



Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta

Asiantuntijalausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta (HE 11/2026 vp)

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä kirjallista asiantuntijalausuntoa otsikkoasiassa. Hallituksen esityksen pääasiallisena tavoitteena on edistää erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta.

Lausunnossa esitellään esityksen keskeiset muutosehdotukset.

Ikäpoikkeusluvan myöntämisehtojen kokonaisvaltainen tarkentaminen (97 §)

Henkilöauton ajokortin (B-luokan ajokortin) voi suorittaa poikkeusluvalla 17-vuotiaana eli vuotta ajokorttilaissa säädettyä vähimmäisikää aikaisemmin. Poikkeuslupahakemusten ja myönnettyjen lupien määrä on kasvanut voimakkaasti vuonna 2018 tehdyn lakimuutoksen jälkeen. Viime vuosina lupia on myönnetty reilu 20 000:ta vuodessa.

Esityksessä poikkeusluvan myöntämisehtoja ehdotetaan tarkennettavan kokonaisvaltaisesti. Lain 97 §:ään lisättäisiin ehdot, jotka poikkeuslupahakemuksen on täytettävä. Nykytilassa tarkemmat määräykset poikkeusluvan hakemisesta ja hakemukseen tarvittavista liitteistä on annettu Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Lakiin lisättävät poikkeusluvan myöntämisehdot koskisivat hakemuksen jättämistä, säännöllisesti kuljettavan matkan pituutta ja ajallista kestoa sekä nuoren kulkemistarpeen todentavia asiakirjoja. Lisäksi pykälässä yksilöitäisiin esteet poikkeusluvan myöntämiselle.

Muutosten takia lupaehdot tiukentuisivat nykyisestä seuraavasti.

Luvan ehtona oleva säännöllinen kulkemistarve määriteltäisiin nykyistä täsmällisemmin ja vaatimusta kuljettavan matkan pituudesta ja ajallisesta kestosta kiristettäisiin. Tällä hetkellä säännöllinen kulkemistarve määritellään Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä yksiselitteisesti vain harrastusperusteen osalta, jossa kulkeminen tulee olla vähintään viikoittaista. Matkan pituudeksi Liikenne- ja viestintävirasto edellyttää ohjeistukseen ja vakiintuneeseen ratkaisukäytäntöön perustuen kävellen vähintään viiden kilometrin yhdensuuntaista matkaa tai joukkoliikennevälineellä kuljettaessa vähintään tunnin yhdensuuntaista matkaa, ja nämä tiedot huoltaja vakuuttaa hakemuksella. Jatkossa ehtona olisi, että nuorella on säännöllinen kulkemistarve vähintään neljä kertaa viikossa. Yhdensuuntaisen matkan pituudeksi edellytettäisiin vähintään seitsemän kilometriä kävellen silloin, kun joukkoliikennettä ei ole lainkaan käytettävissä, tai matkan kestoksi vähintään puolitoista tuntia joukkoliikennettä käyttäen. Huoltaja vakuuttaisi edelleen lupahakemuksella, että vaatimukset täyttyvät.



Kulkemistarpeen osoittavat hyväksyttävät asiakirjat määriteltäisiin nykyistä tarkemmin. Jatkossa nuoren kulkemistarpeen voisi osoittaa vain seuraavilla, pykäläehdotukseen listatuilla asiakirjoilla:

- koulutuksen järjestäjän läsnäolotodistus toisen asteen opinnoista
- koulutuksen järjestäjän todistus ammatilliseen koulutukseen sisältyvästä työpaikalla järjestettävästä koulutuksesta
- työsopimus vähintään kahden kuukauden määräaikaisesta tai toistaiseksi voimassa olevasta työsuhteesta
- lajiliiton todistus tavoitteellisesta harjoittelusta
- koulutuksen järjestäjän todistus taiteen perusopintoihin osallistumisesta
- lääkärintodistus alaikäisen huollettavan terveydentilasta, jos terveydelliset syyt hankaloittavat tai estävät hänen kulkemistaan

Vaatus vähintään kahden kuukauden työsuhteesta olisi tiukennus nykytilaan, jossa myös tätä lyhyemmät työsopimukset ovat riittäneet osoittamaan kulkemistarpeen työhön. Lisäksi vaatimus lajiliiton todistuksesta kiristäisi jo nykyisellään vaadittua harrastuksen tavoitteellisuuden osoittamista.

