16.3.2026

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

HE 11/2026 vp
LIIKENNETURVAN LAUSUNTO

Hallitus antoi eduskunnalle ajokorttilain muuttamista koskevan esityksen 19.2.2026. Lakiesityksen tavoitteena on parantaa erityisesti nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta. Liikenneturva kannattaa hallituksen esitystä ja sen tavoitetta ja toivoo, että lakimuutos saadaan voimaan ajallaan.
Liikenneturva esittää hallituksen esitykseen lisäksi alempaa promillerajaa uusille kuljettajille. Liikenneturva on kuitenkin valmis siirtämään tämän muutoksen myös ajokorttilain seuraavaan, 2. vaiheeseen, eli toteutettavaksi osan ajokorttidirektiivin kansallista toimeenpanoa vuoteen 2028 mennessä.
Hallitusohjelmassa on asetettu liikenneturvallisuustavoitteeksi se, ettei Suomessa tapahdu liikennekuolemia vuonna 2050. Liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrä tulisi puolittaa tämän vuosikymmenen aikana. Nuorten (15–24-vuotiaat) kohdalla tämä tarkoittaa sitä, että liikennekuolemien määrä on saatava alle 18:aan vuoteen 2030 mennessä. Vuonna 2025 kuolleiden määrä ikäryhmässä oli 37.
Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 29.5.2026. Ehdotetun lain 35 §:n 2 momentti eli riskientunnistamiskoulutus tulisi kuitenkin voimaan vasta 1.10.2026.

Uusille kuljettajille alempi promilleraja
Alkoholi ei kuulu liikenteeseen. Poliisin tilastoissa alkoholirattijuopumuksia on eniten 15–24-vuotiaiden kuljettajien ikäryhmässä. Tyypillistä on, että nuori ajaa alkoholin vaikutuksen alaisena silloin, kun kyydissä on matkustajia. Nuoren riski liikenteessä nousee nopeasti jo alhaisilla alkoholipitoisuuksilla.
Euroopassa on enää viisi maata, jossa uusien kuljettajien promilleraja on korkeampi kuin 0,2. Tulevan ajokorttidirektiivin kansallisessa täytäntöönpanossa on huomioitava uusien kuljettajien koeaika, jonka on oltava vähintään kaksi vuotta. Koeaikaan kuuluu muita tiukemmat säännöt, seuraamukset tai molemmat koskien alkoholin vaikutuksen alaisena ajamista. Direktiivi on velvoittava.

Liikenneturva kannattaa alempaa promillerajaa uusille kuljettajille ja ehdottaa, että 0,2 promillen raja uusille kuljettajille otetaan käyttöön viimeistään ajokorttidirektiivin täytäntöönpanon yhteydessä.
Alempi promilleraja voitaisiin toteuttaa joko rikoslain muutoksella tai hallinnollisena sanktiona tieliikennelakiin mikroliikkumisen promillerajan tavoin.

Liikenneturvan huomioita hallituksen esitykseen

Ikäpoikkeusluvan ehtojen tiukentaminen
Liikenneturva kannattaa 17-vuotiaiden ikäpoikkeusluvan ehtojen tiukentamista. Liikenneturvallisuuden kannalta on perusteltua rajata alaikäisten nuorten ajamista. Nuorten vakavissa onnettomuuksissa kaksi kolmesta nuoresta menehtyy ja puolet loukkaantuu henkilöautossa. Nuoret kuljettajat ovat yliedustettuina tieliikenteen onnettomuustilastoissa, joten lisätoimien kohdistaminen heihin on perusteltua.
Ajokorttilain 97 § pykälään lisättäisiin ehdot, jotka hakemuksen on täytettävä aiemman Traficomin määräyksen sijaan. Liikenneturva kannattaa muutosta, jossa ehdot on nostettu lain tasolle.

