei hakijasta johtuvasta syystä ole voitu käsitellä vuoden kuluessa hakemuksen saapumisesta.

Ajoharjoitteluradan hyväksyminen on voimassa toistaiseksi. Hyväksyminen voidaan peruuttaa, jos rata ei enää täytä hyväksymisen edellytyksiä ja puutteet ja laiminlyönnit ovat vakavia tai olennaisia ja radanpitäjälle annettu huomautukset tai varoitukset eivät ole johtaneet puutteiden korjaamiseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajoharjoitteluratojen hakumenetelmästä, mitoituksista, rakenteesta, varusteista ja laitteista.

35 b §

Ajoharjoitteluradan valvontamaksu

Ajoharjoitteluratojen valvonnasta ja muista viranomaistehtävistä aiheutuvien kustannusten kattamiseksi hyväksytyiltä ajoharjoitteluradoilta peritään hyväksymisvuodesta lukien kalenterivuosittain ajoharjoitteluratojen valvontamaksu, jonka suuruudesta säädetään Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa. Valvontamaksu on suoraan ulosottokelpoinen ja sen perimiseen sovelletaan verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annettua lakia.

35 c §

Ajoharjoitteluratojen valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ajoharjoitteluratojen valvonnasta. Se voi järjestää valvontaan liittyvät tehtävät tai hankkia tarvittavat palvelut yksityisiltä tai julkisilta palvelun tuottajilta.

Virasto voi käyttää valvonnassa apunaan kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmään ja näitä koskeviin vaatimuksiin perehtynyttä asiantuntijaa. Tässä tehtävässä asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

Ajoharjoitteluratojen on annettava salassapitosäännösten estämättä nähtäväksi valvonnassa tarvittavat asiakirjat, sallittava ajoharjoitteluradan toimintaan liittyvien tietojen tarkastaminen ja annettava muut valvontaa varten tarvittavat tiedot. Ajoharjoitteluradan toiminta on järjestettävä niin, että valvonnan toteuttamiseksi valvojilla on pääsy kaikkiin toiminnassa käytettäviin tiloihin ja ajoneuvoihin.

37 §

Uuden kuljettajan ajokielloon määräämiseen liittyvä koulutus ja ajokortin palauttaminen ajokiellon jälkeen

Jos kuljettaja määrätään kunkin AM-, T- tai B -ajokorttiluokan ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana tehdyistä liikenne rikoksista tai toistuvista liikenne rikkomuksista ajokielloon taikka poliisin määräämään väliaikaiseen ajokielloon, ajokortin palauttamisen edellytyksenä ajokiellon päättymisen jälkeen on, että hän on saanut riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen käsittelevän lisäkoulutuksen. Säännöstä sovelletaan myös moottoripyörän ajo-oikeuden haltijaan, jolla ei ole auton ajo-oikeutta, kahden vuoden ajan moottoripyörän ensimmäisen ajo-oikeuden saamisesta. Jos tässä momentissa tarkoitettua seuranta-ajatajan ovat päällekkäiset tai seuraavat toista keskeytyksestä, seuranta-aikoja pidetään yhtenä seurantajaksena.

Ajokortin palauttamisen edellytyksenä 1 momentissa tarkoitetun ajokiellon jälkeen on, että ajokielloon määrätty esittää todistuksen 1 momentissa tarkoitetun koulutuksen saamisesta. Koulutuksen tulee olla suoritettu ajokielloon määräämisen jälkeisenä aikana. Todistus on ajokorttiluokakohtainen.

38 §

Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun aloittamisen vähimmäisi-

Ajokorttia suorittavan ajo-opetus ja ajoharjoittelu saadaan aloittaa B-luokassa aikaisintaan ajokorttia suorittavan täyttäessä 16 vuotta ja muissa luokissa aikaisintaan kuusi kuukautta ennen vaadittavan vähimmäisiän täyttymistä. Ajo-opetus ja ajoharjoittelu liikenteessä saadaan kuitenkin aloittaa vasta, kun ajokorttia suorittava on täyttänyt 15 vuotta.

44 §

Opetuslupan myöntäminen ja voimassaolo

B-luokan opetuslupa myönnetään kolmeksi vuodeksi ja aikaisintaan ajokorttia suorittavan täyttäessä 16 vuotta. Muu opetuslupa myönnetään yhdeksäksi kuukaudeksi ja aikaisintaan kuusi kuukautta ennen kuin ajokorttia suorittava täyttää opetusajoneuvon luokkaa vastaavan ajokortin saamiselle säädetyn vähimmäisiän. Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun aloittamisen vähimmäisiästä säädetään 38 §:n 1 momentissa.

Opetuslupa on merkittävä luvanhaltija, ajokorttia suorittava sekä suoritettavan ajokortin luokka ja AM-luokassa myös ajoneuvon luokka. Jos opetuslupa myönnetään 2 momentin mukaisesti kahdelle, toisen heistä on annettava kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä oleva todistus 35 §:n 3 momentissa tarkoitetusta ajo-opetuksesta.

51 a §

Alaikäisen kuljettajan tunnus

Ajoneuvo, jota kuljettaa alle 18-vuotias 5 §:n 6 momentissa tarkoitettu kuljettaja, on merkittävä vihreä-keltaisella kuusikulmion muotoisella tunnuksella, joka on kiinnitettävä ajoneuvon takaosaan näkyvälle paikalle.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset tunnuksesta ja sen käytöstä.

53 §

Kuljettajantutkinnon rakenne ja toteuttaminen

Valtioneuvoston asetuksella annetaan säännökset ajokokeen kestosta sekä ajokokeen vastaanottamisesta ja poikkeuksista poljinvaatimukseen. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä teoriakokeesta, tutkintoajoneuvoista ja muista kuljettajantutkinnon vaatimuksista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä teoriakokeiden, ajokokeiden ja käsittelykokeiden sisällöstä, tulkin käytöstä kokeissa ja kokeiden käytännön toteutuksesta.

54 §

Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset

Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua ajokorttilupaa ei vaadita eikä toistaiseksi voimassa oleva 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 lääkärintlausunnon mukaan lääkäri sitä edellyttää tai suosittelee.

56 a §

Kuljettajantutkinnon teoriakoesuorituksessa todettu vilppi

Jos 53 §:ssä tarkoitettuun kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen osallistuvan henkilön tai kokeessa toimivan tulkin havaitaan kokeen aikana syyllistyvän vilpilliseksi katsottavaan toimintaan, kokeen järjestäjän on keskeytettävä kokeen suorittajan koe ja hylättävä koesuoritus. Vilpiksi katsotaan epärehellinen teko tai tekemättä jättäminen, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen henkilön osaamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto asettaa kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen kokeen suorittajalle, jonka todetaan syyllistyneen

vilpilliseksi katsottavaan toimintaan koetilaisuudessa, ja kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon toimia tulkkina kuljettajantutkinnon teoriakokeessa tulkille, jonka todetaan syyllistyneen vilpilliseksi katsottavaan toimintaan koetilaisuudessa. Määräaika lasketaan siitä koepäivästä, jolloin vilpilliseksi katsottava toiminta tapahtui tai siitä päivästä, jona tulkin vilpillinen toiminta todettiin. Liikenne- ja viestintäviraston päätös määräaikaisesta kokeeseen osallistumiskiellosta on täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa.

Kuljettajantutkinnon teoriakokeissa vilpillisesti toimineiden tulkkien tietoja tallennetaan ja ylläpidetään Liikenne- ja viestintävirastossa liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 233 §:ssä säädetyllä tavalla osallistumiskiellon ajan. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa.

60 §

Sopimusvaltiossa annettu ajokortti

Mitä 1 momentissa säädetään, koskee myös Hongkongissa, Macaossa tai Taiwanissa annettua alueen sääntöjen mukaista ajokorttia tai kansainvälistä ajokorttia sekä Färsearilla tai Grönlandissa annettua ajokorttia.

