

☰ Avaa alivalikko

Viimeksi julkaistu 6.5.2022 13.42

Hallituksen esitys HE 70/2022 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajokorttilakia. Esityksen tarkoituksena on edistää nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta.

Esityksen mukaan kuljettajaopetusta täydennettäisiin lisäämällä ajokortin suorittajalta vaadittavan turvallisuuspainotteisen riskientunnistamiskoulutuksen laajuutta ja vaatimuksia. Lisäksi liukkaalla ajamisen ajo-opetus tulisi suorittaa pääsääntöisesti ajoharjoitteluradalla.

Lisäksi 17-vuotias voisi huoltajan suostumuksella saada B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden, joka ei olisi voimassa kello 00–05. B-luokan rajoitettu ajo-oikeus oikeuttaisi kuljettamaan vain yhtä matkustajaa. Rajoitukset olisivat voimassa siihen asti, kun kuljettaja täyttää 18 vuotta.

Seuraamuksena rajoituksen vastaisesti ajamisesta kuljettaja voitaisiin tuomita sakkoon ja määrätä ajokieltoon.

Kuljettajan tulisi käyttää autoon kiinnitettävää alaikäisen kuljettajan tunnusta ja seuraamukseksi veloitteen rikkomisesta tulisi liikennevirhemaksu.

Liikenne- ja viestintäviraston poikkeuslupamenettelystä, jossa 17-vuotiaalle voidaan kokonaisharkinnan perusteella myöntää poikkeuslupa henkilöauton kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin suorittamista varten, luovuttaisiin. Lisäksi luovuttaisiin ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevien poikkeuksesta henkilöauton ja henkilöauton vetämän ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin saamiseksi 17-vuotiaana.

Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvä koulutus ulotettaisiin koskemaan nykyisten moottoripyörän ja henkilöauton ajo-oikeuksien lisäksi mopon, kevyen nelipyörän ja traktorin ajo-oikeuksia sekä poliisin väliaikaiseen ajokieltoon määräämiä kuljettajia.

Lakiin lisättäisiin säännökset seuraamuksesta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa vilppiin syyllistyneelle. Liikenne- ja viestintävirasto asettaisi vilppiin syyllistyneelle kokeen suorittajalle ja tulkille kuuden kuukauden mittaisen kiellon osallistua teoriakokeeseen tai toimia siinä tulkkina.

Färösaarilla ja Grönlannissa myönnettyjen ajokorttien vaihtaminen suomalaiseen ajokorttiin mahdollistettaisiin. Lisäksi lakiin ehdotetaan tehtäväksi teknisluonteisia ja sääntelyä selkeyttäviä muutoksia.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.10.2022.

PERUSTELUT

1 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 ajokorttiuudistusten 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 tarpeellisena. Eduskunnan edellyttämän ajokorttilain seurantatutkimuksen valmistelu [<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM033:00/2020>] 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 seurantatiedot [Kuljettajaopetuksen ja -tutkinon uudistus vuonna 2018 - Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin, Traficom julkaisu 06/2021,

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kuljettajaopetuksen%20ja%20tutkinon%20uudistus%20vuonna%202018%20Katsaus%20lakimuutoksen%20vaikutuksiin.pdf>] julkaistiin 10.3.2021 ja niitä esiteltiin Liikenne- ja viestintäviraston järjestämässä tieliikenteen turvallisuus -webinaarissa [Tilaisuuden

esitysmateriaalit: <https://www.trafficom.fi/fi/ajankohtaista/tilaisuudet/tieliikenteen-turvallisuuswebinaari-nuorten-liikennekayttaytyminen>]. Seurantatutkimuksen viimeisen osan on määrä valmistua loppukeväällä 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.

Seurantatutkimuksen tulokset osoittavat, että nuorten liikennekäyttämiseen 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 ajokäyttämisen riskihakuisuutta. Onnettomuustietoinstituutin julkaisemasta Nuorisoraportista käy ilmi, että pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna myönteinen kehitys moottorijoneuvo-onnettomuuksien määrässä on viime vuosina hidastunut. [OTI: Nuorisoraportti 2021 - Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat 18–24-vuotiaiden kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet ja liikennevakuutuksesta korvatut 18–24-vuotiaiden liikennevahingot.] Tämänkin havainnon perusteella on tarpeen tarkastella muutoksia, joilla liikenneturvallisudessa tapahtunutta myönteistä kehitystä voitaisiin entisestään tukea.

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti säädöshankkeen ajokorttilain muuttamiseksi 22.3.2021 [<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM017:00/2021>]. 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 liikenneturvallisuusstrategiatyön [<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM054:00/2019>] 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 tukivat sekä liikenneturvallisuusstrategian että ajokorttilain muuttamisen valmistelua.

Ajokorttilain muutoshankkeessa tavoitteena on erityisesti nuorten liikenneturvallisuuden edistäminen. Liikenneturvallisuus on nostettu esiin pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelmassa [Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 10.12.2019, Osallistava ja Osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta.]. Hallitusohjelmaan sisältyvän kirjauksen mukaan liikenneturvallisuuden parantaminen otetaan uudelleen mukaan liikenteen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen. Hallitusohjelman tavoitteena on vastata EU:n nollaskenaarioon.

EU:n nollaskenaariossa on asetettu tavoite vähentää tieliikennekuolemien määrä lähelle nollaan vuoteen 2050 mennessä [Valkoinen kirja: Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää ; Euroopan unionin verkkosivut: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN>]. Lisäksi erillisenä tavoitteena on vähentää vakavia liikenteessä tapahtuvia loukkaantumisia 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä [Declaration of Valletta by EU transport ministers <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/en/pdf>].

Käynnistyneellä ajokorttilain muuttamista koskevalla lainsäädäntöhankkeella on yhtymäpinta ministeriössä valmisteltuun, kaikki liikennemuodot kattavaan liikenneturvallisuusstrategiaan. Valtioneuvosto teki liikenneturvallisuusstrategiaa koskevan periaatepäätöksen 24.3.2022. Strategian tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen kokonaisvaltaisesti ja luoda edellytyksiä liikenteen turvalliseen kehitykseen tulevaisuudessa. Liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmassa on yhteensä 103 toimenpidettä eri liikennemuotojen liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Toimenpiteiden toteuttamiselle nimettyjen vastuutahojen kohdalla korostuu eri tahojen välinen yhteistyö ja yhteistoiminta. 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 määritetään 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-luokan ajokortin hankkineiden määrä laskenut. Aikavälillä 2019–2020 18-vuotiaana B-luokan ajokortin suorittaneiden määrä laski 16 % ja 17-vuotiaana suorittaneiden nousi 52 %. [B-luokan ajokortin

hankkineiden 18-vuotiaiden määrä oli 2019: 36925 ja 2020: 31032; ja 17-vuotiaana poikkeusluvalla B-luokan ajokortin hankkineiden määrä oli 2019: 9409 ja 2020: 14316.] Vuonna 2017 ajokortin oli hankkinut 75,2 % 19-vuotiaiden ikäryhmästä, kun vuonna 2021 ajokortin oli hankkinut vain 70,8 % 19-vuotiaiden ikäryhmästä. Poikkeuslupamenettely ei ole lisännyt nuorten ajokorttien suhteellista määrää ikäluokissa. [Liikennefakta: Uusien henkilöautokuljettajien liikenneturvallisuus

<https://liikennefakta.fi/fi/turvallisuus/tieliikenne/uusien-henkilöautonkuljettajien-liikenneturvallisuus>]

Ratkaisevaa päästökehityksen kannalta on kuitenkin ajoneuvojen käyttövoimarakenteen ja fossiilista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen ajosuoritteiden kehitys, ei ajokortillisten määrän kehitys. Jos ajokilometrejä kertyy paljon nykyistä enemmän, myös päästöt uhkaavat samalla kasvaa. Poikkeusluvan saamisen helpottaminen on lisännyt B-luokan ajokorttien suorittamista, mutta samalla traktorin, mopon, kevyen nelipyörän tai moottoripyörän kuljettamiseen vaadittavien ajokorttien suorittamismäärät ovat laskeneet. [Uusien kuljettajien seurantatutkimus Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneiden tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä (Traficom in tutkimuksia ja selvityksiä 4/2021).] Liikenneturvallisuuden näkökulmasta siirtyminen autolla kulkemiseen on myönteinen kehityssuunta.

1.2 Ajokorttilain seurantatutkimus

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 viimeisen on määrä valmistua 2022.

Vuonna 2021 valmistuivat katsaus lakimuutosten vaikutuksiin, joka keskittyy erityisesti nuoriin kuljettajiin [Kuljettajaopetuksen ja -tutkinon uudistus vuonna 2018: Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin (Traficom in julkaisuja 6/2021).], ja lakiuudistuksen taloudellisia vaikutuksia käsittelevä seurantatutkimuksen osa [Ajokorttilain uudistuksen taloudelliset vaikutukset (Traficom in tutkimuksia ja selvityksiä 18/2021).]. Lisäksi vuonna 2021 valmistui Liikenne- ja viestintäviraston vuosittainen, uusia kuljettajia koskeva seurantatutkimus [Uusien kuljettajien seurantatutkimus: Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2020 aineisto (Traficom in tutkimuksia ja selvityksiä 6/2021).]. 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 kuljettajiin [Kuljettajaopetuksen ja -tutkinon uudistus vuonna 2018: Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin (Traficom in julkaisuja 6/2021).]. Tähän kappaleeseen on koottu tiivistetysti säädöshankkeen kannalta keskeisimpiä tutkimustuloksia ja havaintoja.

Tulosten mukaan poikkeusluvan myöntämisedellytysten keventäminen on aikaistanut henkilöauton kuljettajaopetuksen aloittamista monen nuoren kohdalla. Poikkeusluvan 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 määrällisesti eniten Uudellamaalla, Pirkanmaalla, Varsinais-Suomessa ja Pohjois-Pohjanmaalla asuville. Suhteessa 17-vuotiaaseen väestöön B-luokan ajo-oikeuksia oli vuoden 2019 lopussa vähiten Uudellamaalla (9 % ikäluokasta) ja eniten Etelä-Pohjanmaalla (33 % ikäluokasta). 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.

Poikkeusluvan 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 kuljettajantutkinnon ajokokeessa menestymistä iän perusteella. Ajokokeen läpäisee ensimmäisellä yrityskerralla 74 % 17-vuotiaista, 64 % 18-vuotiaista ja 45 % yli 18-vuotiaista. Ilmiö toistuu myös tarkasteltaessa samaa joukkoa opetustavan mukaan, eli ajokokeen läpäisyprosentti ensimmäisellä yrityksellä oli korkein nuorimpien kokelaiden 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. Opetustuntien määrällä ei voida täysin selittää hyväksymisprosenttien suuruutta eri ikäluokkien ja opetustapojen välillä.

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.

Ajokorttilain seurantatutkimuksen valmistuneet tulokset osoittavat, että 17-vuotiaat syyllistyvät suhteessa hieman useammin ajokieltorikoksiin kuin 18-vuotiaat tai 19-vuotiaat uudet henkilöauton kuljettajat [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 kuljettajantutkinnon kuitenkin vasta 18-vuotiaana. Joukossa oli myös yksi, joka sai B-luokan 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-luokan ajo-oikeuden suorittaneita. (Traficom in julkaisuja 06/2021, s. 18.)). 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 prosenttiyksikköä. Ero 18- ja 19-vuotiaiden välillä on 1,73 prosenttiyksikköä.

Ero ikäryhmien välillä säilyi saman tasoisena, 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. Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen oli syynä ajokieltoon määräämiselle 17-vuotiailla B-ajokorttiluokan kuljettajilla 40,78 %:ssa tapauksia. Ero 18-vuotiaisiin kuljettajiin oli 8 prosenttiyksikköä. 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 näkyviin myös, kun tarkasteltiin ensimmäistä ajo-oikeusvuotta. Seurantatutkimuksen aineistossa 17-vuotiaana ajo-oikeuden saaneet kuljettajat syyllistyivät ajokieltorikokseen 1,8 kertaa useammin kuin 18-vuotiaana ajo-oikeuden saaneet kuljettajat ensimmäisenä ajo-oikeusvuotenaan. Ero pieneni kuitenkin noin 1 prosenttiyksikköön kun kuljettajan ajo-oikeuden alkamisikä sekä rikeikä vakioitiin eli ne olivat samat. 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-luokan 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.

Ajokorttilain seurantatutkimuksen valmistuneiden tulosten mukaan voidaan alustavasti todeta, että ajokieltokoulutuksella on voitu vaikuttaa nuorten, riskialttiisti käyttäytyneiden kuljettajien liikennekäyttäytymiseen. Tulosten mukaan 92 % ajokieltoon määrätystä 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.

Seurantatutkimuksen tuloksissa nousi esiin vuodenajan, viikonpäivän ja vuorokauden ajan merkitys liikenteen riskikäyttäytymiselle. Vuodenaika vertailussa 17-vuotiaat uudet kuljettajat määrättiin useammin ajokieltoon kevät-kesäaikaan kuin 18-vuotiaat. Ikäryhmien välinen ero oli 1,16 prosenttiyksikköä. Syys-talviaikaan ero ikäryhmien välillä oli vain 0,32 prosenttiyksikköä. Kuukausittain tarkasteltuna ajokieltoon määräämiset painottuvat 17- ja 18-vuotiaiden osalta kesäkuukausille. Eniten ajokieltoon määräämisiä tapahtuu 17-vuotiaiden kohdalla toukokuussa, 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

Lainsäädäntöhankkeen käynnistysvaiheessa järjestettiin ministeriön liikenneturvallisuusstrategiatyön [Liikenneturvallisuusstrategia-hanketta koskevat tiedot <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM054:00/2019>] osana asiantuntijakokous, johon kutsuttiin muun muassa käyttäytymistieteen, psykologian, mielenterveyden, ajo-opetuksen ja liikenneturvallisuuden asiantuntijoita. Kokous tuki hankkeen alkuvaiheessa laaditun arviomuistion valmistelua. Liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteltu *arviomuistio ajokorttilain muutoksille – nuorten liikenneturvallisuus* oli lausuntokierroksella 26.5.–23.6.2021.

Hallituksen esityksen valmistelu käynnistyi säädöshankepäätöksen mukaisesti toukokuussa 2021. Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Esityksen valmistelussa on huomioitu arviomuistiosta saatu lausuntopalaute. Esityksen jatkovalmistelussa ministeriö on pyytänyt Poliisihallitukselta näkemyksiä, joiden perusteella muun muassa vaikutusten arviointia täydennettiin.

Lainsäädäntöhankkeen aikana ministeriö on kuullut monipuolisesti nuoria edustavia tahoja. Lisäksi on kuultu muun muassa viranomaisia, liikennealan järjestöjä ja autokouluja. Esitysluonnoksesta oli mahdollista antaa lausuntoja 6.10.–17.11.2021 välisenä aikana. Ministeriö järjesti esitysluonnoksesta kuulemistilaisuuden keskeisimmille sidosryhmille 1.11.2021. Esitysluonnoksen jatkovalmistelussa suunnitelluista muutoksista, laajemmista rajoituksista alaikäisten B-luokan ajo-oikeuteen, järjestettiin avoin kuulemistilaisuus 28.1.2022, johon kutsuttiin laajasti eri sidosryhmiä. Lisäksi lainsäädännön arviointineuvosto on arvioinut esitysluonnoksen maaliskuussa 2022. Lausunto on julkaistu valtioneuvoston kanslian internet-sivuilla osoitteessa: <https://vnk.fi/arviointineuvosto/lausunnot>.

Nuoria on pyritty tiedottamaan lainsäädäntöhankkeesta ja mahdollisesta lakimuutoksesta sosiaalisessa mediassa hankkeen valmisteluvaiheessa. Liikenne- ja viestintäviraston ajokorteista vastaava virkahenkilö on luonut ajokorttiteemaisen TikTok -tilin tavoittaakseen nuoria. Lisäksi lainsäädäntöhanketta esiteltiin 25.3.2022 järjestetyn Nuorten parlamentin liikenne- ja viestintävaliokunnan etäkokouksessa.

Hallituksen esityksen valmisteluhetkellä käytössä on ollut rajallisesti tutkimustietoa siinä esitettävien ehdotusten vaikuttavuudesta liikenneturvallisuuteen ja siksi ehdotukset perustuvat pitkälti virkamiesarvioihin. Vuonna 2018 tehdystä ajokorttilain kokonaisuudistuksesta on kulunut vähän aikaa ja ajokorttilain seurantatutkimuksen liikenneturvallisuutta koskevan osan on määrä valmistua vasta loppukeväästä 2022.

Tietoja hallituksen esityksen käsittelyvaiheista sekä valmisteluun liittyvät materiaalit ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston Hankkeet-internet-sivuilla osoitteessa:
<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM017:00/2021>.

Esitys on ollut tarkastettavana oikeusministeriön laintarkastuksessa.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Johdanto

Ajokorteista ja niiden suorittamisen vaatimuksista säädetään kansallisesti ajokorttilaissa ja ajokorteista annetussa valtioneuvoston asetuksessa. Ajokorttilaki sisältää säännöksiä, joilla pyritään lisäämään erityisesti uusien kuljettajien liikenneturvallista käyttäytymistä.

Ajokorttilakiin vuonna 2018 tehdyillä muutoksilla joustavoitettiin ajokortin hankintaa ja mahdollistettiin nuorten itsenäinen liikkuminen aiempaa laajemmin 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 sääntelyä ja sen muutostarpeita.

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

Lakimuutoksen jälkeen myöntämisperusteina huomioidaan ensisijaisesti ajokorttia suorittavan omat säännölliset kulkemistarpeet. Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää poikkeusluvan 17-vuotiaalle erityisestä syystä. Erityisiä syitä luvan myöntämislle 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 säädetyä 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. Tapauskohtainen arvio nuoren liikkumistarpeesta on hallinnollisesti raskas menettely ja vain alle kymmenen prosenttia hakemuksista on sellaisia, etteivät ne täytä poikkeusluvan myöntämislle asetettuja ehtoja. Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen tietojen mukaan nykyisillä hakemusmäärillä poikkeuslupien käsittelyyn tarvittaisiin henkilöresursseja 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 osalla alle 18-vuotiaista on esimerkiksi opintoihin tai työhön liittyvä säännöllinen liikkumistarve. [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.]

Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän poikkeusluvan 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 tullessa. 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. [Aikavälillä 2018–2020, yhteensä 741 ajokorttia.]

Hakemusten ja myönteisten poikkeuslupapäätösten määrän kasvun valossa nykymuotoista poikkeuslupamenettelyä ei pidetä tarkoituksenmukaisena. Vuonna 2018 B-luokan ajo-oikeuden 17-vuotiaana suoritti 928 henkilöä ja vuonna 2021 jo 16 487 henkilöä. Osuus on kasvanut 2018 lakimuutoksesta alkaen. Lisäksi valtaosa hakemuksista täyttää luvan myöntämisen ehdot. Nuoren liikkumistarpeen tapauskohtainen arviointi on hallinnollisesti raskas ja aikaa vievä menettely, varsinkin nykyisillä hakemusmäärillä. Poikkeusluvan myöntämiskriteereiden tiukentamisella puolestaan olisi lainvalmistelussa tehdyn arvion mukaan kielteinen vaikutus nuorten liikkumismahdollisuuksiin etenkin niillä alueilla, joissa joukkoliikenneyhteydet ovat vähäiset. Poikkeuslupamenettelystä luopuminen tasapuolistaisi nuorten liikkumismahdollisuuksia. Näillä perusteilla pidetään tarpeellisena poikkeuslupamenettelyä luopumista. Samalla olisi tarkoituksenmukaista luopua 5 §:n 6 momentissa säädetyistä rajoituksista, jotka koskevat ammatillisen koulutuksen perusteella myönnettyä poikkeuslupaa ja rajaavat ajo-oikeuden vain opiskeluun liittyviin ajoihin.

2.3 Kuljettajaopetus

Ajokorttilain 35 §:ssä säädetään ryhmän 1 ajokorttia [Ryhmän 1 ajokorttiluokat ovat AM, A1, A2, A, B, BE ja T.] 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 määräyksellä [Liikenteen turvallisuusviraston määräys TRAFI/18934/03.04.03.00/2018.].

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 vastuita ja velvollisuuksia sekä erilaisia ajokäyttäytymiseen vaikuttavia

tekijöitä kuten mikä yhteys esimerkiksi alkoholin ja huumaavien aineiden 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 muutoksella [Laki ajokorttilain muuttamisesta 387/2018.].

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 matka [Liikenne- ja viestintäministeriön asetus 93/2010, 3 §.]. Esityksen kirjoittamishetkellä Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan ajoharjoitteluratoja on 36 [Ajoharjoitteluratoja koskeva kirjanpito ei ole ajantasainen ja siinä voi olla puutteita, koska Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävä päättyi 2018.].

Vaatimus riskientunnistamiskoulutuksesta lisättiin lakiin B-luokan ajo-oikeuden 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 seurantatutkimuksessa [Uusien kuljettajien seurantatutkimus: Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2020 aineisto (Traficom in tutkimuksia ja selvityksiä 6/2021).] tarkastellaan uusien kuljettajien tyytyväisyyttä kuljettajaopetukseen ja heidän kokemuksiaan liikenteestä. Seurantatutkimuksen mukaan asteikolla 1–5 annettu yleisarvosana kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille oli 4,2. Arvosana oli hieman matalampi kuin kahtena edellisenä vuonna, mutta kuitenkin pidemmän aikavälin keskiarvon tuntumassa ja useimpien osatekijöiden osalta sen yläpuolella. Myös yleistytyväisyys 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 tyytymättömmimpiä saamiinsa valmiuksiin vaikeissa olosuhteissa ajamiseen sekä pimeän ja liukkaana kelin ajon harjoitukseen. Erityisesti simulaattorilla ajo-opetuksen suorittaneet antoivat aiempien vuosien tapaan ajo-opetukselle kaikkein heikoimmat arviot. Liikenneopetuksen tärkeys korostui vastaajien antamassa sanallisessa palautteessa, jossa merkittävimmiksi teemoiksi nousivat toive korkeammista ajo-opetusmääristä sekä simulaattoriopetuksen epärealistisuus. On kuitenkin huomioitava, että kyselytutkimuksena 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 tarpeellisena, että riskientunnistamiskoulutuksen vaatimuksia syvennettäisiin kuljettajan riskikäyttäytymistä aiempaa paremmin huomioivaksi. Lisäksi pidetään tarpeellisena, 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 tarpeellisena taikka tarkoituksenmukaisena tehdä edellä kuvattua laajempia muutoksia.

2.4 Kuljettajantutkinto

2.4.1 Kuljettajantutkinnon sisältö ja laajuus

Kuljettajantutkintoa koskevat perussäännökset sisältyvät ajokorttilain 5 lukuun. Tarkemmat luokkakohdaiset kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset sisältyvät valtioneuvoston asetukseen 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 määrättyä.

Kuljettajantutkintoon sisällytettiin riskientunnistamiseen liittyviä osioita ja tutkinnon palautteellisuutta tehostettiin.

Kuljettajantutkinto on auditoitu vuonna 2016 ja sen kehittämistarpeista on laadittu kattava selvitys. Kuljettajantutkintoa tulisi kehittää havaittujen kehittämiskohteiden mukaisesti. Kuljettajantutkintojen tasalaatuisuudesta olisi huolehdittava ja toiminnan luotettavuus varmistettava riittävällä ohjeistuksella ja valvonnalla. Kuljettajantutkinnon ajokokeen vastaanottajien koulutuksesta ja osaamisesta tulee huolehtia, 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. Lainvalmistelussa on arvioitu, että 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.

2.4.2 Vilpillinen toiminta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa

Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan vilppitapaukset kuljettajantutkinnon teoriakokeessa ovat lisääntyneet. Tapausten 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. [Liikenne- ja viestintävirasto, kuljettajantutkinnon teoriakoemääräys 2021.]

Teoriakokeissa 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 voinut antaa kokeen suorittajalle oikeat vastaukset tulkkauksen aikana esimerkiksi kertomalla asiakkaalle suoraan oikeat vastaukset tai antamalla asiakkaalle jonkinlaisen merkin oikean vastauksen kohdalla.

Ajokorttilaki ei mahdollista erityisten hallinnollisten seuraamusten määräämistä todennettuissa vilppitapauksissa ja tämän arvioidaan madaltavan kynnystä vilpin yrittämiseen. Toistaiseksi ainoa seuraamus vilppiin syyllistyneelle kokeen suorittajalle on ollut koesuorituksen keskeyttäminen. Koska vilpillinen koesuoritus ei mittaa kuljettajakokelaan todellista osaamista ja siten todennäköisesti heikentää liikenneturvallisuutta, pidetään tarpeellisena, että vilpillisestä toiminnasta aiheutuisi hallinnollinen seuraamus. Seuraamuksesta säättäminen mahdollistaisi koevilppiin puuttumisen aiempaa tehokkaammalla tavalla.

Viime vuosien aikana vilpillisestä toiminnasta sanktiointiin on kiinnitetty huomiota myös muun lainsäädännön osalta. 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- ajolupakokeeseen ja turvallisuusneuvonantajan kokeeseen on esityksen kirjoitushetkellä eduskunnan käsiteltävänä hallituksen esitys laiksi, johon sisältyy vilppiä koskeva säännös.

Vilppitapauksia on havaittu teoriakokeen lisäksi myös kuljettajantutkinnon ajokokeessa. Tämänhetkinen menettely on koettu toimivaksi ja se katsotaan riittäväksi ajokokeen ja siinä havaitun vilpin osalta. Myös kuljettajatutkinnon ajokokeessa on mahdollista käyttää tulkkia. Ajo- ja käsittelykokeen erilainen luonne huomioiden ei kokeen suorittajalle ole vilpillisestä toiminnasta (esimerkiksi tulkista, joka antaisi ohjeita tulkkauksen ohessa) yhtä selkeää hyötyä kuin teoriakokeessa. Kuljettajantutkinnon ajokoetta ja käsittelykoetta koskevassa ohjeessa kuvataan, miten tulkki saa avustaa ajokokeessa ja miten tilanteissa, joissa tulkki ei toimi asianmukaisesti menetellään. [Liikenne- ja viestintäviraston Ajokoeohje 2020.]

Teoriakoevilpistä säättämistä ajokorttilaissa pidetään tarpeellisena, ja muutoksen arvioidaan vähentävän vilpin yrityksiä ja lisäävän liikenneturvallisuutta.

Ruotsissa vilppiin syyllistyneille kokelaalle asetetaan karenssi, jonka aikana teoriakokeeseen ei voi osallistua. Menettely koskee kaikkia kuljettajantutkintoja, jotka suoritetaan Trafikverketissä. Asiasta vastaava viranomainen, Transportstyrelsen katsoo vilppiin puuttumisen edistävän EU:n liikenneturvallisuuden nollavisiota liikenteessä tapahtuvien kuolemien ja loukkaantumisten määrän alentamiseksi. Raportissaan Transportstyrelsen ehdottaa jopa kahden vuoden mittaista karenssia vilppitapauksissa. [Transportstyrelsen, Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet (30.9.2020): (s. 30). [Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet \(transportstyrelsen.se\)](#)] Norjassa kuljettajantutkintojen teoriakokeissa vilppiin syyllistyneille asetetaan 3–12 kuukauden mittainen karenssi. Kuljettajantutkinnon kokeista vastaava viranomainen, Statens vegvesen, on vuonna 2020 ottanut käyttöön aiempaa tiukemman karenssimenettelyn, joka koskee sekä vilppiin syyllistymistä että vilpin yritystä. [Statens Vegvesen (22.12.2021): <https://www.vegvesen.no/om-oss/presse/aktuelt/2021/12/fikk-ett-ars-karantene-for-a-jukse-pa-teoriproven/>] Karenssin pituus riippuu vilpin vakavuudesta: esimerkiksi matkapuhelimen käyttö oikeiden vastausten etsimiseen katsotaan lievemmäksi teoksi kuin järjestelmällisesti toteutettu vilppi. Ajokorttilakiin ehdotettava muutos ja kuuden kuukauden mittainen kieltä osallistua kokeeseen olisi yhdensuuntainen näiden naapurivaltioissa käytössä olevien ratkaisujen kanssa.

2.5 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 ajokieltojen lisäksi poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos hän ei täytä ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksiä, rikkoo ajokorttilain 16 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua ehtoa [Kohta on kumottu lailla 387/2018, mutta laki sisältää yhä viittauksia ko. kohtaan.], 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 hyväksytyyn kuljettajantutkinnon, 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. Suurempien muutosten ehdottamista ajokieltoja koskevaan

sääntelyyn tämän lainsäädäntöhankkeen yhteydessä ei pidetä tarkoituksenmukaisena, vaan katsotaan, että ajokieltoja koskevaa sääntelyä ja ajokieltomenettelyä olisi tarpeen tarkastella erikseen laajempina kokonaisuuksina. Arviomuistion lausuntokierroksella sisäministeriön poliisiosasto lausui asiasta yhtenevästi. Ajokieltoa koskevan sääntelyn ja nykyisten menettelyiden muuttaminen edellyttäisi poikkihallinnollista yhteistyötä. Poliisihallitus on käynnistänyt hankkeen ajo-oikeusasioiden sähköisen asiankäsittelyjärjestelmän kehittämiseksi ja uusi Ajo-järjestelmä otetaan käyttöön aikaisintaan vuonna 2023 [Poliisin vastuulle kuuluvien ajo-oikeusasioiden käsittely- ja arkistointijärjestelmä on nimeltään Ajo.]. 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, silloin kun kuljettaja on määrätty ajokieltoon auton ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana tehdyistä liikennerikoksista tai toistuvista liikennerikkomuksista. 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 liikennerikkomuksista.

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 lainvalmistelussa tehdyn arvion mukaan liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus.

2.6 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, että on ongelmallista, jos ajokortteja ei voi vaihtaa paikalliseen ajokorttiin, kun ajokortin haltija muuttaa maahan vakinaisesti asumaan.

Färsearet ja Grönlanti kuuluvat muodollisesti Tanskan kuningaskuntaan erillisinä itsehallintoalueina ja niillä on oikeus myöntää omat ajokorttinsa. Nämä itsehallintoalueet eivät kuulu Euroopan unioniin eivätkä ne ole myöskään mainitun pohjoismaisen ajokorttisopimuksen piirissä. Färsearet hyväksyvät suomalaisen ajokortin ilman rajoituksia. Halutessaan suomalaisen ajokortin voi vaihtaa färsearelaiseen ajokorttiin. Grönlanti puolestaan hyväksyy suomalaisen ajokortin ns. turistiajoon kahden kuukauden ajaksi. Jos henkilö muuttaa Grönlantiin, tulee ajokortti kuitenkin vaihtaa grönlantilaiseen.

Färsearilla ja Grönlannissa myönnettyt ajokortit hyväksytään Tanskassa tietyin edellytyksin. Färsearilla myönnetty ajokortti oikeuttaa ajamaan Tanskassa ja se voidaan vaihtaa tanskalaiseen ajokorttiin ilman uutta kuljettajantutkintoa, mutta ja vakinaisesti Tanskaan asumaan muuttavalta 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.

Färsearilla sovelletaan pitkälti EU:n ajokorttilainsäädäntöä, mistä johtuen färsearelainen ajokortti on laajemmin tunnustettu kuin grönlantilainen. Färsearilla myönnetty 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. Färsearilla annettuja ajokortteja vaihdettaessa Tanskassa merkitään ajokortin myöntäjäksi Färsearet. 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 Färsearilla ja Grönlannissa annetuista ajokorteista säädetään ajokorttilain 61 §:n 5 momentissa. Momentissa säädetään, että 61 §:n säännöksiä sovelletaan myös Färsearilla 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 Färsearilla annettujen ajokorttien vaihtamista koskevaa vaatimusta liikenneturvallisuusperusteina aiheellisena, koska Färsearet on suurelta osin huomionnut 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 pyrittäisiin vastaamaan ajokorttilain seuranta tutkimuksessa 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 ja ajoneuvon kyydissä olevien matkustajien määrän rajoittamisella pyritään edistämään erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta, mutta myös yleistä liikenneturvallisuutta. Alaikäisen kuljettajan tunnuksen käyttöön otolla pyritään tukemaan poliisin valvontaa esimerkiksi edellä kuvattujen rajoitusten noudattamisen osalta sekä vaikuttamaan uusien kuljettajien liikennekäyttämiseen. Ajokieltokoulutuksen laajentamisen tavoitteena on ohjata ajokieltoon määrätty tuoret 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 liikennekäyttämistään ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, sekä tunnistaa ja hallita riskialttiita tilanteita. Kuljettajantutkimuksen teoriakokeessa esiintyvään vilppiin puuttamalla pyritään edesauttamaan uusien kuljettajien osaamista ja edistämään liikenneturvallisuutta. Esityksen tavoitteena on lisäksi joustavoittaa ajokortin hankintaa ja viranomaistoimintaa sekä tehdä muita teknisluonteisia muutoksia.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Hallituksen esitykseen sisältyvät ehdotukset pohjautuvat kesällä 2021 lausuttavana olleeseen arviomuistioon, joka laadittiin ajokorttilain seurantatutkimuksen valmistuneita tuloksia ja asiantuntijakokouksen keskusteluja hyödyntäen. Valmistelussa on lisäksi hyödynnetty lokakuussa 2021 julkaistun nuorten onnettomuuksia käsittelevän Euroopan laajuisen raportin [European Transport Safety Council: Reducing road deaths among young people aged 15 to 30. PIN Flash Report 41, lokakuu 2021. https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-41_web_FINAL.pdf] havaintoja.

4.1.1 Nuorten liikenneturvallisuuden edistämistä koskevat ehdotukset

B-luokan rajoitettu ajo-oikeus

Ehdotetaan 17-vuotiaille mahdollisuutta suorittaa B-luokan ajo-oikeus huoltajan suostumuksella. Ajo-oikeudesta säädettäisiin ajokorttilain 5 §:n 6 momentissa. Ehdotuksella mahdollistettaisiin B-luokan ajo-oikeuden suorittaminen ja B-luokan ajo-oikeutta edellyttävien ajoneuvojen [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.] kuljettaminen ennen laissa säädetyn vähimmäisiän täyttymistä, 17-vuotiaana.

