1.6.2022

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

**HE 70/2022 vp: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta**

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on kuullut asiantuntijoita hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta (HE 70/2022 vp).

Valiokunnalle annettiin 28 kirjallista asiantuntijalausuntoa. Asiantuntijalausunnon antoivat oikeusministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, sisäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Opetushallitus, Poliisihallitus, Autoliitto ry, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoalan Keskusliitto ry sekä Autotuojat ja -teollisuus ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Helsingin yliopiston liikennepsykologian dosentti, lapsiasiavaltuutettu, Liikenneturva, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, Linja-autoliitto ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Mannerheimin Lastensuojeluliitto ry, Onnettomuustietoinstituutti, Pyöräliitto ry, Suomen Ammattiin Opiskelevien Liitto – SAKKI ry, Suomen Autokoululiitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys ry, Suomen Lukiolaisten Liitto ry, Suomen nuorisoalan kattojärjestö Allianssi ry, Suomen Nuorisovaltuustojen Liitto ry, Turun yliopistollisen keskussairaalan Ajopoli, yksityishenkilö.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu liikenne- ja viestintävaliokunnalle osoitetuista lausunnoista seuraavaa:

## I. Teemakohtaiset huomiot:

i. Liikenne- ja viestintäviraston poikkeuslupamenettelystä luopuminen ja uusi B-luokan rajoitettu ajo-oikeus

Sisäministeriö ei pidä liikenneturvallisuuden kannalta perusteltuna B-luokan ajo-oikeuden myöntämistä 17-vuotiaalle ilman kokonaisharkintaan perustuvaa poikkeuslupaa. Suomen Autokoululiitto ry ja Liikenneturva katsovat ehdotuksen laskevan B-luokan ajo-oikeuden ikärajan 17 vuoteen ja vastustavat rajoitetun ajo-oikeuden myöntämistä 17-vuotiaille. Liikenneturva katsoo, että turvaavien toimien ja rajoitteiden on oltava mittavia, jos tähän päädytään.

Poliisihallituksen mukaan poikkeuslupamenettelystä ei tulisi luopua, vaan se tulisi saattaa toimimaan alun perin tarkoitetulla tavalla, eli sellaiseksi kuin se oli ennen vuoden 2018 uudistusta. Poliisihallituksen mukaan poikkeusluvan myöntämiseen tulisi lisäksi vaikuttaa hakijan liikennerikoshistoria ja terveydentila. Poliisihallituksen mukaan ajokorttilain jo nykytilassa mahdollistamia rajoituksia ajo-oikeuteen tulisi soveltaa ajokortteja poikkeusluvilla myönnettäessä. Lapsiasiavaltuutettu ei kannata poikkeuslupamenettelystä luopumista, vaan katsoo, että menettelyn kehittäminen voi olla tarpeen. Mannerheimin Lastensuojeluliitto ry ei pidä perusteltuna poikkeuslupamenettelystä luopumista ja katsoo paremmaksi ratkaisuksi lupaviranomaisen resurssien lisäämisen ja poikkeusluvan myöntämisen ehtojen tiukentamisen. Mannerheimin Lastensuojeluliitto ry:n mukaan yksi vaihtoehto olisi, että

poikkeuslupa ulotettaisiin vain siihen tarkoitukseen, johon se on myönnetty, esimerkiksi harrastukseen osallistumiseen paikassa, johon ei ole kohtuullisia joukkoliikenneyhteyksiä. Mannerheimin Lastensuojeluliitto ry kuitenkin arvioi, että vaihtoehtoa olisi vaikea valvoa.

Lausunnoissa poikkeuslupamenettelystä luopumista ja uutta B-luokan rajoitettua ajo-oikeutta pitävät perusteltuna Liikenne- ja viestintävirasto, Autoalan keskusliitto ry sekä Autotuojat ja -teollisuus ry, Autoliitto ry, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry ja Suomen Lukiolaisten Liitto ry. Liikenne- ja viestintäviraston lausunnossa huomautetaan, että tällä hetkellä voimassa olevan lainsäädännön mukaan poikkeusluvan myöntämiseen ei sisälly viranomaisen toimesta tehtävää henkilön kypsyyteen, ajokykyyn tai muutoin liikenneturvalliseen käyttäytymiseen liittyvää harkintaa. Turun yliopistollisen keskussairaalan Ajopoli kannattaa poikkeuslupamenettelystä luopumista, mutta ei B-luokan rajoitettua ajo-oikeutta, jonka se katsoo laskevan ajo-oikeuden ikärajan 17 vuoteen. Pyöräliitto ry katsoo, että poikkeuslupamenettelystä tulisi luopua ja että jatkossa vaihtoehdot 17-vuotiaiden nuorten liikkumiseen olisivat joukkoliikenne, pyöräily ja jalankulku, mopoautot, mönkijät, mopot, kevytmoottoripyörä sekä yli 18-vuotiaiden antamat kyydit.

Sisäministeriön, Poliisihallituksen ja Suomen nuorisoalan kattojärjestö Allianssi ry:n lausunnoissa epäiltiin huoltajan suostumuksen riittävyyttä ja objektiivisuutta nuoren kypsyyden arvioinnissa. Suomen nuorisoalan kattojärjestö Allianssi ry:n mukaan edellytys huoltajan suostumuksesta asettaa nuoret eriarvoiseen asemaan keskenään, sillä perheet ovat hyvin erilaisissa asemissa esimerkiksi sosioekonomisesti. Lapsiasiavaltuutettu ja Mannerheimin Lastensuojeluliitto ry pitävät suostumusta ajo-oikeuden antamiseen niin merkittävänä asiana, että siinä olisi perusteltua edellyttää huoltajien yhteistä suostumusta. Myös Turun yliopistollisen keskussairaalan Ajopoli kannattaa molempien huoltajien suostumusta.

Mannerheimin Lastensuojeluliitto ry korostaa lausunnossaan lapsia koskevan oikeudellisen sääntelyn ja suojelun merkitystä ja pitää tärkeänä, että 17-vuotiaita, joita muutos koskisi kuultaisiin laajasti ja monipuolisesti muutoksen eri näkökohdat huomioiden. Myös Liikenneturva ja Pyöräliitto ry korostavat lausunnoissaan lapsia koskevaa oikeudellista sääntelyä, ja lapsiasiavaltuutettu pitää välttämättömänä lasten ja nuorten mielipiteiden selvittämistä ja huomioonottamista. Mannerheimin Lastensuojeluliitto ry:n mukaan poikkeuslupamenettelystä luopumisen perusteiden tulisi olla painavia ja katsoo, että joukkoliikenteen ja sen edellytysten parantamisen tulisi olla keskeinen keino alaikäisten liikkumistarpeen toteutumisen edistämisessä. Mannerheimin Lastensuojeluliitto ry arvioi poikkeuslupamenettelystä luopumisen lisäävän 17-vuotiaiden kuolemia tieliikenteessä entisestään.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa, että hakemusten ja myönteisten poikkeuslupapäätösten määrän kasvun valossa nykymuotoista poikkeuslupamenettelyä ei pidetä tarkoituksenmukaisena. 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) ja valtaosa (yli 90 %) hakemuksista täyttää luvan myöntämisen ehdot. Nuoren liikkumistarpeen tapauskohtainen arviointi on nykyisillä hakemusmäärillä hallinnollisesti raskas ja aikaa vievä menettely, jolla ei ole liikenneturvallisuutta edistävää vaikutusta. Poikkeusluvan myöntämiskriteereiden tiukentamisella puolestaan olisi lainvalmistelussa tehdyn arvion mukaan kielteinen vaikutus nuorten liikkumismahdollisuuksiin etenkin niillä alueilla, joissa joukkoliikenneyhteydet ovat vähäiset. Poikkeuslupien nykyinen määrä osoittaa, että suurella osalla alle 18-vuotiaista on esimerkiksi opintoihin tai työhön liittyvä säännöllinen liikkumistarve. Poikkeuslupamenettelystä luopuminen tasapuolistaisi nuorten liikkumismahdollisuuksia. Ministeriö toteaa, että B-luokan ajo-oikeuden vähimmäisikä pysytettäisiin yhä 18 vuodessa.

Lausunnoissa esiin nostetun huoltajan suostumuksen osalta ministeriö toteaa, että yhden huoltajan suostumusta edellyttävä menettely on ollut käytössä vuodesta 2018 ja se on käytännössä todettu toimivaksi ratkaisuksi niin nykyisen poikkeuslupamenettelyn, kuin muitakin ajokorttiluokkia koskevien ajokorttilupien osalta (esimerkiksi mopon ja kevyen nelipyörän kuljettamiseen vaadittavat ajokortit).

Tältä osin tilanne ei olennaisesti muuttuisi nykyisestä, sillä nuoren kypsyyttä ei arvioida osana poikkeuslupamenettelyä ja myös poikkeuslupaa haetaan huoltajan suostumuksella. Lähtökohtaisesti huoltaja osaisi arvioida nuoren itsehillintää ja kykyä toimia vastuullisesti.