61 a §

Ulkomailla annettu 17-vuotiaan B-luokan ajokortti

Mitä 59-61 §:ssä säädetään, koskee myös ulkomailla annettua B-luokan ajokorttia, jonka haltija on 17-vuotias. Alaikäisen B-luokan ajokortin vaihtaminen edellyttää lisäksi huoltajan suostumusta.

Mitä 5 §:n 6 momentissa säädetään ajo-oikeutta koskevista rajoituksista ja mitä 51 a §:ssä säädetään alaikäisen kuljettajan tunnuksista, koskee Suomessa ajettaessa myös 17-vuotiaasta ulkomailla annetun ajokortin haltijaa.

62 §

Velvollisuus ajokortin luovuttamiseen sen vaihtamisen yhteydessä

Jos 59–61 a §:ssä tarkoitettu ulkomailla annettu ajokortti vaihdetaan suomalaiseen ajokorttiin, ulkomailla annettu ajokortti on luovutettava Liikenne- ja viestintävirastolle. Tämä koskee myös 59 §:ssä tarkoitettua ajokorttia, joka uudistetaan tämän lain mukaisesti.

64 §

Ajokieltoon määrääminen

Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon:

2) jos hän ei ole toimittanut 20 §:n 4 momentissa tai 112 §:n 3 momentissa tarkoitettua lääkärintlausuntoa laissa säädetyssä määräajassa taikka toimittanut poliisin asettamassa määräajassa

20 §:n 1 momentissa tarkoitettua lääkärintodistusta tai 3 momentissa tarkoitettua optikon lausuntoa taikka todistusta uuden hyväksytyn kuljettajantutkinnon, ajokokeen tai ajonäytteen suorittamisesta;

70 §

Väliaikaiseen ajokieltoon määrääminen

Poliisimies voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon ja ottaa ajokortin tai, jos ajokorttia ei ole vielä luovutettu, kuljettajantutkintotodistuksen haltuunsa:

3) jos on todennäköistä, että edellytykset ajokiellon määräämiselle ovat olemassa 64 §:n 2 momentin 3–5 kohdan tai 65 §:n nojalla;

88 §

Liikenneopettajalupa

Hakijaa ei ole pidettävä henkilökohtaisten ominaisuuksiensa takia sopivana liikenneopettajaksi, jos hän on:

3) rikosrekisteristä ilmenevien tietojen perusteella viimeksi kuluneen viiden vuoden aikana ja sakkorekisteristä ilmenevien tietojen perusteella viimeksi kuluneen kolmen vuoden aikana syylistynyt henkeen tai terveyteen kohdistuvaan tai muuten väkivaltaista käyttäytymistä osoittavaan rikokseen, seksuaalirikokseen tai muuhun vastaavaan rikokseen ja teko osoittaa hakijan olevan ilmeisen sopimaton toimimaan liikenneopettajana;

93 §

Ajokorttirikkomus

Ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 32 §:ssä säädettyä velvollisuutta pitää asiakirja ajettaessa mukanaan tai 51 a §:ssä säädettyä velvollisuutta ajoneuvon merkitsemisestä.

95 §

Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku

Kuljettajantutkinnon vastaanottajan tässä laissa säädettyjä tehtäviä hoitaessaan antamaan päätökseen ja tämän lain 56 a §:n 2 momentissa tarkoitettuihin päätöksiin saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa.

100 §

Lääkärinlausuntolomakkeiden vahvistaminen

Tässä laissa tarkoitettujen lääkärinlausuntojen, 20 §:n 3 momentissa tarkoitettun optikon lausunnon ja 21 §:ssä tarkoitettujen ilmoitusten kaavan vahvistaa Liikenne- ja viestintävirasto.

113 §

Muut siirtymäsäännökset

Mitä riskientunnistamiskoulutuksesta säädetään tämän lain 35 §:n 2 momentissa ei koske henkilöitä, jotka ovat aloittaneet riskientunnistamiskoulutuksen ennen tämän lain voimaantuloa. Aloitetun riskientunnistamiskoulutuksen voi suorittaa loppuun ennen lain voimaantulopäivää voimassa olleiden säännösten mukaisilla tuntimäärillä vuoden sisällä lain voimaantulosta.

Mitä rajoitetusta B-luokan ajo-oikeudesta säädetään 5 §:n 6 momentissa koskee myös henkilöitä, jotka ovat saaneet B-luokan ajo-oikeuden poikkeusluvan nojalla ennen tämän lain voimaantuloa.

Mitä rajoitetusta B-luokan ajo-oikeudesta säädetään 5 §:n 6 momentissa koskee myös henkilöitä, jotka ovat tämän lain voimaan tullessa 17-vuotiaita ja jotka ovat saaneet B-luokan ajo-oikeuden ennen tämän lain voimaantuloa sillä perusteella, että he opiskelevat ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen.

Mitä alaikäisen kuljettajan tunnuksesta säädetään 51 a §:n 1 momentissa koskee myös tämän pykälän 7 ja 8 momentissa tarkoitettuja henkilöitä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Laki

ajokorttilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan 97 §, 88 §:n 3 momentin 4 kohta

muutetaan 5 §:n 1 momentin 8 kohta ja 6 momentti, 7 §:n 2 momentti, 9 §:n 2 momentti, 10 §:n 1 momentin 1 kohta, 2 momentin johdantokappale ja 4 momentti, 16 §:n 1 momentin johdantokappale ja 3 kohta ja 3 momentti, 20 §:n 1 momentti, 26 §:n 1 momentti, 32 §:n 1 momentti, 35 §:n 2 momentti, 37 §:n 1 ja 2 momentti, 38 §:n 1 momentti, 44 §:n 1 ja 3 momentti, 53 §:n 4 momentti, 54 §:n 2 momentti, 60 §:n 2 momentti, 62 §:n 1 momentti, 64 §:n 2 momentin johdantokappale ja 2 kohta, 70 §:n 1 momentin 3 kohta, 88 §:n 3 momentin 3 kohta, 93 §:n 2 momentti, 95 §:n otsikko ja 1 momentti, 100 § sellaisina kuin niistä ovat 5 §:n 1 momentin 8 kohta ja 6 momentti ja 9 §:n 2 momentti laissa 563/2020, 7 §:n 2 momentti, 44 §:n 1 ja 3 momentti, 54 §:n 2 momentti sekä 60 §:n 2 momentti laissa 387/2018, 10 §:n 1 momentin 1 kohta, 2 momentin johdantokappale ja 4 momentti, 16 §:n 1 momentin johdantokappale ja 3 kohta ja 3 momentti, 26 §:n 1 momentti, 35 §:n 2 momentti, 37 §:n 1 ja 2 momentti, 38 §:n 1 momentti, 53 §:n 4 momentti, 62 §:n 1 momentti, 88 §:n 3 momentin 3 kohta sekä 100 § laissa 938/2018, 32 §:n 1 momentti laissa 15/2019, 64 §:n 2 momentin 2 kohta laissa 70/2015, 70 §:n 1 momentin 3 kohta laissa 1614/2015, 93 §:n 2 momentti laissa 734/2018 sekä 95 §:n otsikko ja 1 momentti laissa 1510/2019

lisätään 6 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 731/2016, 5 kohta, 35 a §, 35 b §, 35 c §, 51 a §, 56 a §, 61 a §, 113 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1081/2012, 6, 7, 8 ja 9 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

5 §

5 §

Ikävaatimukset

Ikävaatimukset

Vähimmäisikä ajokortin saamiseksi on:

Vähimmäisikä ajokortin saamiseksi on:

8) D1- ja D1E-luokassa 21 vuotta;

8) D1- ja D1E-luokassa 21 vuotta *tai, jos henkilö on suorittanut linja-autonkuljettajan tehtäviin valmistavan ammatillisen perustutkinnon ja hänellä on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys, 18 vuotta;*

Edellä 1 momentin 5 kohdasta poiketen vähimmäisikä ajokortin saamiseksi B- ja BE-luokassa on 17 vuotta, jos kysymyksessä on

Edellä 1 momentin 5 kohdasta poiketen B-luokan ajokortin vähimmäisikä on 17 vuotta, jos ajokorttia suorittavan huoltaja on antanut

henkilö, joka opiskelee ammatillisessa kuljetajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen. Opiskelu on osoitettava oppilaitoksen antamalla todistuksella teoriakokeeseen tultaessa. Ennen 1 momentin 5 kohdassa säädetyn vähimmäisiän saavuttamista ajo-oikeus oikeuttaa vain tässä momentissa tarkoitettuun opiskeluun liittyviin ajoihin.