Laissa lapsen huollosta ja tapaamisoikeudesta (361/1983) huoltajan tehtäviä koskevassa 4 §:ssä säädetään, että ennen kuin huoltaja tekee päätöksen lapsen henkilökohtaisessa asiassa, hänen tulee keskustella asiasta lapsen kanssa, jos se lapsen ikään ja kehitystasoon sekä asian laatuun nähden on mahdollista. Lain 5 §:ssä säädetään huoltajien yhteistoiminnasta. Pykälän 1 momentin mukaisesti lapsen huoltajat vastaavat yhdessä lapsen huoltoon kuuluvista tehtävistä ja tekevät yhdessä lasta koskevat päätökset, jollei toisin ole säädetty tai määrätty; ja 2 momentin mukaisesti asiasta, jolla on huomattava merkitys lapsen tulevaisuuden kannalta, voivat huoltajat kuitenkin päättää vain yhdessä, jollei lapsen etu ilmeisesti muuta vaadi. Lainvalmistelussa on arvioitu, että B-luokan ajo-oikeuden hankkiminen huoltajan suostumuksella, mikä tapahtuisi aikaisintaan vuosi ennen kuin nuori täyttäisi vähimmäisikä koskevan vaatimuksen (18 vuotta), ei ole laissa tarkoitettu asia, jolla on huomattava merkitys lapsen tulevaisuuden kannalta. Yhden huoltajan suostumus on käytännössä todettu toimivaksi ratkaisuksi niin nykyisen poikkeuslupamenettelyn, kuin muitakin ajokorttiluokkia koskevien ajokorttilupien osalta (esimerkiksi mopon ja kevyen nelipyörän kuljettamiseen vaadittavat ajokortit). Menettely on ollut käytössä vuodesta 2018. Huoltajien yhteistoimintaa koskevan säännöksen (361/1983, 5 §) mukaisesti velvollisuus tehdä lasta koskevat päätökset yhdessä koskisi lainvalmistelussa arvioidun mukaan myös ajokortin hankintaa. Edellä kuvatun perusteella voidaan odottaa, että huoltaja on keskustellut asiasta lapsen toisen huoltajan kanssa ennen kuin antaa suostumuksensa, ja myös lapsen kanssa. Huoltajien mahdolliset erimielisyystilanteet jäisivät siten huoltajien kesken ratkaistaviksi.

Alaikäisen B-luokan ajo-oikeutta rajoitettaisiin liikenneturvallisuussyistä. Näistä rajoituksista säädettäisiin uudessa 5 a §:ssä. Rajoitusten johdosta 17-vuotiaiden B-luokan ajo-oikeuteen viitataan tässä esityksessä myös B-luokan rajoitettuna ajo-oikeutena. Ikäluokan koon ja

poikkeuslupien kasvaneen suosion perusteella on arvioitu, että vuositasolla B-luokan rajoitettu ajo-oikeus voisi koskea noin 20 000–30 000 kuljettajaa.

Ensimmäisenä rajoituksena ehdotetaan, että ajo-oikeutta rajoitettaisiin riskialttiimmiksi todettuina aikoina, eli yöaikaan kello 00–05 välillä. Rajoituksen ehdotetaan olevan voimassa, kunnes ajo-oikeuden haltija täyttäisi 18 vuotta. Lokakuussa 2021 lausuttavana olleessa luonnoksessa hallituksen esitykseksi laiksi ajokorttilain muuttamisesta ehdotettiin, että yöaikaisen ajamisen kieltämistä koskeva rajoitus kohdistuisi vain lauantaihin ja sunnuntaihin (kello 00–05). Saadun lausuntopalautteen ja ehdotuksesta käydyn julkisen keskustelun johdosta ehdotusta arvioitiin uudelleen. Esitysluonnoksen jatkovalmistelussa ehdotettu rajoitus päädyttiin laajentamaan kaikkiin viikonpäiviin.

Rajoituksen laajentamiselle koko viikkoa koskevaksi on useita perusteita. Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen vuosien 2019–2020 onnettomuustietojen [Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet, Väyläviraston onnettomuusrekisteri.] mukaan 11 prosenttia viikolla tapahtuneista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista, joissa oli osallisena 17-vuotias henkilöauton kuljettaja, ajoittui arkiöihin (maanantai-perjantai kello 00–05). Onnettomuuksista 12 prosenttia ajoittui viikonloppuöihin (lauantai-sunnuntai kello 00–05). Ero arki- ja viikonloppuöinä tapahtuvien onnettomuuksien osuudesta on siten hyvin pieni. Rajoituksen laajentamisella arvioidaan olevan mahdollisuus saavuttaa aiempaa ehdotusta suurempi liikenneturvallisuuksi lisäävä vaikutus. Rajoitus kohdistuisi näin myös juhlapyyhiin ja laajemmin 17-vuotiaiden lomakausiin, jolloin riskialttiimman liikennekäyttäytymisen arvioidaan olevan yleisempää. Mahdollisten myönteisten liikenneturvallisuusvaikutusten lisäksi rajoituksen laajentaminen kaikkiin viikonpäiviin olisi selkeä ratkaisu kansalaisten ja poliisin valvonnan osalta.

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, omaishoitajuus), joihin liittyvien asioiden hoitaminen saattaa edellyttää liikkumista vuorokaudenaikaan katsomatta.

Rajoituksen kohdistamista juuri yöaikaan on pidetty tarkoituksenmukaisena sekä onnettomuustilastojen että nuorten liikkumistarpeen huomioimisen kannalta. Myös 17-vuotiailla voi olla työntekoon tai harrastuksiin liittyvää kulkemistarvetta myöhään illalla tai varhain aamulla. Aikavälille 00–05 kohdistetulla rajoituksella pyrittäisiin minimoimaan rajoituksen kielteiset vaikutukset nuorille ja turvaamaan liikkumismahdollisuudet 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, kun he luovuttavat ajoneuvon nuoren käyttöön.

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 merkintää. 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 palvelun tuottajan toimipisteellä ja muutoksesta syntyisi kustannuksia (vuonna 2022 erityisehdon muutoksen hinta on 28 euroa). Lisäksi viraston järjestelmien kehittämiseksi tarvittavilta kustannuksilta säästyttäisiin, 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.

Hallituksen esityksen jatkovalmistelussa esitykseen lisättiin toinen 17-vuotiaan B-luokan ajo-oikeuteen kohdistuva rajoitusehdotus. Jatkovalmistelussa arvioitiin, ettei yöaikaista ajamista koskeva rajoitus olisi yksistään riittävä nuorten liikenneturvallisuuden lisäämiseksi ja siksi lakiehdotuksessa ehdotetaan lisäksi rajoitusta ajoneuvossa olevien matkustajien määrään. Ehdotuksen mukaan B-luokan ajo-oikeutta edellyttävässä ajoneuvossa, jota kuljettaisi 17-vuotias B-luokan ajo-oikeuden haltija, saisi olla enintään yksi matkustaja. Matkustajamäärää koskevan rajoituksen ehdotetaan olevan voimassa, kunnes ajo-oikeuden haltija täyttäisi 18 vuotta. Yöaikaista ajamista koskevan rajoituksen tavoin rajoituksesta ei tulisi merkintää ajo-oikeuden haltijan ajokortille. Ehdotusta esiteltiin liikenne- ja viestintäministeriön järjestämässä kuulemistilaisuudessa 28.1.2022.

Esityksen jatkovalmistelussa on arvioitu, että ajoneuvon kyydissä olevien matkustajien määrää rajoittamalla voitaisiin saavuttaa liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus. Jatkovalmistelussa Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen tietojen [Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet, Väyläviraston onnettomuusrekisteri.] mukaan 49 prosentissa tammikuun 2019 ja marraskuun 2021 välisenä aikana tapahtuneista onnettomuuksista 17-vuotiaalla kuljettajalla oli kyydissä matkustaja. Tietojen mukaan 25 prosentissa onnettomuuksista 17-vuotiaalla oli kyydissä useampi kuin yksi matkustaja. Tämän johdosta on arvioitu, että ajoneuvon kyydissä olevien matkustajien määrää koskeva rajoitus voisi alentaa 17-vuotiaiden onnettomuusriskiä ja onnettomuuksissa loukkaantuneiden määrää. Matkustajamäärän rajoittaminen voisi ehkäistä riskihakuista käyttäytymistä ajoneuvossa ja auttaa nuorta kuljettajaa keskittymään paremmin liikenneympäristön havainnointiin. Rajoituksella turvattaisiin kuljettajan lisäksi matkustajia.

B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden tarkoituksena on helpottaa 17-vuotiaiden nuorten itsenäistä toimimista ja esimerkiksi harrastuksiin liikkumista. Ehdotuksen tarkoituksena ei ole mahdollistaa 17-vuotiaille toisten henkilöiden kuljettajana toimimista. Toisten henkilöiden kuljettaminen sisältää vastuun, joten kuljettajana 17-vuotias nuori olisi vastuussa myös kuljettamistaan henkilöistä. Matkustajamäärää koskevalla rajoituksella estettäisiin tilanteet, joissa 17-vuotias, nuori ja kokematon B-luokan ajo-oikeuden haltija joutuisi kuljettamaan useampaa kuin yhtä matkustajaa.

Lokakuussa 2021 julkaistun Euroopan laajuisen liikenneturvallisuusraportin [European Transport Safety Council: Reducing road deaths among young people aged 15 to 30. PIN Flash Report 41, lokakuu 2021. https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-41_web_FINAL.pdf] mukaan vielä koeaikavaiheessa olevan 17-vuotiaan B-luokan ajo-oikeuden suorittajan itsenäistä ajamista on mahdollista rajoittaa myös Tanskassa, jossa kuljettajaan voidaan soveltaa väliaikaista kieltoa kuljettaa useampaa kuin yhtä 15–24-vuotiasta nk. vertaismatkustajaa. Raportissa suositettiin uuden kuljettajan kyydissä olevien vertaismatkustajien määrän rajoittamista.

Matkustajamäärän rajaamisen tosiasiallista vaikutusta nuorten kuljettajien liikkumiseen ei voida ennakoida varmuudella. Henkilöautoilun keskikuormitusta Suomessa on tutkittu ja viimeisin julkaisu on henkilöliikennetutkimuksen raportti, joka julkaistiin vuonna 2016. Raportin mukaan henkilöauton keskikuormitus on 1,6 henkilöä [Henkilöliikennetutkimus 2016: Suomalaisten liikkuminen, (Liikenneviraston tilastoja 1/2018), s. 74.]. Tutkimus kuvaa täysi-ikäisten kuljettamien autojen keskikuormitusta, ja kuormituksessa havaittiin ero työmatkoihin painottuvien arkipäivien ja viikonloppuisin ajettavien matkojen välillä: arkisin kuormitus on 1,5 ja viikonloppuisin 2. On mahdollista, että 17-vuotiaiden kuljettamien ajoneuvojen keskikuormitus eroaa jossain määrin tutkittuun ryhmään verrattuna. Raportin mukaisen keskikuormituksen perusteella voitaneen kuitenkin arvioida, ettei ehdotettu väliaikainen matkustajamäärää koskeva rajoitus olisi merkittävä heikennys nykytilaan.

Rajoitukset koskisivat 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, tiedotettaisiin tulevasta, myös heitä koskevista rajoituksista.

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi Liikenne- ja viestintäviraston ilmoitusvelvollisuutta koskeva 101 a §. Säännöksen nojalla viraston olisi tiedotettava B-luokan ajo-oikeutta koskevien säännösten muuttumisesta ajo-oikeuden haltijoille, jotka ovat tämän lain voimaan tullessa 17-vuotiaita ja saaneet B-luokan ajo-oikeuden ennen tämän lain voimaantuloa, sekä heidän huoltajilleen. Rajoitusten kohdistaminen uusien ajo-oikeuksien lisäksi aiemmin myönnettyihin ajo-oikeuksiin, mikäli haltija on yhä alle 18-vuotias, on perusteltua yhdenmukaisuuden, rajoitusten tavoitteen ja valvonnan näkökulmasta. Rajoitusten noudattamisen valvonta hankaloituisi, mikäli rajoituksia ei ulotettaisi koskemaan myös B-luokan ajokortin jo aiemmin saaneita 17-vuotiaita kuljettajia. Yhdenmukainen kohtelu todennäköisesti koettaisiin oikeudenmukaisemmaksi, mikä voisi osaltaan edistää nuorten halua noudattaa rajoituksia.

Rajoitukset olisivat voimassa Suomessa Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Rajoitukset koskisivat myös 17-vuotiaita ulkomailla annetun B-luokan ajokortin haltijoita, jotka ajavat Suomessa. Ajo-oikeuden suhteen on huomioitava, että 17-vuotias suomalaisen ajokortin haltija saisi ajaa Suomen ulkopuolella vain, jos hän täyttäisi paikallisen ikärajan henkilöauton kuljettamiselle. Käytännössä ajo-oikeus olisi voimassa maissa, joissa B-luokan ajokortin ikäraja olisi 17 vuotta tai vähemmän.

Esityksessä ehdotettava B-luokan rajoitettu ajo-oikeus ei oikeuttaisi ajamaan kello 00–05 välisenä aikana ja useamman kuin yhden matkustajan ollessa ajoneuvon kyydissä. Uudessa 5 a §:ssä säädettäväksi ehdotettavien rajoitusten vastaisesti ajaminen katsottaisiin ajo-oikeuden ylittäviksi teoiksi 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. Ajokieltoasia 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 käsiteltäisi tuomioistuimessa rikosasian käsittelyjärjestyksessä. Rikoslain 6 luvun 8 §:n mukaan, jos rikoksen on tehnyt alle 18-vuotias henkilö, määrätään rangaistus käyttäen lievennettyä rangaistusasteikkoa. Tällöin määrättäessä rangaistusta tekijälle saa tuomita enintään kolme neljännessä rikoksesta säädetyn vankeus- tai sakkorangaistuksen enimmäismäärästä ja vähintään rikoksesta säädetyn rangaistuslajin vähimmäismäärän. 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. Sakon määräämisestä säädetään sakon ja rikesakon määräämisestä annetussa laissa (754/2010).

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 ajokieltoasia tulee vireille poliisilaitoksen lupahallinnossa. Seuraamus olisi siten nykyisten toimintamallien mukainen. Riittävä ja tehokas seuraamus edistäisi rajoituksen noudattamista. Valmistelussa on arvioitu, että ajokieltoon määrättyksi tulemisen riski ohjaisi nuorten kuljettajien liikennekäyttäytymistä tehokkaasti liikenneturvallisempaan suuntaan.

Rajoitusten vaikuttavuus on epävarma ja sitä, kuinka hyvin rajoitukset tehoaisivat juuri riskihakuisesti käyttäytyviin nuoriin kuljettajiin, on vaikea arvioida. Liikenne rikoksiin syyllistyneiden nuorten kuljettajien osuus on pieni ja valtaosa nuorista on vastuullisesti käyttäytyviä ja lakia noudattavia kuljettajia. Muissa maissa käytössä olevat ratkaisut antavat viitteitä siitä, että nuoriin kohdistetuilla rajoituksilla on saavutettavissa liikenneturvallisuutta edistävä vaikutus. Yhdysvalloissa ja Australiassa nuorten henkilöiden ajamista yöaikaan rajoitetaan useimmissa osavaltioissa ja territorioissa. [Yhdysvaltojen liikenneministeriön verkkosivu: ; Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) ; Australian liittovaltion verkkosivut: . <https://www.transportation.gov/mission/health/Graduated-Driver-Licensing-Systems>] [Yhdysvaltojen osavaltioista vain Vermontissa ei ole käytössä yöaikaista ajamista koskevia rajoituksia.] 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. Tutkimuksen mukaan matkustajamäärän rajoittaminen yöaikaan vähensi nuorten alle 21-vuotiaiden onnettomuuksia Australiassa [Timothy J. Moore ja Todd Morris: Shaping The Habits Of Teen Drivers. NBER Working Paper Series, huhtikuu 2021. https://www.nber.org/system/files/working_papers/w28707/w28707.pdf]. Myös Yhdysvalloissa on havaittu alaikäisille kuljettajille asetettujen rajoitusten vaikuttaneen onnettomuuksien määrään niitä vähentävästi [Ks. esim. Rajaratnam ym. Teen Crashes declined after Massachusetts raised penalties for graduated licensing law restricting night driving . Health Affairs 34 No 6 (2015) . , ja Fell ym. A national evaluation of the nighttime and passenger restriction components of graduated driver licensing, Journal of Safety Research, Vol. 42 (4), 2011. <https://www.healthaffairs.org/doi/epdf/10.1377/hlthaff.2014.0928>]. Muissa maissa käytössä olevien rajoitusten vaikutusten tutkimustulokset eivät suoraan sovellu Suomeen, koska ajokorttilainsäädäntö on erilaista ja ajo-olosuhteet poikkeavat. Voidaan kuitenkin olettaa, että nuorten ajamisen rajoittaminen näin laajassa mittakaavassa on osoitus siitä, että rajoituksilla 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 merkitä ajoneuvo siihen kiinnitettävällä alaikäisen kuljettajan tunnuksella. 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 kohdistettavaa liikenneturvaseurainta tiukennettiin. [Liikenneministeri Olli-Pekka Heinosen vastaus kirjalliseen kysymykseen 396/2000 vp - Raimo Vistbacka /ps.]

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. Ajoneuvon merkitsemisvelvoitteella pyritään myös vaikuttamaan nuorten kuljettajien arvoihin ja aseteisiin liikenteessä. Liikenneturvan tutkimuksessa (2008) arvioitiin vastaajien kuvaa itsestään kuljettajana ja arviolta joka viides kuljettaja osoittautui arvoiltaan individualistiksi. [Rajalin ym., Ovatko kuljettajan arvot ja minäkuva liikenneturvallisuustekijöitä?, (Liikenneturvan tutkimuksia 122/2008).] Arvoiltaan kollektivistiksi luokitelluilla kuljettajilla havaittiin enemmän ominaisuuksia, joita tarvitaan turvallisessa ajamisessa kuin individualisteilla. Tutkimuksen mukaan individualistit ottavat liikenteessä muita enemmän riskejä ja nuori ikä lisää riskikäyttäytymisen mahdollisuutta.

Ajoneuvon merkitsemisvelvoite koskisi 17-vuotiaita, jotka kuljettavat ajoneuvoja, joiden kuljettaminen edellyttää B-luokan ajo-oikeutta. Myös muiden nuorten kuin nk. riskikuljettajien parissa esiintyy harkitsematonta liikennekäyttäytymistä, jota ajoneuvon merkitsemisvelvoitteella pyritään hillitsemään, ja tästä syystä tunnuksen käyttöä edellytettäisiin ikäperusteisesti. Merkitsemisvelvoite koskisi myös ulkomailla annetun B-luokan ajo-oikeuden nojalla Suomessa ajavia 17-vuotiaita. Velvoite 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. [Selkeä enemmistö poikkeusluvalla kuljettajantutkintoon osallistuneista suoritti B-luokan ajokokeen neljän kuukauden kuluessa 17-vuotispäivästä: 2019 60,4 %, 2020 74 % ja 2021 75,8 %.] Tätä tietoa vasten voidaan olettaa, että alle 18-vuotiaista B-luokan ajokortin suorittajista suurin osa olisi ajoneuvon merkitsemisvelvoitteen piirissä arviolta yli kahdeksan kuukauden ajan. Edellä kuvatun perusteella lainvalmistelussa on arvioitu, että 18 vuoden ikään päättyvä velvoite 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 mihin tunnus tulee autossa kiinnittää. Tunnuksen väriyuksestä, muodosta, 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 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 ajokieltoon määräämiseen liittyvän koulutuksen, nk. ajokieltokoulutuksen, suorittamisesta ehdotetaan laajennettavan A- ja B-luokasta AM- ja T-ajokorttiluokkaan. Ajokieltokoulutuksen suorittamista edellytettäisiin jatkossa myös uusilta, ajokieltoon 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 edellytettäisiin jatkossa myös kuljettajilta, jotka poliisi on määrännyt väliaikaiseen ajokieltoon.

Ajokorttilain seurantatutkimuksen valmistuneiden tulosten mukaan voidaan alustavasti todeta, että ajokieltokoulutuksella on voitu vaikuttaa nuorten, riskialttiisti käyttäytyneiden kuljettajien liikennekäyttäytymiseen. Tulosten mukaan 92 % ajokieltoon määrätyistä ja ajokieltokoulutuksen suorittaneista uusista kuljettajista ei syyllistynyt 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 syyllisty uudestaan ajokieltorikokseen, kun taas 18-vuotiaista 92 % ja 19-vuotiaista 82 % ei syyllisty enää toista kertaa ajokieltorikokseen. [Kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus vuonna 2018: Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin (Traficom in julkaisuja 6/2021).] Lisäksi toistuvien ajokieltojen 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 tyytyväinen [Uusien kuljettajien seurantatutkimus: Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2020 aineisto (Traficom in tutkimuksia ja selvityksiä 6/2021)].

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 ajokieltoon määrätyn

mopoiilijan 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 ajokieltoon, 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 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 liittyvistä liikennetilanteista. Muutoksen tavoitteena on mahdollistaa nykyistä syvempi, henkilökohtainen oppiminen GDE-matriisin [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.)] ylätasoa 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 järjestettynä 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).

Ajoharjoitteluraverkon 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 suorittava 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 ajomatkaista voitaisiin käyttää esimerkiksi reittiopasta tai Google Maps -sovellusta.

Koulutusvaatimusten lisäämisen ja liukkaalla ajamisen ajo-opetusta koskevan edellytyksen johdosta 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.

Liukkaalla ja pimeällä ajamisen harjoittelu tuli pakolliseksi ja kuljettajaopetus muuttui kaksivaiheiseksi, kun kuljettajaopetuksen uudistus tuli voimaan vuonna 1989. Muutosta on tutkittu Turun yliopiston evaluaatiotutkimuksessa vuonna 2003 [Ks. Katila ja Keskinen: Suomalaisen kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmän evaluaatio. Ajoneuvohallintokeskus Tutkimuksia ja Selvityksiä N:o 1/2003.

<https://docplayer.fi/6727909-Suomalaisen-kuljettajaopetus-ja-tutkintojarjestelman-evaluaatio.html>].

Tutkimuksessa todettiin kuljettajaopetuksen toisen vaiheen näyttävän lisäävän kuljettajien turvallisuutta, sillä varauksella, että kuljettajien itsevalinnalla on kuitenkin saattanut olla myös vaikutusta lopputulokseen. Tutkimuksen mukaan toinen vaihe ei ainakaan lisännyt onnettomuuksia. Ajokorttilain vuonna 2018 voimaantulleen uudistuksen jälkeen ei ole voitu todentaa, miten ajoharjoitteluratojen käytön vähentäminen on vaikuttanut liikenneturvallisuuteen muun muassa koronapandemiasta johtuvan liikkumisen vähentymisen ja lyhyen tarkasteluaikavälin takia. Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen tietojen mukaan talvikauden ja talvikelin kuolemien ja loukkaantumisten määrä ja osuus koko vuoden tapauksista on laskenut viime vuosina. Vähennemä on ollut 18–20-vuotiailla kuljettajilla suurempaa kuin 21–24-vuotiailla kuljettajilla tai 35–54-vuotiailla kuljettajilla. Talvikauden onnettomuuksien sijaan nuorten kuljettajien onnettomuuksissa korostuu nykyään aiempaa enemmän kesäkausi.

Oletettavasti henkilöautolla ajoharjoittelumäärän lisääminen todennäköisesti parantaisi liikenneturvallisuutta. Ajokorttilakiin 2018 tehtyjen muutosten myötä ajoharjoitteluratojen luvanvaraisuus poistui ja radalla tapahtuvan ajoharjoittelun määrä on laskenut selvästi. Tästä johtuen ajoharjoitteluratojen kunnosta ei ole varmuutta.

Ajoharjoitteluradalla suoritettavaa harjoittelua edellytetään myös Ruotsissa ja Norjassa. Ruotsissa liukkaan ajon ajoharjoittelu on osa riskikoulutusta (riskutbildning 2) ja harjoittelu on suoritettava ajoharjoitteluradalla. Norjassa ajoharjoitteluradalla tulee suorittaa neljän tunnin mittainen turvallisuuspainotteinen kurssi.

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 vuodessa, mutta 17 vuotta täyttäneille nuorille mahdollistettaisiin B-luokan rajoitettu ajo-oikeus, jonka hankkimiseen edellytettäisiin huoltajan suostumusta. Viranomaisen 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. Koronakriisi vaikutti etenkin harvaan asutuilla alueilla asuvien mahdollisuuksiin kulkea, koska julkisia liikenneyhteyksiä karsittiin entisestään ja tällaiset muutokset heijastuvat vahvasti nuoriin.

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 vireille 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.

Uudessa 56 a §:ssä säädettäisiin kuljettajantutkinnon teoriakokeessa todetun vilpin todentamisesta sekä vilpin seuraamussäätelystä. 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 kestoltaan kuusi kuukautta. Kokeen suorittajan lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa kuljettajantutkinnon teoriakokeessa vilppiin syyllistyneelle tulkille kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon toimia teoriakokeessa tulkkina. Seuraamussäätely koskisi kaikkia teoriakokeita suoritettavasta ajokorttiluokasta riippumatta. Kielto laskettaisiin alkavaksi siitä, kun vilpillinen toiminta todettiin.

Jotta edellä kuvatun tulkkauksiellon noudattamista voidaan valvoa, on tulkin tiedot tallennettava. Teoriakokeessa avustavaa tulkia koskevat tiedot tallennettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston liikenteeseen liittyviin muihin tietovarantoihin. Tietovarannon kuvaus on

luettavissa Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla. [Kuvaus liikenteeseen liittyvistä muista tietovarannoista: . <https://www.traficom.fi/fi/traficom/tietosuoja-trafficomissa/rekisterit-ja-tietovarannot?toggle=Liikenteen%20rekisterit%20ja%20tietovarannot>] Liikenne- ja viestintävirasto vastaa kuljettajantutkintoon kuuluvan teoriakokeen järjestämisestä ja sen valvonnasta.

Taksinkuljettajan kokeessa vilppiin syyllistyneelle asetettava määräaikainen kielto on pituudeltaan kuusi kuukautta (ks. laki 299/2021, 246 a §, ja HE 176/2020 vp). Vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa annettaisiin tarkentava Liikenne- ja viestintäviraston määräys. Seuraamussäntelyllä lakiin tuotaisiin aiemmin puuttunut mahdollisuus määrätä hallinnollisia seuraamuksia kuljettajantutkinnon teoriakokeessa vilppiin syyllistyneille. Lisäksi eduskunnan apulaisoikeusasiamies on vastauksessaan [Eduskunnan apulaisoikeusasiamiehen vastaus asiassa EOAK/5640/2021, 25.3.2022.] kanteluun ottanut kantaa vilpistä säättämisen puolesta. Apulaisoikeusasiamies katsoi vilpistä säättämisen perustelluksi sekä teoriakokeen valvonnan luotettavuuden, että kokeen suorittajan ja hänen käyttämänsä tulkin oikeusaseman ja oikeusturvan selkeyttämiseksi.

Lain 95 §:n otsikkoa täsmennettäisiin vastaamaan paremmin pykälän sisältöä.

Färsearilla ja Grönlannissa annettujen ajokorttien vaihtaminen

Ehdotetaan, että mahdollistettaisiin Färsearilla 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 Färsearilla 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.

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.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Taloudelliset vaikutukset

Vaikutukset julkiseen talouteen

Esityksellä voi olla vaikutuksia julkiseen talouteen tieliikenneonnettomuuksissa tapahtuvien eriasteisten loukkaantumisten ja kuolemien taloudellisina seuraamuksina. Liikenne- ja viestintävirastolta [Traficom: Arvio vuonna 2022 voimaan tulevan ajokorttilain uudistuksen vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen 22.3.2022] saadun tiedon mukaan 17-vuotiaiden onnettomuudet henkilöautolla ovat vuoden 2018 lakiuudistuksen jälkeen lisääntyneet ja ennen lakiuudistusta 17-vuotiaita kuljettajia joutui liikenneonnettomuuksiin lähes pelkästään ajokortittomina kuljettajina. Kulutavoittain tarkasteltuna onnettomuuksien määrä ei ole kuitenkaan lisääntynyt. Vuoden 2018 lakiuudistus on muuttanut 17-vuotiaiden kulkutapajakaumaa ja sitä kautta liikenneonnettomuuksien jakautumista eri kulkutavoille. Tilastoista nähdään, että 17-vuotiaiden onnettomuuksien väheneminen mopolla, kevyellä nelipyörällä ja moottoripyörällä on likimain yhtä suurta kuin onnettomuuksien lisäys henkilöautoilla. Nuorten kuljettajien kuolemien määrässä ei ole nähtävissä muutosta. 17-vuotiaiden onnettomuuksissa loukkaantuneista henkilöistä arviolta kolmasosa oli 17-vuotiaita kuljettajia, kolmasosa heidän matkustajiaan ja kolmasosa muiden ajoneuvojen käyttäjiä. Loukkaantumiset ovat vähentyneet myös muissa kuin nuorten ikäryhmissä. Tilastoista ei voida nähdä, missä määrin kyse on todellisesta onnettomuuksien vähenemisestä ja missä määrin onnettomuuksien määrä on pienentynyt koronapandemiasta mahdollisesti johtuneesta liikkumisen muutoksen vuoksi tai siitä, että pienempi osa onnettomuuksista olisi tullut poliisin tietoon. 17-vuotiaiden riskikäyttäytymistä liikenteessä on kuitenkin näyttöä, sillä 17-vuotiaana B-ajokortin saaneet tekivät ajokieltorikoksia ensimmäisenä ajokorttivuotenaan yleisemmin kuin 18-vuotiaat.

Onnettomuuksien kustannukset yhteiskunnalle määritellään materiaali- ja henkilövahingoille määritettyjen ohjeellisten yksikköarvojen mukaan. Yksikköarvoihin sisältyy reaalityökaloudellisia kustannuksia ja yksilön hyvinvoinnin heikkenemisen arvostus muutettuna raha-arvoiseksi. Reaalityökaloudellisia kustannuseriä ovat muun muassa poliisin, pelastustoimen ja sairaanhoidon kustannukset, kuntoutus ja yksilön työpanoksen menetys. Yksilön aineellisen hyvinvoinnin menetyksen arvostus mittaa ansioiden ja kulutuksen menetystä ja yksilön aineettoman hyvinvoinnin menetystä, eli elämän ja terveyden arvostusta. Hyvinvoinnin menetyksen osuus liikennekuoleman yksikköarvosta on 94 prosenttia ja osuus loukkaantumisen yksikköarvosta 74 prosenttia. Tieliikennekuoleman yksikköarvo on 2,56 milj. euroa, vakavan loukkaantumisen yksikköarvo on 1,27 milj. euroa ja lievän loukkaantumisen 77 000 euroa (vuoden 2018 hinnoissa). [Liikennefakta: Tieliikenneonnettomuuksista aiheutuneet taloudelliset vahingot ja niiden yksikköhinnat. (<https://liikennefakta.fi/fi/turvallisuus/tieliikenne/liikenneonnettomuuksista-aiheutuneet-taloudelliset-vahingot-ja-niiden>)] Yksikköarvoissa julkiseen talouteen kohdistuvien kustannusten osuus muodostaa osan kokonaissummasta. Julkiseen talouteen kohdistuvista kustannuksista merkittävin erä ovat terveydenhuollolle koituvat lisäkustannukset. Ne kuitenkin katetaan pakollisen liikennevakuutuksen kautta. Lakisääteinen liikennevakuutus korvaa liikennevahingossa aiheutuneet henkilövahingot sekä ulkopuolisille aiheutuneet omaisuusvahingot. Julkiseen sektoriin kohdistuvia kattamattomia lisäkustannuksia ovat siten lähinnä palo- ja pelastuslaitoksen kustannukset onnettomuustilanteessa ja sen jälkeen sekä mahdolliset infrastruktuurivauriot.

Mikäli onnettomuudet ja onnettomuuskustannukset nousevat esityksen myötä nykytilanteeseen verrattuna, myös kustannukset julkiselle taloudelle lisääntyisivät. Esitykseen sisältyy kuitenkin useita nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuden edistämiseen tähtäävää muutosta, joiden arvioidaan parantavan liikenneturvallisuutta 17-vuotiailla nykytilaan verrattuna. Esityksen ehdotusten todellisia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ei voida luotettavasti arvioida, joten vaikutustenarvioinnissa on käytetty asiantuntija-arviota, mikä pitää nähdä suuntaa antavana.

Yöaikaista ajamista koskevan rajoituksen arvioidaan alentavan 17-vuotiaiden onnettomuusriskiä, vaikka sen noudattaminen ei olisikaan täydellistä, sillä 17-vuotiaiden kuljettajien henkilövahinko-onnettomuuksista 22 prosenttia tapahtui kello 00–05 välisenä aikana vuosina 2019–2020. Vaikutusarvioinnissa oletetaan, että kiellon myötä onnettomuusriski näinä kellonaikoina puolittuu. Myös matkustajamäärää koskevan rajoituksen arvioidaan alentavan 17-vuotiaiden onnettomuusriskiä ja samassa onnettomuudessa loukkaantuneiden määrää, vaikka velvoitetta ei noudatettaisi täydellisesti. Noin 25 prosentissa 17-vuotiaiden onnettomuuksista oli osallisena useampi kuin yksi matkustaja. Vaikutusarvioinnissa arvioidaan, että toimenpide aiheuttaa 33 prosentin vähennyksen niihin onnettomuuksiin, joissa on 17-vuotias kuljettaja ja useita matkustajia, mikä tarkoittaa 8 prosentin vähennystä kaikkiin 17-vuotiaiden onnettomuuksiin. Vaikutus kaikkiin 17-vuotiaiden onnettomuuksiin on pienempi, sillä 17-vuotiaat joutuvat onnettomuuksiin myös muiden kyydissä. Muita esitettyjä keinoja ei oteta vaikutustenarvioinnissa huomioon niiden vaikuttavuuden arvioinnin haasteen takia. Yhteensä onnettomuusriskin arvioidaan pienentyvän esityksen myötä noin 18 prosentilla ja onnettomuuskustannukset esitetään niin, että onnettomuusriski pienenesi 15–20 prosentilla.

Liikenneturvallisuusvaikutukset ja mahdolliset onnettomuusmäärien ja onnettomuuskustannusten muutokset riippuvat ajokortin 17-vuotiaana hankkimisen suosiosta ja siitä seuraavasta muutoksesta ajosuoritteiden määrässä. Jos ajokortin hankkisi 17-vuotiaana enintään 20 000 nuorta vuosittain, eivät onnettomuudet ja onnettomuuskustannukset nousisi nykytilanteeseen verrattuna. Jos ajokortin hankkisi vuosittain noin puolet 17-vuotiaista nuorista (30 000 nuorta), lisääntyisivät ajosuoritteet niin paljon, että onnettomuuksien määrä lisääntyisi, ja tällöin yhteiskunnalliset onnettomuuskustannukset lisääntyisivät nykytilanteeseen verrattuna arviolta 14–19 miljoonalla eurolla vuodessa. [Laskelmassa on oletettu, että liikennekuolemien määrä muuttuu samassa suhteessa kuin henkilövahinko-onnettomuuksien osallisten määrä muuttuu. 17-vuotiaiden osalta liikennekuolemien kokonaismäärä on noin 5–10 vuodessa. Laskelmissa on oletettu, että nykytilassa kuolemaan johtavien 17-vuotiaiden onnettomuuksien vuosittainen määrä on seitsemän.]

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-vuotiasta 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 100 000–300 000 euron myyntituotto yrityksille vuodessa.

Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvän koulutuksen (ajokieltokoulutus) laajentamisella AM- ja T-luokkaan sekä poliisin väliaikaiseen ajokieltoon määräämille 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 koulutusvaatimuksia. Materiaalin uudistamista aiheutuisi todennäköisesti kustannuksia materiaalia laativille tahoille. Koulutusvaatimuksia koskevat muutokset voisivat aiheuttaa kuluja autokouluille ja muille liikenneturvallisuusalan toimijoille, jos he joutuisivat hankkimaan tai laatimaan uutta koulutusmateriaalia. Koulutusvaatimuksia koskevien muutosten vaikutuksia tasapainotettaisiin siirtymäsäännöksellä.