Kuljettajaopetuksen täydentäminen ja simulaattoriopetusta koskevan säännöstön selkeyttäminen
Liikenneturva kannattaa muutoksia, joissa B-luokan ajokortin suorittavan riskientunnistamiskoulutuksen vaatimuksia ja kestoa lisätään. Muutos on perusteltu. Nuorten vakavien liikenneonnettomuuksien taustalta löytyy usein monia eri syitä: merkittävää riskinottoa, ylinopeutta, puutteita turvavälineiden käytössä, alkoholia ja muita päihteitä.
Liikenneturva pitää oikean suuntaisena hallituksen esityksessä nimettyjä tavoitteita GDE-matriisin ylätason elementtien mukaan ottamisesta painottaen kuljettajan omia riskejä.
Liikenneturva pitää hyvänä myös täsmennyksiä simulaattoriopetukseen. On hyvä, että jatkossa riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetuksesta korkeintaan puolet voitaisiin antaa simulaattorilla.
Liikenne- ja viestintäviraston vuosittain toteutettavassa uusien kuljettajien seurantatutkimuksessa vastaajien antamassa sanallisessa palautteessa merkittävimmiksi teemoiksi nousivat toive korkeammista ajo-opetusmääristä sekä simulaattoriopetuksen epärealistisuus.
Samoin Liikenneturvan nuorisokyselyssä vuodelta 2025 vain kolmasosa 17–24-vuotiaista vastaajista, joilla on henkilöauton ajokortti, kokee, että ajokorttiin vaadittava opetusmäärä

riittää turvallisen ajotavan oppimiseen. Lähes joka toinen (47 %) piti ajoharjoittelun määrää liikenteessä liian vähäisenä. Vain joka neljäs koki määrän riittäväksi. Liki seitsemän kymmenestä (68 %) B-ajokortin suorittaneesta ajatteli, että simulaattoriopetus ei korvaa liikenteessä ajamista. Nuorista kuljettajista ainoastaan neljä prosenttia oli täysin samaa mieltä väittämästä ”Ajo-opetuksessa simulaattoriopetus on hyvä korvike liikenteessä ajamiselle”.
Koulutusvaatimuksiin ehdotettujen lisäysten takia koulutuksen määrää lisättäisiin neljällä tunnilla. Koulutuksen määrä olisi jatkossa 12 tuntia, josta vähintään viisi tuntia annettaisiin ajo-opetuksena. Käytännössä riskientunnistamiskoulutuksen määrä lisääntyisi siis yhdellä ajotunnilla ja kolmella teoriatunnilla. Koulutuksen tarjoaja voisi jakaa 12 tunnin riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetuksen ja teoriaopetuksen osuudet myös muulla tavoin, kunhan vaatimus koulutukseen sisältyvän ajo-opetuksen vähimmäismäärästä täyttyisi.
Tällä hetkellä Liikenne- ja viestintävirasto on tulkinnut lakia ja sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa ajokorteista säädettyä niin, että riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetuksesta enintään kolme ja puoli tuntia voidaan antaa simulaattorilla. Jatkossa sallittu määrä olisi kaksi ja puoli tuntia. Riskientunnistamiskoulutuksen keston pidentyessä simulaattoriopetuksen suhteellinen osuus koulutuksen kokonaiskestosta pienenisi. Muutos selkeyttäisi sääntelyä ja sen tulkintaa, ja mahdollistaisi monipuolisemman riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetuksen tarjoamisen B-luokan ajokorttia suorittaville.

Liikenneturva kannattaa hallituksen esitystä myös siltä osin, jossa todetaan, että kuljettajaopetukseen kohdistuvia muutostarpeita arvioitaisiin laajemmin uuden ajokorttidirektiivin täytäntöönpanoa varten käynnistetyn lainsäädäntöhankkeen yhteydessä.

Yöaikaisen ajon kielto alaikäisiltä

Liikenneturva kannattaa yöllä ajamisen kieltoa alaikäisille ikäpoikkeusluvalla kortin saaneille kuljettajille. Yöajokielto on havaittu tehokkaaksi turvallisuutta lisääväksi keinoksi monissa maissa. Kielto ei estä nuoria ajamasta töihin, kouluun tai harrastuksiin, joten se ei erityisesti vaikuta nuorten liikkumisvapauteen. Vuosina 2020–2024 joka viides 17-vuotiaiden kuljettajien henkilövahinko-onnettomuuksista tapahtui kello 00─05 välisenä aikana.
Liikenneturvan viime vuoden kysely kertoo, että nuorista moni kannattaa yöajokieltoa itsekin. Lähes puolet (45 %) 15─24-vuotiaista vastaajista kannattaa 17-vuotiaiden kuljettajien yöajokieltoa.
Kuten hallituksen esityksessä todetaan, yöaikaisen ajamisen kiellon tosiasialliset vaikutukset liikenneturvallisuuteen riippuvat rajoituksen noudattamisesta. Vaikka osa alaikäisistä kuljettajista noudattaisi yöllä ajamisen kieltoa ongelmitta, on aina myös nuoria, jotka eivät

noudata rajoitusta ilman uskottavaa valvontaa tai rangaistuksen uhkaa. Rajoituksen turvallisuusvaikutukset riippuvat siis myös rajoitusta valvovan poliisin valvontaresursseista. Liikenneturva on pitänyt esillä tarvetta riittävän liikennevalvonnan resursoinnille ja huomauttaa sen tarpeellisuudesta myös jatkossa.

Alaikäisen kuljettajan tunnus

Liikenneturva ei näe alaikäisen kuljettajan tunnusta itsessään merkittävänä liikenneturvallisuuden kannalta. Poliisivalvontaa helpottavana esitys on kuitenkin kannatettava.

Valiokunnalla on käsittelyssä myös toimenpidealoite TPA 56/2025, jossa esitetään nuorten kuljettajien liikennekuolemien ehkäisemistä rajoittamalla enimmäisnopeudeksi 80 km/h ensimmäisenä ajovuotena ja lisäämällä erityistunniste autoihin.

Toimenpidealoite esittää käytännössä ns. 80-lätkän palauttamista. Liikenneturva julkaisi vuonna 1999 tutkimusmonisteen, jossa seurattiin uusien kuljettajien nopeusrajoituksen poistamisen turvallisuusvaikutuksia. Johtopäätös oli, että ns. 80-lätkästä luopuminen heikensi nuorten liikenneturvallisuutta. (80-lätkä lähti. Entä liikennevahingot, Sirpa Rajalin 1999)

Liikenneturva kannattaa avointa keskustelua moninaisista keinoista parantaa nuorten liikenneturvallisuutta. Eri vaihtoehtoja tulisi punnita harkiten ajokorttidirektiivin implementoinnin yhteydessä. Ajokorttioikeuden asteittainen lisääminen (GDL) on osoitettu toimivaksi ratkaisuksi.

Vilpin torjuminen teoriakokeessa

Liikenneturva kannattaa ehdotettuja muutoksia vilpillisen toiminnan vähentämiseksi teoriakokeessa. Vilppitapaukset kuljettajantutkinnon teoriakokeessa ovat lisääntyneet. Vilpillistä toimintaa on havaittu sekä kokeen suorittajien että kokeessa avustavien tulkkien osalta.

Ajokieltoa koskevat laajennukset

Liikenneturva kannattaa ehdotusta ulottaa ajokieltokoulutus myös mopon, kevyen nelipyörän ja traktorin ajokorttiluokkiin. Koulutus, jossa osallistujat pohtivat omaa toimintaansa ja sen seurauksia on todettu tehokkaaksi keinoksi vaikuttaa liikennekäyttäytymiseen. Ajokorttilain seurantatutkimuksen (Traficom, 2020–2022) mukaan voidaan alustavasti todeta, että ajokieltokoulutuksella on voitu vaikuttaa nuorten, riskialttiisti käyttäytyneiden kuljettajien liikennekäyttäytymiseen. Tulosten perusteella 92 % ajokieltoon määrätyistä uusista kuljettajista ei syyllistynyt uudestaan ajokieltorikokseen.

16.3.2026

Luopuminen vanhentuneen ajokortin palauttamista koskevasta velvollisuudesta ja eräiden Liikenne- ja viestintäviraston lupien esittäminen sähköisesti.
Liikenneturva kannattaa ehdotusta

Lisäksi lakia tarkennettaisiin siten, ettei väliaikainen ajokielto olisi este kuljettajantutkinnon suorittamiselle, jos tutkintoon tulevalla on poliisin määräys uuden ajokokeen suorittamiseksi.
Liikenneturva kannattaa ehdotusta

Toni Vuoristo
Suunnittelija, Kuljettajien jatkokoulutus

Pasi Anteroinen
Toimitusjohtaja