6 §

Ajo-oikeus

Ajo-oikeutta ei ole, jos:

-
- 4) ajo-oikeus on rauennut.
(uusi)
-

7 §

Ajo-oikeuden laajuus

A-luokka sisältää kuitenkin A1- ja A2-luokan ajo-oikeuden, A2-luokka A1-luokan ajo-oikeuden, C-luokka C1-luokan ajo-oikeuden, CE-luokka C1E-luokan ajo-oikeuden, D-luokka D1-luokan ajo-oikeuden, DE-luokka D1E-luokan ajo-oikeuden sekä C1E-, CE-, D1E- ja DE-luokan ajokortti BE-luokan ajo-oikeuden. Kaikki luokat T-luokkaa lukuun ottamatta sisältävät kuitenkin AM-luokan ajo-oikeuden sekä A1-, A2-, A- ja B-luokkaa T-luokan ajo-oikeuden.

9 §

Ajokorttiluvan hakeminen

Ajokorttilupa voidaan myöntää aikaisintaan vuotta ennen kuin hakija täyttää ajokortin luokkaa vastaavan ikävaatimuksen. B-luokan

9 §:n 2 momentissa tarkoitetun suostumuksensa ajokortin suorittamiselle. Tällöin ajo-oikeutta on rajoitettu siten, että B-luokan ajo-oikeus ei ole voimassa lauantaisin kello 00:sta kello 05:een ja sunnuntaisin kello 00:sta kello 05:een. Tämä rajoitus on voimassa, kunnes ajo-oikeuden haltija on täyttänyt 18 vuotta.

6 §

Ajo-oikeus

Ajo-oikeutta ei ole, jos:

-
- 4) ajo-oikeus on rauennut;
5) ajo-oikeuden haltija ei noudata 5 §:n 6 momentissa tarkoitettua rajoitusta.
-

7 §

Ajo-oikeuden laajuus

A-luokka sisältää kuitenkin A1- ja A2-luokan ajo-oikeuden, A2-luokka A1-luokan ajo-oikeuden, C-luokka C1-luokan ajo-oikeuden, CE-luokka C1E-luokan ajo-oikeuden ja DE- tai D1E-luokan ajo-oikeuden, mikäli ajo-oikeuden haltijalla on D- tai D1-luokan ajo-oikeus, D-luokka D1-luokan ajo-oikeuden, DE-luokka D1E-luokan ajo-oikeuden sekä C1E-, CE-, D1E- ja DE-luokan ajokortti BE-luokan ajo-oikeuden. Kaikki luokat T-luokkaa lukuun ottamatta sisältävät kuitenkin AM-luokan ajo-oikeuden sekä A1-, A2-, A- ja B-luokkaa T-luokan ajo-oikeuden.

9 §

Ajokorttiluvan hakeminen

Ajokorttilupa voidaan myöntää aikaisintaan vuotta ennen kuin hakija täyttää ajokortin luokkaa vastaavan ikävaatimuksen. B-luokan

ajokorttilupa voidaan kuitenkin myöntää aikaisintaan kaksi vuotta ennen ikävaatimuksen täyttymistä. Edellä 7 §:n 4 momentissa tarkoitettun ajoneuvovhdistelmän ajo-oikeutta varten ajokorttilupaa hakevalla on oltava B-luokan ajo-oikeus. Jos haetun ajokorttiluokan vähimmäisikävaatimus on alle 18 vuotta eikä hakija ole täyttänyt mainittua ikää, ajokortin saamiseksi vaaditaan huoltajan suostumus. Suostumus on edellytys kuljettajantutkinnon suorittamiseksi ja se koskee myös 5 §:n 5 momentissa tarkoitettuja ajokortin suorittajia.

ajokorttilupa voidaan kuitenkin myöntää aikaisintaan *hakijan täyttäessä 16 vuotta*. Edellä 7 §:n 4 momentissa tarkoitettun ajoneuvovhdistelmän ajo-oikeutta varten ajokorttilupaa hakevalla on oltava B-luokan ajo-oikeus. Jos haetun ajokorttiluokan vähimmäisikävaatimus on alle 18 vuotta eikä hakija ole täyttänyt mainittua ikää, ajokortin saamiseksi vaaditaan huoltajan suostumus. Suostumus on edellytys kuljettajantutkinnon suorittamiseksi ja se koskee myös 5 §:n 6 momentissa tarkoitettuja ajokortin suorittajia.

10 §

Hakemuksen liitteet

Hakemukseen on liitettävä:

1) enintään kuusi kuukautta aikaisemmin annettu lääkärintlausunto ja lisäksi erikoislääkärintlausunto, jos sellainen on esitetyn lääkärintlausunnon tai muutoin Liikenne- ja viestintäviraston tietoon tulleen syyn johdosta tarpeen hakemuksen käsittelemiseksi;

Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua lääkärint- tai erikoislääkärintlausuntoa ei kuitenkaan vaadita, ellei se lääkärintlausunnosta tai muutoin Liikenne- ja viestintäviraston tietoon tulleesta syystä ole tarpeen, jos:

Edellä 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettun selvityksen antajan on, noudattaen mitä 8 c §:n 1 momentissa säädetään hakemuksen toimittamisesta, ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle sellaisista tehtävän hoitamisessa tapahtuvista muutoksista, jotka liittyvät todistuksen antamiseen. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettun selvityksen antamiseen liittyvistä ja tarvittaessa muista 1 momentin vaatimuksista.

16 §

10 §

Hakemuksen liitteet

Hakemukseen on liitettävä:

1) enintään kuusi kuukautta aikaisemmin annettu lääkärintlausunto ja lisäksi *erikoisalan lääkärintlausunto*, jos sellainen on esitetyn lääkärintlausunnon tai muutoin Liikenne- ja viestintäviraston tietoon tulleen syyn johdosta tarpeen hakemuksen käsittelemiseksi;

Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua *lääkärintlausuntoa* tai *erikoisalan lääkärintlausuntoa* ei kuitenkaan vaadita, ellei se lääkärintlausunnosta tai muutoin Liikenne- ja viestintäviraston tietoon tulleesta syystä ole tarpeen, jos:

Edellä 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettun selvityksen antajan on, noudattaen mitä 9 §:n 3 momentissa säädetään hakemuksen toimittamisesta, ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle sellaisista tehtävän hoitamisessa tapahtuvista muutoksista, jotka liittyvät todistuksen antamiseen. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettun selvityksen antamiseen liittyvistä ja tarvittaessa muista 1 momentin vaatimuksista.

16 §

Ajokortin ehdot ja rajoitukset

Ajokorttilupaan ja ajokorttiin voidaan 5 §:n 2–4 momentissa, 68 a §:n 2 momentissa ja 97 §:n 3 momentissa tarkoitettujen ehtojen ja rajoitusten lisäksi liittää ehto, jonka mukaan ajo-oikeuden haltijan:

3) on toimitettava määrääjän kuluttua poliisille lääkärin- tai erikoislääkärintodistus.