Liukkaalla ajamisen ajo-opetuksen toteuttamisen edellyttämisellä ajoharjoitteluradalla arvioidaan olevan myönteisiä taloudellisia vaikutuksia sekä ajoharjoitteluradoille että autokouluille. Ajoharjoitteluradan hyväksynnän hakeminen Liikenne- ja viestintävirastolta olisi maksutonta, mutta päätöksestä hyväksyä hakemus Liikenne- ja viestintävirasto perisi maksun. Maksu kattaisi hakemuksen käsittelystä aiheutuvat kustannukset ja se olisi vastike päätöksestä, jolla rata hyväksytään. Maksu olisi suunnitelman mukaisesti 220 euroa. Liikenne- ja viestintävirasto ei perisi maksua päätöksestä hylätä hakemus. Ehdotettu ajoharjoitteluratoja koskeva neutraliteettisääntely vaikuttaisi ajoharjoitteluratojen tarjoamien palveluiden ehtoihin, esimerkiksi hinnoitteluun. Jatkossa ajoharjoitteluratojen tulisi tarjota laissa tarkoitettua palvelua avoimesti kaikille kouluttajille samoilla ehdoilla. Ehdotus mahdollistaisi kouluttajille tasapuoliset mahdollisuudet käyttää ajoharjoitteluradan riskientunnistamiskoulutukseen tarjottavia palveluita. Ajoharjoitteluratojen nykyistä laajemmalla hyödyntämisellä olisi todennäköisesti kielteinen vaikutus toimijoihin, 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 autokouluihin, sillä ajoharjoitteluradat ovat sijoittautuneet pääosin suurempien kaupunkien läheisyyteen.

B-luokan ajokortin hankkimista 17-vuotiaana koskeva ehdotus todennäköisesti kasvattaa 17-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien osuutta nykytilaan verrattuna ja tämä muutos vaikuttaisi vakuutusalan toimijoihin. Mikäli liikenneonnettomuudet lisääntyisivät nyt esitettävien muutosten johdosta, kasvaisi myös vakuutusyhtiöiden maksamien korvausten määrä. Vuonna 2020 liikennevakuutuksesta korvattiin noin 82 500 liikennevahinkoa ja näistä arvioidaan maksettavan korvauksia yhteensä 435 miljoonaa euroa.

Vaikutukset kotitalouksiin

Yöaikaan kohdistuvan ajamisen rajoittamista koskevalla ehdotuksella olisi vaikutuksia ajokorttia suorittaviin ja ajokortin poikkeusluvalla tai ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelemisen perusteella saaneisiin yhä alle täysi-ikäisiin kuljettajiin. Aikaisemman, lähtökohtaisesti täysin rajoittamattoman poikkeusluvan sijaan 17-vuotiaana ajokortin saavan kuljettajan ajamista rajoitettaisiin 18 ikävuoteen saakka. Muutoksella 17-vuotiaana saatavaan B-luokan ajo-oikeuteen tulisi tiukennuksia siten, että ajaminen olisi kiellettyä kello 00–05 välisenä aikana. Ajamisen ajallinen, yöaikaan kohdistuva rajoitus mahdollistaisi kuitenkin edelleen nuorten liikkumisen työhön, opintoihin ja harrastuksiin.

Lisäksi 17-vuotiaan B-luokan ajo-oikeutta rajoitettaisiin siten, että ajo-oikeuden haltijan kuljettaman ajoneuvon kyydissä saisi matkustaa vain yksi henkilö. Rajoitus olisi voimassa 18 ikävuoteen saakka. Koska ehdotetun rajoituksen johdosta ajo-oikeus ei mahdollistaisi useamman kuin yhden matkustajan kuljettamista, voisi se vaikuttaa kielteisesti esimerkiksi nuorten koulumatkoihin tapauksissa, joissa useampi nuori olisi kulkenut kouluun yhden nuoren kyydissä. Rajoituksen johdosta aiemmin yhdessä kuljettuun matkaan voitaisiin joutua käyttämään useampaa ajoneuvoa.

Rajoituksen rikkomisesta kuljettajalle määrättäisiin sakko ja ajokielto. Sakolla, jonka suuruus olisi arviolta 60–90 euroa, voisi olla taloudellisia vaikutuksia nuorelle kuljettajalle. Ajokielto 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-oikeutta edellyttävää ajoneuvoa kuljettavilta B-luokan ajo-oikeuden haltijoilta, olisi vaikutuksia yksityishenkilöihin. Kuljettajan, jota tunnuksen käyttövelvoite koskisi tulisi hankkia autoon kiinnitettävä alaikäisen kuljettajan tunnus. Myös 17-vuotiaan ulkomailta annetun B-luokan ajokortin haltijan, joka ajaisi Suomessa, tulisi käyttää alaikäisen kuljettajan tunnusta. Tunnuksen johdosta 17-vuotias henkilöauton kuljettaja voitaisiin erottaa liikenteessä. On siten mahdollista, että kuljettaja voisi kokea alaikäisen kuljettajan tunnuksen leimaavana tai esimerkiksi keskittymiskykyä häiritsevänä. Koska tunnusta valmistettaisiin markkinaehtoisesti, ei sen kustannuksista ole hallituksen esityksen kirjoitushetkellä varmuutta. Esityksen

valmistelussa on arvioitu, että tunnuksesta syntyvät kustannukset olisivat yksityishenkilölle vähäiset. Jos tunnuksen hinta asettuisi lähelle opetuskolmion kuluttajahintaa, se maksaisi 5–10 euroa. Ajoneuvon merkitsemistä tunnuksella koskevan velvollisuuden rikkomisesta seuraisi kuljettajalle liikennevirhemaksu.

Ajokieltokoulutuksen laajentaminen ajokieltoon määrättyihin AM- ja T-luokan ajo-oikeuden saaneisiin kuljettajiin ja poliisin väliaikaiseen ajokieltoon määräämiin kuljettajiin ei lisäisi ajokortin hankkimisen kustannuksia. Ajokieltokoulutuksen kustannukset (keskimäärin 150 euroa) kohdistuisivat vain niille kuljettajille, jotka on määrätty ajokieltoon oman liikennekäyttämisen johdosta. Kahden vuoden seurantajakson aikana toistuvasti ajokieltoihin määrätyn kuljettajan tulisi suorittaa ajokieltokoulutus toistuvasti. Kahden vuoden seurantajakso alkaisi alusta uuden ajokorttiluokan suorittamisen jälkeen. Ajokieltokoulutukseen osallistuvat tarvitsevat lisäkoulutusta turvallisesta ajotavasta ja muiden liikenteessä kulkevien huomioimisesta riskikäyttämisen välttämiseksi. 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. Ajoharjoitteluratojen palveluhinnoittelua ei ole kuitenkaan mahdollista ennakoita varmuudella. Esityksen jatkovalmistelun aikaan hinnat vaihtelevat muutamasta kymmenestä yli sataan euroon. Hallituksen esityksen kirjoitushetkellä riskientunnistamiskoulutuksen hinta on arviolta 200–360 euroa. Muutosten myötä ajokortin hinta nousisi myös opetusluvalla ajokorttia suoritettaessa.

Koska ajoharjoittelurataa ei tarvitsisi hyödyntää, jos se sijaitaisi määrätystä paikasta [Sen kunnan tai kaupungin keskusta, jossa riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetusta annetaan.] 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. Koulutusta koskevalla siirtymäajalla mahdollistettaisiin kyseisille ajokortin suorittajille koulutuksen loppuun suorittaminen vanhan lain ja määräyksen mukaisilla sisällöillä ja tuntimäärillä.

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.

Ehdotuksen poikkeuslupamenettelystä luopumiseksi arvioidaan kasvattavan 17-vuotiaiden B-luokan ajokortin haltijoiden määrää. Nuorten kuljettajien osuuden kasvulla voi olla vaikutuksia onnettomuuksien määrään ja tätä kautta kotitalouksien vakuutusmaksujen, etenkin vapaaehtoisten ajoneuvovakuutusten, osalta. Ajoneuvovakuutuksia on erilaajuisia ja ne korvaavat oman ajoneuvon vahinkoja. Kaikilta liikenteessä käytettäviltä moottoriajoneuvoilta edellytetään liikennevakuutusta. Liikennevakuutus korvaa liikennevahingossa aiheutuneet henkilövahingot ja vahinkoon syyttömän osapuolen omaisuusvahingot. Suuri osa sairaanhoitokustannuksista, jotka aiheutuvat onnettomuuksista, katetaan vakuutusyhtiön toimesta. On mahdollista, että nuorten kuljettajien osuuden kasvulla voi olla vaikutuksia kotitalouksille myös liikennevakuutuksen osalta. Vakuutusmaksujen suuruuteen vaikuttavat ajoneuvon tiedot sekä ajoneuvon omistajan tiedot, muun muassa ikä ja ajohistoria, suhteutettuna yleisiin onnettomuusriskeihin ja todennäköisyyksiin joutua onnettomuuteen. Yleisesti ottaen vahingot vaikuttavat vakuutusmaksujen suuruuteen ja siihen, miten tapahtuneita vahinkoja korvataan. Tapahtuneet liikennevahingot ja onnettomuudet kasvattavat maksuja ja jos kuljettajalle tapahtuu useita liikennevahinkoja, laskee vakuutusyhtiön maksama korvaus suhteessa vahingoista aiheutuneisiin kustannuksiin.

Aiemman ajokorttien hävittämistä koskevan menettelyn muutoksella ei olisi merkittäviä vaikutuksia kotitalouksille. 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 huomioiden.

Grönlannissa ja Färsaarilla annettuja ajokortteja koskeva muutos joustavoittaisi kyseisten ajokortin haltijoiden ajamista Suomessa ja mahdollistaisi kyseisten ajokorttien vaihtamisen suomalaiseen ajokorttiin.

Vaikutukset nuorten työllistymiseen ja opiskeluun

Ajamisen kieltämisellä yöaikaan (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 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 työpaikalla järjestettävää koulutusta, josta sovitaan tapauskohtaisesti opiskelijan, oppilaitoksen ja työnantajan kesken oppisopimuksessa tai oppilaitoksen ja koulutustyöpaikan kesken koulutussopimuksessa. Sekä oppisopimukseen että koulutussopimukseen tulee liittää opiskelijan henkilökohtainen osaamisen kehittämissuunnitelma (HOKS) siltä osin kuin se koskee oppisopimuskoulutusta tai koulutussopimukseen perustuvaa koulutusta. Esimerkiksi osaamisen hankkimisen ajoittumisesta koulutustyöpaikalla ja sovellettavasta työajasta sovitaan tapauskohtaisesti sopijaosapuolten kesken. Oppisopimuskoulutus tai koulutussopimukseen perustuva koulutus saattaa ajoittua myös yöaikaan. Työpaikalla järjestettävää koulutusta saa kaksivuorotyössä kuitenkin olla enintään kello 24:ään asti. Nuorista työntekijöistä annetun lain (998/1993) 7 §:n 2 momentin mukaan viisitoista vuotta täyttänyt työntekijä, joka tekee julkisen viranomaisen hyväksymää ja valvomaa työtä ammattikoulutuksen saamiseksi, saa olla kaksivuorotyössä kuitenkin enintään kello 24:ään asti. Koulutustyöpaikalta nimetään opiskelijalle ammatitaidoltaan, koulutukseltaan tai työkokemukseltaan pätevä vastuullinen työpaikkaohjaaja. Ammatillisen kuljettajakoulutuksen osalta yöaikaista ajamista koskeva rajoitus saattaa vaikeuttaa 17-vuotiaiden opiskelijoiden liikkumista koulutus- ja oppisopimustyöpaikoille ja sieltä pois. Lähtökohtaisesti osaamisen hankkimisen ajoittuminen ja sovellettava työaika voitaisiin kuitenkin sopia niin, ettei yöaikaisen ajamisen rajoittaminen vaikuttaisi kielteisesti ammatillisen koulutuksen työpaikalla järjestettävän koulutuksen toteuttamiseen. Näillä perustein ajamisen kieltämisellä kello 00–05 välisenä aikana ei arvioida olevan merkittävästi haittaa nuorten mahdollisuuksiin kulkea opintoihin, ammatilliseen koulutukseen tai siihen sisältyvään työpaikalla järjestettävään koulutukseen.

17-vuotiaiden työssäkäynnistä ei ole olemassa tarkkaa tilastotietoa, mutta toisen asteen opiskelijoista noin viidennes käy töissä opiskeluiden ohella. [THL 2021 Kouluterveyskyselyn 2021 tuloksia. Perustulokset, nuoret 2019 ja 2021. Linkki tietokantaan: <https://sampo.thl.fi/pivot/prod/fi/ktk>]

Yöaikaisen ajamisen kieltämisellä voi olla kielteisiä vaikutuksia nuorten työssäkäyntiin sellaisissa tapauksissa, jossa harvaan asutuilla alueilla etäisyys kodin ja työn välillä on 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 aamuviittä. Näiden työssäkävien nuorten osuus koko ikäluokasta voidaan kuitenkin arvioida suhteellisen pieneksi. Koska rajoitus kohdistuu yöaikaan, ei sen arvioida vaikuttavan kielteisesti nuorten harrastamiseen.

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 ja harrastamista, etenkin alueilla, joissa julkisen liikenteen tarjonta on puutteellista.

Kuljettajantutkinnon teoriakokeessa todetusta vilpistä ehdotetun hallinnollisen seuraamuksen johdosta 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.

4.2.2 Viranomaisvaikutukset

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. Virasto tiedottaisi ajo-oikeutta koskevista rajoituksista kohdistetusti 17-vuotiaita B-luokan ajo-oikeuden haltijoita sekä heidän huoltajiaan, B-luokan ajokorttia suorittavia 17-vuotiaita nuoria ja ajo-oikeuden hankkimista suunnittelevia. 17-vuotiaiden B-luokan ajo-oikeuden haltijoiden informoiminen tapahtuisi kohdistetusti kirjeitse. Ajo-oikeuden haltijoiden huoltajia informoitaisiin muutoksesta muilla viestintätavoilla. Ajokorttia suorittavat puolestaan saisivat muutoksesta kertovan tiedotteen kuljettajantutkintoon osallistumisen yhteydessä. Muita henkilöitä informoitaisiin muun muassa sosiaalisen median välityksellä. Tiedotustyön arvioidaan lisäävän viraston työmäärää, mutta vain hetkellisesti. Tiedotustyöstä arvioidaan syntyvän enintään 20 000 euron kokonaiskustannus: sosiaalisen median kampanjoiden hinta-arvio on 15 000 euroa, ja arviot tietojärjestelmätöiden aiheuttamista kustannuksista 1 000 euroa ja kirjeiden lähettämisen kustannuksista 2 500 euroa. Uuden toimintamallin käyttöönotto toisi luultavasti virastolle lisää työtä myös pidempikestoisesti niin palvelun tuottajan ohjeistamis- ja tukityössä kuin kansalaiskysymyksiin vastaamisessa.

Esityksessä ehdotettavilla muutoksilla olisi vaikutusta myös poliisin toimintaan. Vaikutukset näkyisivät liikenteenvalvonnassa, rikosten esitutkinnassa sekä ajokieltoasioiden käsittelyssä. Sääntelyyn ehdotettavien muutosten johdosta poliisille tulisi sisäisesti uutta ohjeistettavaa.

Esityksessä on arvioitu, että B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden hankkisi vuosittain noin 20 000–30 000 17-vuotiaista. Tämä tarkoittaisi sitä, että joka vuosi liikenteeseen tulisi vastaava määrä uusia kuljettajia, joiden liikennekäyttäytymistä tulisi erityisesti valvoa. Erityinen valvonnan tarve perustuisi niihin tietoihin, joita tähän mennessä on kertynyt 17-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien liikennekäyttäytymisestä. Erityinen valvonnan tarve perustuisi myös siihen, että julkisella vallalla on objektiivinen velvollisuus turvata jokaisen henki, terveys ja turvallisuus. Poliisitoiminnassa lähdetäisiin siitä, että poliisin on valvottava aktiivisesti B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden haltijoita. Valvonnan merkitystä korostaisi sen ennalta estävä vaikutus ja kiinnijäämisriskien tuoma vaikutus.

B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden haltijoiden valvonta edellyttäisi liikennevalvonnan tehostamista. Valvonnan kohteena olisi lähtökohtaisesti kaikki 17-vuotiaat, mutta jokainen heistä ei ole niin sanottu riskikuljettaja. Harkitsematonta liikennekäyttäytymistä esiintyy nuorten parissa myös muilla kuin riskikuljettajilla. Poliisin arvioiden mukaan riskikuljettajien osuus olisi noin 700–1 100, ja tähän ryhmään kuuluvilla on riski syyllistyä jopa törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen.

Valvonnasta aiheutuvia taloudellisia vaikutuksia poliisille on vaikea arvioida, koska vaikutukset konkretisoituvat usein vasta lakimuutoksen voimaantulon jälkeen. Valvontaa pitäisi kuitenkin tehostaa jokaisen poliisilaitoksen alueella esimerkiksi siten, että ajotapavalvontaan käytettäviä työtunteja lisättäisiin valvonnan kohdentamiseksi. Poliisihallitukselta saatujen tietojen mukaan tämä edellyttäisi vähintään 10 henkilötyövuoden resurssilisäystä valtakunnallisesti. Valvonta painottuisi isoihin kaupunkeihin ja kasvukeskuksiin.

Riskikuljettajien liikennekäyttäytyminen näkyisi poliisin paljastamina liikenne rikoksina ja liikenne rikkomuksina. Laissa ehdotettu uusi ajokorttirikkomus tarkoittaisi myös uutta asiaa liikennevirhemaksumenettelyyn. B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden rikkomisesta aiheutuvien seuraamusten, sakko ja ajokielto, määräämisellä arvioidaan olevan poliisin työmäärää lisäävä vaikutus.

Ehdotettavien muutosten vaikutusta liikenne rikosten ja ajokieltoasioiden määriin voidaan arvioida käytössä olevien, 17-vuotiaita B-luokan ajokortin haltijoita koskevien tilastojen perusteella. Koko ikäluokkaa koskevien liikenne rikosasioiden ja ajokieltoasioiden lukumääräksi vuositasolla Poliisihallitus arvioi noin 700–1 100 asiaa. [Liikenne- ja viestintävirasto Traficom in julkaisun (Kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus vuonna 2018) mukaan noin 3,3 prosenttia ikäpoikkeusluvan saaneista määrättiin ajokieltoon B-luokan ajo-oikeuden saatuaan.] Osa liikenne rikoksista voitaisiin käsitellä sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (754/2010) mukaisessa sakkomenettelyssä, mutta esimerkiksi törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen edellyttäisi vähintään suppeaa

esitutkintaa. Lisäksi liikenne rikoksiin liittyy olennaisesti väliaikainen ajokielto ja määräaikainen ajokielto, jos esitutkinnassa tutkittava liikenne rikos on ajokieltorikos.

Ajokieltorikosten esitutkinnasta syntyisi poliisille seitsemän henkilötyövuoden resurssivaikutus.

[Ks. HE 103/2017 vp ja HE 291/2014 vp, joissa on arvioitu sakkomenettelyn ja suppean esitutkinnan taloudellisia vaikutuksia. Suppean esitutkinnan työmääräksi on arvioitu kaikkienensa kuusi tuntia, mutta sakkomenettelyssä enintään kaksi tuntia.] Resurssivaikutus muodostuisi liikennevalvonnan suoritteista, suppeasta esitutkinnasta, siihen liittyvistä esitutkintatoimenpiteistä, epäillyn ja tämän huoltajien kuulustelemisesta, lastensuojeluilmoituksen tekemisestä sekä ajokieltoasian käsittelystä. Ajokieltoasian käsittelyssä nuorta kuullaan erikseen suullisesti ja samalla hänen huoltajilleen varataan tilaisuus selvityksen antamiseen. Sekä ajokieltorikoksen ja ajokieltoasian käsittelyyn menee tyypillisesti aikaa 12 tuntia per asia.

Liikenteenvalvonnan tehostamiseen (10 henkilötyövuotta) ja ajokieltorikosten ja ajokieltojen käsittelyyn (7 henkilötyövuotta) vaadittavien resurssien kustannuksiksi Poliisihallituksen arviot ovat 710 000 ja 500 000 euroa.

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 ja poliisin väliaikaiseen ajokieltoon määräämille 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 syyllistyvien 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 määräykseen [Liikenteen turvallisuusviraston määräys TRAFI/18934/03.04.03.00/2018.]. Määräyksen sisältöä tulisi muuttaa vastaamaan uudistetun säännöksen sisältöä.

Ajoharjoitteluradalla liukkaalla ajamisen ajo-opetuksen suorittamisen edellyttämisestä aiheutuvalla ajoharjoitteluratojen hyväksymismenettelyllä olisi kustannusvaikutuksia Liikenne- ja viestintävirastolle hyväksyntöjen 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 liikkumistarpeesta on hallinnollisesti raskas menettely ja vain noin viisi prosenttia hakemuksista on sellaisia, etteivät ne täytä poikkeusluvan myöntämislle asetettuja ehtoja. Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen tietojen mukaan nykyisillä hakemusmäärillä poikkeuslupien käsittelyyn tarvittaisiin arviolta 13–14 henkilötyövuotta.

Poikkeusluvat 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 työlään ja jatkuvasti kasvavan poikkeuslupaprosessin poistumisen myötä viraston tarpeet lisärekrytointeihin pienenevät merkittävästi.

Ehdotus kuljettajantutkinnon teoriakokeessa todetun vilpin jälkeisestä määräaikaisesta kiellosta edellyttäisi muutoksia Liikenne- ja viestintäviraston järjestelmiin. Jotta vilpillisesti toimineille henkilöille saataisiin asetettua kielto osallistua teoriakokeeseen tai tulkata teoriakokeessa, tulisi viraston tehdä taksinkuljettajan ajolupakokeeseen tehty muutos myös kuljettajantutkintojen kokeisiin. Järjestelmämuutoksista aiheutuisi virastolle noin 20 000 euron kustannukset. Lisäksi muutoksesta aiheutuisi virastolle vähäisiä kuluja esimerkiksi muutoksesta ohjeistamiseen liittyen.

Ehdotetuista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle aiheutuvat kustannukset voisivat 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 poikkeusluvan

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 opetusluvalla vastuullista opettajaa ja siten opetusluvan hakemisen ja myöntämisen prosesseja olisi mahdollista kehittää nykyaikaisemmiksi. Muutoksella olisi myönteisiä vaikutuksia myös Liikenne- ja viestintäviraston palvelun tuottajalle 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 syyllistynyt 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 viitatu liikenne rikosratkaisut ja -seuraamukset Liikenne- ja viestintävirasto saa omasta liikenneasioiden rekisteristään. Käytännössä viraston olemassa oleviin järjestelmiin tehtäisiin muutoksia Oikeusrekisterikeskukselta saatavien tietojen hakemisen osalta ja yhteys poliisin järjestelmään katkaistaisiin. Tämä vaatisi myös viraston Oikeusrekisterikeskukselta saadun tietoluvan päivittämistä. Otemäärän arvioidaan olevan vähäinen. Muutoksen suunnitellun toteutustavan vuoksi siitä ei arvioida aiheutuvan merkittävää työmäärää Oikeusrekisterikeskukselle. Muutos yhdenmukaistaisi harkintaa vaativien tieliikenteen henkilölupien 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.

Färösaarilla 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.

4.2.3 Ympäristövaikutukset

Poikkeuslupamenettelystä luopumisen oletettu, nuorten kuljettajien yksityisautoilua lisäävä vaikutus olisi ilmastonäkökulmasta kielteinen, joskaan poikkeuslupamenettelystä luopumisella ei arvioida olevan merkittävää tai pitkäaikaista ympäristövaikutusta. Vaikka 17-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien määrä liikenteessä on lisääntynyt vuoden 2018 lakimuutoksen jälkeen, on samalla 18-vuotiaiden B-luokan ajokortin hankkineiden määrä laskenut. Mahdollisuus suorittaa B-luokan ajokortti jo 17-vuotiaana pidentäisi kuljettajauraa enintään vuodella. Ratkaisevaa päästökemityksen kannalta on ajoneuvojen käyttövoimarakenteen ja fossiilista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen ajosuoritteiden kehitys, ei ajokortillisten määrän kehitys. Jos ajokilometrejä kertyy paljon nykyistä enemmän, myös päästöt uhkaavat samalla kasvaa.

Muutoksen johdosta nuorten liikkuminen muilla ajoneuvoilla voisi vähentyä. Uusien kuljettajien seuranta tutkimuksen mukaan poikkeusluvan saamisen helpottaminen on lisännyt B-luokan ajokorttien suorittamista 17-vuotiaana, mutta samalla traktorin, mopon, kevyen nelipyörän tai moottoripyörän kuljettamiseen vaadittavien ajokorttien suorittamismäärät ovat laskeneet. [

Uusien kuljettajien seurantatutkimus Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneiden tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä (Traficommin tutkimuksia ja selvityksiä 4/2021).]

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. Muutoksella voisi olla vaikutusta kestävään liikkumiseen ja joukkoliikenteen käyttöön sitä heikentävästi. On kuitenkin epätodennäköistä, että muutoksen vuoksi 17-vuotiaat siirtyisivät laajoissa määrin joukkoliikennevälineillä tai polkupyörällä kulkemisesta yksityisautoiluun. Suomessa on jo pitkään ollut nähtävissä 18-vuotiaiden vähentynyt kiinnostus ajokortin hankkimiseen: tällä hetkellä vain 54 % 18-vuotiaiden ikäluokasta hankkii B-luokan ajo-oikeuden. [Kuljettajaopetuksen ja -tutkinon uudistus vuonna 2018: Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin (Traficommin julkaisuja 6/2021), s. 47.] Vaikka alueellinen vaihtelu on suurta, on trendi samansuuntainen koko maassa. Myös 16-vuotiaista aiempaa hieman harvemmallalla on jonkin ajoneuvoluokan ajo-oikeus.

Alaikäisten, B-luokan ajo-oikeutta edellyttäviä ajoneuvoja kuljettavien ajo-oikeuden rajaaminen siten, ettei ajo-oikeus olisi voimassa yöaikaan tai kun ajoneuvon kydyssä olisi useampi kuin yksi matkustaja, vähentäisi jonkin verran kielteisiä ympäristövaikutuksia. Rajoituksella olisi liikenteen päästöjä ja meluhaittaa vähentävä vaikutus ja se vähentäisi vapaa-ajalla tapahtuvaa tarpeetonta autolla ajamista. Toisaalta matkustajamäärää koskevan rajoituksen johdosta aiemmin yhdessä kuljettuun matkaan voitaisiin joutua käyttämään useampaa ajoneuvoa, joka lisäisi päästövaikutuksia.

Riskientunnistamiskoulutukseen ehdotettavat muutokset lisääisivät ajo-opetuksen määrää yhdellä tunnilla. Ajo-opetuksen määrän lisäämisellä olisi liikenteen päästöjä lisäävä vaikutus. Ajoharjoitteluratojen nykyistä laajemmalla hyödyntämisellä ei arvioida olevan merkittäviä, kielteisiä ympäristövaikutuksia, sillä ratojen hyväksymisen edellytyksenä olisi, että ne soveltuvat muun muassa varusteiltaan ja kunnoltaan liukkaalla ajamisen harjoitteluun. Mahdollisia kielteisiä vaikutuksia pienentäisi vain määräajan voimassa oleva ajoharjoitteluradan hyväksyminen.

4.2.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Hallituksen esityksen valmistelussa on arvioitu, että valtaosa alle 18-vuotiaista B-luokan ajokortin haltijoista todennäköisesti noudattaisi esityksessä ehdotettuja rajoituksia. Liikennerikoksiin syyllistyvien osuus on myös nuorten kohdalla erittäin pieni. Nuorten liikenneturvallisuusasenteet voivat kuitenkin vaikuttaa olennaisesti rajoitusten noudattamiseen. Muiden nuorten ja nuoren vanhempien on erityisesti havaittu vaikuttavan nuorten asenteisiin. [, 64 Timo Lajunen ja Türker Özkan; Miten nuorten liikenneturvallisuusasenteita voitaisiin parantaa? Kirjallisuuskatsaus, asiantuntijahaastattelut ja kyselytutkimus. Suomalainen Liikennetutkimuskeskus Oy.] Lisäksi esityksen valmistelussa on arvioitu, että poliisin mahdollisuuksilla valvoa rajoitusten noudattamista olisi

vaikutusta niiden noudattamiselle, sillä poliisin tietoon tulevat rikokset ovat pääasiassa juuri valvonnan keinoin paljastettavaa rikollisuutta. Nuorten liikenneturvallisuusasenteita koskevassa tutkimuksessa [] asenteisiin vaikuttamisesta nousi selkeästi esille valvonnan ja sanktioiden keskeinen rooli: nuorten antamien vastausten perusteella liikennesääntöjä koskevan tiedon jälkeen eniten heidän asenteisiinsa vaikuttivat valvonta ja rangaistukset.

Koska 17-vuotiaiden kuljettajien henkilövahinko-onnettomuuksista 22 prosenttia tapahtui kello 00–05 välisenä aikana vuosina 2019–2020, on arvioitu, että yöaikaista ajamista koskeva rajoitus alentaisi 17-vuotiaiden onnettomuusriskiä. Rajoitus voisi myös vähentää nuorten ajokieltorikoksia, sillä seurantatutkimuksen valmistuneiden tulosten perusteella uusien kuljettajien ajokieltorikokset painottuvat kellonajoista yöaikaan. Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen tietojen [Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet, Väyläviraston onnettomuusrekisteri.] mukaan 49 prosentissa tammikuun 2019 ja marraskuun 2021 välisenä aikana tapahtuneista onnettomuuksista 17-vuotiaalla kuljettajalla oli kyydissä matkustaja. Tietojen mukaan 25 prosentissa onnettomuuksista 17-vuotiaalla oli kyydissä useampi kuin yksi matkustaja. Tämän johdosta on arvioitu, että ajoneuvon kyydissä olevien matkustajien määrää koskeva rajoitus voisi alentaa 17-vuotiaiden onnettomuusriskiä ja onnettomuuksissa loukkaantuneiden määrää. Rajoituksilla voisi näin olla myönteinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. On myös todennäköistä, että yöaikaista ajamista koskeva rajoitus ja matkustajien määrää koskeva rajoitus osaltaan sulkisivat pois alkoholin ja matkustajien kuljettamiseen liittyviä ongelmia. Voidaan olettaa, että rajoituksen kohdentamisella juuri nuorimpiin henkilöauton kuljettajiin olisi pitkäkestoisempi myönteinen vaikutus, sillä ajokokemuksen karttuminen lisää kuljettajan valmiuksia tunnistaa erilaisia riskitilanteita ja toimia liikenteessä vastuullisesti.

On kuitenkin mahdollista, etteivät kuljettajat noudattaisi esityksessä ehdotettuja rajoituksia. Jos rajoituksia ei noudatettaisi ja samalla nuorten kuljettajien määrä liikenteessä kasvaisi, on mahdollista, että ehdotettujen muutosten vaikutukset liikenneturvallisuuteen voisivat olla kielteisiä. Toinen tunnistettu riski on se, ettei rajoituksilla saavuteta nuorten liikenneturvallisuuden parantumista, vaikka niitä noudatettaisiinkin. On mahdollista, että rajoitusten johdosta riskihakuista liikennekäyttäytymistä esiintyisi jatkossa enemmän esimerkiksi illalla ennen yöaikaista ajamista koskevan rajoituksen alkamisaikaa.

Alaikäisen kuljettajan tunnus helpottaisi 17-vuotiaiden, B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden valvontaa ja yleisesti liikenteen valvontaa. Arviomuistiossa käsiteltyä uuden kuljettajan merkkiä on esityksen valmistelun aikana täsmennetty ja se on nimetty uudelleen (uusi nimi: *alaikäisen kuljettajan tunnus*). Ajoneuvon merkitsemisvelvoitteen kohdistaminen 17-vuotiaisiin B-luokan ajo-oikeutta edellyttävien ajoneuvojen kuljettajiin, voi parantaa yleistä liikenneturvallisuutta. Ensimmäiset kaksi ajovuotta ovat uuden kuljettajan riskialtuinta aikaa ja nuoren kuljettajan kypsymättömyys lisää onnettomuusriskiä. Tunnus voisi osaltaan motivoida nuorta ja uutta kuljettajaa ajamaan entistä vastuuntuntoisemmin ja muut paremmin huomioiden. Ajoneuvon merkitsemisvelvoitteella pyrittäisiin vaikuttamaan kuljettajien arvoihin ja asenteisiin, ja hillitsemään riskinottoa liikenteessä. Toisaalta tunnuksen avulla uusi kuljettaja voitaisiin erottaa

liikenteestä, mikä saattaisi lisätä kuljettajan epävarmuutta liikenteessä. Tunnuksella voisi olla myönteinen ja ennakoivia lisäävä vaikutus, jos tunnuksen vuoksi muut kuljettajat osaisivat ottaa uudet kuljettajat aiempaa paremmin huomioon.

Riskinä on, ettei esitettyä velvoitetta noudatettaisi ja etteivät kuljettajat asettaisi tunnusta paikalleen ennen ajamisen aloittamista. Jos tunnusta ei käytettäisi, vaikuttaisi tämä kielteisesti 17-vuotiaan B-luokan ajo-oikeuteen esitettävien rajoitusten noudattamisen valvontaan ja sen tehokkuuteen. Toisaalta, vaikka velvoitetta noudatettaisiin, on riskinä, ettei tunnuksen käyttö vaikuttaisi kuljettajan liikennekäyttäytymiseen ja ohjaisi nuorta toivotulla tavalla ajamaan turvallisesti. 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. Muiden liikenteessä kulkevien epätoivottava liikennekäyttäytyminen voisi aiheuttaa vaaratilanteita. Lisäksi auton takaosaan kiinnitettävään alaikäisen kuljettajan tunnukseen voi liittyä samanlaisia käytännön ongelmia kuin irrotettavien opetuskolmioiden käyttöön, joilla opetusajoneuvona käytettäviä autoja merkitään. Opetuskolmioiden kohdalla käytännön ongelmia on havaittu esimerkiksi kiinnitysmekanismin sopivuudessa eri automalleihin ja myös sääolosuhteet voivat vaikuttaa tunnuksen kiinnittämiseen. Alaikäisen kuljettajan tunnuksen liikenneturvallisuusvaikutuksiin liittyy epävarmuuksia eikä vaikutuksia siten pystytä varmuudella ennakoimaan.

Ajokieltokoulutuksen suorittamista koskevan vaatimuksen laajentaminen AM- ja T-luokkaan sekä poliisin väliaikaiseen ajokieltoon määräämiin kuljettajiin voisi vähentää nuorten kuljettajien riskikäyttäytymistä sekä vaikuttaa myönteisesti kuljettajan asenteisiin, ja liikennekäyttäytymisen myötä liikenneturvallisuuteen. Ajokorttilain seurantatutkimuksen valmistuneiden tulosten mukaan tarkastelujakson aikana noin kolme prosenttia uusista henkilöauton kuljettajista syyllistyi ajokieltorikokseen ajo-oikeuden saatuaan.