Hallituksen esityksen valmistelussa on arvioitu, että laissa lapsen huollosta ja tapaamisoikeudesta (361/1983) säädetyn 5 §:n mukainen velvollisuus tehdä lasta koskevat päätökset yhdessä koskisi myös ajokortin hankintaa. Tämän 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.

Esityksen valmistelun aikana lakiin ehdotetuista muutoksista on pyydetty näkemyksiä etenkin 17-vuotiaita edustavilta nuorisojärjestöiltä ja nuoria on pyritty kuulemaan laajasti. Ehdotuksen valmistelussa on huomioitu perustuslain säännökset lasten kohtelemisesta tasa-arvoisesti yksilöinä ja lapsen oikeudesta vaikuttaa itseään koskeviin asioihin kehitystään vastaavasti, sekä terveyttä ja henkeä koskevat säännökset. Muutosten lapsivaikutusten arvioinnissa lähtökohtana on ollut YK:n lapsien oikeuksien sopimus ja lapsen edun ensisijaisuuden periaate. Poikkeuslupamenettelystä luopuminen ja sen vastapainoksi ehdotettava B-luokan rajoitettu ajo-oikeus mahdollistaisivat 17-vuotiaiden itsenäisen liikkumisen nykyistä laajemmin. Muutos lisäisi nuorten yhdenvertaisuutta kun tarvetta itsenäiseen kulkemiseen ei enää arvioitaisi asuinpaikan tai harrastusten perusteella. Kuljettajien ja heidän kyydissään matkustavien oikeutta elämään ja henkiinjäämiseen turvattaisiin B-luokan rajoitettuun ajo-oikeuteen kohdistuvilla rajoituksilla. Muutos edesauttaisi nuorten pääsyä harrastuksiin, oppilaitoksiin ja työpaikalle ja sillä on valmistelussa arvioitu olevan myönteisiä vaikutuksia kouluttautumiselle ja nuorten syrjäytymistä ehkäisevä vaikutus.

ii. Ammatillisessa kuljettajaopetuksessa opiskelevien ajo-oikeuksista

Lausunnoissaan Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Autoalan keskusliitto ry sekä Autotuojat ja -teollisuus ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Opetushallitus ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ehdottavat, että esitykseen lisättäisiin säännös, jolla käytännössä pysytettäisin voimassa nykyinen ammatillisessa kuljettajaopetuksessa opiskelevia 17-vuotiaita koskeva poikkeus B- ja BE-luokan ajo-oikeuksien osalta. Lisäksi nämä lausujat ehdottavat, että tähän ajo-oikeuteen ei liitettäisi mitään rajoituksia, sillä rajoitukset vaikeuttaisivat kuljettajakoulutuksen toteuttamista ja opiskelijoiden kulkemista syrjäisille työharjoittelupaikoille. Esityksessä ehdotetun muutoksen katsotaan heikentävän ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevien asemaa.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa, että ammatillisessa kuljettajaopetuksessa opiskelevia koskevasta poikkeuksesta säädettiin samassa yhteydessä vuonna 2018 (ks. HE 146/2017 vp), jolloin Liikenne- ja viestintäviraston myöntämien poikkeuslupien edellytyksiä väljennettiin. Poikkeuksen tavoitteena oli mahdollistaa pidempi henkilö- ja pakettiauton ajo- ja työkokemus ennen koulutuksen raskaampiin ajoneuvoluokkiin siirtymistä. Kuljettajakoulutuksessa opiskelevia koskevan poikkeusluvan luonnetta tarkennettiin 2020, jolloin säännöksen sisältöä täsmennettiin ehdolla, että ajo-oikeus oikeuttaa vain opiskeluun liittyviin ajoihin. Aiemmin sama ajon tarkoitusta koskeva rajaus oli kirjattuna säännöskohtaiseen perusteluun. Käytännössä ajojen tarkoituksen valvonta on osoittautunut hankalaksi. Esityksen valmistelussa arvioitiin, että kaikille 17-vuotiaille ehdotettava rajoitettu B-luokan ajo-oikeus tasapuolistaisi nuorten liikkumismahdollisuuksia, kun ajon tarkoitusta ei enää rajattaisi. Ehdotettujen muutosten myötä yllä kuvattu ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevia koskeva rajoitus poistuisi. Tämä muutos mahdollistaisi 17-vuotiaille ammattikuljettajaksi opiskeleville ajokokemuksen kerryttämisen B-luokan ajo-oikeutta edellyttävillä ajoneuvoilla, kuten henkilö- tai pakettiautolla myös ajoissa, jotka eivät liity opintoihin. Ehdotettu B-luokan rajoitettu ajo-oikeus mahdollistaisi itsenäisen liikkumisen myös esimerkiksi harrastukseen. Sitä miten montaa nuorta tämä poikkeus koskee voidaan arvioida logistiikan perustutkinnon aloituspaikkojen määrän perusteella: vuoden 2021 yhteisvalinnassa aloituspaikkoja oli 1687.

Vuoden 2018 jälkeen BE-luokan ajo-oikeuden on 17-vuotiaana hankkinut vain kymmenen henkilöä ja tältä osin muutos ei olisi merkittävä heikennys nykytilanteeseen.

Niissä tilanteissa, joissa 17-vuotiaan ammattikuljettajaksi opiskelevan olisi välttämätöntä kulkea työharjoittelupaikalle tai sieltä kotiin yöaikaan, voisi hän kulkea tämän matkan muulla ajoneuvolla, jonka kuljettamista ehdotetut rajoitukset eivät koske. Poikkeusluvasta luopumisen ei arvioida olennaisesti heikentävän ammatillisen kuljettajakoulutuksen vetovoimaisuutta.

iii. Rajoitukset 17-vuotiaiden kuljettajien B-luokan ajo-oikeuteen

Oikeusministeriö toteaa lausunnossaan, että 17-vuotiaiden kuljettajien matkustajamäärän rajoittamisen yhteys ajoturvallisuuteen jää avoimeksi. Oikeusministeriö katsoo, että perusteluiden osalta jää epäselväksi olisiko matkustajamäärää voitu rajoittaa vain tiettyyn kellonaikaan ja mahdollistaa esimerkiksi yhteiskyydit harrastuksiin päivisin. Oikeusministeriö muistuttaa, että rajoituksen on oltava tehokas ja se on rajattava vain välttämättömään siten, että sillä voidaan saavuttaa tavoiteltu päämäärä.

Suomen nuorisoalan kattojärjestö Allianssi ry:n, Suomen Nuorisovaltuustojen Liitto ry:n ja Suomen Lukiolaisten Liitto ry:n lausunnoissa hallituksen esityksessä ehdotettuihin rajoituksiin suhtaudutaan kielteisesti. Suomen nuorisoalan kattojärjestö Allianssi ry katsoo niiden eriarvoistavan 17-vuotiaita suhteessa täysi-ikäisiin kuljettajiin. Suomen Nuorisovaltuustojen Liitto ry ja Suomen Lukiolaisten Liitto ry korostavat lausunnoissaan sitä, että 17-vuotiaille tulisi mahdollistaa yhteiskyydit ja esimerkikiksi kavereiden ja sisarusten kyyditseminen esimerkiksi harrastuksiin. Rajoitusten sijaan lausunnoissa pidetään tärkeänä kuljettajaopetuksen kehittämistä liikenneturvallisuuden lisäämiseksi.

Poliisihallitus, sisäministeriö ja Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys ry pitävät ehdotettuja rajoituksia oikeasuuntaisina ja kannatettavina liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Mannerheimin Lastensuojeluliitto ry katsoo, että ehdotetuilla rajoituksilla voidaan jonkin verran edistää nuorten liikenneturvallisuutta. Lapsiasiavaltuutettu pitää ajo-oikeuden rajoittamista yöaikaan perusteltuna ehdotuksena. Lapsiasiavaltuutettu pitää myös matkustajamäärän rajoittamista lähtökohtaisesti perusteltuna, mutta huomauttaa, että rajoitus voi vaikeuttaa paljonkin syrjäseudulla asuvien perheiden arkea. Lausunnoissaan Suomen Autokoululiitto ry, Autoliitto ry, lapsiasiavaltuutettu, Liikenneturva, Mannerheimin Lastensuojeluliitto ry, Onnettomuustietoinstituutti ja Pyöräliitto ry suhtautuvat esityksessä ehdotettujen rajoitusten valvontamahdollisuuksiin epäilevästi.

Lapsiasiavaltuutettu katsoo, että jos poikkeuslupamenettelystä luovutaan, on nuorten liikenneturvallisuutta parannettava muilla keinoin. Sen mukaan esityksen ehdotus rajoituksista voi olla yksi keino, mutta siihen liittyy myös ongelmia. Lapsiasiavaltuutettu katsoo, että nuorten, kokemattomien kuljettajien määrän kasvu poikkeuslupamenettelystä luopumisen seurauksena on yksi mahdollinen liikenneonnettomuuksia lisäävä tekijä.