Ehdoista ja rajoituksista on 1 momentin 3 kohdassa ja 97 §:n 3 momentissa tarkoitettua ehtoa lukuun ottamatta tehtävä merkintä ajokorttiin sen ajokorttiluokan yhteyteen, jota ehto tai rajoitus koskee.

20 §

Ajoterveydentilan ja ajokunnon valvonta

Jos on syvää epäillä, ettei ajo-oikeuden haltija enää täytä ajokortin terveysvaatimuksia tai ettei hän terveydentilansa vuoksi enää kykene kuljettamaan turvallisesti sellaista ajoneuvoa, jonka ajo-oikeus hänellä on, poliisi voi määrätä kuljettajan määrääjässä toimittamaan lääkärin- tai erikoislääkärinlausunnon terveysvaatimusten täytymisestä taikka todistuksen ajonäytteestä tai uudesta ajokokeesta.

26 §

Ajokortin luovuttaminen

Ajokortti toimitetaan hakijalle postitse. Jos postitse toimittaminen ei hakijalla ennestään olevan ajokortin viranomaisen haltuun saamiseksi tai muusta asiakirjaturvallisuuteen tai tässä laissa säädettyyn tehtävään liittyvästä syystä ole mahdollista, ajokortin luovuttaa Liikenne- ja viestintävirasto. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ajokorttien postitse toimittamisen esteistä, postittamisessa noudatettavasta menettelystä

Ajokortin ehdot ja rajoitukset

Ajokorttilupaan ja ajokorttiin voidaan 5 §:n 2–4 momentissa ja 68 a §:n 2 momentissa tarkoitettujen ehtojen ja rajoitusten lisäksi liittää ehto, jonka mukaan ajo-oikeuden haltijan:

3) on toimitettava määrääjän kuluttua poliisille *lääkärinlausunto tai erikoisalan lääkärinlausunto*.

Ehdoista ja rajoituksista on 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua ehtoa ja 5 §:n 6 momentissa tarkoitettua rajoitusta lukuun ottamatta tehtävä merkintä ajokorttiin sen ajokorttiluokan yhteyteen, jota ehto tai rajoitus koskee.

20 §

Ajoterveydentilan ja ajokunnon valvonta

Jos on syytä epäillä, ettei ajo-oikeuden haltija enää täytä ajokortin terveysvaatimuksia tai ettei hän terveydentilansa vuoksi enää kykene kuljettamaan turvallisesti sellaista ajoneuvoa, jonka ajo-oikeus hänellä on, poliisi voi määrätä kuljettajan määrääjässä toimittamaan *lääkärinlausunnon* tai *erikoisalan lääkärinlausunnon* terveysvaatimusten täytymisestä taikka todistuksen ajonäytteestä tai uudesta ajokokeesta.

26 §

Ajokortin luovuttaminen

Ajokortti toimitetaan hakijalle postitse. Jos postitse toimittaminen ei hakijalla ennestään olevan ajokortin viranomaisen haltuun saamiseksi tai muusta asiakirjaturvallisuuteen tai tässä laissa säädettyyn tehtävään liittyvästä syystä ole mahdollista, ajokortin luovuttaa Liikenne- ja viestintävirasto. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ajokorttien postitse toimittamisen esteistä, postittamisessa noudatettavasta menettelystä

ja muista postittamisen vaatimuksista sekä hakijalla ennestään olevan ajokortin palauttamisesta viranomaiselle.

ja muista postittamisen vaatimuksista sekä hakijalla ennestään olevan ajokortin *tuhoamisesta*.

32 §

Ajokortin ja muun luvan tai todistuksen mukana pitämis- ja esittämisvelvollisuus

Ajokortti, väliaikainen ajokortti, tilapäinen ajokortti, kansainvälinen ajokortti, opetuslupa, moottoripyörän harjoituslupa, muussa EU- tai ETA-valtiossa kuin Suomessa annettu mopon ajolupa, liikenneopettajalupa, opetusharjoittelulupa ja kulkettajantutkintotodistus on pidettävä ajettaessa mukana ja vaadittaessa esitettävä poliisimiehelle taikka muulle liikenteen valvontaan liittyvässä virkatehtävässä toimivalle tulli- ja rajavartiomiehelle *sekä tieliikennelain 97 §:ssä tarkoitetulle liikenne- ja viestintäministeriön tai Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä valvomaan määräämälle*.

32 §

Ajokortin ja muun luvan tai todistuksen mukana pitämis- ja esittämisvelvollisuus

Ajokortti, väliaikainen ajokortti, tilapäinen ajokortti, kansainvälinen ajokortti, opetuslupa, moottoripyörän harjoituslupa, muussa EU- tai ETA-valtiossa kuin Suomessa annettu mopon ajolupa, liikenneopettajalupa, opetusharjoittelulupa ja kulkettajantutkintotodistus on pidettävä ajettaessa mukana ja vaadittaessa esitettävä poliisimiehelle taikka muulle liikenteen valvontaan liittyvässä virkatehtävässä toimivalle tulli- ja rajavartiomiehelle.

35 §

Ryhmän I ajokorttia koskevat koulutusvaatimukset

Auton B-luokan ajokorttia suorittavan on ennen kulkettajantutkintoa saatava koulutus, jolla lisätään valmiuksia vaikeissa olosuhteissa ajamisessa ja tuetaan muutenkin sääntöjä noudattavan turvallisen ja vastuullisen ajotavan omaksumista. Koulutuksessa on erityisesti vahvistettava valmiuksia tunnistaa ja välttää liikenteen vaaratilanteita ja tekijöitä, jotka kulkettajan ajokykyä heikentämällä voivat lisätä onnettomuusriskiä. Koulutukseen on sisällytettävä opetusta pimeällä ja liukkaalla ajamiseen liittyvien erityispiirteiden ja riskien tunnistamisesta, kuten tienpinnan liukkauden vaikutuksesta ajoneuvon hallintaan sekä ajonopeuden, turvallisuusvälin ja oikean havainnoinnin merkityksestä kulkettajan toimintamahdollisuuksiin ja nopeuden vaikutuksista jarrutusmatkaan ja ajoneuvon hallittavuuteen.

35 §

Ryhmän I ajokorttia koskevat koulutusvaatimukset

Auton B-luokan ajokorttia suorittavan on ennen kulkettajantutkintoa saatava koulutus, jolla lisätään valmiuksia vaikeissa olosuhteissa ajamisessa ja tuetaan muutenkin sääntöjä noudattavan turvallisen ja vastuullisen ajotavan omaksumista. Koulutuksessa on erityisesti vahvistettava valmiuksia tunnistaa ja välttää liikenteen vaaratilanteita ja tekijöitä, jotka kulkettajan ajokykyä heikentämällä voivat lisätä onnettomuusriskiä. Koulutukseen on sisällytettävä opetusta *kulkettajan riskikäyttäytymiseen liittyvien liikennetilanteiden erityispiirteistä ja niihin liittyvien riskien tunnistamisesta sekä* pimeällä ja liukkaalla ajamiseen liittyvien erityispiirteiden ja riskien tunnistamisesta, kuten tienpinnan liukkauden vaikutuksesta ajoneuvon hallintaan sekä ajo-

Liukkaalla ajamisen ajo-opetus voidaan toteuttaa myös järjestettyinä ajamisen näyttöinä ja harjoituksina, jolloin ne on toteutettava ajoharjoitteluradalla tai muulla vastaavalla alueella, jota ei käytetä yleiseen liikenteeseen. Koulutuksen kesto on *kahdeksan* tuntia ja siihen on sisällytettävä teoriaopetusta ja ajo-opetusta, joka voidaan osin antaa simulaattorilla.

nopeuden, turvallisuusvälin ja oikean havainnoinnin merkityksestä kuljettajan toimintamahdollisuuksiin ja nopeuden vaikutuksista jarrutusmatkaan ja ajoneuvon hallittavuuteen. Liukkaalla ajamisen ajo-opetus *toteutetaan* järjestettyinä ajamisen näyttöinä ja harjoituksina, jolloin ne on toteutettava ajoharjoitteluradalla. *Jos lähin ajoharjoittelurata on yli 80 kilometrin päässä kunnan tai kaupungin keskustasta, jossa ajokorttia suorittava saa tässä momentissa tarkoitetun koulutuksen ajo-opetusta, voidaan liukkaalla ajamisen ajo-opetus toteuttaa simulaattorilla.* Koulutuksen kesto on *kymmenen* tuntia ja siihen on sisällytettävä teoriaopetusta ja ajo-opetusta, joka voidaan osin antaa simulaattorilla.