Matkan määrittelyn ja kulkemistarvetta kuvaavien asiakirjavaatimusten tarkentamisen tavoitteena on aiempaa täsmällisemmin varmistaa, että poikkeuslupaa haetaan nuoren jatkuvaan ja olennaiseen liikumistarpeeseen.

Lisäksi poikkeusluvan myöntämiselle ehdotetaan edellytykseksi, että nuori ei ole ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa, eikä häntä ole aiemmin määrätty ajokieltoon. Tällä hetkellä 17-vuotias voi saada poikkeusluvan ajokiellosta huolimatta. Luvan saanut nuori pääsee kuljettajantutkintoon ja voi suorittaa B-luokan ajokortin kuitenkin vasta, kun ajokielto on päättynyt. Muutoksen tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta.

Poikkeusluvalla ajokortin saaneen nuoren tulisi jatkossakin pitää poikkeuslupapäätöstä ajattaessa mukana. Esityksessä veloitetta koskeva säännös siirrettäisiin 97 §:stä lain 32 §:ään, jossa säädetään myös muiden lupien mukana pitämistä koskevasta veloitteesta. Jos kuljettaja laiminlöisi veloitetta, voitaisiin hänelle määrätä lain 93 §:n 2 momentin mukaisesti 40 euron liikennevirhemaksu.

Muutokset riskientunnistamiskoulutukseen

Ajokorttilain 35 §:n 2 momentissa säädettyä B-luokan ajokortin suorittajalle pakollista riskientunnistamiskoulutusta ehdotetaan muutettavaksi lisäämällä siihen kuuluvan teoria- ja ajo-opetuksen koulutusvaatimuksia.

Lisäykset koulutusvaatimuksiin koskisivat erityisesti kuljettajan oman käyttäytymisen ja sen vaikutusten peilaamista liikenneturvallisuuteen. Ajokortin suorittajalle muutos mahdollistaisi erilaisten riskitilanteiden aiempaa laajemman pohtimisen jo ennen ajokortin saamista.

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 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.

Lisäksi riskientunnistamiskoulutusta koskevaan säännökseen tarkennettaisiin, että riskientunnistamiskoulutukseen sisältyvästä ajo-opetuksesta enintään puolet voitaisiin antaa simulaattorilla. 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. Muutos selkeyttäisi sääntelyä ja sen tulkintaa, ja mahdollistaisi monipuolisemman riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetuksen tarjoamisen B-luokan ajokorttia suorittaville.

Yöaikaisen ajamisen kieltö

Uudessa 5 a §:ssä ehdotetaan liikenneturvallisuussyistä rajoitusta 17-vuotiaan B-luokan ajo-oikeuteen. Ehdotuksen mukaan ajo-oikeus ei olisi voimassa kello 00–05 välisenä aikana 18 ikävuoteen saakka. Käytännössä 17-vuotiailta B-luokan ajo-oikeuden haltijoilta kiellettäisiin yöaikainen ajaminen B-luokan ajokorttia edellyttävillä ajoneuvoilla (esim. henkilöauto).

Rajoituksen kohdistaminen yöaikaan olisi perusteltua sekä onnettomuustilastojen että nuorten liikkumistarpeen kannalta. Eesityksen valmistelussa arvioitiin, että yöaikaisen ajamisen kieltö vähentäisi 17-vuotiaiden kuljettajien yöaikaan tapahtuvia henkilövahinko-onnettomuuksia ja ettei vastaavaa nuorten liikenneturvallisuutta edistävää vaikutusta voitaisi saavuttaa esimerkiksi pelkällä kuljettajakoulutuksen määrän lisäämisellä. Vuosien 2020–2024 onnettomuustietojen mukaan 20 prosenttia henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista, joissa oli osallisena 17-vuotias henkilöauton kuljettaja, tapahtui yöaikaan kello 00–05 välisenä aikana. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista, joissa oli mukana 17-vuotias henkilöautonkuljettaja, 41 prosenttia tapahtui yöaikaan.

Rajoituksen ajankohdalla pyritäisiin minimoimaan rajoituksen aiheuttamat kielteiset vaikutukset nuorille ja turvaamaan liikkumismahdollisuudet opintoihin, työhön ja harrastuksiin.