Liikenneturva kannattaa lausunnossaan yöaikaisen ajon rajoittamista, mutta katsoo, että rajoitusajan tulisi olla ehdotettua (kello 00─05) laajempi. Liikenneturva kannattaa matkustajamäärän rajoittamista yhteen, mutta esittää rajoitukseen poikkeusta tilanteissa, joissa 17-vuotiaan kyydissä olisi myös huoltaja tai muu yli 30-vuotias henkilö. Lisäksi Liikenneturva ehdottaa, että 17-vuotias B-luokan ajokortin suorittanut saisi ajaa ensimmäiset neljä kuukautta vain huoltaja tai muu yli 30-vuotias henkilö kyydissä. Lisäksi Liikenneturva katsoo, että alaikäisten osalta olisi tarpeellista säätää rattijuopumuksen rajaksi 0,00 promillea sekä kieltää 17-vuotiailta avoimen alkoholipakkauksen kuljettaminen autossa.

Poliisihallitus pitää rajoitusten vastaisesti ajamisesta ehdotettuja seuraamuksia perusteltuina. Poliisihallitus arvioi, että ehdotettu muutos, jossa rajoitusten vastaisesti ajaminen katsottaisiin ajo-oikeuden ylittäväksi teoksi ja kulkuneuvon kuljettamiseksi oikeudetta on tarpeellinen ja kannatettava, koska ajokielto ja ajo-oikeuden menettämisen riski ohjaisi varmasti monen nuoren kuljettajan liikennekäyttäytymistä liikenneturvallisempaan suuntaan. Onnettomuustietoinstituutin mukaan

seuraamukset ovat tärkeitä myönteisen turvallisuusvaikutuksen saavuttamiseksi. Suomen Lukiolaisten Liitto ry puolestaan lausuu pitävänsä ehdotettuja seuraamuksia kohtuuttomina.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Liikenne- ja viestintäviraston koostamien tilastojen mukaan iltaisin ja yöaikaan sattuneissa onnettomuuksissa, joissa osallisena oli 17-vuotias kuljettaja, on kyydissä useammin ollut enemmän kuin kaksi matkustajaa. Käytössä olleiden tilastotietojen perusteella ei ole ollut osoitettavissa, että tarkemmalla, esimerkiksi tiettyyn kellonaikaan rajatulla matkustajarajoituksella olisi saavutettavissa yhtä merkittävä ajoturvallisuutta lisäävä vaikutus.

Valmistelussa on tunnistettu, että matkustajamäärän rajoittaminen vaikeuttaisi yhteiskyytejä ja siten voisi hankaloittaa nuorten kulkemista yhdessä esimerkiksi opintoihin. Myös matkustajarajoituksen kielteisiä päästövaikutuksia on arvioitu esityksessä. Matkustajarajoitus on voimassa korkeintaan vuoden ajan, kunnes kuljettaja täyttää 18 vuotta. Matkustajamäärän rajoittamisella pyritään estämään tilanteet, joissa 17-vuotias, nuori ja kokematon kuljettaja joutuisi kuljettamaan useampaa kuin yhtä matkustajaa. Rajoituksella pyritään vähentämään ryhmäpainetta, joka altistaa nuoria kuljettajia riskikäyttäytymiselle. Esityksen valmistelussa on haettu liikenneturvallisuuden ja nuorten liikkumismahdollisuuksien edistämisen välistä tasapainoa, ensin mainittua painottaen.

Vanhemman henkilön mukanaolovelvoiteen asettamista selvitettiin esityksen jatkovalmistelun aikana. Tätä rajoitusvaihtoehtoa arvioitaessa tunnistettiin siihen liittyvän oikeudellisia haasteita, joita ei olisi ollut mahdollista ratkaista tämän hankkeen aikataulussa, ja niiden johdosta tästä vaihtoehdosta luovuttiin. Haasteet liittyvät muun muassa kyydissä olevan henkilön rooliin ja vastuuseen, henkilölle asetettaviin vaatimuksiin ja rajoituksen vastaisesti ajamisen sanktiointiin.

Esityksessä ehdotetaan riskientunnistamiskoulutuksen laajentamista ja pyritään näin myötävaikuttamaan nuorten vastuulliseen liikennekäytökseen, kuten päihteettömyyteen liikenteessä. Päihtyneenä ajoneuvon kuljettaminen on sanktiotu rikoslaissa, joka on oikeusministeriön valmistelemaa lainsäädäntöä. Hankkeen aikataulusta johtuen esityksen valmistelussa on harkittu lähtökohtaisesti vain sellaisia liikenneturvallisuutta edistäviä muutoksia, jotka voitaisiin toteuttaa ajokorttilainsäädännön muutoksina.

Rajoitusten vastaisesti ajamisesta asetettavien seuraamusten valmistelussa on kiinnitetty huomiota seuraamusten yhdenmukaisuuteen ja oikeasuhtaisuuteen. Valvonnan ja rangaistusten keskeinen rooli korostui nuorten liikenneturvallisuusasenteita koskeneessa tutkimuksessa. Esityksen valmistelussa on pyydetty ja hyödynnetty sekä Poliisihallituksen että oikeusministeriön näkemyksiä ehdotettujen seuraamusten sopivuudesta.

iv. Alaikäisen kuljettajan tunnus

Sisäministeriö kannattaa lausunnossaan ajoneuvon[1] merkitsemisvelvoitetta alaikäisen kuljettajan tunnuksella, jos ehdotettu B-luokan rajoitettu ajo-oikeus toteutuu. Sisäministeriön mukaan kuljettajien käyttämien autojen rekisteritunnus pitäisi olla lisäksi merkittynä rekisteriin, jotta autojen käyttöä voitaisiin valvoa rekisterikilven tunnistuksella.

Liikenneturva pitää alaikäisen kuljettajan tunnusta valvonnan kannalta välttämättömänä, mutta katsoo, että rajoitettua ajo-oikeutta tulisi pystyä valvomaan uskottavasti ja modernia teknologiaa hyödyntäen. Liikenneturva huomauttaa, että tunnuksen itsenäisestä liikenneturvallisuusvaikutuksesta ei ole juurikaan näyttöä. Liikenneturvan mukaan valvonnan toteutumiseen tarvitaan automatisoitu konenäköä hyödyntävä poliisivalvonta ja esittää, että lakiin kirjattaisiin maininta järjestelmähankkeesta, jotta alaikäisen kuljettajan ajo-oikeus voitaisiin jatkossa liittää tiettyyn ajoneuvoon.

[1] Ajoneuvo, joka edellyttää B-luokan ajo-oikeutta.

Suomen Autokoululiitto ry nostaa lausunnossaan esiin ajoneuvon merkitsemisvelvoitteen valvomisen vaikeuden ja katsoo, että tunnuksella voi olla kielteisiä vaikutuksia, kuten aiemmalla nk. 80-lätkällä (uuden kuljettajan 80 km/h nopeusrajoitus). Suomen Nuorisovaltuustojen Liitto ry:n mukaan tunnus voi heikentää liikenneturvallisuutta, jos se provosoi muita kuljettajia esimerkiksi turhiin ohituksiin. Autoliitto ry katsoo, että tunnus voi aiheuttaa kiusaamista liikenteessä, kuten 80-lätkä ja opetuskolmio. Autoliitto ry ei kannata merkitsemisvelvoitetta ja huomauttaa, että tunnus on helppo poistaa ja vain kuuliaiset kuljettajat merkitsisivät ajoneuvon. Suomen Lukiolaisten Liitto ry pitää ehdotusta neutraalina, mutta epäilee tunnuksen toimivuutta ja valvottavuutta.

Opetushallitus, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Autoalan keskusliitto ry sekä Autotuojat ja -teollisuus ry katsovat, ettei ajoneuvon merkitsemistä alaikäisen kuljettajan tunnuksella koskevaa velvoitetta tulisi kohdistaa ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa oleviin. Lausunnoissa tuodaan esiin, etteivät opiskelijat voi kiinnittää tunnusta koulutuksessa käytettäviin tai oppisopimustyöpaikan eli kuljetusyrityksen omistamiin ajoneuvoihin. Lausunnoissa myös huomautetaan ajoneuvon merkitsemisen olevan teknisesti ja taloudellisesti mahdotonta, koska esimerkiksi kaikissa pakettiautoissa ei ole takaikkunaa, jolloin tunnus pitäisi kiinnittää tarralla ja opiskelijan pitäisi ostaa tarroja jokaista eri työpaikalla suoritettavaa ajoaan varten. Lausunnoissa todetaan, ettei työpaikoilla ja ammatillisten kuljettajakoulutusten järjestäjillä ole yksinomaan opiskelijoiden käyttöön varattuja ajoneuvoja.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n lausunnoissa esitetään säännöksiä, joiden mukaan ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevalta ei edellytettäisi ajoneuvon merkitsemistä alaikäisen kuljettajan tunnuksella.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa, että hallituksen esityksen valmistelussa on arvioitu vaihtoehtoisia toteutustapoja alaikäisen kuljettajan tunnukselle. Yhtenä vaihtoehtona arvioitiin alaikäisen kuljettajan kuljettaman ajoneuvon tai kuljettamien ajoneuvojen merkitsemistä Liikenne- ja viestintäviraston ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmään. Järjestelmään tehtävään merkintään tunnistettiin liittyvän käytännön haasteita (esimerkiksi nuoren kuljettama auto voi vaihdella ja olla useamman henkilön käytössä) ja merkinnän järjestelmään lisäämisen automatisoinnin aiheuttavan kustannusvaikutuksia Liikenne- ja viestintävirastolle.