(uusi)

35 a §

Ajoharjoitteluradat

Ajoharjoitteluradan on rakenteeltaan, mitoitukseltaan, varusteiltaan ja kunnoltaan sovelluttava liukkaalla ajamisen harjoitteluun. Radalla on oltava harjoittelun ja turvallisuuden edellyttämät varusteet ja tarvittavat laitteet. Asiattoman liikenteen pääsy rata-alueelle harjoittelun aikana on estettävä selvästi havaittavalla tavalla.

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy kuljettajaopetuksessa käytettävät ajoharjoitteluradat. Hakemukseen ajoharjoitteluradan hyväksymiseksi on liitettävä tiedot radasta, sen mitoituksesta, laitteista ja varusteista. Ajoharjoitteluradan hyväksymistä koskeva hakemus raukeaa, jos sitä ei hakijasta johtuvasta syystä ole voitu käsitellä vuoden kuluessa hakemuksen saapumisesta.

Ajoharjoitteluradan hyväksyminen on voimassa toistaiseksi. Hyväksyminen voidaan peruuttaa, jos rata ei enää täytä hyväksymisen edellytyksiä ja puutteet ja laiminlyönnit ovat vakavia tai olennaisia ja radanpitäjälle annettut huomautukset tai varoitukset eivät ole johtaneet puutteiden korjaamiseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajoharjoitteluratojen hakumenettelystä, mitoituksesta, rakenteesta, varusteista ja laitteista.

(uusi)

35 b §

Ajoharjoitteluradan valvontamaksu

Ajoharjoitteluratojen valvonnasta ja muista viranomais tehtävistä aiheutuvien kustannusten kattamiseksi hyväksytyiltä ajoharjoitteluradoilta peritään hyväksymisvuodesta lukien kalenterivuositain ajoharjoitteluratojen valvontamaksu, jonka suuruudesta säädetään Liikenne- ja viestintäviraston suoritteita koskevassa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa. Valvontamaksu on suoraan ulosotokelpoinen ja sen perimiseen sovelletaan verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annettua lakia.

(uusi)

35 c §

Ajoharjoitteluratojen valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ajoharjoitteluratojen valvonnasta. Se voi järjestää valvontaan liittyvät tehtävät tai hankkia tarvittavat palvelut yksityisiltä tai julkisilta palvelun tuottajilta.

Virasto voi käyttää valvonnassa apunaan kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmään ja näitä koskeviin vaatimuksiin perehtynyttä asiantuntijaa. Tässä tehtävässä asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

Ajoharjoitteluratojen on annettava salassapitosäännösten estämättä nähtäväksi valvonnassa tarvittavat asiakirjat, sallittava ajoharjoitteluradan toimintaan liittyvien tietojen tarkastaminen ja annettava muut valvontaa varien tarvittavat tiedot. Ajoharjoitteluradan toiminta on järjestettävä niin, että valvonnan toteuttamiseksi valvojilla on pääsy kaikkiin toiminnassa käytettäviin tiloihin ja ajoneuvoihin.

37 §

Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvä koulutus ja ajokortin palauttaminen ajokiellon jälkeen

Jos kuljettaja määrätään auton ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana tehdyistä liikennerikoksista tai toistuvista liikennerikkomuksista ajokieltoon, ajokortin palauttamisen edellytyksenä ajokiellon päättymisen jälkeen on, että hän on saanut riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen käsittelevän lisäkoulutuksen. Säännöstä sovelletaan myös moottoripyörän ajo-oikeuden haltijaan, jolla ei ole auton ajo-oikeutta, kahden vuoden ajan moottoripyörän ensimmäisen ajo-oikeuden saamisesta. Jos tässä momentissa tarkoitetut seuranta-ajat ovat päällekkäiset tai seuraavat toista keskeytyksettä, seuranta-aikoja pidetään yhtenä seurantajaksena.

Ajokortin palauttamisen edellytyksenä 1 momentissa tarkoitetun ajokiellon jälkeen on, että ajokieltoon määrätty esittää todistuksen 1 momentissa tarkoitetun koulutuksen saamisesta.

38 §

Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun aloittamisen vähimmäisikä

Ajokorttia suorittavan ajo-opetus ja ajoharjoittelu saadaan aloittaa B-luokassa aikaisintaan kaksi vuotta ja muissa luokissa aikaisintaan kuusi kuukautta ennen vaadittavan vähimmäisiän täyttymistä. Ajo-opetus ja ajoharjoittelu liikenteessä saadaan kuitenkin aloittaa vasta, kun ajokorttia suorittava on täyttänyt 15 vuotta.

37 §

Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvä koulutus ja ajokortin palauttaminen ajokiellon jälkeen

Jos kuljettaja määrätään *kunkin AM-, T- tai B -ajokorttiluokan* ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana tehdyistä liikennerikoksista tai toistuvista liikennerikkomuksista ajokieltoon *taikka poliisin määräämään väliaikaiseen ajokieltoon*, ajokortin palauttamisen edellytyksenä ajokiellon päättymisen jälkeen on, että hän on saanut riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen käsittelevän lisäkoulutuksen. Säännöstä sovelletaan myös moottoripyörän ajo-oikeuden haltijaan, jolla ei ole auton ajo-oikeutta, kahden vuoden ajan moottoripyörän ensimmäisen ajo-oikeuden saamisesta. Jos tässä momentissa tarkoitetut seuranta-ajat ovat päällekkäiset tai seuraavat toista keskeytyksettä, seuranta-aikoja pidetään yhtenä seurantajaksena.

Ajokortin palauttamisen edellytyksenä 1 momentissa tarkoitetun ajokiellon jälkeen on, että ajokieltoon määrätty esittää todistuksen 1 momentissa tarkoitetun koulutuksen saamisesta. *Koulutuksen tulee olla suoritettu ajokieltoon määräämisen jälkeisenä aikana. Todistus on ajokorttiluokakohtainen.*

38 §

Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun aloittamisen vähimmäisikä

Ajokorttia suorittavan ajo-opetus ja ajoharjoittelu saadaan aloittaa B-luokassa aikaisintaan *ajokorttia suorittavan täyttäessä 16 vuotta* ja muissa luokissa aikaisintaan kuusi kuukautta ennen vaadittavan vähimmäisiän täyttymistä. Ajo-opetus ja ajoharjoittelu liikenteessä saadaan kuitenkin aloittaa vasta, kun ajokorttia suorittava on täyttänyt 15 vuotta.

44 §

Opetuslupan myöntäminen ja voimassaolo

B-luokan opetuslupa myönnetään kolmeksi vuodeksi ja aikaisintaan kaksi vuotta ennen kuin ajokorttia suorittava täyttää ajokortin saamiselle säädetyn vähimmäisiän. Muu opetuslupa myönnetään yhdeksäksi kuukaudeksi ja aikaisintaan kuusi kuukautta ennen kuin ajokorttia suorittava täyttää opetusajoneuvon luokkaa vastaavan ajokortin saamiselle säädetyn vähimmäisiän. Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun aloittamisen vähimmäisiästä säädetään 38 §:n 1 momentissa.