Rajoituksen vastaisesti ajaminen ehdotetaan katsottavan ajo-oikeuden ylittäväksi teoksi ja kulkuneuvon kuljettamiseksi oikeudeksi. Seuraamuksena rajoituksen vastaisesti ajamisesta kuljettaja tuomittaisiin pääsääntöisesti sakkoon sakkomenettelyssä ja määrättäisiin ajokieltoon, ellei rikosasiaa käsiteltäisi tuomioistuimessa rikosasian käsittelyjärjestyksessä. Kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta säädetään rikoslaisissa (39/1889) ja sitä koskeva rangaistusasteikko on sakosta vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Alaikäisen kohdalla noudatetaan kuitenkin lievennettyä rangaistusasteikkoa eikä alaikäistä lähtökohtaisesti tuomita ehdottomaan vankeusrangaistukseen.

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 määräytyksi tulemisen riski ohjaisi nuorten kuljettajien liikennekäyttäytymistä tehokkaasti liikenneturvallisempaan suuntaan.

Vaatimus ajoneuvon merkitsemisestä

Lakiin ehdotetaan 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 tunnuksen avulla liikenteestä voitaisiin helpommin erottaa 17-vuotiaat, yöaikaisen ajamisen kiellon piirissä olevat kuljettajat ja tukea kiellon noudattamisen valvontaa. Lisäksi ajoneuvon merkitsemisvelvoitteella pyritään edistämään liikenneturvallisuutta vaikuttamalla nuorten kuljettajien arvoihin ja asenteisiin liikenteessä, kuten motivoimalla vastuuntuntoiseen ja muut huomioivaan liikennekäyttäytymiseen. Tutkimusten mukaan ensimmäiset kaksi ajovuotta ovat uuden kuljettajan riskialtointa aikaa ja nuoren kuljettajan kypsymättömyys lisää onnettomuusriskiä.

Tunnuksella voitaisiin myös tukea muiden tienkäyttäjien ennakoivaa ajamista. Tunnus viestii siitä, että B-luokan ajo-oikeutta edellyttävää ajoneuvoa kuljettaa kokemattomampi, nuori kuljettaja. Ennakoivaa ajamista tukemaan on käytössä muitakin ajoneuvomerkintöjä, kuten opetuskolmio, koululaiskyydistä ilmaiseva tunnus ja tietyt aiemmin käytössä olleet nopeudenrajoittimesta ilmoittavat tunnuksat esimerkiksi linja-autoissa.

Tunnus kiinnitettäisiin ajoneuvon takaosaan ja sen voisi irrottaa siksi aikaa, kun toinen henkilö, esimerkiksi perheenjäsen, käyttää ajoneuvoa.

Lisäksi ehdotetaan, että lain 93 §:ssä säädettäisiin ajoneuvon merkitsemistä koskevan velvoitteen rikkomisesta aiheutuvasta seuraamuksesta. Velvoitteen rikkomisesta voitaisiin määrätä kuljettajalle 100 euron liikennevirhemaksu.

Hallinnollinen seuraamus vilpistä 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.

Ajokorttilaki ei mahdollista erityisten hallinnollisten seuraamusten määräämistä todennettuissa vilppitapauksissa ja tämän arvioidaan madaltavan kynnystä vilpin yrittämiseen.

Vilpillinen koesuoritus ei mittaa kuljettajakokelaan todellista osaamista ja siten todennäköisesti heikentää liikenneturvallisuutta, ja siksi pidetään tarpeellisena, että vilpillisestä toiminnasta aiheutuisi hallinnollinen seuraamus.

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 54 a § kuljettajantutkinnon teoriakokeessa todetusta vilpistä. Pykälässä määriteltäisiin, mistä vilpillisessä toiminnassa on kysymys ja säädettäisiin mahdollisuudesta määrätä hallinnollinen seuraamus kuljettajantutkinnon teoriakokeessa vilppiin syylistyneelle.

Kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen osallistuvan henkilön koe keskeytettäisiin ja koesuoritus hylättäisiin, jos kokeeseen osallistuvan henkilön havaittaisiin syylistyneen kokeessa vilppiin.



Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa kokeen suorittajan kuuden kuukauden määräaikaiseen kieltoon osallistua kokeeseen. Ehdotettu määräaikaisen kiellon pituus vastaa pohjoismaista tasoa.

Uuden 54 a §:n takia myös kuljettajantutkimnon rakennetta ja toteuttamista koskevaa 53 §:ää ja muutoksenhakua koskevaa lain 95 §:ää tarkennettaisiin.