Toisena vaihtoehtona arvioitiin merkintää kuljettajan alaikäisyydestä ajokorttirekisteriin. Valmistelussa arvioitiin, ettei ajokorttirekisterissä oleva merkintä 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 poistamisesta asiakkaiden tiedoista. Kustannuksia syntyisi myös poliisille, jonka olisi tehtävä muutoksia omiin järjestelmiinsä, jotta ajokorttirekisterissä oleva merkintä tulisi liikenteenvalvonnassa näkyviin.

Ministeriö ei kannata Liikenneturvan ehdotusta kirjata lakiin maininta järjestelmähankkeesta, jossa alaikäisen kuljettajan ajo-oikeus liitettäisiin jatkossa tiettyyn ajoneuvoon. Nuoret kuljettajat voivat ajaa useilla eri autoilla ja tyypillisesti samoja autoja ajavat myös täysi-ikäiset kuljettajat. Tästä syystä ajo-oikeuden kytkeminen tiettyyn ajoneuvoon ei ole ministeriön mielestä kannatettavaa. Hallituksen esitykseen on kirjattu, että jatkossa tulisi tarkastella mahdollisuutta alaikäisen kuljettajan tunnuksen digitaalisesta toteuttamisesta, jos tunnus todettaisiin käytännössä toimivaksi.

Esityksen valmistelussa on tunnistettu ajoneuvon merkitsemiseen mahdollisesti liittyviä riskejä ja kielteisiä vaikutuksia. Tunnuksella voisi olla kielteinen vaikutus muiden tiellä liikkuvien käytökseen ja tunnus voisi lisätä epätoivottavaa käytöstä liikenteessä aiemman 80-lätkän tavoin, mikä voisi aiheuttaa vaaratilanteita. On kuitenkin tärkeää huomioida, ettei esitettävällä tunnuksella asetettaisi

kuljettajakohtaista nopeusrajoitusta. Aiemmasta nopeusrajoituksesta luovuttiin, koska siitä ei yleisten nopeusrajoitusten voimassa ollessa oltu voitu todeta olevan liikenneturvallisuuden kannalta merkittävää etua.[2] Samanaikaisesti tieliikennelakia muutettiin niin, että lyhytaikaisen ajokortin haltijaan kohdistettavaa liikennerikkomusseurantaa tiukennettiin. Alaikäisen kuljettajan tunnusta käyttävä kuljettaja ajaisi liikenteessä kuten muutkin kuljettajat.

Esityksen valmistelussa on arvioitu ajoneuvon merkitsemisvelvoitetta ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien osalta. Esityksessä ehdotettu ajoneuvon merkitsemisvelvoite kohdistuisi vain B-luokan ajo-oikeutta edellyttäviin ajoneuvoihin, ei raskaampiin ajoneuvoihin. Sitä miksi yrityksen tai oppilaitoksen käytössä olevan auton merkitseminen olisi erityisen ongelmallista ei avattu tarkemmin lausunnoissa. Hallituksen esityksen valmistelussa arvioitiin, että jos tunnuksen hinta asettuisi lähelle opetuskolmion kuluttajahintaa, se maksaisi 5─10 euroa. Koska ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevan olisi käytettävä tunnusta myös vapaa-ajalla tapahtuvissa ajoissa ja myös siksi hankittava tunnus, ministeriö arvioi, että koulutus- ja oppisopimustyöpaikan ajoneuvon merkitsemisestä ei aiheutuisi merkittäviä taloudellisia haasteita. Hallituksen esityksessä ja esityksen liitteenä olevassa asetusluonnoksessa ehdotettu tunnusta koskeva sääntely mahdollistaisi erilaiset ratkaisut tunnuksen kiinnitystavan osalta. Se minkälaisia kiinnitysmekanismeja tunnuksissa käytettäisiin ratkeaisi markkinalähtöisesti. Alaikäisen kuljettajan tunnus voitaisiin kiinnittää ajoneuvon takaosaan vain ajon ajaksi tai pysyvämmin, riippuen siitä mikä katsotaan tarkoituksenmukaiseksi. Ministeriö ei siten arvioi ajoneuvon merkitsemiseen liittyvän kohtuuttomia teknisiä ongelmia.

v. Kuljettajaopetukseen esitettävät muutokset

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoalan keskusliitto ry sekä Autotuojat ja -teollisuus ry, Liikenneturva, sisäministeriö ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry kannattavat lausunnoissaan kuljettajaopetukseen ehdotettuja muutoksia ja ehdotusta ajokieltokoulutuksen ulottamisesta AM- ja T-ajokorttiluokkiin ja poliisin väliaikaiseen ajokieltoon määräämiin kuljettajiin. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry kuitenkin katsoo, että liukkaan ajon harjoittelua koskeva etäisyys ajoharjoitteluradalle tulisi nostaa esityksen 80 kilometristä 120 kilometriin. Lausunnossaan Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry kannattaa riskientunnistamiskoulutukseen ja ajokieltokoulutukseen esitettyjä muutoksia. Mannerheimin Lastensuojeluliitto ry katsoo, että muutoksilla voidaan jonkin verran edistää liikenneturvallisuutta.

Lausunnossaan Suomen Autokoululiitto ry katsoo riskientunnistamiskoulutukseen ehdotetut muutokset oikeasuuntaisiksi, mutta ei pidä niitä riittävinä. Suomen Autokoululiitto ry kannattaa lakiehdotuksen mukaista mallia, jossa riskientunnistamiskoulutuksessa suoritettava liukkaalla ajamisen ajo-opetus (1 h) tulee suorittaa pääsääntöisesti ajoharjoitteluradalla. Myös ehdotus siitä, että tilanteessa, jossa ajoharjoitteluradalle on yli 80 kilometriä, voidaan liukkaalla ajamisen harjoitus suorittaa simulaattorilla, on Suomen Autokoululiitto ry:n mukaan kannatettava. Jos B-luokan rajoitettu ajo-oikeus toteutuu, ehdottaa Suomen Autokoululiitto ry, että B-luokan ajokortin saamisen ehdoksi asetettaisiin autokoulussa liikenneopettajan antama ammattimainen koulutus, johon sisältyisi 10 teoriatuntia, 10 ajotuntia sekä riskientunnistamiskoulutus.

Ajoharjoitteluradalla annettavaa liukkaalla ajon ajokoulutusta koskevaa muutosta vastustavat Autoliitto ry ja Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry. Lausunnoissa muutosta vastustetaan muun muassa siksi, että se nostaisi ajokortin hintaa. Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry korostaa voimassa olevan lainsäädännön mahdollistavan erilaiset ratkaisut riskientunnistamiskoulutuksessa, myös ajorataharjoittelun. Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry kannattaa lakiehdotukseen sisältyvää ajoharjoitteluratoja koskevaa neutraliteettisääntelyä (35 a §:n 4 momenttia) ja esittää teknologianeutraalien ratkaisujen, esimerkiksi erikoisvalmisteisten matalakitkarenkaiden käytön, mahdollistamista ajorataharjoittelussa. Se perustelee ehdotusta asiakkaan vapaudella valita

[2] Asetus ajokorttiasetuksen muuttamisesta (755/1995).

haluamansa tapa liukkaalla ajamisen harjoitteluun ja ajokortin hinnan nousuun kohdistuvan paineen vähentämisellä. Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry katsoo, että teknologianeutraalius ajorataharjoittelussa tulisi kirjata lain pykäliin tai valtioneuvoston asetukseen, ja nostaa esimerkkinä aiemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa ajoharjoitteluratojen mitoituksesta, rakenteesta, varusteista ja hyväksymisestä (546/2011) käytetyn muotoilun. Vähimmäisvaatimuksena Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry esittää, että eduskunta edellyttää teknologianeutraaliuuden mahdollistamista viranomaisen määräyksessä. Autoliitto ry huomauttaa lausunnossaan ajoharjoitteluratojen ja autokoulujen välisistä sidonnaisuuksista ja niiden kielteisistä vaikutuksista kilpailulle, ajoharjoitteluratojen huonosta kunnosta ja saatavuudesta ja korostaa, että liukkaan kelin onnettomuuksien määrät ovat nuorilla laskeneet.