Seurantatutkimuksen valmistuneiden tulosten perusteella nuoren kuljettajan ajo-oikeushistorialla näyttäisi olevan vahva yhteys siihen, kuinka turvallisesti hän osaa toimia liikenteessä. Ajokieltokoulutuksen laajentaminen voisi siten vaikuttaa myös kuljettajan todennäköisyyteen syyllistyä uudestaan 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 liikennetilanteista, jotka liittyvät kuljettajan riskikäyttäytymiseen. Koska kaikkien B-luokan ajokorttia suorittavien tulee osallistua riskientunnistamiskoulutukseen, kohdistuisi muutos koulutusvaatimuksissa kaikkiin tuleviin B-luokan ajokortin hankkijoihin. Tutkimustiedon puuttuessa liukkaalla ajamisen ajo-opetusta koskevan muutoksen osalta ei voida luotettavasti osoittaa, että muutoksella saavutettaisiin hyötyä liikenneturvallisuuden kannalta.

Poikkeuslupahakemusten määrän jatkuvan kasvun perusteella voidaan arvioida, että poikkeuslupamenettelystä luopuminen todennäköisesti lisäisi entisestään 17-vuotiaiden B-luokan ajokortin haltijoiden määrää ja sitä kautta nuorten kuljettajien osuutta liikenteessä. Lainvalmistelussa on arvioitu ikäluokan koon ja poikkeuslupien kasvaneen suosion perusteella, että vuositasolla B-luokan rajoitettu ajo-oikeus voisi koskea noin 20 000–30 000 kuljettajaa. Poikkeuslupamenettelystä luopuminen voisi pidemmällä aikavälillä aikaistaa henkilöauton ajokortin hankkimista. Lainvalmistelussa on arvioitu, että poikkeuslupamenettelystä luopumisen ja uuden B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden vaikutus nykytilanteeseen ei olisi suuri, vaikka B-luokan ajokorttien määrän ennustetaan kasvavan. Ehdotetun B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden ei arvioida merkittävästi muuttavan nykytilaa, sillä ajo-oikeuden myöntäminen ei poikkeuslupamenettelyn tavoin sisältäisi liikenneturvallisuuteen liittyvää arviointia tai harkintaa. Liikenneturvallisuusvaikutuksia arvioitaessa on huomioitava, että nuorten kiinnostus B-luokan ajokortin hankkimista kohtaan on yleisesti laskenut ja alueelliset erot ajokortin hankinnassa ovat suuret, ja vähiten ajokortteja hankitaan suuremmissa kaupungeissa. Sillä, että osa nuorista siirtyisi kulkemaan autolla esimerkiksi mopon asemesta voi olla liikenneturvallisuutta edistävä vaikutus, koska auto on onnettomuustilanteessa mopoa liikenneturvallisempi ajoneuvo. Harvaan asutuilla seuduilla nuorten aiempaa laajempi mahdollisuus liikkua autolla todennäköisesti vähentäisi esimerkiksi traktorien käyttöä teillä.

Nuorten, 17-vuotiaiden, henkilöauton kuljettajien määrän kasvun liikenneturvallisuusvaikutukset eivät kuitenkaan ole varmuudella ennakoitavissa. On mahdollista, että 17-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien määrän lisääntymisellä voisi olla kielteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Kaikki nuoret eivät 17-vuotiaana saavuta liikenneturvallisuuden kannalta ihanteellista kypsyysastetta 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 kypsyyttä ei arvioida osana poikkeuslupamenettelyä ja myös poikkeuslupaa haetaan huoltajan suostumuksella. Asiassa on syytä huomioida myös se, ettei täysi-ikäisten mahdollisuutta hankkia B-luokan ajo-oikeus säännellä kypsyysperustein.

Vilpillinen koesuoritus ei anna todenmukaista kuvaa kuljettajakokelaan osaamisesta ja siten se 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, vielä ei ole käytettävissä vertailutietoa siitä, kuinka tehokkaasti tällä seuraamuksella pystytään vähentämään vilppitapauksia.

Färsaarilla ja Grönlannissa annettujen ajokorttien hyväksymisellä ajamiseen Suomessa kahden vuoden ajan kuljettajan väestökisteriin merkitsemisestä ja vaihtamisella

suomalaiseen ajokorttiin ei arvioida olevan liikenneturvallisuusvaikutuksia. Vaihdeettävien ajokorttien määrän arvioidaan olevan myös jatkossa vähäinen.

Lapsiin ja nuoriin kohdistuvat vaikutukset

Lapsivaikutusten arvioinnin erityisenä perustana on YK:n lapsen oikeuksien sopimuksen 3.1 artiklassa edellytetty lapsen edun ensisijaisuuden periaate. YK:n lapsen oikeuksien komitean mukaan lapsivaikutusten arvioinnin vähimmäisvaatimuksena on käyttää lapsen oikeuksien sopimusta lähtökohtana ja varmistaa erityisesti, että arvoinnit perustuvat sopimuksen yleisperiaatteisiin. Komitea on määritellyt neljä sopimuskohtaa yleisperiaatteiksi, jotka tulee ottaa huomioon kaikkien sopimuskohtien tulkinnessa. Yleisperiaatteet ovat syrjimättömyys (2 artikla), lapsen edun ensisijaisuus (3.1 artikla), lapsen oikeus elämään, henkiinjäämiseen ja kehittymiseen oikeus (6 artikla) sekä lapsen oikeus tulla kuulluksi ja hänen näkemystensä kunnioittaminen (12 artikla). [Esa Iivonen ja Kirsi Pollari, Lapsivaikutusten arvioinnin käsikirja lainvalmistelijoille. Valtioneuvoston kanslian julkaisuja 2021:5, s. 26.]

Poikkeuslupamenettelystä luopuminen ja ehdotettu B-luokan rajoitettu ajo-oikeus mahdollistaisivat 17-vuotiaiden itsenäisen liikkumisen nykyistä laajemmin. Ehdotuksen mukainen muutos lisäisi nuorten yhdenvertaisuutta, koska ajokortin hankkiminen ei olisi suoraan riippuvainen nuoren asuinpaikasta tai hänen kulkemistarpeensa arvioinnista. Ehdotus rajoitetusta ajo-oikeudesta todennäköisesti lisäisi nuorten henkilöauton kuljettajien määrää liikenteessä. Nuorten kuljettajien ja kyydissä olevien matkustajien oikeutta elämään ja henkiinjäämiseen turvattaisiin B-luokan rajoitettuun ajo-oikeuteen kohdistuvilla rajoituksilla, yöaikaisen ajamisen kieltämisellä ja ajoneuvon kyydissä olevien matkustajien määrän rajoittamisella. Lisäksi B-luokan ajo-oikeutta edellyttävää ajoneuvoa kuljettavan 17-vuotiaan tulisi merkitä kuljettamansa ajoneuvo alaikäisen kuljettajan tunnuksella.

Rajoitusten tosialliset vaikutukset ovat riippuvaisia niiden noudattamisesta. Esityksen valmistelussa on arvioitu, että suurin osa nuorista todennäköisesti noudattaisi ehdotettuja rajoituksia. Yöaikaista ajamista koskeva rajoitus voi vaikuttaa nuorten kuljettajien riskinottoalttiuteen. Matkustajamäärää koskeva rajoitus puolestaan voisi vähentää ajoneuvossa nuoreen kuljettajaan mahdollisesti kohdistuvaa ryhmäpainetta ottaa riskejä ja näin ehkäistä nuorten syylistymistä liikennetrikkeihin ja ajokieltorikoksiin. Matkustajamäärää koskevalla rajoituksella pyrittäisiin lisäksi rajaamaan nuoreen kuljettajaan kohdistuvaa vastuuta estämällä tilanteet, joissa kokematon B-luokan ajo-oikeuden haltija joutuisi kuljettamaan useampaa kuin yhtä matkustajaa. Koska vastaavaa sääntelyä ei ole ollut voimassa Suomessa aiemmin, nuorten alttiutta rikkoa ehdotettua sääntelyä ja sääntelyn liikenneturvallisuusvaikutuksia ei voida arvioida varmuudella. On mahdollista, että ehdotuksella olisi edellä kuvatun laisia kielteisiä liikenneturvallisuusvaikutuksia. Siirtyminen esimerkiksi mopolla tai kevyellä nelipyörällä liikkumisesta henkilöautolla liikkumiseen saattaisi kuitenkin parantaa liikenneturvallisuutta ja tukea lapsen oikeutta elämään ja henkiinjäämiseen.

Nuorten itsenäisen liikkumisen mahdollistaminen edesauttaisi nuorten pääsyä harrastuksiin, oppilaitoksiin ja työpaikalle erityisesti harvaan asutuilla alueilla, joissa julkisen liikenteen tarjonta voi olla puutteellista. Muutoksella arvioidaan olevan myönteisiä vaikutuksia esimerkiksi nuorten kouluttautumiseen sekä nuorten syrjäytymistä ehkäisevä vaikutus.

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 käyttöönotto mahdollistaisi nykyistä kattavammin nuorten itsenäisen liikkumisen ja voisi osaltaan ehkäistä syrjäytymistä etenkin niillä alueilla, joissa joukkoliikenneyhteydet ovat vähäiset tai puuttuvat täysin.

4.2.5 Perusoikeusvaikutukset

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.

Ehdotuksella liukkaan ajon ajo-opetuksen suorittamisen edellyttämisestä ajoharjoitteluradalla olisi todennäköisesti kielteisiä vaikutuksia ajokorttia suorittavien yhdenvertaisuuteen. Jos ajoharjoittelurata sijaitisi yli 80 kilometrin päässä kunnan tai kaupungin keskustasta, jossa riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetusta annetaan, liukkaan ajon harjoittelu olisi mahdollista suorittaa ajoharjoitteluradan sijaan simulaattorilla. Ajokorttia suorittava saisi kuitenkin valita radalla suoritettavan harjoittelun simulaattorin sijaan, jos niin haluaisi. 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. Sääntelyä johtuen ajokortin suorittamisesta aiheutuvat kulut olisivat riippuvaisia siitä, millä paikkakunnalla riskientunnistamiskoulutus suoritetaan ja ajoharjoittelurataverkoston kattavuudesta eli siitä miten pitkä etäisyys ajoharjoitteluradalle paikkakunnan keskustasta on.

Enintään 80 kilometrin etäisyys ajoharjoitteluradalle katsottiin kohtuulliseksi huomioiden radalle kulkemisesta aiheutuvat kulut ja kulkemiseen kuluva ajan. Aikaisemmin ajoharjoitteluradalla suoritettavaa harjoittelua edellytettiin, jos etäisyys matka autokoululta tai kuntakeskuksesta lähimmälle hyväksytylle ajoharjoitteluradalle ylitti 120 kilometriä. Nyt ehdotettava 80 kilometrin raja oli parannus yhdenvertaisuuden näkökulmasta aiempaan rajaukseen verrattuna, sillä rajan laskemisen 40 kilometrillä arvioidaan vähentävän rataharjoittelusta ajokortin suorittajalle aiheutuvia kuluja. Ehdotuksen kokonaisarvioinnissa otettiin huomioon myös se, että jos vaatimus liukkaan ajon harjoittelun toteuttamisesta ajoharjoitteluradalla asetettaisiin kaikille, muodostuisivat hintaerot todennäköisesti suuremmiksi kuin ehdotetussa mallissa.

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. Edellä kuvattujen ehdotusten lisäksi riskientunnistamiskoulutuksen ja ajokieltokoulutuksen laajentamisella arvioidaan olevan oikeutta elämään turvaava vaikutus.

Tähän mennessä 65 % kaikista poikkeusluvista on myönnetty miehille. Sukupuolijakauman voidaan olettaa pysyvän samansuuntaisena myös esityksessä ehdotettujen muutosten voimaantulon jälkeen. Koska miesten osuus poikkeusluvan saajista on selvästi suurempi kuin naisten ja 17-, 18- ja 19-vuotiaista ajokieltorikokseen syyllistyneistä miesten osuus on lähes 90 %, on todennäköistä, että ehdotettujen muutosten mahdolliset liikenneturvallisuusvaikutukset kohdistuisivat erityisesti miehiin.

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 on valmisteltu kaikki liikennemuodot kattava liikenneturvallisuusstrategia. Valtioneuvosto teki liikenneturvallisuusstrategiaa koskevan periaatepäätöksen 24.3.2022. Strategian 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.

Liikenneturvallisuusstrategian yhtenä linjauksena on, että liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia. Tähän linjaukseen liittyy myös ajonopeuksien tarkastelu ja 30 km/h nopeusrajoituksen aiempaa laajempi käyttö taajamissa. Väyläviraston Nopeusrajoitukset-ohjeen päivityksessä kiinnitettäisiin erityistä huomiota nopeusrajoitusten turvallisuusvaikutuksiin suhteessa muihin yhteiskunnallisiin vaikutuksiin. Toimenpiteen vastuutahoina ovat Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto, ELY-keskukset ja kunnat. Taajamien 30 km/h nopeusrajoitusalueiden laajentamisella ja nopeusrajoituksen laskemisella yli 80 km/h maanteiden keskikaiteettomilla jaksoilla arvioidaan voitavan edistää liikenneturvallisuutta ja vähentää liikennekuolemia.

Lisäksi liikenneturvallisuusstrategiassa on toimenpiteenä ajonopeuksien rauhoittaminen, esimerkiksi nopeusrajoitusten laskeminen 30 kilometriin tunnissa alueilla, joilla on runsaasti pyöräliikennettä ja jalankulkua, ja joissa myös muu infrastruktuuri tukee nopeuden laskua. Lisäksi kiinnitetään erityishuomiota koulujen ja päiväkotien liikenneympäristön rauhoittamiseen. Toimenpiteen vastuutahoina ovat kunnat, ELY-keskukset ja Väylävirasto. Ajonopeuksien rauhoittamisen on arvioitu olevan tehokas keino liikenneonnettomuuksien vähentämisessä ja vaikuttavan myönteisesti liikenneturvallisuuteen.

Ehdotettujen säädösmuutosten ja 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 kokoneiden erikoisala-asiantuntijoiden kanssa. Ajoterveyttä koskevat johtopäätökset ilmaistaan terveydenhuollossa laadittavilla lääkärinlausunnoilla ja ilmoituksilla. Ajoterveyttä koskevien lääkärinlausuntojen ja erikoisalan 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 seuranta tutkimuksen 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 seurantatutkimuksen kaikkien tulosten valmistumista ennen säädösmuutosten ehdottamista ja toistaiseksi hyödyntää mahdollisia vaihtoehtoisia sääntelykeinoja, esimerkiksi täsmentää Liikenne- ja viestintäviraston antamia ohjeita. 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 ajokorttilain muutoksiksi kuin tässä esityksessä on ehdotettu. Alla kuvataan muita valmistelun aikana tarkasteltuja ja arvioituja ehdotuksia lain muuttamiseksi ja ehdotusten vaihtoehtoisia toteutustapoja.

Yöaikaista ajamista koskevan rajoituksen vaihtoehtoinen toteutustapa

Esityksen 5 §:n 6 momentissa ehdotetaan 17-vuotiaille kuljettajille uutta, B-luokan rajoitettua ajo-oikeutta. Ajo-oikeutta rajoitettaisiin yöaikaan kello 00–05 ehdotetulla 5 a §:llä. Ehdotuksen mukaan rajoitus olisi kansallinen eikä siitä lisättäisi ajokorttiin tai ajo-oikeuksia koskevaan rekisteriin erityisehtomerkinä. Lausuntokierroksella olleessa esitysluonnoksessa ehdotettiin, että yöaikaista ajamista koskeva rajoitus kohdistuisi vain lauantain ja sunnuntain vastaiseen yöhön kello 00–05 väliselle ajalle. Saadun lausuntopalautteen perusteella ehdotusta muutettiin esityksen jatkovalmistelussa niin, että se kohdistuisi kaikkiin viikonpäiviin kello 00–05.

Rajoitetun ajo-oikeuden kohderyhmän rajaaminen toisin oli 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-luokan ajokortin suorittaneiden kuljettajien ajo-oikeuden rajoittamista ei pidetty toteuttamiskelpoisena vaihtoehtona. Vaikka liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus voisi olla suurempi, mitä useammat kuljettajat olisivat rajoituksen piirissä, ei rajoituksen ulottamista ehdotettua laajempaan ikäryhmään tai kaikkia uusia kuljettajia koskevaksi pidetty oikeasuhtaisena. 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. Rajoituksen voimassaolon osalta arvioitiin, että riittävän liikenneturvallisuusvaikutuksen saavuttamiseksi rajoituksen tulisi koskea kuljettajaa, kunnes hän täyttää 18 vuotta. Rajoituksen voimassaoloaika ei siten olisi kiinteä vaan riippuisi siitä, milloin alaikäinen kuljettaja on suorittanut B-luokan ajo-oikeuden ja kuinka pitkään kuljettaja on vielä alaikäinen.

Yhdenmukainen rajoituksen päättymishetki arvioitiin kiinteän, kaikille yhtä pitkän rajoituksen sijaan tasapuolisemmaksi vaihtoehdoksi. Rajoituksen keston lisäksi olennaisia seikkoja tavoiteltavien liikenneturvallisuusvaikutusten kannalta ovat muun muassa kuljettajan ajomäärä, ajokokemus ja sen monipuolisuus. Tässä suhteessa kuljettajien välillä on paljon vaihtelua.

Esityksen valmistelussa on arvioitu rajoituksen kohdistamista vain viikonloppuihin, viikonloppuihin ja arkipyhiin, ja kaikkiin viikonpäiviin. Liikenneturvallisuuden kannalta vaikuttavimmaksi vaihtoehdoksi arvioitiin kaikkiin viikonpäiviin kohdistuva rajoitus. Vaihtoehdolla arvioidaan olevan mahdollista saavuttaa vain viikonloppuihin kohdistuvaa rajoitusta suurempi liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus. Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen vuosien 2019–2020 onnettomuustietojen [Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet, Väyläviraston onnettomuusrekisteri.] mukaan 11 prosenttia viikolla tapahtuneista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista, joissa oli osallisena 17-vuotias henkilöauton kuljettaja, ajoittui arkiöihin (maanantai-perjantai kello 00–05). Onnettomuuksista 12 prosenttia ajoittui viikonloppuöihin (lauantai-sunnuntai kello 00–05). Ero arki- ja viikonloppuöinä tapahtuvien onnettomuuksien osuudesta on siten hyvin pieni, eikä onnettomuustilastojen valossa pidetä perusteltuna, että rajoitus kohdistuisi vain viikonloppuöihin. Kaikkiin viikonpäiviin kohdistuva rajoitus on arvioitu myös viestinnällisesti ja rajoituksen käytännön toimivuuden kannalta selkeimmäksi vaihtoehdoksi.

Vaihtoehto, jossa rajoitus kohdistuisi vain viikonloppuöihin, olisi voimassa vuoden aikana 104 yönä. Vaihtoehtoa esitettiin syksyllä 2021 lausuttavana olleessa esitysluonnoksessa. Esitysluonnoksen valmistelussa vaihtoehto arvioitiin viestinnällisesti ja valvonnallisesti selkeämmäksi vaihtoehdoksi kuin vaihtoehto, jossa rajoitus kohdistuisi viikonloppujen lisäksi myös arkipyhiin. Suomessa arkipyhiä on keskimäärin 7–8 vuodessa ja useat niistä ovat kirkollisia ja liikkuvia pyhäpäiviä. Jos rajoitus koskisi viikonloppujen lisäksi myös arkipyhiä, olisi se voimassa vuoden aikana keskimäärin 112:ta yönä.

Esityksen valmistelussa on lisäksi arvioitu vaihtoehtoista tapaa rajoituksen toteuttamiselle, jossa rajoitus lisättäisiin ajokortille erityisehtomerkinä. Toteutustapa 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 erityisehtomerkinä yhdistettäisiin rajoituksen viimeinen voimassaolopäivämäärä, sen toteutus olisi edellä kuvattua huomattavasti hankalampaa ja kalliimpaa.

Matkustajamäärää koskevan rajoituksen vaihtoehtoinen toteutustapa

Hallituksen esityksen jatkovalmistelussa arvioitiin, ettei yöaikaista ajamista koskeva rajoitus olisi yksistään riittävä nuorten liikenneturvallisuuden lisäämiseksi. Tämän johdosta esitykseen päädyttiin lisäämään uusi, 17-vuotiaita B-luokan ajo-oikeutta edellyttävää ajoneuvoa kuljettavia B-luokan ajo-oikeuden haltijoita koskeva rajoitus. Ajoneuvon kyydissä olevien matkustajien

määrä rajoitettaisiin yhteen. Rajoitus olisi voimassa siihen saakka, kun kuljettaja täyttää 18 vuotta. Yöaikaista ajamista koskevan rajoituksen tavoin rajoituksesta ei tulisi merkintää ajo-oikeuden haltijan ajokortille. Ehdotusta esiteltiin liikenne- ja viestintäministeriön järjestämässä kuulemistilaisuudessa tammikuussa 2022.

Matkustajamäärää koskeva rajoitus oli esillä kesällä 2021 lausuttavana olleessa arviomuistiossa (*arviomuistio ajokorttilain muutoksille – nuorten liikenneturvallisuus*). Tässä vaiheessa arvioitavana oli myös matkustajamäärän rajoittaminen tietyn ajankohdan osalta.

Syksyllä 2021 lausuttavana olleessa esitysluonnoksessa todettiin, ettei rajoitusvaihtoehto edistäisi liikenteen päästöjen vähentämistavoitetta. Lisäksi todettiin, ettei olisi toivottavaa, että rajoitus muodostaisi esteen esimerkiksi harrastukseen kulkemiselle yhdessä muiden alaikäisten kanssa. Jatkovalmistelussa on punnittu rajoituksesta aiheutuvia vaikutuksia. Vaikutuksista painavimpina on pidetty rajoituksella mahdollisesti saavutettavia liikenneturvallisuutta lisääviä vaikutuksia.

Esityksen jatkovalmistelussa on arvioitu, että ajoneuvon kyydissä olevien matkustajien määrää rajoittamalla voitaisiin saavuttaa liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus. Jatkovalmistelussa Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen tietojen [Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet, Väyläviraston onnettomuusrekisteri.] mukaan 49 prosentissa tammikuun 2019 ja marraskuun 2021 välisenä aikana tapahtuneista onnettomuuksista 17-vuotiaalla kuljettajalla oli kyydissä matkustaja. Tietojen mukaan 25 prosentissa onnettomuuksista 17-vuotiaalla oli kyydissä useampi kuin yksi matkustaja. Tietojen perusteella on arvioitu, että ajoneuvon kyydissä olevien matkustajien määrää koskeva rajoitus voisi alentaa 17-vuotiaiden onnettomuusriskiä ja onnettomuuksissa loukkaantuneiden määrää. Matkustajamäärän rajoittaminen voisi ehkäistä riskihakuista käyttäytymistä ajoneuvossa ja auttaa nuorta kuljettajaa keskittymään paremmin liikenneympäristön havainnointiin.

Valmistelussa arvioitiin eri vaihtoehtoja rajoituksen toteuttamiseksi. Ehdotetun rajoituksen lisäksi esillä olivat matkustajien määrän rajoittaminen kahteen ja kolmeen. Vaihtoehtoon, joka sallisi vain yhden matkustajan kuljettajan, arvioitiin mahdollisuutta liittää perheenjäseniä ja samassa taloudessa asuvia koskeva poikkeus. Perheenjäsenten tai perheen määrittely on oikeudellisesti haastavaa huomioiden nykypäivän monimuotoiset perheet. Erillinen perheenjäseniä ja samassa taloudessa asuvia koskevan poikkeuksen arvioitiin olevan myös valvonnan kannalta haastava. Näistä syistä poikkeuksesta päädyttiin luopumaan esityksen jatkovalmistelussa. Liikenneturvallisuuden ja hankkeen kannalta ensisijaisena pidettiin nuorten itsenäisen kulkemisen tukemista, ja nuoren omia liikkumistarpeita. Rajoitusta arvioitaessa katsottiin, ettei 17-vuotiaan nuoren lähtökohtaisesti tulisi vastata esimerkiksi perheenjäsenten kuljettamisesta.

Seuraamusvaihtoehdot rajoitusten rikkomisesta

Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että uudessa 5 a §:ssä säädettyjen rajoitusten rikkominen 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 tai rajoitusten vastaisesti ajamisesta kuljettaja tuomittaisiin edellä kuvatun sääntelyn nojalla pääsääntöisesti sakkoon sakkomenettelyssä ja määrättäisiin ajokieltoon, ellei rikosasiaa käsitellä tuomioistuimessa rikosasian käsittelyjärjestyksessä. Esityksen valmistelussa on arvioitu myös useita muita vaihtoehtoja mahdollisiksi seuraamuksiksi.

Vaihtoehtoisena seuraamuksena valmistelussa on arvioitu sitä, että kulkuneuvon kuljettamisen oikeudetta ja rikoslain soveltamisen sijaan rajoituksen tai rajoitusten 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. Edellä kuvattu, esityksessä 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 määräämiskäytännön ajokieltoon johtava ajokieltoasia tulee vireille poliisilaitoksen lupahallinnossa. Esityksessä ehdotettu vaihtoehto arvioitiin tarkoituksenmukaisemmaksi, koska se olisi nykyisten toimintamallien mukainen.

Toisena seuraamusvaihtoehtona valmistelussa on arvioitu rajoituksen tai rajoitusten rikkomisen luokittelemista ajokorttirikkomukseksi ja mahdollisuutta määrätä kuljettaja ajokieltoon, jos kuljettaja syyllistyisi ajokorttirikkomuksiin toistuvasti. Luokittelu edellyttäisi lain 93 §:n 1 tai 2 momentin muuttamista siten, että rajoituksen tai rajoitusten 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 epä johdonmukaisena 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 liikennetikosten laskentaan ja aiheuttaisi kustannuksia Liikenne- ja viestintävirastolle.

Kolmantena seuraamusvaihtoehtona hallituksen esityksen valmistelussa on arvioitu sitä, ettei ajokorttilakiin ehdotetun 5 a §:n rajoitusten rikkomisella olisi vaikutusta kuljettajan ajo-

oikeuteen. Sen sijaan rajoituksen tai rajoitusten rikkominen 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.

Vanhemman henkilön kyydissä oloa koskeva vaatimus

Edellä kuvattujen rajoitusvaihtoehtojen lisäksi esityksen jatkovalmistelussa harkittiin jo arviomuistiovaiheessa esillä ollutta vaihtoehtoa 17-vuotiaan B-luokan ajo-oikeuden rajaamisesta tilanteisiin, jossa kuljettajan kyydissä on häntä vanhempi henkilö.

Aiemmin valmistelussa tunnistettiin, ettei vaatimus vanhemman henkilön kyydissä olosta vastaisi nuorten liikkumistarpeeseen. Lisäksi tunnistettiin, että vaatimus voisi tuoda mukanaan monenlaisia käytännön haasteita ja asettaa nuoret keskenään eriarvoiseen asemaan, sillä kaikilla nuorilla ei ole turvallisia ja luotettavia aikuisia elämässään, joiden olisi mahdollista kulkea nuoren kuljettajan kyydissä. Lisäksi arvioitiin, että mukaan valittavan vanhemman henkilön kanssa ajamisen hyödyllisyyteen vaikuttaisi ajo- ja liikennekäyttäytymiskulttuuri, jota henkilö välittäisi alaikäiselle kuljettajalle.

Rajoitusvaihtoehto nostettiin kuitenkin uudelleen arvioitavaksi, sillä esityksen jatkovalmistelussa arvioitiin, ettei yöaikaista ajamista koskeva rajoitus olisi yksistään riittävä nuorten liikenneturvallisuuden lisäämiseksi. Vaihtoehdon uudelleen arvioimista tuki myös lokakuussa 2021 julkaistussa Euroopan laajuisessa nuorten onnettomuuksia käsittelevässä raportissa [European Transport Safety Council: Reducing road deaths among young people aged 15 to 30. PIN Flash Report 41, lokakuu 2021. https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-41_web_FINAL.pdf] esiin tuodut havainnot ja suositukset.

Vaihtoehtoa esiteltiin liikenne- ja viestintäministeriön järjestämässä kuulemistilaisuudessa tammikuussa 2022.

Mahdollisina vanhemmalle henkilölle asetettavina vaatimuksina harkittiin opetuslupaopettajaltakin vaadittavaa 25 vuoden ikää ja voimassa olevaa B-luokan ajo-oikeutta. Valmistelussa harkittiin vaihtoehtoa, jossa vanhemman henkilön kyydissä oloa koskeva rajoitus voisi olla voimassa ensimmäisen 30 päivän ajan 17-vuotiaan B-luokan ajo-oikeuden saamisesta. Rajoituksen voimassaolo päättyisi viimeistään kuljettajan täyttäessä 18 vuotta.

Osa kuulemistilaisuuteen osallistuneista ei pitänyt 30 päivän kestoa riittävänä. Toisaalta tilaisuudessa kommentoitiin rajoituksen rajoittavan nuorten vapautta ja rajoitusta yhdenvertaisuusnäkökulmasta. Osa kuulijoista kommentoi vaihtoehdon olevan ongelmallinen ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien osalta.

Rajoitusvaihtoehtoa arvioitaessa tunnistettiin siihen liittyvän oikeudellisia haasteita, joita ei olisi ollut mahdollista ratkaista hankkeen aikataulussa. Haasteet liittyvät muun muassa kyydissä

olevan henkilön rooliin ja vastuuseen, henkilölle asetettaviin vaatimuksiin ja rajoituksenvastaisesti ajamisen sanktiointiin. Oikeudellisten haasteiden johdosta esityksen jatkovalmistelussa päädyttiin luopumaan rajoitusvaihtoehdosta.

Lainvalmistelussa on katsottu tarpeelliseksi ja tärkeäksi, että 17-vuotiaiden kuljettajien turvallisuustilannetta seurataan ja rajoituksia arvioidaan tarvittaessa uudelleen.

Vaihtoehtoiset ratkaisut kuljettajaopetuksen muuttamiseksi

Hallituksen esityksessä ehdotetaan muutoksia ajokorttilain 35 §:n 2 momentissa säädettyyn, nk. riskientunnistamiskoulutukseen. Lakiehdotuksen mukaan liukkaan ajon ajo-opetus tulisi jatkossa toteuttaa lähtökohtaisesti ajoharjoitteluradalla. Opetus olisi toteutettava ajoharjoitteluradalla, jos radalle olisi enintään 80 kilometrin matka sen kaupungin tai kunnan keskustasta, jossa ajokorttia suorittava pääsääntöisesti saa riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetusta, jonka osa liukkaalla ajamisen harjoittelu on. Ehdotuksen osalta olisi voitu pitäytyä aiemmin käytössä olleessa 120 kilometrin matkassa tai vaihtoehtoisesti valita jokin muu etäisyys. Eri etäisyysvaihtoehtoja punnittaessa huomioitiin, että ajoharjoitteluradat sijaitsevat tyypillisesti taajamien ulkopuolella. Noin tunnin ajomatka arvioitiin kohtuulliseksi, ja maantietä kuljettaessa tämä vastaisi keskimäärin 80 kilometrin matkaa. Myös vaihtoehtoa, että ajoharjoitteluradalla toteutettavaa liukkaan ajon harjoittelua edellytettäisiin kaikilta ajokorttia suorittavilta, harkittiin, mutta ajoharjoittelurataverkoston kattavuudessa havaittujen alueellisten erojen vuoksi vaihtoehtoa ei pidetty kannatettavana. Ehdoton vaatimus olisi lainvalmistelussa tehdyn arvion mukaan voinut johtaa kohtuuttoman pitkiin matkoihin etenkin tietyissä osissa maata.

Kuljettajaopetuksen osalta valmistelussa arvioitiin myös vaihtoehtona, että ensimmäistä ajokorttia suorittaville suunnatun nk. EAS-koulutuksen sisältöihin olisi esitetty muutoksia. Muutoksia päädyttiin esittämään kuitenkin vain riskientunnistamiskoulutukseen, koska kaikki B-luokan ajokortin suorittavat henkilöt suorittavat riskientunnistamiskoulutuksen osana tähän luokkaan edellytettävää kuljettajaopetusta. Ensimmäistä ajokorttia suorittavan koulutus suoritetaan vain kerran, esimerkiksi mopon ajokortin hankkimisen yhteydessä. EAS-koulutuksen sisältöihin tehtävillä muutoksilla ei siksi voitaisi yhtä kattavasti vaikuttaa juuri B-luokan ajokorttia suorittavien valmiuksiin, koska osa kuljettajista on suorittanut koulutuksen jo aiemmin, ja usein suorittamisesta on kulunut vuosia.

Alaikäisen kuljettajan tunnuksen kohderyhmä

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

Vaihtoehtoina esityksen 51 a §:ssä esitettävälle, vain 17-vuotiaita B-luokan ajo-oikeutta edellyttävän ajoneuvon kuljettajia koskevalle ajoneuvon merkitsemisvelvoitteelle arvioitiin merkitsemisen edellyttämistä kaikilta uusilta B-luokan ajo-oikeuden haltijoilta 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. Lainvalmistelussa on arvioitu, että suurin hyöty tunnuksen käytöstä saavutettaisiin kaikkein nuorimpien kuljettajien kohdalla.

Ajoneuvon merkitsemisvelvoite on pyritty rajaamaan välttämättömään ja merkitsemistä 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

Esityksen 51 a §:ssä ehdotetun alaikäisen kuljettajan tunnuksen osalta valmistelussa arvioitiin vaihtoehtoisia 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.

Jos alaikäisen kuljettajan tunnus todettaisiin käytännössä toimivaksi, tulisi jatkossa tarkastella mahdollisuutta sen digitaalisesta toteuttamisesta.

Rajoitus alkoholin kuljettamisesta

Yhtenä rajoitusvaihtoehtona arviomuistiossa käsiteltiin alkoholin kuljettamisen kieltämistä. Alkoholipitoisen 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 arviomuistion lausuntokierroksella.

Liikenne-rikostaustan huomioiminen ajokortin myöntämisessä

Nuorten liikenneturvallisuuden edistämiseksi on arvioitu arviomuistiovaiheessa 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- ja viestintäviraston tarkistamiseen suunniteltua rekisteriotetta ole käytössä. EU:n tietosuojasetus [Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27.4.2016: . <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=celex%3A32016R0679>] asettaa rajoituksia sille, mitä tietoja viranomaiset saa kerätä ja käsitellä. Viranomaiset 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 palvelun tuottaja Ajovarma Oy. Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan, vaikka liikenne- ja viestintäviraston rekisterissä, eivätkä vaatisi erillisten rikos- ja sakkorekisteriotteiden toimittamista, palvelun tuottajalla ei ole pääsyä liikenne- ja viestintäviraston rekisteriin, joka estäisi lupahakemusten käsittelyn palvelun tuottajalla.

Arviomuistiosta saadussa lausuntopalautteessa ehdotettiin, että ajokorttihakemukseen lisättäisiin kohta, jossa hakijalta kysyttäisiin aiemmista ajokielloista. Myönteisen merkinnän seurauksena palvelun tuottaja 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 ajokiellorikokseen vakuutuksen antamisen ja tutkinnon suorittamisen välillä. Ajokiellon perusteen tarkempi selvittäminen johtaisi myös lisääntyneiden kyselyiden määrään Liikenne- ja viestintäviraston kilpailuttaman palvelun tuottajan ja poliisin välillä.