Opetuslupa on merkittävä luvanhaltija, ajokorttia suorittava sekä suoritettavan ajokortin luokka ja AM-luokassa myös ajoneuvon luokka. Jos opetuslupa myönnetään 2 momentin mukaisesti kahdelle, toinen heistä on nimittävä vastuulliseksi opettajaksi, joka antaa kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä olevan todistuksen 35 §:n 3 momentissa tarkoitetusta ajo-opetuksesta.

(uusi)

53 §

Kuljettajantutkinnon rakenne ja toteuttaminen

Valtioneuvoston asetuksella annetaan säännökset ajokokeen kestosta sekä ajokokeen

44 §

Opetuslupan myöntäminen ja voimassaolo

B-luokan opetuslupa myönnetään kolmeksi vuodeksi ja aikaisintaan *ajokorttia suorittavan täyttäessä 16 vuotta*. Muu opetuslupa myönnetään yhdeksäksi kuukaudeksi ja aikaisintaan kuusi kuukautta ennen kuin ajokorttia suorittava täyttää opetusajoneuvon luokkaa vastaavan ajokortin saamiselle säädetyn vähimmäisiän. Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun aloittamisen vähimmäisiästä säädetään 38 §:n 1 momentissa.

Opetuslupa on merkittävä luvanhaltija, ajokorttia suorittava sekä suoritettavan ajokortin luokka ja AM-luokassa myös ajoneuvon luokka. Jos opetuslupa myönnetään 2 momentin mukaisesti kahdelle, *toisen* heistä on annettava kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä oleva todistus 35 §:n 3 momentissa tarkoitetusta ajo-opetuksesta.

51 a §

Alaikäisen kuljettajan tunnus

Ajoneuvo, jota kuljettaa alle 18-vuotias 5 §:n 6 momentissa tarkoitettu kuljettaja, on merkittävä vihreä-keltaisella kuusikulmion muotoisella tunnuksella, joka on kiinnitettävä ajoneuvon takaosaan näkyvälle paikalle.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset tunnuksesta ja sen käytöstä.

53 §

Kuljettajantutkinnon rakenne ja toteuttaminen

Valtioneuvoston asetuksella annetaan säännökset ajokokeen kestosta sekä ajokokeen

vastaanottamisesta ja poikkeuksista poljinvaatimukseen. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä teoriakokeesta, tutkintoajoneuvoista ja muista kuljettajantutkinnon vaatimuksista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä teoriakokeiden, ajokokeiden ja käsittelykokeiden sisällöstä ja käytännön toteutuksesta.

vastaanottamisesta ja poikkeuksista poljinvaatimukseen. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä teoriakokeesta, tutkintoajoneuvoista ja muista kuljettajantutkinnon vaatimuksista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä teoriakokeiden, ajokokeiden ja käsittelykokeiden sisällöstä, *tulkin käytöstä kokeissa ja kokeiden käytännön toteutuksesta.*

54 §

54 §

*Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset**Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset*

Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua ajokorttilupaa ei vaadita eikä toistaiseksi voimassa oleva 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 pääsylle ajo-oikeuden palauttamiseksi, jos esitetävän lääkärinlausunnon mukaan lääkäri sitä edellyttää tai suosittelee.

Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua ajokorttilupaa ei vaadita eikä toistaiseksi voimassa oleva *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 pääsylle ajo-oikeuden palauttamiseksi, jos esitetävän lääkärinlausunnon mukaan lääkäri sitä edellyttää tai suosittelee.

(uusi)

56 a §

Kuljettajantutkinnon teoriakoesuorituksessa todettu vilppi

Jos 53 §:ssä tarkoitettuun kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen osallistuvan henkilön tai kokeessa toimivan tulkin havaitaan kokeen aikana syyllistyvän vilpilliseksi katsottavaan toimintaan, kokeen järjestäjän on keskeytettävä kokeen suorittajan koe ja hylättävä koesuoritus. Vilpiksi katsotaan epärehellinen teko tai tekemättä jättäminen, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen henkilön osaamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto asettaa kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua kuljettajantutkinnon teoriakokee-

seen kokeen suorittajalle, jonka todetaan syyllistyneen vilpilliseksi katsottavaan toimintaan koetilaisuudessa, ja kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon toimia tulkkina kuljettajantutkimnon teoriakokeessa tulkille, jonka todetaan syyllistyneen vilpilliseksi katsottavaan toimintaan koetilaisuudessa. Määräaika lasketaan siitä koepäivästä, jolloin vilpilliseksi katsottava toiminta tapahtui tai siitä päivästä, jona tulkin vilpillinen toiminta todettiin. Liikenne- ja viestintäviraston päätös määräaikaisesta kokeeseen osallistumiskiellostä on täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa.

Kuljettajantutkimnon teoriakokeissa vilpillisesti toimineiden tulkkien tietoja tallennetaan ja ylläpidetään Liikenne- ja viestintävirastossa liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 233 §:ssä säädetyllä tavalla osallistumiskiellon ajan. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa.

60 §

Sopimusvaltiossa annettu ajokortti

Mitä 1 momentissa säädetään, koskee myös Hongkongissa, Macaossa tai Taiwanissa annettua alueen sääntöjen mukaista ajokorttia tai kansainvälistä ajokorttia.

(uusi)

60 §

Sopimusvaltiossa annettu ajokortti

Mitä 1 momentissa säädetään, koskee myös Hongkongissa, Macaossa tai Taiwanissa annettua alueen sääntöjen mukaista ajokorttia tai kansainvälistä ajokorttia sekä Färösaarilla tai Grönlannissa annettua ajokorttia.

61 a §

Ulkomailla annettu 17-vuotiaan B-luokan ajokortti

Mitä 59-61 §:ssä säädetään, koskee myös ulkomailla annettua B-luokan ajokorttia, jonka haltija on 17-vuotias. Alaikäisen B-luokan ajokortin vaihtaminen edellyttää lisäksi huoltajan suostumusta.

Mitä 5 §:n 6 momentissa säädetään ajo-oikeutta koskevista rajoituksista ja mitä 51 a

§:ssä säädetään alaikäisen kuljettajan tunnuksesta, koskee Suomessa ajettaessa myös 17-vuotiaasta ulkomailla annetun ajokortin haltijaa.

62 §

Velvollisuus ajokortin luovuttamiseen sen vaihtamisen yhteydessä

Jos 59–61 §:ssä tarkoitettu ulkomailla annettu ajokortti vaihdetaan suomalaiseen ajokorttiin, ulkomailla annettu ajokortti on luovutettava Liikenne- ja viestintävirastolle. Tämä koskee myös 59 §:ssä tarkoitettua ajokorttia, joka uudistetaan tämän lain mukaisesti.

62 §

Velvollisuus ajokortin luovuttamiseen sen vaihtamisen yhteydessä

Jos 59–61 a §:ssä tarkoitettu ulkomailla annettu ajokortti vaihdetaan suomalaiseen ajokorttiin, ulkomailla annettu ajokortti on luovutettava Liikenne- ja viestintävirastolle. Tämä koskee myös 59 §:ssä tarkoitettua ajokorttia, joka uudistetaan tämän lain mukaisesti.