Suomen Autokoululiitto ry lausuu kannattavansa ajokieltokoulutuksen laajentamista ajokieltoon määrättyihin AM- ja T-luokan ajo-oikeuden saaneisiin kuljettajiin ja poliisin väliaikaiseen ajokieltoon määräämiin kuljettajiin, mutta katsoo, että tuloksekkaampaa olisi siirtää ajokieltokoulutuksen aiheet käsiteltäviksi kaikkien ajokorttia suoritettavien kanssa jo ennen ajokokeen suorittamista, koska näin voitaisiin ennaltaehkäisevästi vähentää liikennerikkomuksia nuorten osalta.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa, että liukkaan ajon harjoittelua ajoharjoitteluradalla ehdotetaan edellytettäväksi vain silloin kun etäisyys radalle ei ylitä 80 kilometriä. Yhdenvertaisuuden näkökulmasta tämä olisi parannus aiemmin käytössä olleen 120 kilometrin rajaukseen verrattuna. Etäisyyden laskeminen 40 kilometrillä vähentää rataharjoittelusta koituvia kustannuksia.

Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä määrättäisiin yksityiskohtaisemmin ajoharjoitteluradalla tapahtuvasta harjoittelusta, joka on osa riskientunnistamiskoulutusta. Hallituksen esitys ei rajoita uuden teknologian käyttöä rataharjoittelussa.

Ministeriö ei kannata Suomen Autokoululiitto ry:n ehdotusta siitä, että ajokieltokoulutuksen sisältö tuotaisiin osaksi kaikille pakollista kuljettajakoulutusta. 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. Koulutuksessa keskeistä on, että kuljettaja reflektoi omaa toimintaansa, jonka vuoksi ajokielto on määrätty. Ajokieltokoulutuksen sisältö ja tarkoitus huomioiden sen tuominen osaksi ennen ajokortin saamista suoritettavaa kuljettajakoulutusta ei olisi tarkoituksenmukaista. Ministeriö korostaa, että riskientunnistamiskoulutukseen nyt esitettävillä muutoksilla tavoitellaan onnettomuuksia ja liikennerikkomuksia ennaltaehkäisevää vaikutusta.

Ministeriö ei myöskään kannata Autokoululiitto ry:n ehdotusta, että 17-vuotiaana B-luokan ajokortin hankkivat rajattaisiin opetusluvalla annettavan opetuksen ulkopuolelle. Kuljettajaopetukseen kuuluu pakollisena riskientunnistamiskoulutus, jota saavat autokoulujen lisäksi antaa vain Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymät toimijat. Hallituksen esityksessä riskientunnistamiskoulutukseen esitetään muutoksia ja tämän kaikille B-luokan ajokorttia suorittaville pakollisen koulutuksen laajentamista.

vi. Ajoterveys ja muut terveyteen liittyvät huomiot

Lausunnossaan sosiaali- ja terveysministeriö yhtyy esityksen arvioihin nuorten kuljettajien terveystarkastuksen ja kypsyyden arvioinnin tarpeellisuudesta ja ajokortin hankkimisesta aiheuvien muutosten vaikutuksista kansanterveydelle.

Turun yliopistollisen keskussairaalan Ajopoli toteaa terveydenhuollon ja liikennelääketieteen osuuden olevan lakiehdotuksessa niukka, ja huomauttaa, ettei esityksessä tuoda esiin moniammatillisia

liikennelääketieteen mahdollisuuksia parantaa liikenneturvallisuutta. Turun yliopistollisen keskussairaalan Ajopoli katsoo, että erityisesti nuorten miesten terveyttä ja tarvetta tukitoimille olisi tarpeen arvioida. Sen mukaan nuorten mielenterveysongelmien kasvu on huolestuttava muutos ja tämän johdosta tarvittaisiin luontevia kontakteja, esimerkiksi ajokortin hankinnan kautta, terveyshuoltoon. Sen lausunnossa myös todetaan, että samanaikaisesti Suomessa nuorten kuolemia aiheuttaa huumeiden käytön lisääntyminen. Turun yliopistollisen keskussairaalan Ajopoli ehdottaa ajokorttitarkastuksen suunnittelua jo kouluterveydenhuollossa. Liikennevahinkojen ja -kuolemien vähentämiseksi lausunnossa esitetään, että oma ilmoitus ajoterveydestä koskisi yli 18-vuotiasta ja tätä nuoremmalla olisi oikeus saada lääketieteellinen arviointi. Lisäksi Turun yliopistollisen keskussairaalan Ajopoli katsoo, että opiskelijaterveydenhuollon tarkastukset pitäisi toteuttaa logistiikka-alalle hakeutuville ennen kuin ammattiopinnot alkavat, ja että ajokorttia hankkivan aiempien liikennerikkomusten pitäisi automaattisesti käynnistää velvoite moniammatillisesta arvioinnista. Lausunnon mukaan terveydenhuollon ammattilaisille tuotettujen ohjeiden on oltava selkeitä ja yhtenäisevästi tulkittavia.

Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys ry:n mukaan lääketieteen sekä psykologian kannalta on oleellista kyetä löytämään käyttäytymis- ja kehityshäiriöiset yksilöt. Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys ry näkee ongelmaksi ajoterveyden toteutumisen tilanteissa, joissa oman terveydentilan vakuutuksen yhteydessä ei tule ilmi ajokelpoisuuteen vaikuttava diagnoosi (esimerkiksi ADHD, alkoholiriippuvuus) ja katsoo, että yksilön tietosuojan ja koko yhteisöä koskevan liikenneturvallisuuden välille tulisi rakentaa viranomaistiedon etenemisen mahdollistava väylä. Lisäksi lausunnossa todetaan, että uusiutumisriskin ja liikennekäyttäytymisen kannalta tulisi myös kehittää asenteisiin ja liikennekäyttäytymisen muuttamiseen tähtääviä ohjelmia. Yksityishenkilö lausuu ajoterveyden osalta yhtenevästi ja esittää, että kaikilta alle 18-vuotiailta ajokortin hakijoilta edellytettäisiin lääkärintodistus ajoterveydestä.

Mannerheimin Lastensuojeluliitto ry lausuu, että poikkeuslupamenettelystä luopuminen voi kannustaa nuoria autolla liikkumiseen, ja että autolla liikkumiseen kannustaminen ja autoilevaan elämäntapaan kasvaminen ei ole kansanterveyden kannalta myönteinen kehityssuunta. Se kuitenkin katsoo, että rajoitetulla B-luokan ajo-oikeudella ja itsenäisen liikkumisen mahdollistamisella voisi olla syrjäytymistä ehkäisevä vaikutus. Pyöräliitto ry katsoo esityksen vähentävän nuorten hyötyliikuntaa ja toteaa liikkumattomuuden kustannusten olevan yli 4 miljardia euroa vuodessa.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa, että lakiehdotuksen lisäksi nuorten liikenneturvallisuutta edistettäisiin kehittämällä Liikenne- ja viestintäviraston laatimaa ajoterveysohjetta (Ajoterveyden arviointiohjeita terveydenhuollon ammattilaisille) nuorten kuljettajien terveydentilan arviointia entistä paremmin tukevaksi. Liikenne- ja viestintäviraston tavoitteena on edelleen kehittää ohjeen käytettävyyttä sekä edistää sen jalkautumista käytäntöön, jotta terveydenhuollon ammattilaiset pysyisivät tehokkaammin tunnistamaan ajoterveyteen liittyviä riskitekijöitä ja arvioimaan laadukkaasti eri ikäisten kuljettajien ajokykyä. Ministeriö katsoo, että nuorille ja heidän huoltajilleen suunnattu tiedotus ajoterveyteen vaikuttavista seikoista voisi lisätä ymmärrystä seikoista, jotka vaikuttavat ajoterveyteen ja näin edistää nykyisen oma ilmoitus -menettelyn toimivuutta.

Lausunnoissa esitetyn lääkärinlausunnon osalta ministeriö toteaa, että arviomuistiosta saadussa lausuntopalautteessa pakollinen lääkärintarkastus arvioitiin 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. Ammatilliseen kuljettajakoulutukseen hakeutuvien terveydentilan arviointia ennen opintojen aloittamista harkittiin esityksen valmistelussa, mutta tällainen muutos olisi Opetushallitukselta saadun tiedon mukaan edellyttänyt muutoksia yhteishakuun ja olisi käytännössä vaikea toteuttaa, sillä ajo-oikeus liittyy niin moneen ammatilliseen tutkintoon. Ajoterveyden tarkastamisen ajoittamisesta ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa ei säädetä ajokorttilaissa.

Ministeriö arvioi, että edellytys huoltajan suostumuksesta voi osaltaan edistää ajoterveyteen liittyvien seikkojen ilmoittamista. Mikäli nuorella on todettu ajo-oikeuden myöntämisessä huomioon otettava ajokykyyn vaikuttava sairaus, vika tai vamma, on myös hänen huoltajansa todennäköisesti tietoinen siitä. Hyvässä hoitotasapainossa oleva sairaus ei välttämättä ole este ajokortille – ei nuorten eikä vanhempien kohdalla. Täysi-ikäisellä, 18 vuotta täyttäneellä nuorella puolestaan on täysi vastuu omaa terveydentilaansa koskevien tietojen oikein ilmoittamisesta. Lausunnoissa esiin nostetut ajoterveyttä koskevat huomiot koskevat väestöä yleisesti, eivät vain 17-vuotiaita ajokortin hankkijoita.

vii. Liikenneturvallisuusvaikutukset

Sisäministeriö katsoo lausunnossaan, että alle 18-vuotiaiden B-luokan ajo-oikeuden haltijoiden määrän voi arvioida lisääntyvän nykyisestä ja tämän voi arvioida heikentävän nuorten liikenneturvallisuutta. Poliisihallituksen mukaan on mahdollista, ettei rajoituksia noudatettaisi ja nuorten kuljettajien määrän kasvu liikenteessä vaikuttaisi liikenneturvallisuuteen heikentävästi.