Vakuutuksen antaminen aiemmista ajokielloista voitaisiin myös jättää kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykseksi siten, että palvelun tuottaja tarkistaisi aikaisemmat ajokiellot teoriakoesuorituksen yhteydessä. Koska suoritettu teoriakoe on voimassa vuoden, voisi tutkintoon osallistunut henkilö syyllistyä ajokiellorikokseen teoriakokeen suorittamisen jälkeen. Palvelun tuottaja 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 palvelun tuottajalla ei ole toimivaltaa tehdä päätöstä. Ehdotus lisäisi siten myös Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollista taakkaa.

Mikäli aiemmat liikenne- ja viestintäviraston rekisterit muodostaisivat esteen B-luokan ajokortille ennen vähimmäisiän saavuttamista (18 vuotta) voisi tämä olla ongelmallista perustuslain 6 §:ssä turvatun yhdenvertaisuuden näkökulmasta, sillä liikenne- ja viestintävirastoa ei huomioitaisi 18-vuotiailta tai sitä vanhemmilta B-luokan ajokorttia hakevilta. Oikeusministeriön alustavan oikeudellisen arvion mukaisesti liikenne- ja viestintäviraston rekisterin huomioinen nykyisessä

palveluntuottajamallissa edellyttäisi myös punnintaa tietosuoja-asetuksen 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. Ajokielto 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 ajokieltojärjestelmään liittyy laajempia muutostarpeita. Ajokieltoja koskevaa sääntelyä ja ajokieltojen menettelyä 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 asiankäsittelyjärjestelmän kehittämiseksi ja uusi Ajo-järjestelmä otetaan käyttöön aikaisintaan vuonna 2023. Myös poliisin sähköisen asiankäsittelyjärjestelmän käyttöönotto voi edellyttää lainsäädäntömuutoksia.

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

Nuorten ajoterveyden ja kypsyyden 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 resursseja 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 kypsyyden arvioimista ajokortin myöntämisen ehtona. Lausuntopalautteessa kypsyyden arviointi todettiin raskaaksi menettelyksi, joka edellyttäisi laajoja, mahdollisesti moniammatillisia arvioita. Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta vaarantava käytös voi liittyä aivojen kypsymättömyyteen. Kypsyyden 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 kehittämisellä ja terveydenhuoltohenkilöstön tiedottamisella voitaisiin tukea ajoterveysarviointeja, ja pyrkiä siihen, että myös uudet kuljettajat täyttävät terveysvaatimukset ja osaavat vaalia ajoterveyttään ajokortin hankkimisistä 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 poikkeusluvan 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 hakemusmäärä 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 syyn vuoksi, jota ei pidetä lääketieteellisenä esteenä ajokortin saamiseksi. Poikkeuslupa voidaan myöntää vain, jos luvan myöntäminen ei vaaranna liikenneturvallisuuksi. [Körkortsförordning (1998:980), 8 luku 9 § 2 ja 3 mom.] Hyväksytyt ajokokeen jälkeen myönnettyihin ajokortteihin sovelletaan kahden vuoden koeaikaa. [Körkortslag (199(:488), 18 §.] Jos kuljettaja tekee tämän koeajan puitteissa sellaisen rikkomuksen, joka johtaa ajokortin peruuttamiseen, kuljettajan on suoritettava uusi ajokoe. Käytännössä poikkeuslupia myönnetään vain erittäin harvinaisissa yksittäistapauksissa. Ruotsin liikenneviranomaisella ei ole tilastoja 17-vuotiaille myönnettyistä ajokorteista, mutta määrän arvellaan olevan vähäinen. [Sveriges Radio: <https://sverigesradio.se/artikel/6116578>]

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. [ja <https://www.bf17.de/en/>] Nimettynä henkilönä voi toimia useampikin luonnollinen henkilö edellyttäen, että nämä täyttävät tietyt vaatimukset, kuten 30 vuoden iän. [Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr Fahrerlaubnis-Verordnung 2019. [https://www.landesrecht-bw.de/jportal/?](https://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&query=FeV+%C2%A7+48a&psml=bsbawueprod.psml&max=true)

[quelle=jlink&query=FeV+%C2%A7+48a&psml=bsbawueprod.psml&max=true](https://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&query=FeV+%C2%A7+48a&psml=bsbawueprod.psml&max=true)] 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. Seuranta-ajan vaikutuksista tehdyn tutkimuksen mukaan seuranta-ajan 0,00% promillerajan vaatimus vähensi alkoholiin liittyvien kolareiden ja liikenne rikkomusten määrää merkittävästi. Vaikutus huomattiin myös pitkällä aikavälillä. Tuoreet kuljettajat, joita seuranta-ajan vaatimukset koskivat, syyllistyivät myös seuranta-ajan päätyttyä muita epätodennäköisemmin rattijuopumuksiin tai joutuivat alkoholiin liitännäisiin onnettomuuksiin. Seuranta-ajan alkoholinollatoleranssin ja ohjatun ajamisen ohjelman nähdään vaikuttaneen merkittävästi siihen, että nuorten kuljettajien liikennekuolleisuus Saksassa on laskenut vuodesta 2010 alkaen keskimäärin 7 % vuodessa, vaikka muussa väestössä liikennekuolleisuus on laskenut vain prosenttien vuositahtia. [[Reducing road deaths among young people](#)]

Tanskassa on noudatettu vuodesta 2017 lähtien Saksassa käytössä olevan BF17:n kaltaista kokeilua. Kokeilussa 17 vuotta täyttänyt voi saada ajo-oikeuden edellyttäen, että hän ajaa nimetyt henkilön seurassa. [<https://www.fstyr.dk/da/Regler-om-koerekort/Ansoegning-om-koerekort#koerekort-til-17-aarige>] Nimetyltä henkilöltä vaaditaan 30 vuoden ikää ja 10 vuotta voimassa ollutta tanskalaista ajokorttia. [Bekendtgørelse om forsøgsordning med udstedelse af kørekort til 17-årige 8 § <https://www.retsinformation.dk/eli/ta/2016/1594>] Saatuaan ajokortin, 17-vuotias asetetaan kolmen vuoden koeajalle, jonka aikana hän voi menettää ajokorttinsa liikennerikkomusten takia ja tulla velvoitetuksi osallistumaan lisäkoulutukseen ajo-oikeuden takaisinsaamiseksi. [<https://www.sikkertrafik.dk/raad-og-viden/i-bil/gode-raad-til-nye-bilister>] Tanskan kokeilu arvioitiin vuonna 2020 tehdyssä tutkimuksessa, jossa todettiin pilotointiin osallistuneiden käyttäjäkokemusten olleen pääasiassa positiivisia, sekä yleisen suhtautumisen pilottijärjestelmää kohtaan olevan hyvä. Järjestelmän tultua käyttöön noin 40 % tanskalaisista 17-vuotiaista hankkii ajokortin. Luvun on arvioitu olevan kasvussa. 17-vuotiaiden onnettomuudet olivat tutkimuksen mukaan verrattain harvinaisia; vain 0,5 % 17-vuotiaista kuljettajista oli osallisena kolariin vuosien 2017–2019 välillä. Mikään näistä kolareista ei ollut tutkimuksen mukaan hengenvaarallinen, ja valtaosassa niistä alkoholilla tai muilla päihteillä ei ollut osuutta onnettomuuden syntyyn. [[Reducing road deaths among young people](#)]

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 ajokortti vähintään kaksi vuotta. Lisäksi huoltaja tai valtuutettu henkilö ei saa olla päihtynyt eikä hänen verensä alkoholipitoisuus saa ylittää lain sallimaa rajaa. [Transpordiamet, Categories and conditions of right to drive <https://transpordiamet.ee/en/categories-and-conditions-right-drive#limited-right-to-drive>] 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. [<https://transpordiamet.ee/en/driving-licence-limited-right-drive>] 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 liikennerikkomuksia viimeisen 12 kuukauden ajalta. [<https://transpordiamet.ee/en/categories-and-conditions-right-drive#driving-licence>] Mikäli kuljettajalla on voimassa olevia rangaistuksia liikennerikkomuksista, tulee hänen suorittaa teoriakoe uudelleen ennen pysyvän ajokortin hakemista. Pysyvää ajokorttia voi hakea aikaisintaan 23 kuukautta väliaikaisen ajokortin saamisen jälkeen. Viron rajoitetun ajo-oikeuden ohjelman vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ei ole toistaiseksi tehty tutkimusta. Nuorten liikennekuolleisuuden osuus kaikista kuolinsyistä on Virossa kuitenkin yhdessä Ruotsin kanssa Euroopan matalimpia. Virossa 15–30-vuotiaiden nuorten kuolemista 7 % oli vuosina 2017–2019 liikennekuolemia. Lisäksi virolaisten nuorten kuljettajien liikennekuolleisuus on eurooppalaisittain poikkeuksellisesti matalampaa kuin kaiken ikäisten

kuljettajien keskimäärin. [Reducing road deaths among young people https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-41_web_FINAL.pdf]

Itävallassa 15,5-vuotias voi osallistua nuorille tarkoitettuun ajo-opetukseen nimeltä L17. [
https://www.oesterreich.gv.at/themen/dokumente_und_recht/fuehrerschein/1/2/Seite.0401101.html]

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

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

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

Jos koeaikana L17-koulutukseen läpikäynyt kuljettaja rikkoo tieliikenteen määräyksiä, hänet voidaan velvoittaa lisäkoulutukseen ja koeaikaa pidentää vuodella. Kuljettajan promilleraja on koeaikana alennettu. [ja Driving License Act 4 § https://www.oesterreich.gv.at/themen/dokumente_und_recht/fuehrerschein/7/Seite.042000.html]

Itävallassa monivaiheisen, koeajan sisältävän ajokoulutuksen todettiin vähentäneen nuorten kuljettajien kolareita kolmanneksella ensimmäisenä, toisena ja kolmantena ajovuotena verrattuna niihin, jotka saivat ajo-oikeuden ennen järjestelmän käyttöönottoa. [Reducing road deaths among young people https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-41_web_FINAL.pdf]

Hollannissa 17-vuotias voi kuljettaa ajoneuvoa toisen henkilön seurassa niin sanotussa 2todrive-mallissa (ohjattu ajo). [<https://2todrive.nl/veelgestelde-vragen/populair/#481403324>] Mukana olevalta henkilöltä edellytetään 27 vuoden vähimmäisikää ja vähintään viittä vuotta voimassa ollutta hollantilaista ajokorttia. [<https://2todrive.nl/veelgestelde-vragen/populair/#1977068200>] Henkilön suoritettua ensimmäisen ajokorttinsa hänelle myönnetään aloittelijan ajokortti, joka on voimassa viisi vuotta. [<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/wat-is-het-beginnersrijbewijs>] 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, ja mikäli kuljettajan ajotaito katsotaan riittämättömäksi, tämä voi menettää ajo-oikeutensa lopullisesti. [<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/welke-straftbare-feiten-tellen-mee-voor-het-beginnersrijbewijs>] Hollannissa 2todrive -ohjattuun ajoon osallistuneiden ja muutoin ajokortin hankkineiden välillä ei ole huomattu merkittäviä tilastollisia eroja kolaroinnissa [Het effect van begeleid rijden (2toDrive) op zelfgerapporteerde ongevallen en

overtredingen <https://www.swov.nl/publicatie/het-effect-van-begeleid-rijden-2todrive-op-zelfgerapporteerde-ongevallen-en-overtredingen>].

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. [<https://www.securite-routiere.gouv.fr/passers-son-permis-de-conduire/conduite-accompagnee/apprentissage-anticipe-de-la-conduite>] 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 liikenne rikkomuksiin tai –rikoksiin. Pisteiden menettämisestä kuljettajaa voidaan vaatia suorittamaan tieturvallisuuskurssi tai häneltä voidaan peruuttaa ajo-oikeus tietyksi ajaksi. [<https://www.securite-routiere.gouv.fr/passers-son-permis-de-conduire/permis-probatoire/definition-du-permis-probatoire>] Ajokortin läpäisyprosentin on todettu olevan ACC-koulutukseen osallistuneilla muita korkeampi. Lisäksi ACC-koulutukseen osallistuneet nuoret kuljettajat vaikuttaisivat vakuutusyhtiöille esitettyjen korvausvaateiden perusteella joutuvan onnettomuuksiin muita nuoria kuljettajia harvemmin. [<https://www.cer-reseau.com/actualite-details/46-conduite-accompagnee-15-ans-aac>]

6 Lausuntopalautte

Luonnoksesta hallituksen esitykseksi oli mahdollista antaa lausuntoja lausuntopalvelu.fi-sivustolla 6.10. –17.11.2021. Esitysluonnos oli avoimesti lausuttavana, jonka lisäksi lausuntopyyntö lähetettiin keskeisimmille viranomaisille ja sidosryhmille. Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta pyydettiin lausuntoa erikseen. Määräajassa lausuntoja saatiin yhteensä 80.

Lausuntokierroksen lisäksi esitysluonnoksesta järjestettiin kaksi kuulemistilaisuutta. Ensimmäinen kuulemistilaisuus järjestettiin 1.11.2021. Tilaisuuteen kutsuttiin samat keskeisimmät sidosryhmät, joille oltiin lähetetty myös lausuntopyyntö. Toinen kuulemistilaisuus järjestettiin 28.1.2022. Tilaisuudessa esiteltiin esitysluonnoksen jatkovalmistelussa suunniteltuja muutosehdotuksia [Yöaikaista ajamista koskevan rajoituksen laajentaminen kaikkiin viikonpäiviin, ajoneuvon kyydissä olevien matkustajien määrän rajoittaminen ja vaatimus vanhemman henkilön kyydissä olosta.]. Kuulemistilaisuuteen kutsuttiin erikseen ensimmäiseen kuulemistilaisuuteen kutsutut sidosryhmät. Tilaisuus oli kuitenkin avoin ja myös yksityishenkilöillä oli mahdollisuus osallistua siihen. Tilaisuutta mainostettiin liikenne- ja viestintäministeriön sosiaalisen median kanavilla. Tilaisuuteen osallistui noin 90 henkilöä, mukaan lukien viranomaisia, sidosryhmiä ja

yksityishenkilöitä. [Esimerkkejä tilaisuuteen osallistuneista organisaatioista: Ajovarma, ammatillista koulutusta edustavat tahot, autokoulujen edustajat, Liikenneturva, Poliisihallitus, liikennelääketieteen asiantuntijoita, onnettomuustutkintainstituutti ja nuoria edustavia järjestöjä.]

Kuulemisen lisäksi ministeriö on ollut erikseen yhteydessä Poliisihallitukseen ja oikeusministeriöön valmistelun aikana.

Koska hallituksen esityksen vaikutukset kohdistuvat pääasiassa nuoriin, on nuoria edustavia tahoja kuultu monipuolisesti lainsäädäntöhankkeen eri vaiheissa. Hankkeen käynnistymisen jälkeen järjestettyyn asiantuntijatapaamiseen osallistuivat Suomen Lukiolaisten Liitto ry ja Nuorten Akatemia ry. Tahoilta pyydettiin myös lausuntoja arviomuistiosta kesällä 2021. Syksyllä 2021 lausuttavana olleesta luonnoksesta hallituksen esitykseksi pyydettiin lausuntoja Mannerheimin lastensuojeluliitolta, Nuorten Akatemia ry:ltä, Sosiaalidemokraattiset Nuoret ry:ltä, Suomen Ammattiin Opiskelevien Liitto – Sakki ry:ltä, Suomen Keskustanuoret ry:ltä, Suomen Kristillisdemokraattiset Nuoret ry:ltä, Suomen Lukiolaisten Liitto ry:ltä, Suomen nuorisoalan kattojärjestö Allianssi ry:ltä, Suomen nuorisovaltuustojen liitto Nuva ry:ltä, Suomen partiolaisilta, Suomen ylioppilaskuntien liitto ry:ltä, Svensk Ungdom rf:ltä, Vasemmistonuorilta ja Vihreiden nuorten ja opiskelijoiden liitto ry:ltä. Tahot kutsuttiin myös molempiin kuulemistilaisuuksiin.

Tässä luvussa on tiiviisti esitetty joitakin päähuomioita ja lausunnoissa esillä olleita asioita ja kuvattu, millaisia muutoksia hallituksen esitykseen on lausuntopalautteen johdosta tehty. Saadut lausunnot ja tarkempi kooste lausunnoista sekä kuulemistilaisuuksien esitykset on julkaistu valtioneuvoston Hankkeet-internetsivuilla [<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM017:00/2021>].

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

Poikkeuslupamenettelystä luopumista kannattaneet lausunnonantajat, esimerkiksi Liikenne- ja viestintävirasto sekä Autoalan Keskusliitto ja Autotuoajat ja -teollisuus ry, kannattivat lähtökohtaisesti ajo-oikeuden myöntämistä 17-vuotiaille ja pitivät myös hallituksen esityksessä ehdotettua ajo-oikeuden rajoitusta pääasiassa hyvinä. Muutamissa lausunnoissa korostettiin kuitenkin, että suurin osa 17-vuotiaista toimii liikenteessä asiallisesti.

Useat lausunnonantajat, esimerkiksi sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö, sisäministeriö ja Mannerheimin Lastensuojeluliitto, vastustivat poikkeuslupajärjestelmästä luopumista. Useat menettelystä luopumista vastustaneet katsoivat, etteivät ehdotetut ajo-oikeuden rajoitukset ole riittäviä, vaan alaikäisten ajo-oikeutta tulisi rajoittaa enemmän, esimerkiksi kaikkina öinä. Poliisihallitus piti mahdollisena, että aikarajoitus siirtäisi alaikäisiin kuljettajiin liittyvän onnettomuusriskin ajankohtaa viikolle. Poliisihallituksen mukaan rajoitus ei ole riittävä erityisesti koulujen loman aikaan kesällä, jolloin riskikäyttäytyminen tilastojen perusteella lisääntyy. Nuorten liikenneturvallisuuden kielteisen kehityksen lieventämiseksi Poliisihallitus ehdotti laajempia rajoituksia (joka yö klo 22-05), ajoneuvossa alkoholin nauttimisen kieltämistä,

muiden nuorten kuljettamisen rajoittamista sekä rajoitusten valvonnan tehostamista tekniikkaa apuna käyttäen. Osa lausunnonantajista ehdotti, että poikkeuslupamenettely säilytettäisiin, mutta siihen lisättäisiin hallituksen esitysluonnoksessa ehdotettu ajo-oikeuden rajoitus viikonloppuöisin. Joidenkin lausunnonantajien mielestä poikkeusluvan myöntämisen edellytyksiä tulisi jopa kiristää. Useat lausunnonantajat, esimerkiksi Poliisihallitus, Liikenneturva, TYKS ajopoli ja Suomen Autokoululiitto, kannattivat 18 vuoden vähimmäisikä B-luokassa.

Oikeusministeriö lausui, että esitykseen tulee selkiyttää, mikä merkitys on huoltajien mahdollisella erimielisyydellä B-luokan rajoitettua ajo-oikeutta haettaessa. Sosiaali- ja terveysministeriö katsoi lausunnossaan, ettei ajokortin hankkiminen voi olla vain vanhempien suostumuksen varassa, sillä vanhemmat eivät ole välttämättä oikea taho tunnistamaan, arvioimaan ja havainnoimaan taitoja, joita ajoneuvon kuljettamisessa tarvitaan. TYKS ajopoli totesi, että sen nuorten kuljettajien aineiston mukaan vanhempien lupa voi olla riittämätön ainoana perusteena ajoluvalle. Onnettomuustietoinstituutti OTI esitti, että rajoituksia kiristettäisiin, jos ajo-oikeuden voisi saada huoltajan suostumuksella. OTI:n mukaan olisi huolehdittava liikennevalvonnan riittävydestä ja nuorten kuljettajien riittävästä osaamisen tasosta, ja OTI korosti, että tehokkaimpien rajoitustoimenpiteiden valitsemiseksi ja niiden kohdentamiseksi tarvittaisiin laajempaa tutkimustietoa ja vaikutusarvioita. OTI myös totesi, että suurin osa kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien nuorista aiheuttajakuljettajista oli onnettomuuden sattuessa vapaa-ajanmatkalla.

Suomen lukiolaisten liitto ei pitänyt kohtuullisena 17-vuotiaiden kuljettajien ajamisen rajoittamista tiettyinä viikonpäivinä tiettyyn vuorokaudenaikaan. Liitto korosti, että nuorten tilanteet ovat moninaisia eikä kaikkien nuorten kuljettajien toiminta ole riskihakuista.

Opetus- ja kulttuuriministeriön mukaan lähtökohtaisesti osaamisen hankkimisen ajoittuminen ja sovellettava työaika voitaisiin sopia niin, ettei yöaikaisen ajamisen rajoittaminen vaikuttaisi kielteisesti ammatillisen koulutuksen työpaikalla järjestettävän koulutuksen toteuttamiseen. Ministeriö arvioi, ettei viikonloppuöihin kohdistuvalla rajoituksella olisi tästä syystä merkittävää haittaa nuorten mahdollisuuksiin kulkea opintoihin, ammatilliseen koulutukseen tai siihen sisältyvään työpaikalla järjestettävään koulutukseen. Osa lausunnonantajista, esimerkiksi Opetushallitus, Autoliikenteen työnantajaliitto ja Logistiikkayritysten liitto, piti tarpeellisena, että voimassa oleva erillinen 17 vuoden ikäraja B-luokan ajo-oikeuden suorittamiselle säilytettäisiin ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien osalta.

Ehdotus siitä, että alaikäisen kuljettajan tulisi käyttää erityistä tunnusta jakoi myös mielipiteitä. Tunnus sai kannatusta, mutta sitä myös moitittiin liian pieneksi ja vaikeasti valvottavaksi. Poliisihallituksen mukaan autoon kiinnitettävä tunnus on riittämätön keino valvonnan mahdollistamiseksi. Vaihtoehdoksi fyysiselle tunnukselle esitettiin muun muassa digitaalista rekisterimerkintää, joka voitaisiin yhdistää tiettyihin ajoneuvoihin ja jota poliisi voisi valvoa teknisesti. Poliisihallituksen mukaan teknologian hyödyntäminen tukisi valvontaa ja edistäisi turvallisuutta merkittävästi. Turvallisuus lisääntyisi myös sen vuoksi, että nuorille syntyisi tätä

kautta velvollisuus käyttää tuttuja, järjestelmään tallennettuja ajoneuvoja. Oikeusministeriön mukaan tunnuksen osalta tulisi tarkkaan arvioida tai seurata sen käytön toivottavia ja epätoivottavia vaikutuksia. Muun muassa Opetushallitus ja Autoliikenteen työnantajaliitto lausui, että ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevat eivät voi kiinnittää tunnusta koulutus- ja oppisopimustyöpaikan ajoneuvoihin. Osassa lausuntoja tuotiin esiin kokemuksia aiemmasta 80 km/h -tunnuksesta.

Ehdotus riskientunnistamiskoulutuksen kehittämisestä ja vaatimus suorittaa liukkaan ajon ajo-opetusta ajoharjoitteluradalla saivat pääasiassa myönteisen vastaanoton. Suurin osa lausunnonantajista piti ajoharjoittelurataopetusta tärkeänä. Riskientunnistamiskoulutuksen sisällöstä lausunnoissa tuotiin esille, että varsinkin kesäyöt ovat nuorille kuljettajille riskialttiita. Osa lausunnonantajista vastusti ehdotettua ajoharjoittelurataopetuksen lisäämistä. Osassa lausuntoja tuotiin esiin simulaattoriopetuksen hyviä puolia ja muistutettiin, että ajoharjoitteluratojen käyttö opetuksessa on tälläkin hetkellä mahdollista, jos asiakas haluaa käyttää kyseistä palvelua. Lisäksi osassa lausuntoja esitettiin muutoksia kuljettajakoulutuksen tuntimääriin ja ensimmäistä ajokorttia suorittavan koulutukseen.

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

Oikeusministeriö lausui, ettei vilpin määrittelyä tule jättää olennaisilta osiltaan määräystasolla. Tietosuojavaltuutetun toimisto lausui, että vilppi tulee määritellä tarkasti ja tyhjentävästi.

Oikeusministeriön lausunnossa tuotiin esiin lisäksi useita muita esitysluonnoksen jatkovalmistelussa selkeyttämistä ja täydentämistä edellyttäviä kohtia. Lausunnossa korostui perusteluiden täsmentämistarve ajo-oikeuden rajoitusten, alaikäisen kuljettajan tunnuksen, kuljettajaopetuksen, koevilpin, ajoharjoitteluradan hyväksymismaksun ja seuraamusten osalta.

Esityksen jatkovalmistelussa esitykseen lisättiin uusia säännösehdotuksia, esimerkiksi 5 a § rajoituksista alaikäisen kuljettajan B-luokan ajo-oikeuteen. Jatkovalmistelussa ajo-oikeuden rajoituksia täydennettiin lisäämällä esitykseen uusi rajoitusehdotus ajoneuvon kyydissä olevien matkustajien määrästä. Esitykseen lisättiin muun muassa ehdotus perussäännöksestä, 53 §:n 4 momentti, tulkin käytöstä kuljettajantutkinnon kokeissa, 64 §:n 2 momenttiin lisättiin 6 kohta ajokieltoon määräämisestä ja 101 a § Liikenne- ja viestintäviraston ilmoitusvelvollisuudesta. Ajoharjoitteluratoja koskevaa 35 a §:ää täsmennettiin lisäämällä siihen ehdotus ratoja koskevasta neutraliteettisääntelystä. Jatkovalmistelussa tarpeettomiksi tunnistetut säännösehdotukset poistettiin esityksestä, muun muassa 6 §:n 2 momenttiin esitysluonnoksessa ehdotetut muutokset ja ajoharjoitteluratojen valvontamaksua koskeva ehdotus. Valvontamaksun sijaan esityksessä ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto perisi maksun päätöksestä hyväksyä hakemus ajoharjoitteluradaksi. Lisäksi esityksen jatkovalmistelussa esityksen perusteluteksteihin tehtiin useita täsmennyksiä ja vaikutustenarviointeja täydennettiin.

Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto

Lainsäädännön arviointineuvosto valitsi hallituksen esityksen luonnoksen ajokorttilain muuttamisesta arvioitavaksi helmikuussa ja antoi lausuntonsa [Lausunto on julkaistu valtioneuvoston kanslian internetsivuilla osoitteessa: <https://vnk.fi/arviointineuvosto/lausunnot>] 17.3.2022. Lausunnon mukaan neuvosto totesi, että luonnoksesta saa hyvän käsityksen asian taustasta ja keskeisistä ehdotuksista. Eri sääntelyvaihtoehtojen kuvaukset neuvosto arvioi monipuolisiksi ja vaikutusten arvioinnin pääosin perusteelliseksi. Neuvosto kiinnitti kuitenkin huomiota siihen, että esitettyihin muutoksiin liittyviä epävarmuuksia ei oltu otettu riittävästi huomioon yksityiskohtaisemmissa arvioinneissa. Esitysluonnoksen vaikutuksia julkiseen talouteen tulisi lausunnon mukaan täydentää suuntaa antavilla arvioilla liikenneturvallisuuden edistämisen hyödyistä sekä selkeämmillä kuvauksilla riskeistä, joita esitettyihin muutoksiin saattaa liittyä. Lausunnon mukaan esitettyjen muutosten vaikutuksia vakuutussektorille ja kotitalouksille tulisi käsitellä vakuutusmaksujen näkökulmasta. Lisäksi neuvosto katsoi, että esitysluonnokseen tulisi lisätä ajokorttilain seurantatutkimuksen liikenneturvallisuusvaikutuksia koskevat tulokset. Neuvoston mukaan tuloksien hyödyntäminen on olennaista nykysääntelyn ja edellisen lainmuutoksen vaikutusten arvioinnin kannalta. Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto on huomioitu esityksen jatkovalmistelussa. Esitystä on täydennetty edellä kuvattujen lausunnon pääkohtien perusteella. Nuorten liikenneturvallisuutta edistävien lakimuutosten mahdollisimman nopea voimaantulo katsottiin tarkoituksenmukaiseksi ja siksi seurantatutkimuksen viimeisen osan tulosten valmistumista ei odoteta. Tulosten valmistumisajankohdasta ei myöskään ole täyttä varmuutta, ja hallituksen esitys on jo viivästynyt hankkeen alussa suunnitellusta aikataulusta.

7 Säännöskohtaiset perustelut

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 kohdassa säädetyistä poiketen, B-luokan ajokortin vähimmäisikä olisi 17 vuotta, jos ajokorttia suorittavan huoltaja olisi antanut 9 §:n 2 momentissa tarkoitetun suostumuksensa ajokortin suorittamiselle.

Säännös 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.

5 a §. Rajoitukset alaikäisen kuljettajan B-luokan ajo-oikeuteen. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 5 a §. Pykälässä säädettäisiin rajoituksista 5 §:n 6 momentissa säädettäväksi ehdotettuun alaikäisen kuljettajan B-luokan ajo-oikeuteen (nk. B-luokan rajoitettu ajo-oikeus). Pykälässä säädettäisiin, että kyseinen ajo-oikeus ei olisi voimassa yöllä, kello 00–05 välisenä aikana. Lisäksi pykälässä säädettäisiin, että kyseinen ajo-oikeus oikeuttaisi kuljettamaan B-luokan ajo-oikeutta edellyttävää ajoneuvoa, jossa on enintään yksi matkustaja. Rajoitukset koskisivat henkilöautoa tai muuta B-luokan ajo-oikeutta edellyttävää ajoneuvoa kuljettavia 17-vuotiaita B-luokan ajo-oikeuden haltijoita. Rajoitukset eivät koskisi 17-vuotiaita B-luokan ajo-oikeuden haltijoita, kun he kuljettavat alemman kuin B-luokan ajo-oikeutta, eli AM/120-, AM/121- tai T-luokan ajo-oikeutta, edellyttävää ajoneuvoa. Tämä tarkoittaisi, että 17-vuotias B-luokan ajo-oikeuden haltija saisi kuljettaa esimerkiksi kaksipyöräistä mopoa ilman rajoituksia. Rajoitukset olisivat voimassa, kunnes ajo-oikeuden haltija on täyttänyt 18 vuotta. Rajoituksista ei tulisi merkintää ajokortille.

Ehdotetussa 5 a §:ssä säädetyn rajoituksen vastaisesti ajaminen katsottaisiin B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden ylittäväksi teoksi ja kulkuneuvon kuljettamiseksi oikeudetta. Kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta säädetään rikoslain 23 luvun 10 §:ssä. Kyseisen 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 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. Rikoslain 6 luvun 8 §:n mukaan, jos rikoksen on tehnyt alle 18-vuotias henkilö, määrätään rangaistus käyttäen lievennettyä rangaistusasteikkoa. Tällöin määrättäessä rangaistusta tekijälle saa tuomita enintään kolme neljännestä rikoksesta säädetyn vankeus- tai sakkorangaistuksen enimmäismäärästä ja vähintään rikoksesta säädetyn rangaistuslajin vähimmäismäärän. 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. Sakon määräämisestä säädetään sakon ja rikesakon määräämisestä annetussa laissa (754/2010).

7 §. Ajo-oikeuden laajuus. Pykälän 2 momenttia ehdotetaan tarkennettavaksi lisäämällä DE-luokan ajo-oikeuden saamisen ehdoksi D-luokan ajo-oikeus ja D1E-luokan ajo-oikeuden

saamisen ehdoksi D1-luokan ajo-oikeus. Lisäyksen myötä CE-luokka sisältäisi DE- tai D1E-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 myönnetyt 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, kun hakija täyttää 16 vuotta. Muutos olisi lainsäädäntöä selkeyttävä. Lisäksi momentinviittaus ajokorttilain 5 §:n 5 momenttiin korjattaisiin viittaukseksi 5 §:n 6 momenttiin. Pykälän 2 momentissa korjattaisiin sanamuotoa siten, että voimassa olevan pykälän muotoilu *suostumus on edellytys kuljettajantutkinnon suorittamiseksi* muutettaisiin muotoon *suostumus on edellytys kuljettajantutkinnon suorittamiselle*.

10 §. Hakemuksen liitteet. Pykälän 1 momentin 1 kohdan viittaus erikoislääkärintodistukseen korjattaisiin viittaukseksi erikoisalan lääkärintodistukseen.

Pykälän 2 momentin johdantokappaleen viittaus lääkärintodistukseen tai erikoislääkärintodistukseen korjattaisiin muotoon lääkärintodistusta tai erikoisalan lääkärintodistusta. Erikoisalan lääkärintodistus vastaa lääkärikunnalla käytössä olevan todistuksen nimeä. Todistus annetaan tiettyä lääketieteen erikoisalaa ja sitä koskevaa sairautta tai terveysongelmaa koskien, mutta todistuksen 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. Lisäksi momenttiin tehtäisiin kielellisiä korjauksia.

16 §. Ajokortin ehdot ja rajoitukset. Pykälän 1 momentin viittaus ajokorttilain 97 §:ään poistettaisiin, sillä lain 97 §:ää ehdotetaan kumottavaksi. 1 momentin 3 kohdan viittaus lääkärintodistukseen tai erikoislääkärintodistukseen korjattaisiin muotoon lääkärintodistus tai erikoisalan lääkärintodistus. Erikoisalan lääkärintodistus vastaa lääkärikunnalla käytössä olevan todistuksen nimeä. Todistus annetaan tiettyä lääketieteen erikoisalaa ja sitä koskevaa sairautta tai terveysongelmaa koskien, mutta todistuksen 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 ajokunnon valvonta. Pykälän 1 momentin viittaus lääkärintodistukseen tai erikoislääkärintodistukseen korjattaisiin muotoon lääkärintodistus tai erikoisalan lääkärintodistus. Erikoisalan lääkärintodistus vastaa lääkärikunnalla käytössä olevan todistuksen nimeä. Todistus 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 annettaisiin säännökset 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 momenttia muutettaisiin lisäämällä niin kutsutun riskientunnistamiskoulutuksen sisältöön uusi vaatimus. Uuden vaatimuksen johdosta koulutukseen olisi jatkossa sisällytettävä opetusta liikennetilanteista, jotka liittyvät kuljettajan riskikäyttäytymiseen. Koulutusvaatimuksen 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. Lisäksi 2 momentinmuotoiluun tehtäisiin momentin luettavuutta selventäviä muutoksia. Uuden muotoilun mukaan koulutukseen olisi sisällytettävä opetusta riskien tunnistamisesta ja liikennetilanteista, jotka liittyvät kuljettajan riskikäyttäytymiseen, sekä pimeällä ja liukkaalla ajamiseen liittyvistä erityispiirteistä. Erityispiirteillä tarkoitettaisiin esimerkiksi tienpinnan liukkauden vaikutusta ajoneuvon hallintaan, ajonopeuden, turvallisuusvälin ja oikean havainnoinnin merkitystä kuljettajan toimintamahdollisuuksiin, sekä nopeuden vaikutusta jarrutusmatkaan ja ajoneuvon hallittavuuteen. Momentin luettavuutta selventävillä muutoksilla ei olisi vaikutusta riskientunnistamiskoulutuksen sisältöön.