Ajokieltokoulutuksen suorittamisvelvoitteen laajentaminen

Esityksessä ehdotetaan, että vaatimus lain 37 §:n mukaisen ajokieltokoulutuksen suorittamisesta laajennettaisiin moottoripyörä- ja henkilöautoluokasta alempiin, mopon (AM/120), kevyen nelipyörän (AM/121) ja traktorin (T) ajokorttiluokkiin. Kuljettajan olisi suoritettava koulutus, jos hänet olisi määrätty ajokieltoon mainittujen luokkien ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana. Lisäksi vaatimus laajennettaisiin mainituissa ajokorttiluokissa väliaikaiseen ajokieltoon määrättyihin kuljettajiin.

Muutoksella voitaisiin vaikuttaa riskialttiisti käyttäytyvien uusien kuljettajien asenteisiin liikennettä ja liikennekäyttäytymistä kohtaan. Osassa tapauksia asenteisiin voitaisiin vaikuttaa jo nykyistä varhaisemmassa vaiheessa, kuljettajauran alussa.

Ajokorttilain seurantatutkimuksessa (Traficom, 2020–2022) on alustavasti todettu ajokieltokoulutuksen olevan vaikuttava, sillä 92 % ajokieltoon määrättyistä, koulutuksen suorittaneista uusista kuljettajista ei tutkimuksen mukaan syylistynyt uudestaan ajokieltorikokseen.

Ehdotusten liikenneturvallisuusvaikutukset

Ehdotettujen muutosten muodostaman kokonaisuuden arvioidaan ehkäisevän liikenteen vaaratilanteita ja 17-vuotiaiden tieliikenneonnettomuuksia sekä parantavan uusien kuljettajien valmiutta riskitilanteiden tunnistamiseen ja välttämiseen. Nuorten hengen ja terveyden suojelemista edesauttavat toimet ja nuorten liikenneturvallisuuden edistäminen vaikuttaisivat myönteisesti myös muiden tienkäyttäjien liikenneturvallisuuteen.

Arviot liikenneturvallisuusvaikutuksista perustuvat suuntaa antaviin asiantuntija-arvioihin ja niihin liittyy erilaisia epävarmuuksia. Liikenneturvallisuusvaikutusten kannalta keskeistä on, tapahtuuko 17-vuotiailla kuljettajilla kulkutapasiirtymää muihin moottoroituihin ajoneuvoihin.

Muut ehdotukset

Esityksessä (26 §) ehdotetaan luovuttavaksi nykyisestä menettelystä, jossa aiempi Suomessa annettu ajokortti tulee palauttaa viranomaiselle, kun uusi ajokortti on luovutettu. Ajokortin palauttaminen postitse korvattaisiin menettelyllä, jossa ajokortin hakijalle toimitettaisiin uuden ajokortin yhteydessä ohjeet aiemman ajokortin tuhoamiseksi. Muutosehdotuksessa on kyse normin purusta ja säästötoimesta. Menettelyn muutos vähentäisi viraston vuosittaisia kustannuksia nykyisestä arviolta noin 280 000 eurolla. Tämä vähennys hyödynnettäisiin virastolle osoitettujen resursoimattomien lainsäädäntövelvoitteiden kattamiseen.

Esityksellä (32 §) mahdollistettaisiin eräiden Liikenne- ja viestintäviraston myöntämien lupien esittäminen sähköisesti liikenteen valvonnassa. Tällaisia lupia ovat opetuslupa, moottoripyörän harjoituslupa, ikäpoikkeuslupa ja liikenneopettajalupa. Muutos selkeyttäisi nykytilaa ja olisi looginen, koska esimerkiksi ikäpoikkeuslupa ja opetuslupa toimitetaan luvansaajalle sähköisesti.



Lisäksi lakia (54 §) tarkennettaisiin siten, ettei väliaikainen ajokielto olisi este kuljettajantutkinnon suorittamiselle, jos tutkintoon tulevalla on poliisin määräys uuden ajokokeen suorittamiseksi. Poliisi voi määrätä kuljettajan ajokokeeseen ajokyvyn selvittämiseksi, mutta nykyisellään ajokoetta ei ole ollut mahdollista suorittaa väliaikaisen ajokiellon aikana. Muutoksella mahdollistettaisiin nykyistä laajemmin kuljettajan ajokyvyn varmistaminen sekä sujuvoitettaisiin ja yhtenäistettäisiin poliisin käytäntöjä.

Voimaantulo

Esityksessä ehdotetaan, että laki tulisi pääosin voimaan 29.5.2026. Riskientunnistamiskoulutusta koskevien muutosten (35 §:n 2 momentti) ehdotettu voimaantuloajankohta on 1.10.2026.

Monika Mutanen

erityisasiantuntija