64 §

Ajokieltoon määrääminen

Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon:

2) jos hän rikkoo 16 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua ehtoa, ei ole toimittanut 20 §:n 4 momentissa tai 112 §:n 3 momentissa tarkoitettua lääkärinlausuntoa laissa säädettyssä määräajassa taikka toimittanut poliisin asettamassa määräajassa 20 §:n 1 momentissa tarkoitettua lääkärinlausuntoa tai 3 momentissa tarkoitettua optikon lausuntoa taikka todistusta uuden hyväksytyn kuljettajantutkimuksen, ajokokeen tai ajonäytteen suorittamisesta;

64 §

Ajokieltoon määrääminen

Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon:

2) jos hän ei ole toimittanut 20 §:n 4 momentissa tai 112 §:n 3 momentissa tarkoitettua lääkärinlausuntoa laissa säädettyssä määräajassa taikka toimittanut poliisin asettamassa määräajassa 20 §:n 1 momentissa tarkoitettua lääkärinlausuntoa tai 3 momentissa tarkoitettua optikon lausuntoa taikka todistusta uuden hyväksytyn kuljettajantutkimuksen, ajokokeen tai ajonäytteen suorittamisesta;

70 §

Väliaikaiseen ajokieltoon määrääminen

Poliisimies voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon ja ottaa ajokortin tai, jos ajokorttia ei ole vielä luovutettu, kuljettajantutkintotodistuksen haltuunsa:

70 §

Väliaikaiseen ajokieltoon määrääminen

Poliisimies voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon ja ottaa ajokortin tai, jos ajokorttia ei ole vielä luovutettu, kuljettajantutkintotodistuksen haltuunsa:

3) jos on todennäköistä, että edellytykset ajokiellon määräämiselle ovat olemassa 64 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitetun 16 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaisen ehdon rikkomisen vuoksi taikka 64 §:n 2 momentin 3–5 kohdan tai 65 §:n nojalla;

3) jos on todennäköistä, että edellytykset ajokiellon määräämiselle ovat olemassa 64 §:n 2 momentin 3–5 kohdan tai 65 §:n nojalla;

88 §

Liikenneopettajalupa

Hakijaa ei ole pidettävä henkilökohtaisten ominaisuuksiensa takia sopivana liikenneopettajaksi, jos hän on:

Hakijaa ei ole pidettävä henkilökohtaisten ominaisuuksiensa takia sopivana liikenneopettajaksi, jos hän on:

3) viimeksi kuluneen viiden vuoden aikana syvällistynyt henkeen tai terveyteen kohdistuvaan tai muuten väkivaltaista käyttäytymistä osoittavaan rikokseen, seksuaalirikokseen tai muuhun vastaavaan rikokseen ja teko osoittaa hakijan olevan ilmeisen sopimaton toimimaan liikenneopettajana;

3) rikosrekisteristä ilmenevien tietojen perusteella viimeksi kuluneen viiden vuoden aikana ja sakkorekisteristä ilmenevien tietojen perusteella viimeksi kuluneen kolmen vuoden aikana syvällistynyt henkeen tai terveyteen kohdistuvaan tai muuten väkivaltaista käyttäytymistä osoittavaan rikokseen, seksuaalirikokseen tai muuhun vastaavaan rikokseen ja teko osoittaa hakijan olevan ilmeisen sopimaton toimimaan liikenneopettajana;
(kumotaan)

4) poliisin pitämästä rekisteristä ilmenevien tietojen perusteella muutoin toiminnallaan osoittanut olevansa elämäntavaltaan tai henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan ilmeisen sopimaton toimimaan liikenneopettajana.

93 §

Ajokorttirikkomus

Ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 32 §:ssä säädettyä velvollisuutta pitää asiakirja ajattaessa mukanaan.

Ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 32 §:ssä säädettyä velvollisuutta pitää asiakirja ajattaessa mukanaan tai 51 a §:ssä säädettyä velvollisuutta ajoneuvon merkitsemisestä.

95 §

95 §

Muutoksenhaku

Kuljettajantutkinnon vastaanottaian tässä laissa säädettyjä tehtäviä hoitaessaan antamaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa.

Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku

Kuljettajantutkinnon vastaanottajan tässä laissa säädettyjä tehtäviä hoitaessaan antamaan päätökseen *ja tämän lain 56 a §:n 2 momentissa tarkoitettuihin päätöksiin* saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa.

 97 §

 (kumotaan)
Poikkeuslupa

Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisistä syistä kokonaisharkinnan perusteella myöntää poikkeuksen B-luokan ajokorttilupaa ja ajokorttia koskevasta vähimmäisikävaatimuksesta. Erityisinä syinä hakijan ajokorttitarvetta arvioitaessa voidaan ottaa huomioon pitkät etäisyydet, käytettävissä olevat joukkoliikenneyhteydet ja mahdollisuudet niiden käyttöön sekä muut kulkuyhteyksiin liittyvät syyt, jotka ovat esteenä työssäkäyntiin, työharjoitteluun ja opiskeluun liittyvien tai muiden vastaavien välttämättömien matkojen tekemiseksi. Erityisiä kulkuyhteyksiin liittyviä syitä arvioitaessa voidaan ottaa huomioon myös ennalta arvaamattomat muutokset perheen tilanteessa sekä perheen toimentulon turvaamiseen ja välttämättömien asioiden hoitamiseen liittyvät tarpeet.

Poikkeuslupaa haetaan hakijan ja hänen huoltajansa yhteisellä hakemuksella. Poikkeuslupa saadaan myöntää aikaisintaan kolme kuukautta ennen kuin ajokorttia hakeva täyttää 17 vuotta. Kuljettajantutkintoon pääsyn vähimmäisikä on 17 vuotta.

Poikkeuslupapäätökseen voidaan liittää ehto kuljetuksista, joihin poikkeuslupa oikeuttaa ennen säädetyn vähimmäisikävaatimuksen täyttymistä. Poikkeuslupapäätös on pidettävä ajettaessa mukana ja pyydetäessä esitettävä poliisille tai muulle liikenteen valvojalle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ikäpoikkeusluvan hakemisesta, hakemisessa käytettävistä lomakkeista ja hakemukseen tarvittavista liitteistä.

100 §

Lääkärinlausuntolomakkeiden vahvistaminen

Tässä laissa tarkoitettujen lääkärinlausuntojen, 20 §:n 3 momentissa tarkoitetun optikon lausunnon ja 21 §:ssä tarkoitettujen ilmoitusten kaavan, *nuorison terveystodistusta lukuun ottamatta*, vahvistaa Liikenne- ja viestintävirasto.

100 §

Lääkärinlausuntolomakkeiden vahvistaminen

Tässä laissa tarkoitettujen lääkärinlausuntojen, 20 §:n 3 momentissa tarkoitetun optikon lausunnon ja 21 §:ssä tarkoitettujen ilmoitusten kaavan vahvistaa Liikenne- ja viestintävirasto.

113 §

Muut siirtymäsäännökset

Mitä 4 §:n 1 momentin 6 kohdassa ja 2 momentin 2 kohdan b alakohdassa säädetään, ei sovelleta BE-luokan ajokorttiin perustuvan ajo-oikeuden haltijaan, jos ajo-oikeus on saatu ennen 102 §:n 1 momentissa mainittua voimaantulopäivää.

Ennen 102 §:n 1 momentissa mainittua voimaantulopäivää voimassa olleiden säännösten mukaisen A-luokan ajo-oikeuden tehorajoitus on voimassa kaksi vuotta ajo-oikeuden alkamisesta. Jos ajo-oikeuden haltija hakee ajokortin kaksoiskappaletta, hänelle annetaan A2-luokan ajokortti, joka oikeuttaa kuljetta-
maan moottoripyörää, jonka teho on enintään 25 kW. Kahden vuoden määräajan päätyttyä ajokortti vaihdetaan hakemuksesta tässä laissa tarkoitettuun A-luokan ajokorttiin ilman 24 §:n 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettua koulutusta. Jos edellä tarkoitetun rajoitetun A-luokan ajo-oikeuden haltija hakee A2-luokan ajoneuvon ajo-oikeutta ennen rajoitusajan päättymistä, hänen on suoritettava A2-luokan ajokoe tämän lain vaatimusten mukaisesti. A2-luokan korottamisesta A-luokkaan on silloin voimassa, mitä tässä laissa säädetään.

Ennen edellä 102 §:n 1 momentissa mainittua voimaantulopäivää voimassa olleiden säännösten mukaisia ajokorttidirektiivin liitteen II kohdassa 5.2 mainittuja ajoneuvoja saadaan niitä koskevista vaatimuksista poiketen käyttää ajokokeessa 30 päivään syyskuuta

113 §

Muut siirtymäsäännökset

2013 asti, jos ajoneuvo on hyväksytty kouluajoneuvoksi ennen 1 päivää lokakuuta 2003.