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 ajomatkasta voitaisiin käyttää esimerkiksi reittiopasta tai Google Maps -sovellusta.

Koulutusvaatimuksiin ja liukkaalla ajamisen ajo-opetuksen toteuttamismuotoon ehdotettujen muutosten johdosta pykälän 2 momentissa säädettyä riskientunnistamiskoulutuksen kestoa pidennettäisiin 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 laissa tarkoitettuun kuljettajaopetukseen käytettävän ajoharjoitteluradan on rakenteeltaan, mitoitukseltaan, varusteiltaan ja kunnoltaan sovelluttava 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. Viraston tulisi harkita hakemusta käsiteltäessä, että hyväksyttävänä oleva ajoharjoittelurata täyttää vaadittavat edellytykset ja että toimintaa voidaan toteuttaa turvallisesti. Hakemukseen ajoharjoitteluradan hyväksymiseksi olisi liitettävä tiedot radasta, sen mitoituksesta, laitteista ja varusteista. Kaikkien toimijoiden, jotka haluavat toimia ajoharjoitteluradana jatkossa, olisi haettava hyväksyntää ajoharjoitteluradaksi. Aikaisemmin myönnettyä hyväksyntää ajoharjoitteluradaksi ei voisi hyödyntää. Hyväksynnän hakeminen olisi maksutonta, mutta päätöksestä hyväksyä hakemus Liikenne- ja viestintävirasto perisi maksun. Maksu kattaisi hakemuksen käsittelystä aiheutuva kustannukset ja se olisi vastike päätöksestä, jolla rata hyväksytään. Maksujen määräytymisen perusteista säädetään valtion maksuperustelaisissa (150/1992) ja hyväksymisestä perittävästä maksusta säädettäisiin edellä mainitun lain nojalla. Maksu olisi suunnitelman mukaisesti 220 euroa. Liikenne- ja viestintävirasto ei perisi maksua päätöksestä hylätä hakemus. Lisäksi momentissa säädettäisiin, että ajoharjoitteluradan hyväksymistä koskeva hakemus raukeaisi, jos sitä ei hakijasta johtuvasta syystä olisi voitu käsitellä vuoden kuluessa hakemuksen saapumisesta. Tällainen tilanne voisi tulla eteen esimerkiksi silloin, jos hakija ei toimita viraston pyytämiä selvityksiä.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin, että ajoharjoitteluradan hyväksyminen olisi voimassa enintään viisi vuotta sen myöntämisestä. Hyväksyntä olisi määräaikainen, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voisi säännöllisesti tarkastella, että hyväksyntä täyttää sille asetetut vaatimukset, eikä edellytykset ajoharjoitteluradan pitämiseksi ole olennaisesti heikenneet. Myös toimintaan liittyvään lainsäädäntöön voi tulla muutoksia, jolloin tarvittavat muutokset

tarkistettaisiin aina hyväksynnän yhteydessä. Lisäksi viraston rekisteri toiminnassa olevista ajoharjoitteluradoista pysyisi mahdollisimman ajantasaisena. Hyväksymisen voimassaolon päätyttyä ajoharjoitteluradan hyväksymistä pitäisi hakea uudelleen. Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä hyväksyntä voitaisiin peruuttaa, jos rata ei enää täyttäisi hyväksymisen edellytyksiä ja hyväksymisen edellytyksiä koskevat puutteet ja laiminlyönnit olisivat vakavia tai olennaisia. Hyväksyntä voitaisiin peruuttaa myös, jos pykälän 4 momentissa säädettyä vaatimusta ei noudatettaisi. Lisäksi edellytyksenä olisi, että radanpitäjälle annetut huomautukset tai varoitukset eivät olisi johtaneet puutteiden tai 4 momentin vastaisen toiminnan korjaamiseen. Olennaisilla ja vakavilla laiminlyönneillä tarkoitettaisiin esimerkiksi radalla käyvien turvallisuuden vaarantavia puutteita tai sellaisia muutoksia radan toiminnassa, jotka eivät enää mahdollista säädösten mukaisen ajoharjoittelun toteuttamista. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi puutteista ja laiminlyönneistä sekä 4 momentin vastaisesta toiminnasta huomautuksen tai varoituksen radanpitäjälle. Radanpitäjällä olisi mahdollisuus korjata puutteet ja sääntelyn vastainen toiminta ennen hyväksymisen peruuttamista.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin hyväksytyjä ajoharjoitteluratoja koskevasta neutraliteettisääntelystä. Momentissa säädettäisiin, että hyväksytyjen ajoharjoitteluratojen tulee tarjota tässä laissa tarkoitettua palvelua avoimesti kaikille kouluttajille samoilla ehdoilla. Kouluttajilla tarkoitettaisiin autokouluja ja muita Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymiä liikenneturvallisuusalan toimijoita. Ehtoihin sisältyisi palvelun saatavuus ja hinnoittelu yhdenmukaisesti. Tämä tarkoittaisi sitä, että kaikilla kouluttajilla tulisi olla tasapuolinen mahdollisuus käyttää ajoharjoitteluradan riskientunnistamiskoulutukseen tarjottavia palveluita radan aukioloaikoina. Lisäksi tarjottavien palveluiden hinnoittelu ei saisi suosia tiettyjä kouluttajia ja näin asettaa muita kouluttajia eriarvoiseen asemaan.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä ajoharjoitteluratojen hakumenettelystä, mitoituksesta, rakenteesta, varusteista ja laitteista sekä ratojen kunnosta. Ajoharjoitteluratojen teknisempien ominaisuuksien määrittely määräystasolla olisi tärkeää, jotta ominaisuuksia voitaisiin tarvittaessa päivittää nopeastikin.

35 b §. Ajoharjoitteluratojen valvonta. Lain 4 lukuun lisättäisiin uusi 35 b §, 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 noudattaen mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa (535/1998) säädetään kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä palvelutehtävänä. Lain 3 a §:n mukaan palvelun tuottajan on täytettävä kuljettajantutkinnon vastaanottajan vaatimukset ja Liikenne- ja viestintäviraston on valvottava palvelun tuottajan toimintaa. Lain 3 a §:ssä säädetyn mukaisesti palvelun tuottajaan ja tämän palveluksessa olevaan sovellettaisiin

hoidettaessa rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin radanpitäjän velvollisuudesta antaa salassapitosäännösten estämättä valvojille nähtäväksi valvonnan kannalta välttämättömät asiakirjat, sallia radan toimintaan liittyvien, valvonnan kannalta välttämättömien tietojen tarkastaminen ja antaa muut valvonnan kannalta välttämättömät tiedot. Valvonnan kannalta välttämättömillä asiakirjoilla tarkoitettaisiin esimerkiksi tietoa radan käyttäjistä, radan toimintaan liittyvillä, valvonnan kannalta välttämättömillä tiedoilla tarkoitettaisiin esimerkiksi ajoharjoitteluradan toimintaedellytyksiin liittyviä asiakirjoja ja muita valvonnan kannalta välttämättömiä tietoja olisivat esimerkiksi ajoharjoitteluradan hyväksynnässä vaadittavat asiakirjat. Momentissa säädettäisiin, että ajoharjoitteluradan toiminta olisi järjestettävä niin, että valvonnan toteuttamiseksi valvojilla olisi pääsy kaikkiin toiminnassa käytettäviin tiloihin ja ajoneuvoihin. Tarkastustoimivaltuudet eivät kuitenkaan koskisi pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja.

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. Muutoksen johdosta 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 koskisi jokaista pykälässä mainittua ajokorttiluokkaa erikseen. Seuranta-aika alkaisi ajo-oikeuden alkamispäivästä. Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvä koulutus on todettu tehokkaaksi keinoksi vaikuttaa nuorten riskikäyttäytymiseen liikenteessä.

Lisäksi pykälän 1 momenttia muutettaisiin lisäämällä poliisin väliaikaiseen ajokieltoon määräämälle kuljettajalle vaatimus suorittaa ajokieltokoulutus. Poliisin väliaikaiseen ajokieltoon määräämään kuljettajan olisi tarkoituksenmukaista suorittaa ajokieltokoulutus tapauksissa, joissa ajokiellon nimikettä ei muutettaisi. Tällaisesta tapauksesta olisi kyse esimerkiksi silloin, kun kuljettaja on määrätty väliaikaiseen ajokieltoon, mutta ajokielto katsotaan kärsityksi väliaikaisen ajokiellon aikana tai kuljettajan ajo-oikeus palautetaan ehdollisena. Muutoksen johdosta kuljettajille tulisi yhtenäiset velvollisuudet suorittaa ajokieltokoulutus saman rikkeen perusteella, eikä ajokiellon muoto vaikuttaisi siihen, voidaanko ajokieltokoulutuksen suorittamista vaatia.

Pykälän *2 momenttiin* täsmennettäisiin, että ajokieltokoulutus tulisi olla suositettu ajokieltoon määräämisen jälkeisenä aikana. Lisäksi momenttiin täsmennettäisiin, että todistus ajokieltokoulutuksen saamisesta olisi toimitettava siitä ajokorttiluokasta, jolla ajokieltoon määrääminen on tapahtunut. Täsmennysten johdosta aiemmin suoritettua ajokieltokoulutusta ei olisi mahdollista hyödyntää ajokortin palauttamiseksi ja koulutus olisi suoritettava uudelleen jokaisen ajokieltoon määräämisen jälkeen. Mahdollisesti vuosia aikaisemmin käydyn ajokieltokoulutuksen hyödyntäminen ajokortin palauttamiseksi ei ole koulutuksen tavoitteiden mukaista. Myös syyt ajokieltoon määräämisen taustalla voivat vaihdella, jolloin koulutusta on tarkoituksenmukaista kohdentaa sen mukaan, mistä teosta ajokieltoon määrääminen on seuraamus. Aiemmin käyty koulutus ei välttämättä vastaa uuden ajokiellon aiheuttamaan tarpeeseen ja vaikka peruste kuljettajan ajokieltoon uudelleen määräämiselle olisi täysin sama, on ajokieltokoulutuksen suorittamisen edellyttäminen uudelleen sekä tarkoituksenmukaista että perusteltua.

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

44 §. Opetuslupan myöntäminen ja voimassaolo. Pykälän *1 momenttia* muutettaisiin. Momentissa säädettäisiin, että B-luokan opetuslupa myönnettäisiin aikaisintaan ajokorttia suorittavan täyttäessä 16 vuotta. Muutos olisi lainsäädäntöä selkeyttävä.

Pykälän *3 momenttia* sujuvoitettaisiin poistamalla siitä vaatimus vastuullisen opettajan nimeämisestä. Muutoksen myötä, jos opetuslupa myönnettäisiin kahdelle, kumpi tahansa opetuslupaan merkityistä opettajista voisi allekirjoittaa kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä olevan todistuksen 35 §:n 3 momentissa tarkoitettusta ajo-opetuksesta. Opetuslupa voidaan myöntää 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 momentissa* säädettäisiin, että ajoneuvo, jota kuljettaa alle 18-vuotias 5 §:n 6 momentissa tarkoitettu kuljettaja, on merkittävä alaikäisen kuljettajan tunnuksella. Edellytys ajoneuvon merkitsemisestä alaikäisen kuljettajan tunnuksella koskisi vain henkilöauton ja muun B-luokan ajo-oikeutta edellyttävän ajoneuvon kuljettamista. Esimerkiksi 17 vuotta täyttäneen, mopoa kuljettavan henkilön ei tarvitsisi merkitä mopoa tunnuksella. Momentissa säädettäisiin, että tunnus olisi kiinnitettävä ajoneuvon takaosaan näkyvälle paikalle. Tunnus voitaisiin kiinnittää esimerkiksi ajoneuvon takalasiin tai runkoon. Tunnuksen kiinnitystapa ajoneuvoon olisi

valittavissa, kunhan tunnus olisi selkeästi ajoneuvon ulkopuolelta havaittavissa. Tunnus voitaisiin irrottaa, jos ajoneuvoa ajaisi joku muu kuin alle 18-vuotias kuljettaja.

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

53 §. Kuljettajantutkinnon rakenne ja toteuttaminen. Pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti.

Momentissa säädettäisiin, että kokeen suorittaja voisi käyttää tulkkia kuljettajantutkinnon kokeissa, jos se on tarpeen kokeen suorittamiseksi. Lisäyksellä selkeytettäisiin lainsäädäntöä.

Uuden momentin lisäämisen johdosta voimassa olevasta 4 momentista tulisi uusi 5 momentti. Momentissasäädettyä Liikenne- ja viestintäviraston määräysenantovaltuutta täydennettäisiin siten, että virasto voisi antaa määräyksen tulkin käytöstä kuljettajantutkinnossa. Tulkin käyttäminen on sallittu kuljettajantutkinnon kokeissa määrättyissä tilanteissa, esimerkiksi silloin kun koetta ei tarjottaisi ajokorttia suorittavan äidinkielellä eikä hän hallitse hyvin mitään tarjotuista kielistä tai jos suorittaja on lukutaidoton. Määräysenantovaltuuden täsmentäminen olisi lainsäädäntöä selkeyttävä muutos.

54 §. Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin

lisäämällä momenttiin maininta ajokiellosta ja väliaikaisesta ajokiellosta. Samalla viittaus toistaiseksi voimassa olevaan ajokieltoon poistettaisiin. Muutoksen johdosta ajokorttilupaa ei vaadittaisi eikä ajokielto tai väliaikainen ajokielto olisi esteenä kuljettajantutkinnon suorittamiselle, jos tutkintoon tulevalla olisi uuden ajokokeen suorittamista koskeva poliisin määräys. Muutoksella mahdollistettaisiin kuljettajan ajokyvyn varmistaminen ajokiellon muodosta riippumatta ja näin sujuvoitettaisiin ja yhtenäistettäisiin poliisin käytäntöjä. Poliisi voi määrätä kuljettajan ajokokeeseen ajokyvyn selvittämiseksi, mutta nykyisellään ajokoetta ei ole ollut mahdollista suorittaa määräaikaisen tai väliaikaisen ajokiellon aikana. Määräaikaiseen ajokieltoon määräämisestä säädetään ajokorttilain 64 ja 65 §:ssä. Väliaikaiseen ajokieltoon määräämisestä säädetään 70 §:ssä. Kyseisen pykälän 1 momentin 4 kohdan nojalla poliisi voi määrätä kuljettajan väliaikaiseen ajokieltoon, 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 määräaikaiseen ja väliaikaiseen ajokieltoon määrätty kuljettajat olisi mahdollista ottaa tutkintoon poliisin määräämänä ja varmistaa heidän ajokykynsä.

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 osallistuva henkilö tai kokeessa toimiva tulkki syyllistyy vilppiin, kokeen suorittajan koesuoritus on keskeytettävä ja hylättävä. Kokeen keskeyttäisi ja hylkäisi kokeen järjestäjä.

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 vilpistä Liikenne- ja viestintävirastolle. Pykälän mukaan vilpiksi katsottaisiin teko tai laiminlyönti, jonka tarkoituksena on antaa virheellinen kuva omasta tai toisen henkilön osaamisesta. Vilpillä tarkoitettaisiin kiellettyihin keinoihin tai apuvälineisiin turvautumista kokeessa. Vilpiksi katsottaisiin muun muassa lunttaus, keskustelu tai muu kuin mahdollinen etukäteen hyväksytyt ulkopuolisen apuun tukeutuminen ja toisen puolesta kokeen tekeminen sekä kokeen kopiointi ja tallentaminen millä tahansa tavalla. Vilppiä olisi myös näiden tekojen yritys. Vilpillistä toimintaa teoriakokeissa on harjoitettu esimerkiksi puhelimen välityksellä niin, että koetta suorittavalla on ollut puhelin mukana kokeessa, ja hän on käyttänyt sitä vastausten etsimiseen tai koetta suorittavalla on ollut puhelinyhteys auki kokeen ulkopuoliseen henkilöön, joka on antanut vastauksia. Tulkkien osalta vilpillistä toimintaa on harjoitettu antamalla kokeen suorittajalle oikeat vastaukset tulkkauksen aikana esimerkiksi kertomalla asiakkaalle suoraan oikeat vastaukset tai antamalla asiakkaalle jonkinlaisen merkki oikean vastauksen kohdalla.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin määräaikaisesta kiellosta osallistua kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen todennetun vilpin seurauksena. Momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto asettaa vilppiin syyllistyneelle kuuden kuukauden määräaikaisen kiellon osallistua kokeeseen tai toimia siinä tulkkina. Päätökset määräaikaisesta kiellosta tekisi Liikenne- ja viestintävirasto. Määräaika laskettaisiin siitä, kun vilpillinen toiminta todettiin. Tulkin vilpillisen toiminnan toteamiseksi on usein tarpeen laatia kokeen äänityksestä litteraatio (tekstinnös), joka voidaan käännettä. Tekstinnöksen ja käännöksen saaminen voi kestää kuukausia. Vasta tämän jälkeen voidaan todeta, onko tulkki syyllistynyt vilppiin. Selvityksen aikana tulkki voisi toimia tehtävässään. Liikenne- ja viestintävirasto tekisi päätöksen kiellon asettamisesta saatuaan tiedon sekä selvityksen vilpillisestä toiminnasta palvelun tuottajalta. Lisäksi momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintäviraston päätös kiellosta on täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa.

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 määräysenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Momentissa säädettäisiin, että kuljettajantutkimuksen teoriakokeissa vilpillisesti toimineiden tulkkien tietoja ylläpidetään Liikenne- ja viestintävirastossa liikenteen palveluista annetun lain 233 §:n mukaisesti osallistumiskiellon ajan. 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 vilpistä ja sen 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 momentissa korjattaisiin sanamuotoa siten, että voimassa olevan pykälän muotoilu *Hongkongissa, Macaossa tai Taiwanissa annettua alueen sääntöjen mukaista*, muutettaisiin muotoon *Hongkongin, Macaon tai Taiwanin lainsäädännön mukaisesti annettua*. Lisäksi 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 säädetyin 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 ja momentissa säädettäisiin, että B-luokan ajokortin vaihtaminen edellyttäisi huoltajan suostumusta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että lain 5 a §:ssä 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 lailla 387/2018 (ks. HE 146/2017 vp), joten viittaus on tarpeeton. Lisäksi pykälän 2 momentin 2 kohtaa täsmennettäisiin lisäämällä siihen viittaus erikoisalan lääkärinlausunnon toimittamisesta.

Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin uusi 6 kohta. Lisäyksen johdosta momentin 4 ja 5 kohtaa muutettaisiin. Momentin 4 kohdan lopusta poistettaisiin sana tai. Momentin 5 kohdan loppuun lisättäisiin puolipiste ja sana tai. Uudessa 6 kohdassa säädettäisiin, että poliisin olisi määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos hän ei olisi toimittanut todistusta ennen 1.7.2018 voimassa olleen lain 3 §:n 3 kohdassa tarkoitetun harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetuksen saamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle kahden vuoden sisällä B-luokan ajokortin saamisesta ja hänet tavataan ajamasta liikenteessä. Harjoitteluvaihe ja syventävä vaihe olivat B-luokan kuljettajaopetukseen perusvaiheen lisäksi sisältyviä vaiheita. Harjoitteluvaihe ja syventävä vaihe suoritettiin B-luokan ajo-oikeuden saamisen jälkeen. Harjoitteluvaiheeseen sisältyi itsenäistä opiskelua ja ajoharjoittelua sekä palautejakso autokoulussa. Syventävässä vaiheessa kehitettiin perusvaiheen opetuksessa ja harjoitteluvaiheessa hankittuja tietoja ja taitoja sekä lisättiin valmiuksia vaaratilanteiden tunnistamisessa ja välttämässä sekä vaikeissa olosuhteissa ajamisessa ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisessa. Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan henkilöitä, jotka eivät ole toimittaneet todistusta harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen suorittamisesta, on esityksen kirjoittamishetkellä noin 12 000. Mikäli henkilö ei ole käynyt harjoittelu- ja syventävää vaihetta, voi henkilö toimittaa voimassa olevan lain mukaisen riskientunnistamiskoulutuksen todistuksen.

Pykälän 2 momenttiin ehdotettavilla muutoksilla selkeytettäisiin lainsäädäntöä.

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 lailla 387/2018 (ks. HE 146/2017 vp), joten viittaus on tarpeeton.

Pykälän 1 momentin 3 kohtaan lisättäisiin viittaus 64 §:n 2 momentin uuteen 6 kohtaan. Lisäyksen johdosta poliisimies voisi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon ja ottaa ajokortin tai, jos ajokorttia ei ole vielä luovutettu, kuljettajantutkintotodistuksen haltuunsa, jos on todennäköistä, että edellytykset ajokiellon määräämiselle ovat olemassa 64 §:n 2 momentin 6 kohdan nojalla.

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 poliisiasian tietojärjestelmää. Tiedonsaantioikeus rikos- ja sakkorekisteristä perustuu liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 217 § 3 momenttiin, jonka mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada rekisterinpitoon liittyvien tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot rikos- ja sakkorekisteristä. Rikosrekisterilain (770/1993) 4 a § 1 momentin 2 kohdan mukaisesti rikosrekisteristä luovutetaan henkilöä koskevat tiedot Suomen viranomaiselle asiassa, joka koskee viranomaisen lupaa tai hyväksyntää, jonka edellytyksenä on henkilön luotettavuus. Ajokorttilain 88 § 3 momentissa määritellään ne tilanteet, joissa henkilöä ei ole pidettävä henkilökohtaisten ominaisuuksiensa vuoksi sopivana liikenneopettajaksi. Näin ollen liikenneopettajaluvan myöntämisen edellytyksenä on henkilön luotettavuus, jota arvioidaan mainitussa momentissa asetettujen ehtojen mukaisesti. Edelleen sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 50 § 2 momentin mukaisesti sakkorekisteristä voidaan pyynnöstä luovuttaa tietoja salassapitovelvoitteen estämättä niille, joiden oikeudesta tietojen saamiseen sakkorekisteristä säädetään erikseen lailla.

Pykälän 3 momentin 4 kohta, jossa viitataan muihin kuin rikostuomioihin liittyvään ilmeiseen sopimattomuuteen, kumottaisiin. Harkintaa ei pidetä tarkoituksenmukaisena. Poliisiasian 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 aiheettomasti 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. Poliisiasian 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*.

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 kypsyytteen tai ajokykyyn. Kuten muidenkin ajokorttia suorittavien osalta, poikkeuslupan saaneen hakijan liikenneosaamista ja -taitoja arvioidaan luvan myöntämisen jälkeen suoritettavassa kuljettajantutkinnossa ja sitä edeltävässä kuljettajaopetuksessa.

Hallituksen esityksessä (HE 146/2017 vp) arvioitiin poikkeuslupamenettelyn muutoksessa hakemusmäärien kasvavan, ja arvioiden pohjana käytettiin 5000 hakemusta per vuosi. Kuten aiemmin on käynyt ilmi, poikkeuslupien määrä on kasvanut voimakkaasti ja kasvu jatkuu edelleen. 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 osallistumaan kuljettajantutkintoon aikaisintaan vuotta ennen kuin hän täyttää B-luokan ajokortin vähimmäisikävaatimuksen, 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 §. Lääkärintlausuntolomakkeiden vahvistaminen. Pykälästä ehdotetaan poistettavaksi maininta *nuorison terveystodistusta lukuun ottamatta*. Nuorison terveystodistus on poistettu käytöstä sosiaali- ja terveysministeriön toimesta 1.8.2019. Nuorison terveystodistus ei kelpaa enää ajoterveysasioihin vaadittavaksi todistukseksi, joten maininta todistuksesta poistettaisiin laista tarpeettomana.

101 a §. Liikenne- ja viestintäviraston ilmoitusvelvollisuus. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 101 a §. Pykälässä säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi tiedotettava B-luokan ajo-oikeutta koskevien säännösten muuttumisesta ajo-oikeuden haltijoille, jotka ovat tämän lain voimaan tullessa 17-vuotiaita ja saaneet B-luokan ajo-oikeuden ennen tämän lain voimaantuloa, sekä heidän huoltajilleen. Viranomaisen velvollisuudesta tuottaa ja jakaa tietoa säädetään viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 20 §:ssä. Liikenteen palveluista annetun lain 216 §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto saa käyttää rekisterissään olevia tietoja sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Liikenne- ja

viestintävirasto voisi näin ollen hyödyntää liikenneasioiden rekisteriin tallennettuja ilmoitusvelvollisuuden täyttämiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto tiedottaisi säännösten muuttumisesta viestintäsuunnitelmansa mukaisesti, kun lakiehdotus olisi hyväksytty. Suunnitelman mukaan poikkeusluvalla tai ammatillisen kuljettajakoulutuksen perusteella B-luokan ajo-oikeuden saaneita tiedotettaisiin kirjeitse. Koska kuljettajatutkintoon osallistuvat saavat tiedon tutkintoon kuuluvien kokeiden tuloksesta sähköpostilla, tiedote uusien säännösten vaikutuksesta 17-vuotiaiden B-luokan ajo-oikeuteen olisi mahdollista lähettää tavallisen kirjeen lisäksi myös sähköpostilla useimmille henkilöille, joiden ajo-oikeuteen esitettävät muutokset vaikuttaisivat. Henkilöille, jotka eivät olisi suorittaneet ajokoetta ennen lain hyväksymistä, mutta suorittaisivat sen ennen lakimuutoksen voimaantuloa, jaettaisiin infopaketti 17-vuotiaiden B-luokan ajo-oikeutta koskevien säännösten muuttumisesta hyväksytyyn ajokokeen yhteydessä. Muutoksista tiedotettaisiin nuorille myös sosiaalisen median kanavia hyödyntäen. Liikenne- ja viestintävirasto tiedottaisi ajo-oikeuden haltijoiden huoltajia muilla viestintätavoilla, esimerkiksi Liikenne- ja viestintäviraston erillisellä asialla koskevalla verkkosivustolla. Virasto pyrkii saamaan muutosten viestinnälle mahdollisimman hyvän mediakattavuuden.

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 luettavuutta selkeyttäviä muutoksia.

Ajokorttilakiin ehdotetaan lisättäväksi uusia asetuksenantovaltuuksia.

Lain 26 §:n 1 momentin asetuksenantovaltuutta muutettaisiin sisällöllisesti. Momentin nojalla valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkemmat säännökset hakijalla ennestään olevan ajokortin tuhoamisesta. Muutoksen johdosta momentin voimassa oleva asetuksenantovaltuus hakijalla ennestään olevan ajokortin palauttamisesta viranomaiselle kumoutuisi.

Lakiin ehdotetun 51 a §:n 2 momentin nojalla valtioneuvoston asetuksella annettaisiin 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 kuljettajatutkinnon 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 5 momentin nojalla tarkempia määräyksiä ajoharjoitteluratojen hakumenettelystä, mitoituksista, rakenteesta, varusteista ja laitteista sekä ratojen kunnosta. 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 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä vilpistä ja sen todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa.

9 Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan 1.10.2022.

Ehdotetaan, että lain 35 §:n 2 momentin mukaisia koulutusvaatimuksia sovelletaan 1.4.2023 alkaen. Ennen lain voimaantuloa aloitetun riskientunnistamiskoulutuksen voi suorittaa loppuun ennen lain voimaantulopäivää voimassa olleiden säännösten mukaisilla vaatimuksilla siihen saakka, kunnes uusien koulutusvaatimusten soveltaminen alkaa.

Kuljettajaopetusta koskevalla siirtymäajalla varmistettaisiin koulutusta tarjoavien tahojen, autokoulujen ja muiden Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymien riskientunnistamiskoulutusta antavien toimijoiden, mahdollisuus päivittää tarjoamansa riskientunnistamiskoulutus asianmukaisella tavalla.

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi säännös, joka koskee jo ennen lain voimaantuloa B-luokan ajokortin saaneita. Ehdotuksen mukaisesti lain 5 a §:ssä säädetyt rajoitukset alaikäisen kuljettajan B-luokan ajo-oikeuteen koskevat lain voimaan tultua myös henkilöitä, jotka ovat lain voimaan tullessa 17-vuotiaita ja saaneet B-luokan ajo-oikeuden ennen tämän lain voimaantuloa joko Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän poikkeusluvan nojalla tai sillä perusteella, että he opiskelevat ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen.

Lisäksi lakiin ehdotetaan lisättäväksi säännös alaikäisen kuljettajan velvoitteesta merkitä kuljettamansa B-luokan ajoneuvo. Velvoitteesta säädetään lain 51 a §:n 1 momentissa. Velvoite koskisi lain voimaan tultua myös henkilöitä, jotka ovat lain voimaan tullessa 17-vuotiaita ja saaneet B-luokan ajo-oikeuden ennen tämän lain voimaantuloa. Säännösten tarkoituksena on varmistaa, että 17-vuotiaat aiemmin B-luokan ajokortin saaneet kuljettajat ovat tietoisia heitä koskevista rajoituksista ja ajoneuvon merkitsemisvelvoitteesta. Lisäksi säännösten tarkoitus on varmistaa 17-vuotiaiden B-luokan ajokortin haltijoiden tasavertainen asema ja tukea poliisin valvontaa.

10 Toimeenpano ja seuranta

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

11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

11.1 Johdanto

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.

11.2 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). [HE 309/1993 vp, s. 42, PeVM 25/1994 vp, s. 7.]

Yleisellä yhdenvertaisuuslausekkeella ilmaistaan yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa koskeva pääperiaate. Siihen sisältyy mielivallan kieltö ja vaatimus samanlaisesta kohtelusta samanlaisissa tapauksissa. [HE 309/1993 vp, s. 42.] 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 syrjintäkieltösäännöksellä ei ole kielletty kaikenlaista erontekoa ihmisten välillä, vaikka erottelu perustuisi säännöksessä nimenomaisesti mainittuun syyhyyn. 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 syy [PeVL 44/2010 vp, s. 5.]. Lisäksi käytäntö osoittaa, että valiokunnan mielestä tämän hyväksyttävän syyn on pitänyt olla myös asiallisessa ja kiinteässä yhteydessä lain tarkoitukseen. [PeVL 44/2010 vp, s. 6.] 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 vanhusväestöä [PeVL 44/2010 vp, s. 5.].

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.

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan perusoikeusrajoitus ei voi olla tarkoitukseensa soveltuva ja siten välttämätön, jos sillä ei edes periaatteessa voida saavuttaa sen perusteena olevaa hyväksyttävää tavoitetta [Ks. esim. PeVL 40/2017 vp, s. 4, PeVL 55/2016 vp, s. 4—5 ja PeVL 5/2009 vp, s. 3.].

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 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. Rajoituksesta säädettäisiin 5 a §:ssä. Rajoitus olisi voimassa siihen asti, kun kuljettaja täyttää 18 vuotta. 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 ajokielto, verrattuna 18- ja 19-vuotiaisiin kuljettajiin. Tuloksista ilmeni myös, että valtaosa ajokieltorikoksista tapahtui yöaikaan viikonloppuisin. Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen vuosien 2019–2020 onnettomuustietojen [Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet, Väyläviraston onnettomuusrekisteri.] mukaan 11 prosenttia henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista, joissa oli osallisena 17-vuotias henkilöauton kuljettaja, ajoittui arkiöihin (maanantai-perjantai kello 00–05). Onnettomuuksista 12 prosenttia ajoittui viikonloppuöihin (lauantai-sunnuntai kello 00–05). Ehdotettu, koko viikkoa koskeva rajoitus pyrkii puuttumaan nuorten kuljettajien riskikäyttäytymiseen rajoittamalla alaikäisten B-luokan ajo-oikeutta esitetyllä tavalla ja onnettomuuksia koskevan tiedon valossa arvioitu välttämättömäksi.

Lisäksi 5 a §:ssä ehdotetaan säädettäväksi rajoituksesta B-luokan ajo-oikeutta edellyttävän ajoneuvon kyydissä olevien matkustajien määrään. B-luokan rajoitettu ajo-oikeus oikeuttaisi kuljettamaan vain yhtä matkustajaa. Esityksen jatkovalmistelussa on arvioitu, että ajoneuvon kyydissä olevien matkustajien määrää rajoittamalla voitaisiin saavuttaa liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus. Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen tietojen [Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet, Väyläviraston onnettomuusrekisteri.] mukaan 49 prosentissa tammikuun 2019 ja marraskuun 2021 välisenä aikana tapahtuneista onnettomuuksista 17-vuotiaalla kuljettajalla oli

kyydissä matkustaja. Tietojen mukaan 25 prosentissa onnettomuuksista 17-vuotiaalla oli kyydissä useampi kuin yksi matkustaja. Tämän johdosta on arvioitu, että ajoneuvon kyydissä olevien matkustajien määrää koskeva rajoitus voisi alentaa 17-vuotiaiden onnettomuusriskiä ja onnettomuuksissa loukkaantuneiden määrää. Matkustajamäärän rajoittaminen voisi ehkäistä riskihakuista käyttäytymistä ajoneuvossa ja auttaa nuorta kuljettajaa keskittymään paremmin liikenneympäristön havainnointiin. Rajoituksella turvattaisiin kuljettajan lisäksi matkustajia. Rajoituksella rajattaisiin nuoren kuljettajan vastuuta pyrkimällä estää tilanteita, joissa 17-vuotias, nuori ja kokematon B-luokan ajo-oikeuden haltija joutuisi kuljettamaan useampaa kuin yhtä matkustajaa. Rajoitus olisi voimassa siihen asti, kun kuljettaja täyttää 18 vuotta. Rajoitus ei koskisi säädetyn vähimmäisiän (18 vuotta) täyttäneitä B-luokan ajokortin haltijoita. Rajoituksella pyrittäisiin puuttumaan nuorten kuljettajien riskikäyttäytymiseen yhdessä yöaikaista ajamista koskevan rajoituksen kanssa.

Ehdotetut rajoitukset katsotaan välttämättömäksi, liikenneturvallisuutta parantavaksi toimenpiteiksi, joilla pyritään suojelemaan nuorten kuljettajien ja muiden liikenteessä olevien henkeä ja terveyttä. Muiden tienkäyttäjien turvallisuutta voidaan perustellusti pitää sellaisena oikeushyvä, 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. Ehdotuksilla on asiallinen ja kiinteä yhteys lain tarkoitukseen, liikenneturvallisuuden parantamiseen. Ehdotuksilla tavoiteltavaa liikenneturvallisuusvaikutusta ja riskikäyttäytymiseen puuttumista ei arvioida saavutettavan ainoastaan lievemmillä keinoilla, kuten koulutuksen lisäämisellä.

Ehdotettujen rajoitusten voidaan katsoa olevan oikeasuhtaisia eikä asetettu tavoite ole saavutettavissa perusoikeutta vähemmän rajoittavin keinoin. Ehdotusten vaikutukset eivät kohdistuisi nuorten pääasialliseen liikkumiseen. Ehdotettu, yöaikaista ajamista koskeva ajo-oikeuden rajoitus olisi voimassa kaikkina viikonpäivinä kello 00–05 välisenä aikana, eikä se ajankohdastaan johtuen muodostaisi estettä nuorten liikkumisen työhön, opintoihin tai harrastuksiin.

Laki nuorista työntekijöistä (998/1993) rajaa alle 18-vuotiaiden työajan pääsääntöisesti kello 6:n ja 22:n väliseen aikaan. Lain 7 §:n 2 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 työpaikalla järjestettävää koulutusta, josta sovitaan tapauskohtaisesti opiskelijan, oppilaitoksen ja työnantajan kesken oppisopimuksessa tai oppilaitoksen ja koulutustyöpaikan kesken koulutusopimuksessa. Lähtökohtaisesti osaamisen hankkimisen ajoittuminen ja sovellettava työaika voitaisiin sopia niin, ettei yöaikaisen ajamisen rajoittaminen vaikuttaisi kielteisesti ammatillisen koulutuksen työpaikalla järjestettävän koulutuksen toteuttamiseen. 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 aamuviittä.

Matkustajamäärää koskeva rajoitus ei mahdollistaisi muiden matkustajien kuljettamista nykyisellä tavalla. Rajoituksen ei kuitenkaan arvioida merkittävästi vaikeuttavan nuorten liikkumista, sillä rajoitus olisi väliaikainen ja jatkossa yhä useammalla 17-vuotiaalla olisi mahdollisuus hankkia B-luokan ajo-oikeus.

Rajoitukset poistuisivat ajo-oikeuden haltijan täyttäessä 18 vuotta. Rajoitukset kohdistuisivat vain välttämättömään ja pyrkisivät siten vastaamaan tavoitteeseen puuttua nuorten, alaikäisten kuljettajien riskikäyttäytymiseen, mikä lisäisi muiden liikenteenkäyttäjien turvallisuutta.

Rajoituksia voidaan pitää tehokkaina toimenpiteinä tavoitteen saavuttamiseksi, koska liikennevalvonnan lisäksi 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. Tunnuksen avulla liikenteestä voitaisiin helpommin erottaa 17-vuotiaat kuljettajat ja siten tukea ehdotetun B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden noudattamisen valvontaa. Tunnus helpottaisi ja tehostaisi rajoitetun ajo-oikeuden noudattamisen valvontaa, ja voisi näin lisätä liikenneturvallisuutta. Lisäksi tunnuksella voisi olla liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus 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.

Ehdotettu ajoneuvon, eli auton, merkitsemistä koskeva velvoite (lakiehdotuksen 51 a §) olisi rajattu vain välttämättömään. Tunnuksen käyttövelvoite päättyisi ajokorttilain mukaisen B-luokan ajo-oikeuden 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. Veloitteen 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 suorittamaa liikenteen valvontaa.

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

11.3 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 ja 5 a §). Ehdotuksen mukaisesti 17-vuotiaat eivät saisi ajaa henkilöautoa tai muuta B-luokan ajo-oikeutta edellyttävää ajoneuvoa kello 00–05 välisenä aikana. Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että B-luokan rajoitettu ajo-oikeus oikeuttaisi kuljettamaan vain yhtä matkustajaa. Nuorten kuljettajien onnettomuusriskin on todettu olevan suurempi juuri yöaikaan ja henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa, joissa osallisena on ollut 17-vuotias henkilöauton kuljettaja, on ajoneuvon kyydissä ollut usein matkustajia. Ehdotettavilla rajoituksilla vaikutettaisiin myönteisesti kaikkien liikenteessä liikkuvien oikeuteen henkilökohtaiseen turvallisuuteen ja suojeltaisiin heidän oikeuttaan elämään. Edellä mainittujen oikeuksien turvaamiseksi väliaikainen, yöaikaista ajamista koskeva rajoitus ja väliaikainen, sallittua matkustajamäärää koskeva rajoitus ovat täsmällisiä ja tarkkarajaisia keinoja.

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.

11.4 Yksityiselämän suoja

Perustuslain yksityiselämän suoja 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 yksityiselämäänsä. [HE 309/1993 vp s. 52, PeVL 53/2005 vp, s. 2, PeVL 13/2005 vp, s. 3.]

Perustuslain 10 §:n 1 momentin mukaan henkilötietojen suojasta säädetään tarkemmin lailla. Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan lainsäätäjän liikkuma-alaa rajoittaa tämän säännöksen lisäksi se, että henkilötietojen suoja osittain sisältyy samassa momentissa

turvaton 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. [Tietosuojasetuksen 6 artikla 1 kohdan c alakohta.] Liikenneopettajaluvan myöntämisen edellytyksillä turvataan toisten luonnollisten henkilöiden elintärkeitä etuja, eli liikenneopettajan vastuulla ajavien ja muiden tienkäyttäjien terveyttä ja henkeä. [Tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan d alakohta.]

Lain 88 §:ään ehdotettua muutosta tulee arvioida myös tietosuojasetuksen 10 artiklan valossa. Kyseisessä artiklassa säädetään rikostuomioihin ja rikkomuksiin liittyvien henkilötietojen käsittelystä. 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 tietosuoja-asetuksen edellyttämällä tavalla.

Perustuslakivaliokunta on edellä todetulla tavalla vakiintuneesti todennut lausuntokäytännössään, että lainsäätäjän liikkumavaraa rajoittaa henkilötietojen käsittelyssä erityisesti tietosuojan kuuluminen perustuslain 10 § yksityiselämän suojan piiriin. Lainsäätäjän tulee siten turvata henkilötietojen käsittely tavalla, jota voidaan pitää koko perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävänä. [PeVL 14/2018 vp, s. 5.] Arkaluonteisten henkilötietojen on vakiintuneesti katsottu valiokunnan lausuntokäytännössä kuuluvan yksityiselämän suojan ytimeen, jonka takia näitä tietoja sisältävien rekisterien perustamista on arvioitava perusoikeuksien rajoitusedellytysten, etenkin rajoitusten hyväksyttävyyden ja oikeasuhtaisuuden kannalta. Lisäksi arkaluonteisten henkilötietojen osalta merkitystä on käsittelyn aiheuttamalla uhilla. Tämän vuoksi etenkin täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimukset ovat arkaluonteisten henkilötietojen käsittelyn sallittavuutta arvioitaessa keskeisiä. [PeVL 7/2019 vp, s. 3–4.]

Liikenteen turvallisuus- ja lupaviranomaisena Liikenne- ja viestintävirasto vastaa liikenneopettajaluvan myöntämisestä ja luvan myöntämiseen tarvittavien tietojen käsittelystä. Ehdotettu 88 §: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. Edelleen ehdotettu muutos täsmentäisi henkilötietojen käsittelyä käsiteltävien tietojen rajautuessa edellä mainitulla tavalla ainoastaan olennaisiin tietoihin.

Lain 9 lukuun ehdotetaan lisättäväksi uusi 56 a §. Pykälässä säädettäisiin vilpin seuraamuksista kuljettajantutkinnon teoriakokeessa. Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto asettaisi kokeessa vilppiin syyllistyneelle tulkille kuuden kuukauden määräaikaisen kiellon toimia tulkkina kuljettajantutkinnon teoriakokeessa. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto tallentaa ylläpitää teoriakokeissa vilpillisesti toimineiden tulkkien tietoja liikenteen palveluista annetun lain 233 §:n mukaisesti. 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 tietosuoja-asetuksen perusteella. Tietojen tallentaminen on välttämätöntä, jotta tulkille vilpillisen toiminnan johdosta asetettavaa osallistumiskielltoa voidaan valvoa. Henkilötietojen käsittely perustuu siten Liikenne- ja viestintäviraston lakisääteisen velvoitteen noudattamiseen. [Tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohta.] Yleisen tietosuoja-asetuksen 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

osallistumiskieltoa 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 käytöltä [PeVL 31/2017 s.3 sekä PeVL 13/2017 vp, s. 5, PeVL 29/2019 vp s. 5.]. Valiokunta on painottanut, että myös arkaluonteisten henkilötietojen käsittelyä koskevan sääntelyn kohdalla on syytä pyrkiä selkeään ja ymmärrettävään lainsäädäntöön. [PeVL 14/2018 vp, s. 5–6, myös PeVL7/2019 vp, s. 4.]

11.5 Omaisuuden suoja ja elinkeinovapaus

Hallituksen esitykseen sisältyvässä lakiehdotuksessa ehdotetaan ajokorttilain 35 §:n 2 momenttia muutettavaksi siten, että liukkaalla ajamisen ajo-opetus tulisi jatkossa suorittaa pääsääntöisesti ajoharjoitteluradalla. Ajoharjoittelurataopetusvaatimuksesta luovuttiin vuoden 2018 ajokorttilain muutoksella. Erityisesti vuoden 2018 lakimuutoksen jälkeen simulaattoriopetus on enenevässä määrin korvannut ajoharjoitteluradalla annettua liukkaalla ajamiseen liittyvää opetusta ja alan toimijat ovat investoineet simulaattoreihin. Ehdotusta on tarkasteltava perustuslain 15 §:ssä säädetyn omaisuuden suojaan ja 18 §:ssä säädetyn elinkeinovapauden kannalta.

Perustuslain 15 §:n omaisuuden suoja säännöksen 1 momenttiin sisältyy omaisuuden suojan yleislauseke, jonka perusteella arvioidaan muun muassa omistajan käyttövapauden erilaisten rajoitusten sallittavuutta. Perustuslain 15 §:n 2 momentti taas koskee pakkolunastustilanteita, joissa pääsääntöisesti varallisuus oikeudellinen etuus siirtyy subjektilta toiselle. Tiettyjen lähtökohtaisesti käyttörajoituksen muodossa säädettyjen omaisuuden suojan rajoitusten kohdalla perustuslakivaliokunta on pitänyt omaisuuden käyttörajoitusta niin merkittävänä, että se on katsonut sen tosiasiallisilta vaikutuksiltaan rinnastuvan pakkolunastukseen. [PeVL 55/2018 vp.]

Omaisuuden suoja on määräyksiä myös Euroopan ihmisoikeussopimuksen ensimmäisessä lisäpöytäkirjassa. Sen 1 artiklan mukaan jokaisella luonnollisella tai oikeushenkilöllä on oikeus nauttia rauhassa omaisuudestaan. Kenenkään omaisuutta ei saa riistää, paitsi julkisen edun nimissä, laissa määrättyjen ehtojen ja kansainvälisen oikeuden yleisten periaatteiden mukaisesti. Omaisuuden suoja koskevan määräyksen on Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen käytännössä katsottu antavan suojaa paitsi muodollista pakkolunastusta myös tosiasiallista omaisuuden pakko-ottoa vastaan. [PeVL 7/2018 vp.]

Perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että perustuslain 15 §:n pakkolunastussäännöksen soveltamisala ei rajoitu ainoastaan sellaisiin tilanteisiin, joissa omistusoikeus siirtyy subjektilta toiselle. Niinpä omaisuuden käyttörajoitus voi olla niin merkittävä, että se rinnastuu tosiasiallisilta vaikutuksiltaan pakkolunastukseen. Tällöin sitä on arvioitava perustuslain 15 §:n 2 momentin kannalta [Ks. esim. PeVL 7/2018 vp, PeVL 32/2010 vp, PeVL

38/1998 vp.]. Tällainen tilanne on käsillä erityisesti silloin, kun käyttörajoitus estää kokonaan omaisuuden käyttämisen pääasialliseen käyttötarkoitukseensa. [PeVL 35/2020 vp.] Valiokunta on myös todennut oikeustieteessä katsotun, ettei kysymystä siitä, merkitseekö jokin rajoitustoimenpide omaisuuden tosiasiallista pakkolunastusta, voida ratkaista minkään selkeän säännön pohjalta. Kyseessä on kokonaisvaltainen harkinta, jossa merkityksellisiä seikkoja voivat olla muun muassa, kuinka erityisestä rajoitustoimenpiteestä on kyse, kuinka kokonaisvaltaiseksi rajoituksesta aiheutuva omaisuuden arvonmenetyks muodostuu sekä kuinka ekologisesti haitallisen tai muutoin vahingollisen toiminnan rajoittamisesta on kysymys. Lisäksi harkinnassa voi olla merkitystä myös esimerkiksi toimenpiteen kohtuullisuudella sekä sen tarkoitusperän painavuudella, jonka vuoksi rajoitus asetetaan. [PeVL 8/2017 vp.] Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan pakkolunastukseen vertautuva tilanne on kyseessä erityisesti silloin, kun käyttörajoitus estää kokonaan omaisuuden käyttämisen pääasialliseen käyttötarkoitukseensa [Ks. esim. PeVL 35/2020.].

Käyttörajoitukseen liittyvän korvausvelvollisuuden osalta perustuslakivaliokunta on katsonut, ettei perustuslain 15 §:n 1 momentin säännöksestä johdu vaatimusta korvata omistajalle mitä tahansa käyttörajoitusta eikä myöskään täyden korvauksen vaatimusta korvauksia myönnettäessä. [PeVL 55/2018 vp.]

Elinkeinovapauteen kohdistuvien rajoitusten oikeasuhtaisuuden suhteen perustuslakivaliokunnan käytännössä on usein toistettu seikka, että yritykset ja muut elinkeinon harjoittajat eivät voi perustellusti odottaa elinkeinotoimintaansa sääntelevän lainsäädännön pysyvän muuttumattomana. [PeVL 55/2018 vp.] Hiilen energiakäytön kieltämistä koskevasta esityksestä antamassaan lausunnossa perustuslakivaliokunta piti tärkeänä, että rajoitus kohdistui kaikkiin energialaitoksiin yleisesti. [PeVL 55/2018 vp.] Lisäksi perustuslakivaliokunta on pitänyt esityksiä puoltavana seikkana sääntelylle asetettuja siirtymäaikoja [Ks. esim. PeVL 32/2010 vp.]. Siirtymäaika mahdollistaa toiminnan uudelleenjärjestämisen ennen rajoitusten voimaantuloa [PeVL 55/2018 vp.].

Omaisuuden suojaan liittyy olennaisesti myös luottamuksensuoja. Luottamuksensuojaperiaate sisältyy hallintolakiin, sen hallinnon oikeusperiaatteita koskevaan 6 §:ään. Luottamuksen suojaamisen keskeisenä sisältönä on, että yksityisten tulee voida luottaa viranomaisten toiminnan oikeellisuuteen ja virheettömyyteen sekä viranomaisten tekemien hallintopäätösten pysyvyyteen. Periaatteen soveltamisessa on kysymys siitä, millä edellytyksillä yksityinen oikeussubjekti voi luottaa julkista valtaa käyttäen tehdyn päätöksen pysyvyyteen, ja minkälainen turva tällä on viranomaisten toiminnan odottamattomia muutoksia vastaan. Luottamuksensuojan periaate rajoittaa edunsovien päätösten peruuttamista taannehtivin vaikutuksin ja yleensäkin päätösten muuttamista yksityiselle haitalliseen suuntaan ilman lainsäädännön antamaa valtuutta. Suojaamisen kohteena olevat odotukset on kuitenkin voitava perustaa viime kädessä oikeusjärjestykseen, lähinnä lainsäädäntöön, yleisiin oikeusperiaatteisiin tai kansainvälisiin sopimuksiin. Luottamuksensuojan arviointi perustuu

viime kädessä tapauskohtaiseen harkintaan, jossa yksityisen luottamusta tulee punnita suhteessa julkiseen etuun. [HE 72/2002 vp, s. 61.]

Ehdotusta on syytä tarkastella myös elinkeinovapauden kannalta. 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 syrjintäkieltoon.

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 vapauteen kohdistuu runsaasti oikeudellisia rajoituksia. Perustuslain 18 §:n 1 momenttiin sisältyvillä sanoilla *lain mukaan* viitataan mahdollisuuteen rajoittaa säännöksessä turvattua oikeutta lailla [HE 309/1993 vp, s. 67, PeVL 9/2005 vp, s. 2.]. Toisaalta niillä viitataan lailla säätämisen vaatimukseen ja siten siihen, että myös näiden perusoikeuksien kannalta merkityksellinen sääntely tulee toteuttaa lain tasolla [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.].

Laissa säädettävien elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia, minkä lisäksi rajoitusten olennaisen sisällön, kuten rajoittamisen laajuuden ja edellytysten pitää ilmetä laista. [PeVL 28/2001 vp, s. 6, PeVL 9/2005 vp, s. 2.]

Esityksessä ehdotetaan ajokorttilain 35 §:n 2 momenttia muutettavaksi. Momentissa säädettäisiin liukkaalla ajamisen ajo-opetuksen toteuttamisen edellyttämisestä ajoharjoitteluradalla. Jos rata olisi säädettyä etäisyyttä (80 kilometriä) 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 matka [Liikenne- ja viestintäministeriön asetus 559/2008.]. Erityisesti vuoden 2018 lakimuutoksen jälkeen simulaattoriopetus on enenevässä määrin korvannut ajoharjoitteluradalla annettua liukkaalla ajamiseen liittyvää opetusta ja alan toimijat ovat investoineet simulaattoreihin. Investointeja tehdessä toimijat ovat luottaneet viranomaisen toimintaan ja lainsäädännön pysyvyyteen. Vaikka ehdotus rajoittaisi simulaattoreiden käyttöä nykyisestä, ei rajoitus kuitenkaan estäisi kokonaan simulaattorien käyttämistä ajo-opetuksessa. Ehdotettu rajoitus ei myöskään kohdistuisi sellaisiin toimijoihin, joille simulaattorilla liukkaan ajon ajo-opetuksen harjoittamisen tarjoaminen olisi ainoa tulonlähde. Rajoitus kohdistuisi kaikkiin kuljettajakoulutusta tarjoaviin toimijoihin yleisesti. Tosiasiallisesti

rajoituksella voisi olla suurempi vaikutus alueilla, jotka sijaitsevat säädetyn etäisyyden sisällä ajoharjoitteluradoista. Ehdotettua sääntelyä tasapainotettaisiin siirtymäsäännöksellä, jonka mukaan riskientunnistamiskoulutusta koskevia muutoksia sovellettaisiin 1.4.2023 alkaen. Siirtymäaika antaisi toimijoille lain vahvistamisesta useamman kuukauden aikaa valmistautua muutoksiin ja tarvittaessa tehdä muutoksia toimintaansa.

Liukkaan ajon ajo-opetuksen toteuttamisen edellyttämistä ajoharjoitteluradalla koskevan ehdotuksen liikenneturvallisuusvaikutuksia ei voida ennakoida varmuudella. On kuitenkin oletettavaa, että henkilöautolla ajoharjoittelumäärän lisääminen todennäköisesti parantaisi liikenneturvallisuutta. Esityksen tavoitteena on edistää erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta. Liikenneturvallisuuden edistämistä haetaan liukkaan ajon ajo-opetusta koskevan ehdotuksen ja muiden ehdotusten muodostaman kokonaisuuden kautta. Simulaattoreiden käytön rajoittaminen nykyisestä on suhteutettava esityksellä tavoiteltaviin liikenneturvallisuuteen, hengen ja terveyden suojelemiseen liittyviin ja perustuslain 7 §:ään kiinnittyviin tavoitteisiin. Huomioiden esityksen painavat tavoitteet ja se, ettei ehdotuksella estettäisi simulaattorien käyttämistä yleisesti, ei ehdotukseen sisältyvää simulaattorien käyttörajoitusta pidetä kohtuuttomana ja perustuslain 15 §:n kannalta ongelmallisena.

Ehdotukseen sisältyvä simulaattoreiden käyttöä koskeva rajoitus olisi täsmällinen ja tarkkarajainen ja sen olennainen sisältö ilmenisi laista. Rajoitusta ei pidetä ratkaisevana toimijoiden toimeentulon hankkimisen kannalta. Vaikka muutoksesta tunnistetaan aiheutuvan kielteisiä taloudellisia vaikutuksia erityisesti simulaattoreihin investoineille toimijoille, ei se rajoitaisi alan toimijoiden perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädettyä oikeutta työhön ja elinkeinovapautta.

Lakiehdotus sisältää tarkempia säännöksiä (35 a ja 35 b §) kuljettajaopetuksessa käytettävistä ajoharjoitteluradoista, niitä koskevasta hyväksymismenettelystä ja ajoharjoitteluratojen valvonnasta. Koska ajoharjoitteluratoiminnan harjoittamisen edellytyksenä olisi viranomaisen lupaan verrattavissa oleva hyväksyntä, on ehdotettu sääntely merkityksellistä perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvatuksi elinkeinovapauden kannalta.

Perustuslakivaliokunta on pitänyt elinkeinovapautta perustuslain mukaisena pääsääntönä, mutta katsonut elinkeinotoiminnan luvanvaraisuuden olevan mahdollista poikkeuksellisesti. Tällaisen sääntelyn tulee täyttää perusoikeutta rajoittavalta lailta vaadittavat yleiset edellytykset. Kuten edellä todettu, elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia. Niiden olennaisen sisällön, kuten rajoitusten laajuuden ja edellytysten, tulee ilmetä laista. [Ks. esim. PeVL 19/2009 vp, s. 2 ja PeVL 31/2006 vp, s. 2.] Lisäksi on katsottu, että sääntelyn sisällön kannalta on tärkeää, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta. [PeVL 8/2006 vp, s. 3.]

Perustuslakivaliokunta on esimerkiksi katsonut, että hyväksymisen peruuttamista ja toiminnan lopettamista koskevat toimivaltuudet ovat verrattavissa elinkeinoluvan peruuttamiseen. [Ks. esim. PeVL 6/2019 vp, s. 7, PeVL 42/2013 vp, s. 3.] Valiokunta on elinkeinotoiminnan sääntelyn

yhteydessä vakiintuneesti pitänyt luvan peruuttamista vaikutuksiltaan jyrkempänä kuin haetun luvan epäämistä. Sen vuoksi valiokunta on katsonut sääntelyn oikeasuhtaisuuden kannalta välttämättömäksi sitoa luvan peruuttamismahdollisuus vakaviin tai olennaisiin rikkomuksiin tai laiminlyönteihin sekä siihen, että luvanhaltijalle mahdollisesti annetut huomautukset tai varoitukset eivät ole johtaneet toiminnassa esiintyneiden puutteiden korjaamiseen. [PeVL 34/2012 vp, s. 2.]

Lakiehdotuksen 35 a §:ssä säädettäisiin ratojen hakumenettelystä. Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyisi radat hakemuksesta. Virasto harkitsisi hakemusta käsiteltäessä, että hyväksyttävänä oleva ajoharjoittelurata täyttää vaadittavat edellytykset ja että toimintaa voidaan toteuttaa turvallisesti. Ehdotetun sääntelyn mukaan ajoharjoitteluradan olisi rakenteeltaan, mitoitukseltaan, varusteiltaan ja kunnoltaan sovelluttava liukkaalla ajamisen harjoitteluun. Lisäksi radalla tulisi olla harjoittelun ja turvallisuuden edellyttämät varusteet sekä tarvittavat laitteet. Asiattoman liikenteen pääsy rata-alueelle harjoittelun aikana olisi estettävä selvästi havaittavalla tavalla.

Ajoharjoitteluradan hyväksymistä koskeva hakemus raukeaisi, jos sitä ei hakijasta johtuvasta syystä olisi voitu käsitellä vuoden kuluessa hakemuksen saapumisesta. Tällainen tilanne voisi tulla eteen esimerkiksi silloin, jos hakija ei toimita viraston pyytämiä selvityksiä. Momentissa säädettäisiin lisäksi ratoja koskevasta neutraliteettisääntelystä.

Ehdotetun 35 a §:n 3 momentin mukaan ajoharjoitteluradan hyväksyminen olisi voimassa toistaiseksi. Hyväksyminen voitaisiin peruuttaa, jos rata ei enää täyttäisi hyväksymisen edellytyksiä ja hyväksymisen edellytyksiä koskevat puutteet ja laiminlyönnit olisivat vakavia tai olennaisia taikka pykälän 4 momentissa säädettyä vaatimusta ei noudatettaisi. Lisäksi edellytyksenä olisi, että radanpitäjälle annetut huomautukset tai varoitukset eivät olisi johtaneet puutteiden tai 4 momentin vastaisen toiminnan korjaamiseen. Olennaisilla ja vakavilla laiminlyönneillä tarkoitettaisiin esimerkiksi radalla käyvien turvallisuuden vaarantavia puutteita tai sellaisia muutoksia radan toiminnassa, jotka eivät enää mahdollista säädösten mukaisen ajoharjoittelun toteuttamista. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi puutteista ja laiminlyönneistä sekä 35 a §:n 4 momentin vastaisesta toiminnasta huomautuksen tai varoituksen radanpitäjälle. Radanpitäjällä olisi ensin mahdollisuus korjata havaitut puutteet ja laiminlyönnit sekä 35 a §:n 4 momentin vastainen toiminta Liikenne- ja viestintäviraston huomautuksen tai varoituksen perusteella. Radanpitäjällä olisi mahdollisuus korjata puutteet ja laiminlyönnit ennen hyväksymisen peruuttamista.

Ehdotetut ajoharjoitteluratatoiminnan harjoittamisen rajoitukset ovat täsmällisiä ja tarkkarajaisia, ja niiden olennainen sisältö ilmenee laista. Ehdotuksen mukaan ajoharjoitteluradan hyväksymisen edellytyksistä ja hyväksymisen peruuttamisen edellytyksistä säädettäisiin lain tasolla. Edellä kuvatusti hyväksymisen peruuttaminen olisi ehdotetussa sääntelyssä sidottu vakaviin tai olennaisiin puutteisiin tai laiminlyönteihin ja lisäksi radanpitäjälle annettaisiin mahdollisuus korjata puutteet tai laiminlyönnit viranomaisen huomautuksen tai varoituksen perusteella. Ehdotettu sääntely sisältäisi Liikenne- ja

viestintäviraston määräyksenantovaltuuden ajoharjoitteluratojen hakumenettelystä, mitoituksista, rakenteesta, varusteista ja laitteista sekä ratojen kunnosta. Määräyksellä määrättäisiin ajoharjoitteluratojen teknisemmistä ominaisuuksista. Ehdotetut säännökset hyväksymisen edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat näin ollen riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta. Ehdotettu sääntely noudattaa perustuslakivaliokunnan vakiintunutta käytäntöä eikä sitä pidetä perustuslain kannalta ongelmallisena.

Esityksessä ehdotettava B-luokan rajoitettu ajo-oikeus helpottaisi nuorten itsenäistä liikkumista ja tukisi siten esimerkiksi nuorten työssäkäyntiä. 17-vuotiaiden henkilöautoa tai muuta B-luokan ajo-oikeutta edellyttävää ajoneuvoa kuljettavien ajo-oikeutta rajoitettaisiin yöaikaan, kello 00–05. Ehdotuksen kielteinen vaikutus nuorten työssäkäyntiin olisi vähäinen, koska laki nuorista työntekijöistä (998/1993) rajaa nuorten työssäkäyntiajan pääasiassa aikavälille 06–22. Lisäksi 17-vuotiaiden B-luokan ajo-oikeutta rajoitettaisiin ajoneuvon kyydissä olevien matkustajien määrää rajoittamalla. Molemmat rajoitukset olisivat voimassa väliaikaisesti siihen saakka, kun ajo-oikeuden haltija täyttäisi 18 vuotta. B-luokan rajoitettua ajo-oikeutta koskevia rajoituksia 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 muutosehdotusten tavoitteena on edistää liikenneturvallisuutta.

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.

11.6 Ehdotettujen seuraamusten perustuslainmukaisuudesta

Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että uudessa 5 a §:ssä säädettäväksi ehdotettujen rajoitusten vastaisesti ajaminen katsottaisiin kulkuneuvon kuljettamiseksi oikeudetta, koska ajo-oikeuden haltija ylittäisi ajo-oikeutensa.

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

syyllystyneen 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 ajokielton 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. Esityksen valmistelussa on arvioitu myös useita muita vaihtoehtoja mahdollisiksi seuraamuksiksi. Näitä vaihtoehtoja on kuvattu tarkemmin hallituksen esityksen jaksossa 5.1.3.

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 ajokieltoasia tulee vireille poliisilaitoksen lupahallinnossa. Vaihtoehto olisi siten nykyisten toimintamallien mukainen. Hallituksen esityksen tavoitteena on erityisesti nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen samalla mahdollistaen nuorten liikkuminen myös jatkossa. Nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja rajoituksilla tavoitellun painavan oikeushyvän, nuorten kuljettajien, ajoneuvon kyydissä olevien matkustajien ja muiden tienkäyttäjien hengen ja terveyden, suojaamiseksi on välttämätöntä, että ehdotettujen rajoitusten vastaisesti ajamisesta säädetään seuraamus. Esimerkiksi yhdenvertaisuutta käsittelevän esityksen jakson alla käsiteltyjen ajokorttilain seurantatutkimuksen valmistuneiden tulosten ja Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen onnettomuustietojen pohjalta on valmistelussa arvioitu, että yöaikaista ajamista koskevan rajoituksen vastaisesti ajamisen ja matkustajamäärää koskevan rajoituksen vastaisesti ajamisen haitallisuudessa liikenneturvallisuudelle ei olisi merkittäviä eroavaisuuksia. Tämän vuoksi on arvioitu tarkoituksenmukaiseksi, että rajoitusten rikkomisesta aiheutuva seuraamus olisi molempien rajoitusten osalta sama. Esityksen valmistelussa on arvioitu, että seuraamuksella olisi olennainen yhteys ja vaikutus rajoitusten noudattamiseen eikä vastaavaa vaikutusta voitaisi saavuttaa lievemmin keinoin.

Koska 17-vuotiaita B-luokan ajo-oikeuden haltijoita koskeviin säännöksiin ehdotetaan muutoksia, mukaan lukien rajoituksia, joiden vastaisesti ajamisesta voitaisiin määrätä seuraamuksia, ja muutosten ehdotetaan koskevan myös poikkeusluvalla tai ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa B-luokan ajo-oikeuden saaneita 17-vuotiaita, ehdotetaan esityksessä säädettäväksi Liikenne- ja viestintäviraston ilmoitusvelvollisuudesta. Ehdotetun 101 a §:n nojalla virasto olisi velvollinen tiedottamaan muutoksista, esimerkiksi ajo-oikeutta koskevista rajoituksista, kohdistetusti 17-vuotiaita B-luokan ajo-oikeuden haltijoita sekä heidän huoltajiaan. Säännöksellä pyrittäisiin varmistamaan, että kyseiset ajo-oikeuden haltijat ovat tietoisia heitä koskevista muutoksista, ja näin huomioimaan heidän oikeusturva.

Ehdotettu seuraamus on edellä kuvatuin perustein seuraamus oikeasuhtainen ja suhteellisuusvaatimusten mukainen.

Lisäksi esityksessä 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 peruste [PeVL 23/1997 vp, s. 2/II.].

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 rangaistavaksi [PeVL 23/1997 vp.]. Sääntelyn hyväksyttävyyden ja oikeasuhtaisuuden lisäksi sanktioista säädettyä on kiinnitettävä erityistä huomiota sääntelyn tarkkarajaisuuteen sekä sanktioiden kohteena olevien oikeusturvaan [PeVL 49/2017 vp.].

Esityksessä ehdotetaan lakiin lisättäväksi 51 a §, jossa säädettäisiin alaikäisen kuljettajan tunnuksesta 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 sakan 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 seuraamukseen [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 mukaista [PeVL 15/2014 vp ja PeVL 17/2012 vp sekä siinä mainitut lausunnot.]. Oikeasuhtaisuuteen ovat liittyneet yleensä

kysymykset lievien laiminlyöntien sanktioinnista ja seuraamusten porrastamisesta rikkomuksen vakavuuden perusteella [PeVL 11/2009 vp.]. Valiokunta on pitänyt oikeasuhtaisuusvaatimuksen kannalta arveluttavana muun muassa sitä, että eräistä varsin vähäisenä pidettävistä laiminlyönneistäkin seuraavan laiminlyöntimaksun suuruuden ehdotettiin olevan vähintään 500 euroa [PeVL 58/2010 vp.]. Perustuslakivaliokunta on myös todennut, että rahamäärältään suuri seuraamusmaksu korostaa oikeusturvalle asetettavia vaatimuksia [PeVL 14/2018 vp.].

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. Hallituksen esityksen valmistelussa on arvioitu, ettei tavoite olisi saavutettavissa muulla perusoikeuteen vähemmän puuttuvalla tavalla kuin teon säätämällä rangaistavaksi. Seuraamuksen kohteena olevien 17-vuotiaiden oikeusturva huomioitaisiin edellä kuvatulla, lakiehdotukseen sisältyvällä, Liikenne- ja viestintäviraston ilmoitusvelvollisuutta koskevalla 101 a §:llä. 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 asettaisi vilppiin syyllistyneen kuljettajantutkinnon teoriakokeen suorittajan kuuden kuukauden mittaiseen määräaikaiseen kieltoon osallistua kokeeseen. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto asettaisi kuuden kuukauden määräaikaisen kiellon toimia tulkkina kuljettajantutkinnon teoriakokeessa tulkkille, jonka todetaan syyllistyneen vilppiin koetilaisuudessa.

Ehdotuksen mukaan vilpilliseksi toiminnaksi katsottaisiin teko tai laiminlyönti, jonka tarkoituksena on antaa virheellinen kuva 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 yritysten. Liikenne- ja viestintävirastolle säädettäisiin määräystenantovaltuus vilpistä ja sen todentamisesta sekä menettelyistä vilppitapauksissa.

Ehdotettu sääntely vastaisi pääpiirteittäin 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 mietinnössään [LiVM 8/2021 vp.] tarpeellisena ja oikeasuhtaisena, että taksikuljettajan kokeessa vilppiin syyllistyneelle asetetaan kuuden kuukauden kielto osallistua uudelleen kokeeseen. Hallituksen esitys, johon taksikuljettajakokeen karenssisääntely sisältyi, oli perustuslakivaliokunnan arvioitavana [PeVL 45/2020 vp.].

Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan vilppitapaukset kuljettajantutkinnon teoriakokeessa ovat lisääntyneet. Vilpillistä toimintaa on havaittu sekä kokeen suorittajien, että kokeessa avustavien tulkkien osalta. Tapausten 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. [Liikenne- ja viestintävirasto, kuljettajantutkinnon teoriakoemääräys 2021.]

Kuljettajantutkinnon tarkoitus huomioiden on merkityksellistä, että teoriakoetilanteita valvotaan niin, ettei vilppiä pääse tapahtumaan. Lisäksi on tärkeää, että vilppitapausten vaikutuksista, kuten kokeen keskeytymisestä ja hylkäämisestä, on säädetty laissa täsmällisesti ja oikeusturvanäkökohdat huomioon ottaen. Ehdotettu kuuden kuukauden määräaikainen kielto osallistua kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen olisi tarkkarajainen. Sääntelyllä olisi ennalta estävää vaikutusta ja sitä pidetään suhteellisuusperiaatteen mukaisena. Jos vilpin toteaminen edellyttäisi lisäselvityksiä palvelun tuottajalta, tulkki voisi toimia tehtävässään selvityksen aikana ja Liikenne- ja viestintävirasto asettaisi kiellon vasta saamansa selvityksen jälkeen.

Hallinnollisen seuraamuksen yleisistä perusteista on perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan säädettävä perustuslain 2 §:n 3 momentin edellyttämällä tavalla lailla, koska sen määrittämiseen sisältyy julkisen vallan käyttöä. Perustuslakivaliokunta on lisäksi katsonut, että vaikka perustuslain 8 §:n rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen täsmällisyysvaatimus ei sellaisenaan kohdistu hallinnollisten sanktioiden sääntelyyn, ei tarkkuuden yleistä vaatimusta kuitenkaan voida tällaisen sääntelyn yhteydessä sivuuttaa [Ks. esim. PeVL 9/2012 vp, PeVL 74/2002 vp, PeVL 57/2010 vp.]. Hallinnollisia sanktioita koskevista säännöksistä tulee käydä yksiselitteisesti ilmi, minkä lainsäädännön vastaisista teoista tai laiminlyönneistä voi olla seuraamuksena sanktio. Lisäksi sanktioitavat teot ja laiminlyönnit on laissa luonnehdittava niiden yksilöimiseksi. Erityisen tärkeää on, että säännökset antavat sääntelyn kohteena oleville riittävän ennustettavuuden sanktioiden määrittämisestä. Esimerkiksi seuraamusmaksua koskevassa laissa on täsmällisesti ja selkeästi säädettävä maksuvelvollisuuden ja maksun suuruuden perusteista sekä maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista [Ks. esim. PeVL 17/2012 vp, PeVL 9/2012 vp, s. 2/I, PeVL 57/2010 vp, s. 2/II.]. Ehdotetussa hallinnollisia seuraamuksia koskevassa sääntelyssä nämä vaatimukset olisi otettu asianmukaisesti huomioon.

Ehdotetussa 56 a §:ssä ja 93 §:n 2 momentissa säädettäisiin kriminalisointiperiaatteiden ja hallinnollisilta sanktioilta edellytettävien valtiosääntöoikeudellisten reunaehtojen valossa tarkkarajaisesti 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.

11.7 Lainsäädäntövallan siirtäminen

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä 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 tarkoitettua erityisen syyn. [Ks. HE 1/1998 vp, s. 133/II.] 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 5 momentissa säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä ajoharjoitteluratojen hakumenettelystä, mitoituksista, rakenteesta, varusteista ja laitteista sekä ratojen kunnosta.

Määräyksenantovaltuuden antamista Liikenne- ja viestintävirastolle pidetään tarpeellisena, 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 kuvatusti asiallisesti rajattu.

Lain 53 §:n 4 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi määräyksenantovaltuus. Lain 53 §:ssä säädetään kuljettajantutkinnon rakenteesta ja toteuttamisesta. Voimassa olevaa, pykälän 4 momentissasäädettyä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuutta täydennettäisiin siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi jatkossa antaa määräyksen tulkin käytöstä kuljettajantutkinnon kokeissa. Tulkin käyttäminen on tälläkin hetkellä sallittu kuljettajantutkinnon kokeissa, esimerkiksi silloin kun koetta ei tarjottaisi ajokorttia suorittavan äidinkielellä eikä hän hallitse hyvin mitään tarjotuista kielistä tai jos suorittaja on lukutaidoton.

Määräyksenantovaltuus liittyy kuljettajantutkinnon käytännön toteuttamiseen ja on vähäisiä yksityiskohtia koskevaa. Liikenne- ja viestintäviraston antamassa kuljettajantutkinnon teoriakoetta koskevassa määräyksessä määrätään tulkin käytöstä sekä menettelystä tilanteessa, jossa koulutettua tulkkia ei ole saatavilla. Määräystasoinen ohjeistus on ollut käytössä pitkään ja toiminut hyvin. Määräyksen täsmentäminen on hallinnollisesti suhteellisen kevyt ja vähän aikaa vievä prosessi, mikä mahdollistaa nopeamman reagoimisen muutostarpeisiin. 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 vilpistä ja sen todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa. Pykälän 1 momentin mukaan vilpiksi katsottaisiin teko tai laiminlyönti, jonka tarkoituksena on antaa virheellinen kuva omasta tai toisen henkilön osaamisesta. 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 harkintavaltaa. Liikenne- ja viestintävirastolla on vastaava määräyksenantovaltuus [Ks. laki 299/2021 ja HE 176/2020 vp, sekä

Liikenne- ja viestintäviraston määräykset TRAFICOM/523956/03.04.03.00/2019 ja

TRAFICOM/391032/03.04.03.00/2020.] taksinkuljettajan kokeen ja yrittäjäkokeen osalta.

11.8 Verot ja maksut

Hallituksen esitykseen sisältyvässä lakiehdotuksessa ehdotetaan ajokorttilakiin lisättäväksi uusi 35 a §. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin liukkaan ajon ajo-opetuksessa käytettävistä ajoharjoitteluradoista ja niitä koskevasta hyväksymismenettelystä. Koska ajoharjoitteluradan hyväksymistä koskevasta Liikenne- ja viestintäviraston päätöksestä perittäisiin maksu, on ehdotusta tarpeen arvioida perustuslain 81 §:n kannalta.

Valtion veroista ja maksuista säädetään perustuslain 81 §:ssä. Lain 81 §:n 1 momentin mukaan valtion veroista säädetään lailla, joka sisältää säännökset verovelvollisuuden ja veron suuruuden perusteista sekä verovelvollisen oikeusturvasta. Perustuslain 81 §:n 2 momentissa

säädetään, että valtion viranomaisten virkatoimien, palvelujen ja muun toiminnan maksullisuuden sekä maksujen suuruuden yleisistä perusteista säädetään lailla.

Vakiintuneen määritelmän mukaan vero on rahasuoritus, joka ei ole korvaus tai vastike julkisen vallan maksuvelvolliselle antamista eduista tai palveluista ja jolle on ominaista valtion menojen rahoittaminen [Ks. HE 1/1998 vp, s. 134/II.].

Maksulla tarkoitetaan korvausta tai vastiketta valtion viranomaisten virkatoimista, palveluista tai muusta toiminnasta. Maksun määrän tulee siis olla suhteutettu virkatoimesta tai palvelusta syntyneisiin kustannuksiin. ”Maksu”, joka selvästi ylittää kustannukset, ei ole maksu, vaan sitä on pidettävä verona. Valtion verojen ja maksujen keskeisenä erona perustuslain 81 §:n kannalta on pidetty maksun vastikkeellisuutta [Ks. HE 1/1998 vp, s. 134–135.]. Jonkin rahasuorituksen maksun luonteen edellytyksenä ei kuitenkaan ole täysi kustannusvastaavuus.

Jos valvontamaksulla on tarkoitus kattaa yleisesti lakisääteisten viranomaistehtävien kustannuksia, ei tällaisia maksuja perustuslakivaliokunnan vakiintuneen käytännön mukaan voida pitää perustuslain 81 §:n 2 momentissa tarkoitetuille valtion maksuille ominaisina korvauksina tai vastikkeina yksilöidyistä julkisen vallan palveluista tai muista vastaavista suoritteista [Ks. esim. PeVL 21/2018 vp, s. 3, PeVL 48/2010 vp, s. 8, PeVL 47/2005 vp, s. 3 ja PeVL 36/2005 vp, s. 2.]. Perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että mitä suuremmaksi ero maksun ja etenkin julkisoikeudelliseen tehtävään liittyvän suoritteen tuottamisesta aiheutuvien kustannusten välillä kasvaa, sitä lähempänä on pitää suoritusta valtiosääntöoikeudellisena verona. Merkittävää voi myös olla, onko asianomaisen suoritteen vastaanottaminen vapaaehtoista vai pakollista. Veron suuntaan viittaa, jos suoritusvelvollisuuden aiheuttamista suoritteista ei voi kieltäytyä ja velvollisuus koskee suoraan lain nojalla tietyt tunnusmerkit täyttäviä oikeussubjekteja [PeVL 48/2010 vp, s. 8, PeVL 12/2005 vp, s. 3 ja PeVL 46/2004 vp, s. 3.].

Lakiehdotuksen 35 a §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyisi kuljettajaopetuksessa käytettävät ajoharjoitteluradat. Hyväksynnän hakeminen olisi maksutonta, mutta päätöksestä hyväksyä hakemus Liikenne- ja viestintävirasto perisi maksun. Ajoharjoitteluradan hyväksyminen olisi voimassa määräajan, enintään viisi vuotta. Aiemmin myös Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä autokoululupa oli voimassa määräajan, mutta määräaikaisista lupakausista luovuttiin palveludirektiivin (2006/123/EY) vaatimuksista johtuen ja luvat ovat nykyään voimassa toistaiseksi [Ks. HE 212/2010 vp.]. Ajoharjoitteluradan hyväksynnän määräaikaisuutta pidetään kuitenkin tarpeellisena, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voisi säännöllisesti tarkastella, että hyväksyntä täyttää sille asetetut vaatimukset, eivätkä edellytykset ajoharjoitteluradan pitämiseksi ole olennaisesti heikenneet. Myös toimintaan liittyvään lainsäädäntöön voi tulla muutoksia, jolloin tarvittavat muutokset tarkistettaisiin aina hyväksynnän yhteydessä. Määräajan voimassa olevan hyväksynnän etuna olisi lisäksi se, että viraston rekisteri toiminnassa olevista ajoharjoitteluradoista pysyisi mahdollisimman ajantasaisena.

Hyväksymisen voimassaolon päätyttyä radanpitäjä voisi hakea ajoharjoitteluradan hyväksyntää uudelleen. Hyväksymisestä perittävä maksu tulisi siten maksettavaksi pääsääntöisesti viiden vuoden välein.

Maksujen määräytymisen perusteista säädetään valtion maksuperustelaissa (150/1992) ja hyväksymisestä perittävästä maksusta säädettäisiin edellä mainitun lain nojalla. Maksu olisi suunnitelman mukaisesti 220 euroa. Maksu kattaisi hakemuksen käsittelystä aiheutuvat kustannukset ja se olisi vastike päätöksestä, jolla rata hyväksytään.

Edellä kuvatuin perustein lakiehdotuksen mukaisesta ajoharjoitteluratojen hyväksymistä koskevasta maksusta perittävää maksua ei pidetä valtiosääntöoikeudellisesti verona eikä ehdotusta siten perustuslain kannalta ongelmallisena.

11.9 Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

Hallituksen esityksessä ehdotetaan lain 4 lukuun lisättäväksi uusi 35 b §, jossa säädettäisiin ajoharjoitteluratojen valvonnasta. Valvonnasta vastaisi Liikenne- ja viestintävirasto. Ehdotuksen mukaan virasto voisi järjestää valvontaan liittyvät tehtävät hankkimalla tarvittavat palvelut yksityisiltä tai julkisilta palvelun tuottajilta.

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

Perustuslain 124 §:n sanamuodolla korostetaan perustuslain esitöiden [HE 1/1998 vp, s. 179/I.] mukaan sitä, että julkisten hallintotehtävien hoitamisen tulee pääsääntöisesti kuulua viranomaisille ja että tällaisia tehtäviä voidaan antaa muille kuin viranomaisille vain rajoitetusti. Säännöksen tarkoituksena on rajoittaa julkisten hallintotehtävien osoittamista varsinaisen viranomaiskoneiston ulkopuolelle [PeVM 10/1998 vp, s. 35/II, HE 1/1998 vp, s. 178/II.].

Perustuslain 124 §:n esitöiden mukaan lähtökohtana on, että julkisen hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle säädetään lailla. Koska etenkin julkisten palvelutehtävien hoitaminen on kuitenkin voitava järjestää joustavasti eikä tällaisten tehtävien antamisesta ole sääntelyn tavoitteiden kannalta tarpeen edellyttää säädettäväksi yksityiskohtaisesti lailla, voidaan hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle säätää tai päättää myös lain nojalla. Tehtävän antamiseen oikeuttavan toimivallan on tällöinkin perustuttava lakiin [HE 1/1998 vp, s. 179/I.].

Julkinen hallintotehtävä voidaan perustuslain 124 §:n mukaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi. Perustuslakivaliokunta on painottanut, että tarkoituksenmukaisuusvaatimus on oikeudellinen edellytys, jonka täytyminen jää tapauskohtaisesti arvioitavaksi [Ks. PeVL 26/2017 vp, s. 49 ja siinä

viitatus lausunnot, ks. myös HE 1/1998 vp, s. 179.]. Tarkoituksenmukaisuusarvioinnissa tulee hallinnon tehokkuuden ja muiden hallinnon sisäisiksi luonnehdittavien tarpeiden lisäksi kiinnittää erityistä huomiota yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen tarpeisiin [Ks. HE 1/1998 vp, s. 179, PeVL 8/2014 vp, s. 3, PeVL 16/2016 vp, s. 3.]. Myös hallintotehtävän luonne on otettava huomioon [Ks. HE 1/1998 vp, s. 179, ks. esim. PeVL 6/2013 vp, s. 2, PeVL 65/2010 vp, s. 2, PeVL 57/2010 vp, s. 5.]. Siten perustuslakivaliokunta on viimeisimmässä käytännössään todennut, että tarkoituksenmukaisuusvaatimus voi palveluiden tuottamiseen liittyvien tehtävien kohdalla täyttyä helpommin kuin esimerkiksi yksilön tai yhteisön keskeisiä oikeuksia koskevan päätöksenteon kohdalla [PeVL 33/2021 vp, s. 2 ja siinä viitatus HE 1/1998 vp, s. 179, PeVL 8/2014 vp, s. 4.]. Lisäksi perustuslakivaliokunta on arvioidessaan tarkoituksenmukaisuuskriteerin täyttymistä kiinnittänyt huomiota muun muassa tehtävissä tarvittavaan erityisosaamiseen tai resursseihin [PeVL 33/2021 vp, s. 2, PeVL 29/2013 vp, s. 2, PeVL 37/2010 vp, s. 5.].

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 asianmukaista [HE 1/1998 vp, s. 179/II.].

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 virkavastuulla [PeVL 33/2004 vp, s. 7/II, PeVL 46/2002 vp, s. 10.].

Lakiehdotuksen 35 b §:ssä ehdotetaan, että ajoharjoitteluratojen valvonnasta vastaisi Liikenne- ja viestintävirasto. Säännöksen mukaan virasto voisi järjestää valvontaan liittyvät tehtävät kuljettajantutkintotoiminnan yhteydessä tai siitä erillään hoidettaviksi hankkimalla tarvittavat palvelut yksityisiltä tai julkisilta palvelun tuottajilta noudattaen mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa säädetään kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä palvelutehtävänä. Kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain (535/1998) 2 §:n 1 momentin mukaan kuljettajantutkintotoiminnalla tarkoitetaan muun muassa kuljettajaopetuksen valvontaan liittyvien tehtävien hoitamista. Ajoharjoitteluradalla suoritettava liukkaan ajon ajo-opetus on kuljettajaopetusta. Lakiehdotukseen sisältyvässä 35 b §:ssä ehdotetaan lisäksi säädettäväksi, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi käyttää valvonnassa apunaan kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmään ja näitä koskeviin vaatimuksiin perehtynyttä asiantuntijaa.

Ehdotus poikkeaa ennen 1.7.2018 voimassa olleesta ajokorttilain 51 §:stä, jonka mukaan silloinen Liikenteen turvallisuusvirasto valvoi yhdessä tutkinnon vastaanottajien kanssa ajoharjoitteluratojen toimintaa. Aiemmin voimassa olleen säännöksen sijaan ehdotetaan, että uuden 35 b §:n muotoilu vastaisi voimassa olevan ajokorttilain 81 §:n muotoilua autokoulujen

valvonnasta. Näin ajoharjoitteluratojen valvonta voitaisiin toteuttaa autokoulujen valvontaa vastaavasti ja olemassa olevia menettelyitä hyödyntäen.

Liukkaan ajon ajo-opetuksessa käytettävien ajoharjoitteluratojen valvontatehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi olisi tarpeellista, että valvontaan liittyvät tehtävät voitaisiin järjestää hankkimalla tarvittavat palvelut yksityisiltä tai julkisilta palvelun tuottajilta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi järjestää valvontaan liittyvät tehtävät kuljettajantutkintoiminnon yhteydessä tai siitä erillään. Tehtävien järjestäminen kuljettajantutkintotoiminnasta erillään mahdollistaisi tehtävissä tarvittavan erityisosaamisen hyödyntämisen ja kustannusten hallinnan. Käytännön valvontatoimia olisivat pääsääntöisesti ajoharjoitteluradalla käyminen, opetuksen seuraaminen ja radan lain ja määräyksenmukaisten toimintaedellytysten tarkistaminen. Valvontakäynnistä laadittaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle raportti, jossa havaitut puutteellisuudet tai 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. Liikenne- ja viestintäviraston apunaan käyttämä kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmään ja näitä koskeviin vaatimuksiin perehtynyt asiantuntija ei suorittaisi itsenäisesti valvontaa eikä käyttäisi viranomaiselle kuuluvia toimivaltuuksia. Asiantuntija 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 täytyä, jos viranomaisella ei ole tarkastuksen edellyttämää osaamista tai resursseja [PeVL 29/2013 vp.].

Tarkoituksenmukaisuusarvioinnissa on kiinnitetty huomiota hallinnon tehokkuuteen ja muihin tarpeisiin. Ajoharjoitteluratoja sijaitsee ympäri Suomea. Valvontatehtävän tehokkaaksi hoitamiseksi ja valvontaa koskevien kustannusten hallitsemiseksi, on tarpeellista, että valvontatehtävä voitaisiin hoitaa hyödyntämällä ratojen lähialueilla toimivia yksityisiä tai julkisia palvelun tuottajia. Valvontatehtävän tarkoituksenmukaisen hoitamisen kannalta on lisäksi tarpeellista, että valvojina voitaisiin hyödyntää jo muita valvontatehtäviä suorittaneita ja niihin perehtyneitä palvelun tuottajia sekä palvelun tuottajien mahdollista teknisluonteista erityisosaamista.

Tarkoituksenmukaisuusarvioinnissa on huomioitu palvelun tuottajilta vaadittu osaaminen. Kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain mukaan palvelutehtävänä valvontaa suorittavien yksityisten tai julkisten palvelun tuottajien on täytettävä kuljettajantutkinnon vastaanottajalle asetetut vaatimukset. Vaatimuksista säädetään lain 4 §:ssä. Pykälän mukaan kuljettajantutkinnon vastaanottajan on oltava luotettava, asiantunteva, riippumaton ja vakavarainen. Lisäksi pykälä edellyttää muun muassa valmiutta huolehtia tehtävän edellyttämästä tietoturvallisuudesta ja tietosuojasta. Kuljettajantutkinnon vastaanottajalla tulee myös olla palveluksessaan kuljettajantutkintotoiminnasta vastaava henkilö, jolla on riittävä

asiantuntemus ja perehtyneisyys kuljettajantutkintotoimintaan. Lain 3 a §:n mukaan Liikenne- ja viestintäviraston on valvottava palvelun tuottajan toimintaa. Lakiehdotuksen 35 b §:ssä säädettäisiin, että valvontaa hoitavan Liikenne- ja viestintäviraston asiantuntijan apuna käytettävältä asiantuntijalta edellytettäisiin perehtyneisyyttä kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmään ja näitä koskeviin vaatimuksiin.

Yksityisten ja julkisten palvelun tuottajien virkavastuusta säädetään lakiehdotuksen 35 b §:ssä viitatussa kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa. Lain 3 a §:n mukaan palvelun tuottajaan ja tämän palveluksessa olevaan sovelletaan säädettyjä tehtäviä hoidettaessa rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974). Lakiehdotuksen 35 b §:ssä säädettäisiin, että viraston apuna käyttämään, kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmään ja näitä koskeviin vaatimuksiin perehtyneeseen asiantuntijaan sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

Edellä mainituin perustein tarkoituksenmukaisuusvaatimuksen arvioidaan täyttyvän. Ehdotetussa sääntelyssä julkisia hallintotehtäviä hoitavien henkilöiden koulutuksesta ja asiantuntemuksesta, valvonnasta sekä virkavastuusta säädettäisiin asianmukaisesti. Hallintotehtävän hoitamisessa noudatettaisiin hallinnon yleislakeja. Esityksessä ehdotettu hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle ei vaarantaisi perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Valvontaa koskevan sääntelyn katsotaan olevan riittävän tarkkarajaisista eikä sitä edellä mainituin perustein pidetä perustuslain kannalta ongelmallisena.

Ehdotetussa 35 b §:ssä säädettäisiin, että radanpitäjän olisi annettava salassapitosäännösten estämättä valvojille nähtäväksi valvonnan kannalta välttämättömät asiakirjat, sallittava ajoharjoitteluradan toimintaan liittyvien, valvonnan kannalta välttämättömien tietojen tarkastaminen ja annettava muut valvonnan kannalta välttämättömät tiedot. Tietojen antamiseen velvoitettuja tahoja olisivat radanpitäjät ja tietojen saantiin oikeutettuja tahoja valvontatehtävää suorittavat valvojat. Tietojen luovuttaminen olisi sidottu välttämättömyysvaatimukseen ja valvontaan. Radanpitäjän tulisi luovuttaa valvojille vain valvonnan kannalta välttämättömät tiedot. Valvonnan kannalta välttämättömillä asiakirjoilla tarkoitettaisiin esimerkiksi tietoa radan käyttäjästä, radan toimintaan liittyvillä, valvonnan kannalta välttämättömillä tiedoilla tarkoitettaisiin esimerkiksi ajoharjoitteluradan toimintaedellytyksiin liittyviä asiakirjoja ja muita valvonnan kannalta välttämättömiä tietoja olisivat esimerkiksi ajoharjoitteluradan hyväksynnässä vaadittavat asiakirjat.

Lisäksi 35 b §:ssä säädettäisiin, että ajoharjoitteluradan toiminta olisi järjestettävä niin, että valvonnan toteuttamiseksi valvojilla on pääsy kaikkiin toiminnassa käytettäviin tiloihin ja ajoneuvoihin. Toimintaa ei saisi harjoittaa sellaisissa tiloissa, jotka estäisivät valvonnan toteutumisen. Ehdotetut tarkastustoimivaltuudet eivät koskisi pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja.

Edellä kuvatut perustelut huomioiden lakiehdotuksen 35 b §:n sisältämiä säännöksiä ei pidetä kokonaisuutena katsoen perustuslain kannalta ongelmallisia.

Lisäksi lakiehdotukseen sisältyy ehdotus uudesta 56 a §:stä. Pykälässä säädettäisiin kuljettajantutkinnon teoriakoesuorituksessa todetusta vilpistä ja todennetun vilpin seuraamuksesta. Koska 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 ja palvelun tuottaja voisi tehdä alustavan arvioinnin vilpistä, on ehdotusta syytä tarkastella perustuslain 124 §:n kannalta.

Ehdotuksen mukaan palvelun tuottajan tulisi lähettää tiedot havaitusta vilpillisestä toiminnasta ja tarvittavat asiaa koskevat selvitykset Liikenne- ja viestintävirastolle. Vilpillinen toiminta määriteltäisiin lain tasolla, ehdotetussa 56 a §:ssä ja vilpillisestä toiminnasta määrättäisiin yksityiskohtaisemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä. Vilpillisen toiminnan lopullinen arviointi kuuluisi Liikenne- ja viestintävirastolle, joka tekisi tarvittaessa päätöksen kokelaan tai tulkin asettamisesta määräaikaiseen kieltoon osallistua teoriakokeeseen tai toimia kokeessa tulkkina.

Palvelun tuottajia koskevia vaatimuksia, valvontaa ja virkavastuuta koskevia säännöksiä on kuvattu yllä ajoharjoitteluratojen valvontaa koskevan 35 b §:n perustuslainmukaisuuden arvioimisen yhteydessä.

Vilpin toteamista koskeva menettely vastaa voimassa olevaa, liikenteen palveluista annetun lain 246 a §:ssä säädettyä menettelyä. Lakiehdotuksen 56 a §:ää ei pidetä perustuslain kannalta ongelmallisena.

11.10 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 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.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki ajokorttilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan ajokorttilain (386/2011)88 §:n 3 momentin 4 kohta ja 97 §, sellaisina kuin ne ovat laissa 938/2018,

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 2, 4 ja 5 kohta, 70 §:n 1 momentin 3 kohta, 88 §:n 3 momentin 3 kohta, 93 §:n 2 momentti, 95 §:n otsikko sekä 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, 64 §:n 2 momentin 4 kohta laissa 96/2018, 70 §:n 1 momentin 3 kohta laissa 1614/2015, 93 §:n 2 momentti laissa 734/2018 sekä 95 §:n otsikko laissa 1510/2019, sekä

lisätään lakiin uusi 5 a §, lakiin uusi 35 a, 35 b ja 51 a §, 53 §:ään sellaisena kuin se on laissa 938/2018, uusi 4 momentti jolloin muutettu 4 momentti siirtyy 5 momentiksi, lakiin uusi 56 a ja 61 a §, 64 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 70/2015 ja 96/2018, uusi 6 kohta sekä lakiin uusi 101 a § 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 kohdassa säädetystä poiketen B-luokan ajokortin vähimmäisikä on 17 vuotta, jos ajokorttia suorittavan huoltaja on antanut 9 §:n 2 momentissa tarkoitetun suostumuksensa ajokortin suorittamiselle.

5 a §

Rajoitukset alaikäisen kuljettajan B-luokan ajo-oikeuteen

Edellä 5 §:n 6 momentissa tarkoitettu ajo-oikeus on rajoitettu siten, että ajo-oikeus ei ole voimassa kello 00 ja 05 välisenä aikana ja se oikeuttaa kuljettamaan B-luokan ajo-oikeutta edellyttävää ajoneuvoa, jossa on enintään yksi matkustaja. Nämä rajoitukset ovat voimassa, kunnes ajo-oikeuden haltija on täyttänyt 18 vuotta.

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 sekä DE- tai D1E-luokan ajo-oikeuden, jos 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 kun hakija täyttää 16 vuotta. Edellä 7 §:n 4 momentissa tarkoitettujen ajoneuvoyhdistelmien 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 tämän pykälän 1 momentin 5 kohdassa tarkoitetun selvityksen antamiseen liittyvistä ja tarvittaessa muista mainitun 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, postittamisessa noudatettavasta menettelystä ja muista postittamisen vaatimuksista sekä annetaan säännökset 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 rajavartiomiehelle.

4 luku

Kuljettajaopetus

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 riskien tunnistamisesta ja liikennetilanteista, jotka liittyvät kuljettajan riskikäyttäytymiseen, sekä pimeällä ja liukkaalla ajamiseen liittyvistä erityispiirteistä. Liukkaalla ajamisen ajo-opetus toteutetaan järjestettyinä ajamisen näyttöinä ja harjoituksina 35 a §:ssä tarkoitetulla ajoharjoitteluradalla. Jos lähin ajoharjoittelurata on yli 80 kilometrin päässä kunnan tai kaupungin keskustasta, jossa ajokorttia suorittava saa tässä momentissa tarkoitetun koulutuksen ajo-opetusta, liukkaalla ajamisen ajo-opetus voidaan kuitenkin toteuttaa simulaattorilla. Koulutuksen kesto on kymmenen tuntia ja siihen on sisällytettävä teoriaopetusta ja ajo-opetusta, joka voidaan osin antaa simulaattorilla.

35 a §

Ajoharjoitteluradat

Tässä laissa tarkoitettuun kuljettajaopetukseen käytettävän 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 1 momentissa tarkoitetut 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 enintään viisi vuotta sen myöntämisestä. Hyväksyminen voidaan peruuttaa, jos rata ei enää täytä hyväksymisen edellytyksiä ja hyväksymisen edellytyksiä koskevat puutteet ja laiminlyönnit ovat vakavia tai olennaisia taikka 4 momentissa säädettyä vaatimusta ei noudateta. Lisäksi edellytyksenä on, että radanpitäjälle annetut huomautukset tai varoitukset eivät ole johtaneet puutteiden tai 4 momentin vastaisen toiminnan korjaamiseen.

Hyväksytyjen ajoharjoitteluratojen tulee tarjota tässä laissa tarkoitettua palvelua avoimesti kaikille kouluttajille samoilla ehdoilla.

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

35 b §

Ajoharjoitteluratojen valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ajoharjoitteluratojen valvonnasta. Se voi järjestää valvontaan liittyvät tehtävät kuljettajantutkintotoiminnan yhteydessä tai siitä erillään hoidettaviksi hankkimalla tarvittavat palvelut yksityisiltä tai julkisilta palvelun tuottajilta noudattaen mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa säädetään kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä palvelutehtävänä.

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

Radanpitäjän on annettava salassapitosäännösten estämättä valvojille nähtäväksi valvonnan kannalta välttämättömät asiakirjat, sallittava ajoharjoitteluradan toimintaan liittyvien, valvonnan kannalta välttämättömien tietojen tarkastaminen ja annettava muut valvonnan kannalta välttämättömät 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 AM-, T- tai B-ajokorttiluokan ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana tehdyistä liikenneriikoksista tai toistuvista liikenneriikkomuksista 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 seurantajaksona.

Ajokortin palauttamisen edellytyksenä 1 momentissa tarkoitetun ajokiellon jälkeen on, että ajokieltoon määrätty esittää todistuksen mainitussa momentissa tarkoitetun koulutuksen saamisesta. Koulutuksen tulee olla suoritettu ajokieltoon määräämisen jälkeisenä aikana. Todistus on toimitettava siitä ajokorttiluokasta, jolla ajokieltoon määrääminen on tapahtunut.

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 §

Opetusluvan 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

B-luokan ajo-oikeutta edellyttävä ajoneuvo, jota kuljettaa alle 18-vuotias 5 §:n 6 momentissa tarkoitettu kuljettaja, on merkittävä tunnuksella, joka on kiinnitettävä ajoneuvon takaosaan näkyvälle paikalle.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset tunnuksesta ja sen käytöstä.

5 luku

Kuljettajantutkinto

53 §**Kuljettajantutkinnon rakenne ja toteuttaminen**

Kokeen suorittaja voi käyttää tulkkia kuljettajantutkinnon kokeissa, jos se on tarpeen kokeen suorittamiseksi.

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 ajokielto tai väliaikainen ajokielto ole esteenä tutkinnon suorittamiselle, jos tutkintoon tulevalla on poliisin määräys uuden ajokokeen suorittamiseksi. Jos henkilö on määrätty ajokieltoon sillä perusteella, että hän ei enää täytä ajokorttiluvan terveystaakkoja, ajokielto ei myöskään ole esteenä tutkintoon pääsulle ajo-oikeuden palauttamiseksi, jos esitettävän lääkärinlausunnon mukaan lääkäri sitä edellyttää tai suosittelee.

56 a §**Kuljettajantutkinnon teoriakoesuorituksessa todettu vilppi**

Jos 53 §:ssä tarkoitettuun kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen osallistuva henkilö tai kokeessa toimiva tulkki syyllistyy vilppiin, kokeen suorittajan koesuoritus on keskeytettävä ja hylättävä. Vilpiksi katsotaan teko tai laiminlyönti, jonka tarkoituksena on antaa virheellinen kuva omasta tai toisen osaamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto asettaa vilppiin syyllistyneelle kuuden kuukauden määräaikaisen kiellon osallistua kokeeseen tai toimia siinä tulkkina. Määräaika lasketaan siitä, kun vilpillinen toiminta todettiin. Liikenne- ja viestintäviraston päätös kiellosta on täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa.

Vilpillisesti toimineiden tulkkien tietoja ylläpidetään Liikenne- ja viestintävirastossa liikenteen palveluista annetun lain 233 §:n mukaisesti osallistumiskiellon ajan. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset vilpistä ja sen todentamisesta sekä menettelyistä vilppitapauksissa.

60 §**Sopimusvaltiossa annettu ajokortti**

Mitä 1 momentissa säädetään, koskee myös Hongkongin, Macaon tai Taiwanin lainsäädännön mukaisesti annettua ajokorttia tai kansainvälistä ajokorttia sekä Färsaarilla 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 vaihtamisen edellytyksenä on lisäksi huoltajan suostumus.

Mitä 5 a §:ssä säädetään ajo-oikeutta koskevista rajoituksista ja 51 a §:ssä alaikäisen kuljettaman ajoneuvon merkitsemisestä, koskee Suomessa ajettaessa myös 17-vuotiasta ulkomailla annetun ajokortin haltijaa.

62 §

Velvollisuus ajokortin luovuttamiseen sen vaihtamisen yhteydessä

Jos 59–61 ja 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 lääkärinlausuntoa laissa säädetyssä määräajassa taikka toimittanut poliisin asettamassa määräajassa 20 §:n 1 momentissa tarkoitettua lääkärinlausuntoa, erikoisalan lääkärinlausuntoa tai 3 momentissa tarkoitettua optikon lausuntoa taikka todistusta uuden hyväksytyin kuljettajantutkinnon, ajokokeen tai ajonäytteen suorittamisesta;
- 4) jos hänen on todettu syyllistyneen rikoslain 23 luvun 10 §:ssä tarkoitettuun kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta;
- 5) jos hänet on ulkomailla tuomittu liikennejuopumuksesta moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tai hän on siellä syyllistynyt tällaiseen tekoon; tai
- 6) jos hän ei ole toimittanut todistusta ennen 1 päivänä heinäkuuta 2018 voimassa olleen lain 3 §:n 3 kohdassa tarkoitettua harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetuksen saamisesta

Liikenne- ja viestintävirastolle kahden vuoden sisällä B-luokan ajokortin saamisesta ja hänet tavataan ajamasta liikenteessä.

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 3–6 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 tai sakkorekisteristä ilmenevien tietojen perusteella viimeksi kuluneen kolmen vuoden aikana syyllistynyt henkeen tai terveyteen kohdistuvaan tai muuten väkivaltaista käyttäytymistä osoittavaan rikokseen, seksuaalirikokseen tai muuhun vastaavaan rikokseen ja teko osoittaa hakijan olevan ilmeisen sopimaton toimimaan liikenneopettajana;

9 luku

Erinäiset säännökset

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 alaikäisen kuljettajan ajoneuvon merkitsemisestä.

95 §

Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku

100 §

Lääkärintlausuntolomakkeiden vahvistaminen

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

101 a §

Liikenne- ja viestintäviraston ilmoitusvelvollisuus

Liikenne- ja viestintäviraston on tiedotettava B-luokan ajo-oikeutta koskevien säännösten muuttumisesta ajo-oikeuden haltijoille, jotka ovat tämän lain voimaan tullessa 17-vuotiaita ja saaneet B-luokan ajo-oikeuden ennen tämän lain voimaantuloa, sekä heidän huoltajilleen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tämän lain 35 §:n 2 momentin mukaisia koulutusvaatimuksia sovelletaan 1 päivästä huhtikuuta 2023 alkaen.

Mitä 5 a §:ssä säädetään rajoituksista alaikäisen kuljettajan B-luokan ajo-oikeuteen, koskee myös henkilöitä, jotka ovat tämän lain voimaan tullessa 17-vuotiaita ja saaneet B-luokan ajo-oikeuden ennen tämän lain voimaantuloa:

- 1) Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän poikkeusluvan nojalla; tai
- 2) sillä perusteella, että he opiskelevat ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen.

Mitä 51 a §:n 1 momentissa säädetään alaikäisen kuljettaman ajoneuvon merkitsemisestä koskee myös 2 momentissa tarkoitettuja henkilöitä.

Helsingissä 5.5.2022

Pääministeri Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

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. Ajoharjoitteluradalla annettavaa 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, vihreä-keltainen ja kuusikulmion muotoinen. 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) 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;
- 4) ajokorttilain 5 §:n 2 momentissa tarkoitettu perustason ammattipätevyyskoulutukseen hyväksytyt 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;
- 5) 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 päivänä kuuta 20 .

Asetuksen liite



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