Liikenneturvan, Pyöräliitto ry:n, Helsingin yliopiston liikennepsykologian dosentin, Suomen nuorisoalan kattojärjestö Allianssi ry:n, Turun yliopistollisen keskussairaalan Ajopolin ja Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys ry:n lausunnoissa katsotaan, että ehdotus B-luokan rajoitetusta ajo-oikeudesta on ristiriidassa nollavision kanssa tai sen vastainen, ja että ehdotus vaikeuttaa nollavision saavuttamista. Mannerheimin Lastensuojeluliitto ry:n mukaan liikenneturvallisuuden edistämistavoite ei toteudu hallituksen esityksessä. Liikenneturvan, Pyöräliitto ry:n ja Suomen nuorisoalan kattojärjestö Allianssi ry:n mukaan ehdotuksella olisi kielteisiä liikenneturvallisusvaikutuksia ja se lisäisi nuorten onnettomuuksia. Myös lapsiasiavaltuutettu katsoo, että B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden käyttöönotto ehdotetulla tavalla voi tosiasiallisesti heikentää nuorten liikenneturvallisuutta, kun nuorten kokemattomien kuljettajien määrä kasvaa. Helsingin yliopiston liikennepsykologian dosentti arvioi lausunnossaan ajokortin suorittamisen 17-vuotiaana lisäävän yleisesti onnettomuusriskiä. Pyöräliitto ry:n mukaan nuorten kuljettajien kannalta turvallisuutta lisäisi erityisesti nuorten kuljettajien määrän ja liikennesuoritteen vähentäminen. Lausujan mukaan parhaita keinoja tähän ovat ajokortin suorittaminen aikaisintaan 18-vuotiaana, pyörä- ja joukkoliikenteen kehittäminen sekä nuorten tarvitsemien palveluiden sijoittaminen niin, että ne voi saavuttaa helposti koko maassa ilman omaa autoa.

Lapsiasiavaltuutetun mukaan, jos ehdotetut muutokset tehdään, on niiden toimeenpanon seuranta käynnistettävä välittömästi. Myös Mannerheimin Lastensuojeluliitto ry korostaa, että ajokorttilain muutosten toimeenpanosta tulee tehdä seuranta-arviointi, jonka perusteella arvioidaan muutosten vaikutuksia ja tehdään tarvittavat korjaukset lakiin.

Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys ry jakaa huolen siitä, onko poikkeusluvalla B-luokan ajo-oikeuden saaminen toiminut liikenneturvallisuuden kokonaisuuden kannalta asianmukaisesti ja missä määrin nyt ehdotetuilla tarkennuksilla kyetään vähentämään ajoriskejä. Turun yliopistollisen keskussairaalan Ajopolin mukaan rajoitukset eivät välttämättä vaikuta nuorten miesten liikenneturvallisuuteen samalla tavoin kuin nuorten naisten, sillä miehillä on suurempi taipumus toimia rajoitusten vastaisesti ja uhmakkuus on korostunutta. Helsingin yliopiston liikennepsykologian dosentti lausuu ajokortin hankkimisiän vaikuttavan liikenneturvallisuuteen myös viiveellä. Hän katsoo, että pienen, riskialttiisti käyttäytyvän joukon tunnistaminen ja huomioiminen ajo-opetuksessa ja ajoluvan valintaprosessissa on vaikeaa. Hän korostaa myös sitä, että suuri enemmistö nuorista tekee joskus riskialttiita päätöksiä.

Onnettomuustietoinstituutti toteaa lausunnossaan, että esityksen kokonaisvaikutuksia on vaikea arvioida.

Liikenne- ja viestintäviraston mukaan esityksessä on nykytilaan verrattuna ehdotettu useita toimenpiteitä, jotka parantavat nuorten turvallista liikkumista ja näin ollen puoltavat myös poikkeuslupamenettelystä luopumista. Suomen Autokoululiitto ry katsoo ajoharjoitteluradalla

tapahtuvan opetuksen parantavan liikenneturvallisuutta. Suomen Autokoululiitto ry:n mukaan oikealla autolla tapahtuvilla näytöillä ja harjoituksilla pystytään opettamaan muun muassa nopeuden vaikutukset kuljettajan toimintamahdollisuuksiin, liukkauden tunnistaminen sekä oikeat hätätoimenpiteet. Monilla ajoharjoitteluradoilla olevissa turvallisuustiloissa pystytään myös käymään läpi nuorten tyypillisiä liikenneonnettomuuksia sekä auton turvalaitteiden toimintaa. Ajoharjoitteluradoilla voidaan opettaa kattavasti autojen uusimpien tekniikoiden hyödyntämistä liukkaalla ajettaessa.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa, että ehdotetun B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden ei arvioida merkittävästi muuttavan nykytilaa, koska nykymuotoiseen poikkeuslupamenettelyyn ei sisälly liikenneturvallisuuteen liittyvää arviointia tai harkintaa. Ministeriön mukaan 17-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien määrän kasvun liikenneturvallisuusvaikutukset eivät kuitenkaan ole varmuudella ennakoitavissa. On mahdollista, että 17-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien määrän lisääntymisellä olisi kielteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuudelle. Kaikki nuoret eivät saavuta 17-vuotiaana liikenneturvallisuuden kannalta ihanteellista kypsyysastetta. Liikenne- ja viestintävirastolta juuri saatujen alustavien ajokorttilain seurantatutkimuksen liikenneturvallisuusvaikutuksia koskevan osan tulosten mukaan ensimmäisen puolen vuoden ajan 17-vuotiaiden B-luokan ajo-oikeuden haltijoiden onnettomuusriski on suurempi kuin 18- ja 19-vuotiaiden. Tämä saattaa selittyä 17-vuotiaiden suuremmilla ajomäärillä. Viime vuosina onnettomuusriskin on havaittu lähentyneen 18- ja 19-vuotiaiden riskiä joutua onnettomuuteen. Alustavien tutkimustulosten mukaan 17-vuotiaiden henkilövahinkojen määrä, kuljettajana, matkustajana tai muuna tienkäyttäjänä, tieliikenteessä ei ole kasvanut vuoden 2018 jälkeen. Hallituksen esityksen valmistelussa on arvioitu, että ehdotetuilla rajoituksilla voisi olla liikenneturvallisuutta edistävä vaikutus. Liikenne- ja viestintäministeriö sekä Liikenne- ja viestintävirasto seuraavat säännöllisesti lain toteutumista ja vaikutuksia, ja tarkoituksena on, että ministeriö teettäisi erillisen selvityksen kolmen vuoden kuluttua lain voimaantulosta.

viii. Ilmastovaikutukset

Suomen nuorisoalan kattojärjestö Allianssi ry toteaa lausunnossaan, että liikennejärjestelmää kokonaisuudessaan tulee kehittää vähähiilisempään suuntaan. Suomen nuorisoalan kattojärjestö Allianssi ry:n mukaan on tärkeää, että yksityisautoilun lisääminen ei ole ainoa ratkaisu nuorten liikkumistarpeeseen vastaamiseen, vaan samalla kehitetään joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä. Myös Suomen Lukiolaisten Liitto ry toivoo, että ajokorttilakiin tehtävien muutosten lisäksi tarkastellaan julkisen liikenteen tilaa erilaisilla alueilla ja helpotetaan sen käyttöä siten, että se vastaisi nuorten liikkumistarpeisiin. Suomen Lukiolaisten Liitto ry pitää tätä keskeisenä myös liikenteen päästöjen vähentämisen kannalta. Suomen nuorisoalan kattojärjestö Allianssi ry katsoo, että ympäristönäkökulmasta nuoria tulisi kannustaa yhteiskyyteihin, mihin oikeus kuljettaa vain yhtä matkustajaa kerrallaan ei ohjaa. Suomen Nuoristovaltuustojen Liitto ry:n mukaan matkustajarajoitus ei edistä ilmastokriisin ratkaisemista.

Linja-autoliitto ry huomattaa lausunnossaan, että poikkeuslupamenettelystä luopuminen vaikeuttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista ja katsoo, että joukkoliikenteen näkökulmasta lakiehdotus johtaa siihen, että lähtökohtaisesti yhden ikäluokan verran joukkoliikenteen käyttäjiä voi siirtyä myös kaupunkiliikenteessä yksityisautojen käyttäjiksi. Linja-autoliitto ry huomauttaa, että poikkeuslupien myöntämisellä on ollut kielteinen vaikutus haja-asutusalueiden linja-autoyhteyksiin. Myös Pyöräliitto ry tuo lausunnossaan esiin esityksen kielteisen vaikutuksen joukkoliikenteen tarjontaan haja-asutusalueilla. Pyöräliitto ry arvioi esityksen lisäävän nuorten autoilua, vähentävän entisestään joukkoliikennematkoja ja pitkällä aikavälillä myös joukkoliikenteen tarjontaa. Myös Liikenneturva tuo esiin B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden vaikuttavan ilmastotavoitteiden sekä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden lisäämistavoitteiden saavuttamiseen. Pyöräliitto ry muistuttaa, että valtio on sitoutunut lisäämään kävelyn ja pyöräilyn määrää 30 % vuosien 2016–2030 välillä sekä pysäyttämään autoilun kasvun kaupunkiseuduilla.

Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry toteaa lausunnossaan, että ehdotettu ajorataopetus tulee lisäämään autokoulujen vuosittaista ajosuoritetta noin neljällä miljoonalla kilometrillä.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa, että hallituksen esityksen valmistelussa on arvioitu, ettei poikkeuslupamenettelystä luopumisella olisi merkittävää tai pitkäaikaista ympäristövaikutusta. Vaikka 17-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien määrä liikenteessä on lisääntynyt vuoden 2018 lakimuutoksen jälkeen, ovat traktorin, mopon, kevyen nelipyörän tai moottoripyörän kuljettamiseen vaadittavien ajokorttien suorittamismäärät laskeneet. Ehdotetun muutoksen johdosta henkilöautoa kuljetettaisiin enintään vuosi pidempään ja samalla nuorten liikkuminen muilla moottorikäyttöisillä ajoneuvoilla voisi vähentyä. Poikkeuslupamenettelystä luopumisella mahdollistetaan 17-vuotiaille itsenäinen kulkeminen myös silloin kun kulkemistarve ei ole säännöllinen. Ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta ajokorttien määrää ratkaisevampaa on ajosuoritteen kehitys. Hallituksen esityksen valmistelussa on arvioitu epätodennäköiseksi, että ehdotetun muutoksen vuoksi 17-vuotiaat siirtyisivät laajoissa määrin joukkoliikennevälineillä tai polkupyörällä kulkemisesta yksityisautoiluun.

Ehdotettujen rajoitusten osalta valmistelussa on arvioitu, että ne voisivat vähentää vapaa-ajalla tapahtuvaa tarpeetonta autolla ajamista ja näin vaikuttaa liikenteen päästöihin myönteisesti. Toisaalta matkustajamäärää koskevan rajoituksen johdosta aiemmin yhdessä kuljettuun matkaan voitaisiin joutua käyttämään useampaa ajoneuvoa, mikä lisäisi päästövaikutuksia.

On epätodennäköistä, että muutoksella olisi merkittäviä vaikutuksia joukkoliikenteen kysynnälle kaupungeissa. Muutoksella mahdollistettaisiin ajokortin hankinta korkeintaan vuotta aiemmin, eikä ole todennäköistä, että rajoitetun B-luokan ajo-oikeuden hankkinut 17-vuotias nuori kulkisi jatkossa vain yksityisautolla. Kaupungeissa, joissa joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät, myös täysi-ikäisten nuorten kiinnostus B-luokan ajokortin hankkimista kohtaan on selvästi vähäisempää. Ikäluokan koon ja poikkeuslupien kasvaneen suosion perusteella valmistelussa on arvioitu, että vuositasolla B-luokan rajoitettu ajo-oikeus voisi koskea noin 20 000–30 000 kuljettajaa mikä olisi noin 30–50% ikäluokasta.

Ministeriö toteaa, että ajoharjoitteluradalla annettavan ajo-opetuksen edellyttämisellä olisi liikenteen päästöjä lisäävä vaikutus. Ehdotettu rataharjoittelu olisi ajokorttia suorittavalle kertaluonteista. 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.

ix. Muut huomiot

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry ja Autoalan keskusliitto ry sekä Autotuojat ja -teollisuus ry pitävät lausunnoissaan 5 §:n 1 momentin 8 kohdan muutosehdotusta kannatettavana.

Suomen Ammattiin Opiskelevien Liitto - SAKKI ry:n mukaan työssä oppimisen yleistyminen yhä nuoremmilla opiskelijoilla sekä pidentyneet etäisyydet ammatillisiin oppilaitoksiin on pystytty huomioimaan esityksessä.

Liikenne- ja viestintävirasto, Suomen Autokoululiitto ry ja Linja-autoliitto ry kannattavat ehdotettua vilppisääntelyä. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan voimassa oleva lainsäädäntö on puutteellinen vilpillisen toiminnan estämisen suhteen ja ehdotus antaisi virastolle mahdollisuuden puuttua vilpilliseen toimintaan. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto pitää hyvänä sitä, että toimintamalli vastaisi muissakin teoriakokeissa voimassa olevaa tai ehdotettua toimintamallia. Liikenne- ja viestintävirasto arvioi, että kuuden kuukauden mittainen kielto osallistua teoriakokeeseen olisi viraston toiminnan ja seuraamuksen vaikuttavuuden kannalta merkityksellinen.

Onnettomuustietoinstituutin mielestä lakiin esitettyjen ehdotusten pitäisi olla perusteltavissa tieteellisessä tutkimuksessa todetuilla myönteisillä tai vähintään neutraaleilla turvallisuusvaikutuksilla. Onnettomuustietoinstituutti toteaa, että ulkomaisissa raporteissa (ETSC) on todettu ajokortti-iän laskemisen heikentävän liikenneturvallisuutta. Lapsiasiavaltuutettu toteaa lausunnossaan, että vaikutusarvioinnin ja valittavien sääntelyvaihtoehdon tulee perustua tutkittuun tietoon. Myös Linja-autoliitto ry ja Autoliitto ry huomauttavat, että päätösten tulee perustua tutkittuun tietoon ja ettei sitä ole rajoitusten vaikutuksista. Autoliitto ry toteaa lausunnossaan, että ehdotetut muutokset ollaan toteuttamassa niin nopeasti edellisten muutosten jälkeen, ettei vaikutuksia ole voitu kattavasti arvioida eikä seurantatutkimuskaan ole vielä kokonaisuudessaan valmis.

Mannerheimin Lastensuojeluliitto ry:n lausuu, että lain toimeenpanon vaikutuksia mukaan lukien vaikutuksia joukkoliikenteelle on arvioitava ja seurattava siten, että tarvittavat korjaukset lakiin voidaan tehdä. Lausunnossaan se korostaa esitettyjen muutosten kielteisiä vaikutuksia lasten ja nuorten terveydelle sekä joukkoliikenteelle ja joukkoliikenteen edellytysten heikentymisestä aiheutuvaa erirvoistavaa vaikutusta niille nuorille, joilla ei ole ajokorttia tai käytössään autoa.

Autoalan keskusliitto ry sekä Autotuojat ja -teollisuus ry esittävät EU-lainsäädännön salliman 4 250 kg:n kokonaismassaa koskevan poikkeuksen käyttöönottoa ajokorttilain uudistuksessa. Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin ja ajokorttidirektiivin muuttamisesta annetussa direktiivissä (EU) 2018/645 sallitaan poikkeus, joka antaa mahdollisuuden ajaa B-luokan ajokortilla ajoneuvoja 4 250 kg:n kokonaismassaan saakka, mikäli ajoneuvot käyttävät vaihtoehtoista käyttövoimaa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry nostaa lausunnossaan esiin tarpeen uudistaa ryhmän 2 kuljettajakoulutusta ja ehdottaa ryhmän 2 ajokorttien korotuskoulutuksia koskevia muutoksia. Lisäksi se katsoo lausunnossaan, että kuorma- ja linja-autonkuljettajien perustason ammattipätevyyden hankkimiseen liittyvää koemallia koskevia säädöksiä on tarkasteltava uudelleen.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa tutkimustiedon osalta, että hallituksen esityksen valmistelussa on pyritty hyödyntämään mahdollisimman kattavasti saatavilla olevaa tutkimustietoa. Tutkimustietoa on kuitenkin rajatusti, sillä monet hallituksen esityksen sisältämistä ehdotuksista ovat Suomessa uusia, eikä tutkimustulokset muissa maissa käytössä olevien rajoitusten vaikutuksista sovellu suoraan Suomeen, sillä ajokorttilainsäädäntö on erilaista ja ajo-olosuhteet poikkeavat. Lisäksi ministeriö toteaa, ettei seurantatutkimuksen viimeisen osan tulosten valmistumista odotettu, koska nuorten liikenneturvallisuutta edistävien lakimuutosten mahdollisimman nopea voimaantulo katsottiin tarkoituksenmukaiseksi. Tulosten valmistumisajankohdasta ei myöskään ole täyttä varmuutta, ja hallituksen esitys oli jo viivästynyt hankkeen alussa suunnitellusta aikataulusta.

Seurannan osalta ministeriö toteaa hallituksen esitykseen kirjatun mukaisesti, että liikenne- ja viestintäministeriö sekä Liikenne- ja viestintävirasto seuraisivat säännöllisesti lain toteutumista ja vaikutuksia. Tarkoituksena on, että ministeriö teettäisi erillisen selvityksen kolmen vuoden kuluttua lain voimaantulosta.

Ministeriö toteaa Autoalan keskusliitto ry:n sekä Autotuojat ja -teollisuus ry:n esitykseen, että ministeriössä on tunnistettu, että edellä mainitussa direktiivissä mahdollistetun poikkeuksen käyttöönotto edistäisi muun muassa sähkökäyttöisten ajoneuvojen hankintaa kuljetusyrityksissä. Poikkeusta ei nähdä alustavien selvitysten perusteella liikenneturvallisuuden kannalta haitallisena. Ministeriö pitää poikkeuksen käyttöönoton edistämistä perusteltuna. Ministeriö selvittää, voisiko direktiivin säännöksen panna kansallisesti täytäntöön seuraavan ajokorttilain muutoksen yhteydessä. Täytäntöönpanoa ei ehditty toteuttamaan parhaillaan käynnissä olevan lainsäädäntöhankkeen yhteydessä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n esiin nostamaan koemallia koskevan sääntelyn tarkastelemiseen ministeriö toteaa, että sääntelyä koskeva palaute on listattu ylös ja sääntelyä on

tarkoitus tarkastella erikseen myöhemmin osana laajempaa kokonaisuutta. Ministeriö toteaa myös, että laajempia muutostarpeita ajokorttilakiin on listattu hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä ja niihin on tarkoitus palata myöhemmin.

### II. Uudet lausunnoissa esitetyt pykälämuutosehdotukset:

i. 6 §:n 2 momentti

Oikeusministeriön kirjallisessa lausunnossa todetaan, että hallituksen esityksessä ei ehdoteta muutoksia aikaisemman luonnoksen tavoin ajokorttilain 6 §:n 2 momentin ajo-oikeuden poissulkevaan listaan. Oikeusministeriö huomauttaa, että rikosoikeudellinen laillisuusperiaate sisältää lain täsmällisyyteen kohdistuvan erityisen vaatimuksen. Oikeusministeriön mukaan seikoista, joiden perusteella ajo-oikeuden voidaan katsoa puuttuvan, mikä voi osaltaan olla rangaistusvastuun perusteena, on perusteltua säätää ajo-oikeutta koskevassa ajokorttilain 6 §:ssä, lähinnä sen 2 momentissa.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö yhtyy oikeusministeriön huomioon. Näin ollen lakiehdotukseen voidaan lisätä ehdotus 6 §:n 2 momentin uudesta 5 kohdasta: ”*5) ajo-oikeuden haltija ei noudata 5 a §:ssä tarkoitettua rajoitusta*.” Ministeriö täsmentää, että uuden kohdan tarkoituksena olisi, että B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden haltijalla ei olisi ajo-oikeutta hänen rikkoessa 5 a §:ssä tarkoitettua rajoitusta. Tarkoitus ei ole, että ajo-oikeus lakkaa kokonaan, jos ajo-oikeuden haltija rikkoo rajoitusta tai rajoituksia.

ii. 35 b §

Oikeusministeriön kirjallisessa lausunnossa jätetään valiokunnan harkittavaksi, voisiko lakiehdotuksen 35 b §:n 3 momentin tekstiä täsmentää seuraavasti (ks. alleviivaus): ”*Ajoharjoitteluradan toiminta on järjestettävä niin, että valvonnan toteuttamiseksi valvojilla on pääsy kaikkiin <u>elinkeino</u>toiminnassa käytettäviin tiloihin ja ajoneuvoihin*.”

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa, että se ei vastusta muutosehdotusta, jos valiokunta katsoo sen tarpeelliseksi.

### III. LVM:n pykälämuutosehdotus

i. 61 §:n 5 momentti

Ministeriö ehdottaa valiokunnalle, että ajokorttilain 61 §:n 5 momentti kumottaisiin. Momentissa säädetään, että 61 §:ää sovelletaan myös Färsaarilla ja Grönlannissa myönnettyyn ajokorttiin. Momentti olisi tarpeeton hallituksen esitykseen sisältyneessä lakiehdotuksessa 60 §:n 2 momenttiin ehdotetun muutoksen johdosta. Lakiehdotus ei sisällä 61 §:n 5 momentin kumoamista ja esitykseen on jäänyt tältä osin virhe.

Pyry Takala
yksikön johtaja

**Liite:** **Säädösmuutosehdotukset**

**LIITE**: Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotus pykäläehdotuksen korjaamiseksi:

| **HE:n muotoilu** | **Vastineen muotoilu** |
|---|---|
| | 6 § Ajo-oikeus<br><br>— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —<br>Ajo-oikeutta ei ole, jos:<br>— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —<br>4) ajo-oikeus on rauennut;<br>*5) ajo-oikeuden haltija ei noudata 5 a §:ssä tarkoitettua rajoitusta.*<br>— — — — — — — — — — — — — — — — — — — — |
| 35 b § Ajoharjoitteluratojen valvonta<br><br>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.<br><br>Virasto voi käyttää valvonnassa apunaan kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmään ja näitä koskeviin vaatimuksiin perehtynyttä asiantuntijaa. Tässä tehtävässä asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.<br><br>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. | 35 b § Ajoharjoitteluratojen valvonta<br><br>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.<br><br>Virasto voi käyttää valvonnassa apunaan kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmään ja näitä koskeviin vaatimuksiin perehtynyttä asiantuntijaa. Tässä tehtävässä asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.<br><br>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 *elinkeino*toiminnassa käytettäviin tiloihin ja ajoneuvoihin. |
| | 61 § Muu ulkomainen ajokortti<br><br>Muu kuin 59 tai 60 §:ssä tarkoitettu Suomen tunnustamassa valtiossa myönnetty A1-, A2-, A- tai B-luokkaa vastaava kansallinen ajokortti hyväksytään ajamiseen Suomessa, jos:<br><br>1) ajokortin haltijan vakinainen asuinpaikka ei ajokorttia myönnettäessä ollut Suomessa;<br><br>2) kansallisen ajokortin malli ja ajokortin sisältämä ajo-oikeus vastaa 59 tai 60 §:ssä tarkoitettua ajokorttia tai, kansallisen ajokortin tiedot on merkitty latinalaisin kirjaimin ja ajokortista käy ilmi sen sisältämä oikeus eri ajoneuvojen kuljettamiseen taikka kansallisen ajokortin lisäksi esitetään auktorisoidun kääntäjän tai muun luotettavan tahon käännös ajokortista ja sen sisältämästä ajo-oikeudesta suomen, ruotsin, norjan, tanskan, englannin, saksan tai ranskan kielellä;<br><br>3) ajokortin mukana on kuvallinen henkilöllisyysasiakirja, jos ajokortissa ei ole haltijan valokuvaa;<br><br>4) ajokortin haltija täyttää ajokortin luokkaa vastaavat ikävaatimukset ja terveysvaatimukset; |

| | |
|---|---|
| | 5) ajokortti on voimassa sen myöntäneessä valtiossa.<br><br>Ajokortti hyväksytään ajamiseen Suomessa muualla kuin Ahvenanmaalla yhden vuoden ajan ajokortin haltijan maahantulosta taikka, jos hänet on merkitty väestörekisteriin, väestörekisteriin merkitsemisestä. Hyväksymisen edellytyksenä on, että ajokortti on voimassa eikä muuta syytä ajokortin kelpoisuuden lakkaamiseen aikaisemmin ole. Kuljettajan ajoterveydentilan valvontaan sovelletaan, mitä 20 ja 21 §:ssä säädetään.<br><br>Liikenne- ja viestintävirasto voi ulkoministeriön antaman todistuksen mukaisesti myöntää hakemuksesta ajokorttiluvan ulkomaista ajokorttia vastaavan ajokortin saamiseksi Suomessa ja luovuttaa ajokortin 24 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaisesti uutta kuljettajantutkintoa vaatimatta ulkovallan Suomessa toimivan diplomaattisen edustuston, lähetetyn konsulin johtaman konsulaatin tai kansainvälisen järjestön Suomessa sijaitsevan toimipaikan henkilökuntaan kuuluvalle ulkomaalaiselle, joka on saapunut tätä tehtävää varten Suomeen ja tällaisen henkilön perheenjäsenelle.<br><br>Edellä 3 momentissa tarkoitetun ulkomaisen ajokortin perusteella annettavaan ajokorttiin on merkittävä valtio, jonka myöntämän ajokortin perusteella se on annettu. Mitä tässä pykälässä säädetään muun ulkomaisen ajokortin kelpoisuudesta ja hyväksymisestä Suomessa, ei koske ajokortin kelpoisuutta ja hyväksymistä Ahvenanmaalla. |