17.3.2026

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: HE 11/2026 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

- Poikkeusluvan ehtoja ei tule kiristää
- Alaikäisen kuljettajan tunnuksesta olisi enemmän haittaa kuin todellista hyötyä
- Autoliitto pitää riskientunnistamiskoulutuksen laajentamista perustelemattomana
- Autoliitto kannattaa ajokieltokoulutuksen laajentamista
- Toimenpiteet tulee kohdentaa ongelmia aiheuttaviin yksilöihin eikä kokonaiseen hyvin käyttäytyvään joukkoon

Liikenneturvallisuus on parantunut koko ajan ja se paranee jatkossakin. Näin on tapahtunut myös nuorten osalta, vaikka julkisesta keskustelusta voi saada toisenlaisen kuvan. Hallituksen esityksenkin mukaan 17–19-vuotiaiden tieliikennekuolemat ajokortillisten määrään suhteutettuna ovat puolittuneet vuosien 2014–2018 tasosta vuosien 2022–2024 tasoon verrattuna. Yksi merkittävä syy liikenneturvallisuuden paranemiseen on asenteiden paraneminen. Nuoret käyttäytyvät fiksummin ja turvallisuushakuisemmin kuin aiempien sukupolvien nuoriso kaikilla elämän osa-alueilla – myös liikenteessä. Merkittävään riskinottoon syyllistyy kuitenkin häviävän pieni osa nuorista. Nyt esitetään kuitenkin kaikkia nuoria koskevia tiukennuksia.

Poikkeuslupa

Hallitus esittää kiristyksiä ehtoihin, joilla 17-vuotias voi saada B-luokan ajokortin poikkeusluvalla. Tällä hetkellä kulkemistarpeen tulee olla tavoitteelliseen harrastukseen vähintään viikoittaista ja yhdensuuntaisen matkan pituuden vähintään viisi kilometriä kävellen, jos joukkoliikennettä ei ole saatavilla, tai joukkoliikenteellä tunnin. Uudessa laissa matkan tulisi olla vähintään seitsemän kilometriä kävellen tai 1,5 tuntia joukkoliikenteellä.

Kun piirretään harpilla aiempaa isompi ympyrä kartalle, saadaan toki poikkeusluvan ehdot täyttävää joukkoa pienennettyä. Siinä ei kuitenkaan oteta huomioon yksilön liikkumistarpeita perusoikeutena. Matka-aika pitäisi muun muassa huomioida kokonaisuutena kotiovelta perille saakka. Ongelmia voi tulla myös, jos joukkoliikenteellä matka kestää alle 1,5 tuntia, mutta joukkoliikenteen vuoroväli on harva eikä sovellu käytännössä nuoren kulkemistarpeisiin.

Esityksessä tiukennettaisiin myös kulkemistarpeen vaatimusta siten, että nuorella tulee olla säännöllinen kulkemistarve vähintään neljä kertaa viikossa. Työn perusteella haettavassa luvassa kulkemistarve tulee osoittaa toistaiseksi voimassa olevalla tai vähintään kahden kuukauden mittaisen määräaikaisen työsuhteen työsopimuksella. Tällä hetkellä nuorten työllistyminen on erittäin vaikeaa ja poikkeusluvan ehdot täyttävän työsopimuksen saaminen voi olla lähes mahdotonta. Näin ollen tiukentuvasta ehdosta tulee monelle nuorelle työllistymisen este.

Kulkemistarve harrastukseen olisi puolestaan osoitettava lajiliiton todistuksella tavoitteellisesta harjoittelusta. Esityksessä ei ole otettu huomioon sitä, että esimerkiksi kaikissa erittäinkin tavoitteellisissa harrastuksissa voi olla harjoituksia paikan päällä alle neljä kertaa viikossa eikä sitä, että kaikilla lajeilla ei ole lajiliittoa, vaikka lajissa olisi ammattiurheilijoita.

Autoliitto ry
Hämeentie 105 A
PL 35
00551 Helsinki

Automobile and Touring Club of Finland
Hämeentie 105 A, P.O.Box 35
FIN-00551 Helsinki Finland

puh. /tel. +358 9 7258 4400
fax +358 9 7258 4460
e-mail: autoliitto@autoliitto.fi
www.autoliitto.fi

trade reg. no FI02010093
reg.ass.no 108558
domicile Helsinki

Tiukennusten myötä osa nuorista siirtyy käyttämään autoa turvattomampaa kulkuneuvoa, kuten mopoa, kevytmoottoripyörää, mopoautoa tai mönkijää. Näin ollen vaarana on, että liikenneturvallisuus ennemminkin heikkenee kuin paranee. Edellisen ajokorttilain seurantatutkimuksen mukaan poikkeusluvan ehtojen keventämisen myötä 17-vuotiaiden onnettomuuksien kokonaismäärässä ei tapahtunut suurta muutosta, vaan 17-vuotiaat siirtyivät enenevissä määrin mopojen ja mopoautojen kuljettamisesta henkilöautojen kuljettamiseen.