Tämän lain 4 §:n 2 momentin 5 kohdan a alakohdan säännös enintään 8 metrin pituudesta ei koske D1-luokan ajo-oikeutta, joka on saatu ennen 102 §:n 1 momentissa mainittua voimaantulopäivää.

(uusi)

(uusi)

(uusi)

(uusi)

Mitä riskientunnistamiskoulutuksesta säädetään tämän lain 35 §:n 2 momentissa ei koske henkilöitä, jotka ovat aloittaneet riskientunnistamiskoulutuksen ennen tämän lain voimaantuloa. Aloitetun riskientunnistamiskoulutuksen voi suorittaa loppuun ennen lain voimaantulopäivää voimassa olleiden säännösten mukaisilla tuntimäärillä vuoden sisällä lain voimaantulosta.

Mitä rajoitetusta B-luokan ajo-oikeudesta säädetään 5 §:n 6 momentissa koskee myös henkilöitä, jotka ovat saaneet B-luokan ajo-oikeuden poikkeusluvan nojalla ennen tämän lain voimaantuloa.

Mitä rajoitetusta B-luokan ajo-oikeudesta säädetään 5 §:n 6 momentissa koskee myös henkilöitä, jotka ovat tämän lain voimaan tullessa 17 vuotta ja jotka ovat saaneet B-luokan ajo-oikeuden ennen tämän lain voimaantuloa sillä perusteella, että henkilö opiskelee ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen.

Mitä alaikäisen kuljettajan tunnuksesta säädetään 51 a §:n 1 momentissa koskee myös tämän pykälän 7 ja 8 momentissa tarkoitettuja henkilöitä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

Valtioneuvoston asetus

ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti
muutetaan ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen (423/2011) 2 §:n 1 momentin 6 kohta ja 2 momentti, 3 §:n 2 momentin 2 kohta, 8 §, 12 §:n 4 momentti, 14 §, 32 §:n 1 momentti, 34 § sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 1 momentin 6 kohta ja 2 momentti asetuksessa 1215/2018, 3 §:n 2 momentin 2 kohta asetuksessa 1/2012, 8 § asetuksessa 1367/2015, 12 §:n 4 momentti, 14 § ja 32 §:n 1 momentti asetuksessa 433/2018
lisätään 3 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi asetuksissa 714/2020 ja 1/2012, uusi 3 momentti, 26 a §

2 §

Ajo-oikeuden laajuutta koskevat poikkeukset Suomessa

6) ajoneuvon katsastaja tai hyväksynnän suorittaja, jolla on C-luokan ajo-oikeus, saa koeajaa D- ja D1-luokan ajoneuvon sekä E-luokan ajoneuvoyhdistelmän ja jolla on B-luokan ajo-oikeus saa koeajaa BE-luokan ajoneuvoyhdistelmän sen katsastamiseen tai liikenteeseen hyväksymiseen kuuluvassa koeajossa;

Edellä 1 momentin 4 kohdassa liikenteen valvojalla tarkoitetaan poliisimiestä ja muuta liikenteen valvontaan liittyvässä virkatehtävässä toimivaa tulli- ja rajavartiomiestä.

3 §

Automaattivaihteinen ajoneuvo

Ajokorttilain 7 §:n 3 momentin 2 kohdassa säädetty rajoitus vain automaattivaihteisen ajoneuvon kuljettamisesta ei koske:

2) AM-luokan kevyen nelipyörän ajo-oikeutta, vaikka ajokoe on suoritettu automaattivaihteisella kevyellä nelipyörällä tai traktorilla;

Liikenne- ja viestintävirasto tai sen hankkima palvelun tuottaja voi hakemuksesta poistaa ajo-oikeudelle asetetun rajoituksen vain automaattivaihteisen ajoneuvon kuljettamisesta edellä 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa.

8 §

Aiemman ajokortin tuhoaminen

Jos postitse toimitettavan ajokortin saajalla on ennestään ajokortti, hänen on tuhottava se postilähetyksen mukana saapuvan ohjeistuksen mukaisesti.

12 §

Ajo-opetuksen vähimmäismäärä ensimmäistä moottoripyörän ajokorttia suoritettaessa. Harjoitusluvalla tapahtuva ajoharjoittelu

Ajoharjoittelussa käytettävän moottoripyörän on vastattava suoritettavan kuljettajantutkinnon luokkaa.

14 §

B-luokan riskientunnistamiskoulutus

Ajokorttilain 35 §:n 2 momentissa tarkoitettua koulutuksesta vähintään puolet on annettava ajo-opetuksena. Liukkaalla ajamisen ajo-opetusta on annettava vähintään tunti. Todistus koulutuksen saamisesta on esitettävä kuljettajantutkinnon ajokokeeseen tultaessa.

26 a §

Alaikäisen kuljettajan tunnus

Ajokorttilain 51 a §:ssä tarkoitetun tunnuksen on oltava asetuksen liitteessä olevan mallin mukainen. Tunnuksen halkaisijan on oltava vähintään 12 cm ja enintään 20 cm. Tunnuksen on oltava heijastamatonta materiaalia ja värityksen on vaihduttava tunnuksen keskeltä.

32 §

Kuljettajantutkintoon ilmoittautuminen

Kuljettajantutkintoon ilmoittautuvan on todistettava henkilöllisyytensä ja esitettävä:

- 1) opetustodistus, jos opetus tai koulutus on säädetty tutkinnon suorittamisen edellytykseksi;
- 2) huoltajan suostumus, jos se ajokorttilain 9 §:n 2 momentin tai 46 §:n 2 momentin mukaan vaaditaan;
- 3) ammatillisen oppilaitoksen antama todistus ajokorttilain 5 §:n 6 momentissa tarkoitettua opiskelusta, jos tutkinto suoritetaan mainitussa lainkohdassa säädetyn ajokortin saamiseksi;
- 4) ajokorttilain 5 §:n 1 momentin 7 kohdassa tai 9 kohdan a alakohdassa tarkoitetun ammattipätevyyden osoittamiseksi kuljettajan ammattipätevyyskortti tai ajokortti, jossa on merkintä ammattipätevyydestä, taikka perustason ammattipätevyyskoulutuksen ja siihen liittyvän kokeen suorittamisesta annettu todistus;
- 5) ajokorttilain 5 §:n 2 momentissa tarkoitettu perustason ammattipätevyyskoulutukseen hyväksytyn koulutuskeskuksen antama hyväksymisasiakirja ja todistus siitä, että tutkintoon tuleva on saanut mainitun pykälän 3 momentin mukaisen koulutuksen, jos tutkinto suoritetaan ajo-oikeuden saamiseksi mainitussa momentissa tarkoitettuja ajoja varten;
- 6) 31 §:ssä tarkoitettu poliisin määräys tai lääkärinlausunto, jos se on peruste tutkinnon tai ajokokeen suorittamiselle ja lisäksi ajokortti, jos se on myönnetty muualla kuin Suomessa.

34 §

Autokoulutoimintaan liittyvien ilmoitusten tekeminen

Ajokorttilain 82 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitetut ilmoitukset autokoulun opetustoiminnasta vastaavan johtajan tehtävien hoitamista koskevista muutoksista on tehtävä viimeistään kuukauden kuluessa siitä, kun opetustoiminnasta vastaava johtaja on lakannut hoitamasta tehtäviään. Mainitun pykälän 3 momentissa tarkoitettu ilmoitus autokoulun toiminnan lakkaamisesta on tehtävä viimeistään kuukauden kuluessa toiminnan lakkaamisesta.

Tämä asetus tulee voimaan xxpäivänä xxkuuta 20xx.

Muut liitteet
Asetuksen liite



kuvateksti: *Alaikäisen kuljettajan tunnus. Halkaisija 12-20 cm.*