Ajokorttilain valmistelun aikana on esitetty väitteitä, että poikkeuslupa ei ole mikään poikkeuslupa, koska pääosa lupaa hakeneista saa sen. Tämä ei pidä paikkaansa, kun huomioidaan, että vain pieni osa kaikista 17-vuotiaista on hakenut lupaa. Lupaa ei luonnollisesti edes haeta, jos ehdot eivät täyty, koska luvan hakeminen maksaa 127 euroa. Lupia haetaan ja myönnetään eniten siellä, missä niitä tarvitaan. Hallituksen esityksen mukaan Pohjanmaalla myönnetään eniten poikkeuslupia 17-vuotiaiden määrään suhteutettuna ja Uudellamaalla vähiten. Harkinnanvaraisuus toimii hyvin.

Autoliitto pitää poikkeusluvan ehtojen kiristämistä tarpeettomana. Sen sijaan Autoliitto kannattaa sitä, että poikkeuslupaa ei myönnetä nuorelle, joka on ajokiellossa, väliaikaisessa ajokiellossa, tai joka on aiemmin määrätty ajokieltoon. Näin toimenpiteet kohdistuvat kuljettajiin, jotka ovat jo aiemmin osoittaneet riskialtista käyttäytymistä liikenteessä.

Riskientunnistamiskoulutuksen laajentaminen

Hallitus esittää, että kaikille B-ajokortin suorittajille pakollista riskientunnistamiskoulutusta lisätään 50 %:lla nykyisestä kahdeksasta tunnista 12 tuntiin, josta vähintään viisi tuntia annettaisiin ajo-opetuksena. Käytännössä riskientunnistamiskoulutuksen määrä lisääntyisi siis yhdellä ajotunnilla ja kolmella teoriatunnilla.

Hallituksen esityksen vaikutusarviossa todetaan riskientunnistamiskoulutuksen osalta, että ”koulutusvaatimusten kehittämisellä ja syventämisellä voisi olla pitkällä aikavälillä myönteinen vaikutus liikenneturvallisuuteen.” Samalla riskientunnistamiskoulutuksen hinta nousee arvioiden mukaan 200–360 eurosta 380–570 euroon eli jopa kaksinkertaiseksi. Arviota korotuksesta on nostettu alkuperäisestä esitysluonnoksesta. Uudistus vaikuttaa vahvasti elinkeinopoliittiselta päätökseltä parantaa autokoulujen liiketoimintaa ilman tutkittua tietoa sen liikenneturvallisuusvaikutuksista.

Yöajokielto ja alaikäisen kuljettajan tunnus

Hallitus esittää, että alaikäiset B-luokan ajo-oikeuden haltijat eivät saisi kuljettaa autoa kello 00─05 välisenä aikana 18 ikävuoteen saakka. Samalla lakiin ehdotetaan lisättäväksi alaikäisen kuljettajan tunnus, jolla alle 18-vuotiaan tulee merkitä B-luokan ajoneuvo ollessaan sen kuljettajana.

Iso osa nuorten vakavista liikenneonnettomuuksista tapahtuu yöaikaan, minkä takia yöllinen ajokielto on jossain määrin ymmärrettävä. Yöllinen ajokielto voi kuitenkin joissakin tapauksissa johtaa hankaluuksiin nuorten harrastus- ja työssäkäyntimatkojen osalta. Rajoituksen vaikuttavuus riippuisi myös poliisin valvontaresursseista, joiden tiedetään jo tällä hetkellä olevan niukat ja joihin ei ole tällä hetkellä luvassa lisäyksiä.

Yöajokiellon sijaan voitaisiin kieltää yöaikainen alkoholin kuljettaminen ajoneuvossa, jossa on alaikäinen kuljettaja. Toinen vaihtoehto olisi rajata alaikäisen kuljettaman auton matkustajamäärää yöaikaan.

Vaatimus alaikäisen kuljettajan tunnuksen käyttämisestä ei puolestaan ole missään suhteessa kannatettava. Aikoinaan nk. 80-lätkän käyttäminen johti usein uusiin kuljettajiin kohdistuvaan epätoivottuun käytökseen joidenkin tienkäyttäjien osalta. Tunnus johtaisi todennäköisesti tälläkin kerralla silmätikuksi joutumiseen. Tunnus lisää myös nuoren kuljettajan painetta suoriutua liikenteessä muiden mukana, kuten 80-lätkä aikanaan.

Yksi merkittävä perustelu alaikäisen kuljettajan tunnukselle on se, että se helpottaisi poliisin tekemää yöaikaisen ajamisen kiellon valvontaa. On hyvin kaukaa haettu ajatus, että alaikäinen, yöajokieltoa rikkova kuljettaja käyttäisi autossaan tunnusta ja lisäisi siten kiinnijäämisriskiään.

Arvioiden mukaan yöajokieltoa noudattaisi huomattava osa 17-vuotiaista kuljettajista aivan kuten he noudattavat muutenkin liikennesääntöjä. Riskikuljettajat, jotka tälläkin hetkellä ovat pääasiassa osallisina yöaikaisissa vakavissa onnettomuuksissa ja ajokieltorikoksissa, eivät noudattaisi todennäköisimmin myöskään yöajokieltoa saati käyttäisi nuoren kuljettajan tunnusta yöaikaan ajaessaan.

Muut esitykset

Autoliitto kannattaa hallituksen esitystä ajokieltokoulutuksen laajentamisesta A- ja B-luokasta niitä alempiin AM- ja T-luokkiin eli sitä, että ajokieltokoulutuksen suorittamista edellytettäisiin jatkossa myös AM/120- , AM/121- ja T-luokan ajo-oikeuden haltijoilta, jotka olisi määrätty ajokieltoon mainittujen luokkien ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana. Lisäksi ehdotetaan, että vaatimus koskisi myös kuljettajia, jotka poliisi on määrännyt väliaikaiseen ajokieltoon.

Autoliitto kannattaa myös uusia seuraamuksia kuljettajatutkinnon teoriakokeessa vilppiin syyllistyneille kokeen suorittajille sekä vilppiin syyllistyneille tulkeille.

Myös aiemman ajokortin palauttamisvelvoitteesta luopuminen on kannatettava asia.

Lopuksi

Hallituksen esitys ajokorttilain muuttamisesta sisältää lukuisia ehtojen tiukennuksia kokonaiselle ikäryhmälle sekä kaikille B-luokan ajokorttia suorittaville, mikä asettaa rajoituksia liikkumisen vapaudelle sekä lisää kustannuksia. Lakiesitystä perustellaan nuorten liikenneturvallisuuden parantamisella, mutta vaikutusarviot puuttuvat kokonaan tai ovat hyvin puutteellisia. Ne perustuvat ennemminkin arvailuun, odotuksiin ja toiveisiin. Tämä siitäkin huolimatta, että poliittisella tasolla on painotettu, että päätösten on perustuttava tietoon.

Liikenneturvallisuus on parantunut ja paranee jatkossakin monien eri tekijöiden seurauksena. Aiemmin esimerkiksi kolmivaiheisesta ajokorttikoulutuksesta luopumista pidettiin isona liikenneturvallisuusriskinä, mutta luopumisen jälkeen liikenneturvallisuus on parantunut. Aikanaan 80-lätkästä luopuminen ei myöskään johtanut nuorten liikenneturvallisuuden heikkenemiseen, vaan nuorten liikenneturvallisuus on parantunut merkittävästi.

Tämänkin ajokorttilain valmistelun eri vaiheissa tietyt tahot ovat esittäneet, että opetusluvalla ajokortin suorittaneet olisivat huonompia kuljettajia, ja että opetuslupaopettajat olisivat huonoja opettajia. Mitään perusteita tälle ei ole kuitenkaan esitetty. Opetuslupalaiset selvittävät niin ajokokeen kuin teoriakokeen paremmalla menestyksellä kuin autokoulussa oppinsa saaneet ja pärjäävät erinomaisesti myös liikenteessä. Tästä huolimatta kaikille ajokorttia suorittaville ollaan määräämässä lisää pakollista autokouluopetusta, mikä nostaa ajokortin hintaa.

Liikennerikoksiin ja ylipäätään riskikäyttäytymiseen syyllistyy hyvin pieni osa uusista kuljettajista. Toimenpiteet pitäisikin kohdistaa niihin, jotka aiheuttavat ongelmia, eikä kaikkiin ajokorttia suorittaviin tai uusiin kuljettajiin. Hyvää on se, että esitys sisältää myös riskikuljettajiin kohdistuvia toimenpiteitä, kuten ajokieltokoulutuksen laajentamisen sekä poikkeusluvan epäämisen ajokieltoon määrätyltä nuorelta.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry