

ARVIOMUISTIO AJOKORTTILAIN MUUTOKSILLE – NUORTEN LIKENNETURVALLISUUS

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	2
1.1. Ajokorttilain arvioinnin tausta	2
1.2. Hanketta ympäröivä kehys	3
1.3. Muistion tarkoitus ja tavoitteet	4
2 NUORET KULJETTAJAT JA NUORTEN LIIKENNEKÄYTTÄYTYMINEN	4
2.1. Voimassa oleva sääntely	4
2.2. Ajokorttilain seurantatutkimus: ensimmäiset valmistuneet tutkimustulokset	7
3 VAIHTOEHTOJA NUORTEN LIKENNETURVALLISUUTTA EDISTÄVIKSI LAKIMUUTOSEHDOTUKSIKSI	9
Alaikäisten henkilöauton kuljettajien ajo-oikeuksien rajoittaminen tai porrastaminen	9
Liikenne rikostaustan huomioiminen ajokortin myöntämisessä	10
Kuljettajaopetuksen kehittäminen	12
Ajoharjoitteluratojen hyödyntäminen	13
Nuoren kuljettajan ajoterveyden ja kypsyyden arviointi	13
Uuden kuljettajan merkin käyttäminen	16
Ajokiellon keston muuttaminen	16
4 MINISTERIÖN ARVIO VAIHTOEHTOJEN TOTEUTETTAVUUDESTA	19
5 HANKKEEN JATKOASKELEET	20
6 LAUSUNTOKIERROKSESTA	21

1 JOHDANTO

1.1. Ajokorttilain arvioinnin tausta

Ajokorteista ja niiden suorittamisen vaatimuksista säädetään ajokorttilaissa (386/2011) ja ajokortteja koskevassa valtioneuvoston asetuksessa (423/2011). Kansallinen lainsäädäntö pohjautuu suurelta osin ajokorteista annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2006/126/EY (jäljempänä EU:n ajokorttidirektiivi).

Kansallista ajokorttisääntelyä selkeytettiin ja kevennettiin 1.7.2018 voimaan tulleella ajokorttilain muuttamisesta annetulla lailla (387/2018). Lakimuutoksen tavoitteena oli selkeyttää ja keventää ajokorttisääntelyä liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioon ottaen ja luoda edellytyksiä ajokortteihin liittyvien menettelyjen kehittämiseksi. Erityisenä tavoitteena oli uudistaa ajokortin suoritusjärjestelmää lisäämällä vaihtoehtoisuutta muiden kuin kuorma- ja linja-auton ajokorttien suorittamisessa, keventämällä EU:n sääntelyä tiukempaa kansallista lisäsääntelyä, edistämällä ajokorttimenettelyiden digitalisoitumista ja poistamalla esteitä sähköisen hakumenettelyn käytöltä. Ajokortin suoritusjärjestelmän keventämisen tavoitteena oli keventää ajokorttimenettelyistä eri tahoille aiheutuvaa taakkaa ja näin vaikuttaa myös ajokortin hintaan (ks. HE 146/2017 vp).

Eduskunta hyväksyi lain 26.4.2018 ja edellytti vastaukseensa (EV 29/2018 vp – HE 146/2017 vp) sisältyneissä lausumissa, että 1) valtioneuvosto seuraa ajokorttiuudistusten toteutumista erityisesti liikenneturvallisuuden ja yhtäläisten kilpailuedellytysten toteutumisen osalta ja tarvittaessa ryhtyy toimenpiteisiin kilpailuvääristymien korjaamiseksi, ja 2) valtioneuvosto teettää ja toimittaa liikenne- ja viestintävaliokunnalle seurantatutkimuksen ehdotettujen muutosten toteutumisen ja niiden vaikutusten selvittämiseksi erityisesti silmällä pitäen liikenteen tulevaisuuden toimintatapojen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, logistiikkaan ja ammattikuljettajiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa tiiviisti ajokorttilain muutosten vaikutuksia ja on pitänyt niiden tarkempaa selvittämistä tarpeellisena. Eduskunnan edellyttämän ajokorttilain seurantatutkimuksen valmistelu¹ käynnistettiin kesällä 2020. Tutkimuksen valmisteleo Liikenne- ja viestintävirasto ministeriön 25.5.2020 antamasta toimeksiannosta. Tutkimus jakautuu eri osiin ja siinä selvitetään muun muassa lakimuutoksen vaikutuksia nuoriin kuljettajiin, markkinoihin, yrityksiin, viranomaisiin ja yksityishenkilöihin, logistiikkaan ja ammattikuljettajiin sekä liikenneturvallisuuteen. Ensimmäiset tutkimustulokset ja seurantatiedot² julkaistiin 10.3.2021 ja niitä esiteltiin Liikenne- ja viestintäviraston tieliikenteen turvallisuus -webinaarissa³. Seurantatutkimuksen viimeisten osien on määrä valmistua 2021-2022 aikana.

Ajokorttilain seurantatutkimuksesta tässä vaiheessa valmistuneet tulokset osoittavat, että tarkasteluvälillä 2019–2020 on havaittu myönteistä kehitystä nuorten (17-19-vuotiaiden) kuljettajien osalta: onnettomuusmäärät ovat vähentyneet ja loukkaantumisten kokonaismäärä laskenut.

Seurantatutkimuksen tulokset osoittavat, että nuorten liikennekäyttäytymiseen liittyy tiettyjä huolenaiheita: 17-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien määrän kasvun myötä myös 17-vuotiaiden loukkaantumiset lisääntyivät vuonna 2020 ja ensimmäisen ajokokemusvuoden aikana 17-vuotiaat syyllistyivät lähes kaksinkertaisesti enemmän ajokieltorikoksiin kuin 18-vuotiaat. On kuitenkin huomioitava, että käytössä olevassa aineistossa ajokieltorikoksiin syyllistyneiden ikää ei ole vakioitu, joten 17-vuotiaana ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittanut näkyisi tilastossa, vaikka hän olisi syyllistynyt

¹ <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM033:00/2020>

² Kuljettajaopetuksen ja -tutkinon uudistus vuonna 2018 - Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin, Traficom julkaisu 06/2021,

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kuljettajaopetuksen%20ja%20tutkinon%20uudistus%20vuonna%202018%20Katsaus%20lakimuutoksen%20vaikutuksiin.pdf>

³ <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/tilaisuudet/tieliikenteen-turvallisuuswebinaari-nuorten-liikennekayttaytyminen>

ajokieltorikokseen vasta 18-vuotiaana. Kaikissa tarkasteluun valituissa ikäryhmissä (17-, 18- ja 19-vuotiaat kuljettajat) havaittiin myös miesten ajokäyttäytymisen riskihakuisuutta. Onnettomuustietoinstituutin julkaisemasta nuorisoraportista käy ilmi, että pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna myönteinen kehitys moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrissä on viime vuosina hidastunut.⁴ Tämänkin havainnon perusteella on tarpeen tarkastella muutoksia, joilla liikenneturvallisudessa tapahtunutta myönteistä kehitystä voitaisiin entisestään tukea.

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti säädöshankkeen ajokorttilain muuttamiseksi 22.3.2021⁵. Hankkeessa ajokorttisääntelyä päivitetäisiin ensimmäisten valmistuneiden tutkimustulosten pohjalta. Sääntelyn päivittämisellä pyritäisiin vastaamaan esiin nousseisiin nuoria kuljettajia koskeviin huolenaiheisiin niin, että nuorten liikkuminen kuitenkin mahdollistettaisiin, sekä joustavoittamaan ajokortin hankintaa ja viranomaistoimintaa. Hankkeessa arvioidaan muun muassa vaadittuja opetusmääriä ja -järjestämistapoja, kokeiden tehokkuutta ja seuraamusten riittävyttä ja tehokkuutta. Hankkeessa arvioitaisiin myös muita mahdollisesti esiin nousevia muutostarpeita.

Hankkeen käynnistysvaiheessa järjestettiin ministeriön liikenneturvallisuusstrategiatyön⁶ osana asiantuntijakokous, johon kutsuttiin muun muassa käyttäytymistieteen, psykologian, mielenterveyden, ajo-opetuksen ja liikenneturvallisuuden asiantuntijoita. Eri alojen asiantuntijoiden näkemykset ovat keskiössä, kun pohditaan vaikuttavimpia keinoja nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuden lisäämiseksi. Liikenneturvallisuus muodostuu useista osatekijöistä ja osaan näistä voidaan pyrkiä vaikuttamaan lainsäädännön kautta. Kokouksen keskustelujen on tarkoitus tukea sekä liikenneturvallisuusstrategian että ajokorttilain muuttamisen valmistelua.

1.2. Hanketta ympäröivä kehys

Ajokorttilain muutoshankkeessa tavoitteena on erityisesti nuorten liikenneturvallisuuden edistäminen. Liikenneturvallisuus on nostettu esiin pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelmassa⁷. Hallitusohjelmaan sisältyvän kirjauksen mukaan liikenneturvallisuuden parantaminen otetaan uudelleen mukaan liikenteen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen. Hallitusohjelman mukaan tavoitteena on vastata EU:n nollaskenaarioon.

EU:n nollaskenaarion tavoitteena on vähentää tieliikennekuolemien määrä lähelle nolaaan vuoteen 2050 mennessä⁸. Lisäksi erillisenä tavoitteena on vähentää vakavia loukkaantumisia 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä⁹.

Käynnistyneellä ajokorttilain muuttamista koskevalla lainsäädäntöhankkeella on yhtymäpinta ministeriössä valmisteilla olevaan, kaikki liikennemuodot kattavaan liikenneturvallisuusstrategiaan. Strategian tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen kokonaisvaltaisesti ja luoda edellytyksiä liikenteen turvalliseen kehitykseen tulevaisuudessa. Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuudesta on keskusteltu liikenneturvallisuusstrategian valmistelussa syksyllä 2020 osana teemaa asenteet, osaaminen ja kyvykkyys sekä sosiaaliset tekijät. Selkeänä tavoitteena käydyissä keskusteluissa nousi

⁴ OTI: Nuorisoraportti 2021 - Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat 18–24-vuotiaiden kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet ja liikennevakuutuksesta korvatut 18–24-vuotiaiden liikennevahingot

⁵ <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM017:00/2021>

⁶ <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM054:00/2019>

⁷ Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 10.12.2019, Osallistava ja Osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta

⁸ Valkoinen kirja: Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN> ; Euroopan unionin verkkosivut:

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/what-we-do_en

⁹ Declaration of Valletta by EU transport ministers <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/en/pdf>

esiin, että nuorten liikenneonnettomuudet laskisivat nykyisestä. Strategiassa on tarkoitus määrittää tehokkaita ja vaikuttavia keinoja myös nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Valtioneuvosto teki 6.5.2021 periaatepäätöksen kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä, fossiilittoman liikenteen tiekartasta. Suunnitelma koskee erityisesti tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä. Kolmivaiheisen suunnitelman tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Liikenne aiheuttaa viidesosan Suomen päästöistä. Tieliikenteen osuus kotimaan liikenteen päästöistä on noin 94 prosenttia. Kotimaan liikenteen päästöistä henkilöautojen osuus on noin 54 prosenttia ja paketti- ja kuorma-autojen noin 41 prosenttia.

Liikenteen päästöjen puolittamisen näkökulmasta yksityisautoilun edistämiseen on syytä suhtautua varauksella. Vaikka 17-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien määrä liikenteessä on lisääntynyt vuoden 2018 lakimuutoksen jälkeen, on samalla 18-vuotiaiden B-ajokortin hankkineiden määrä laskenut (18-vuotiaana B-ajokortin hankkineiden määrä oli 2019: 36925 ja 2020: 31032 eli laskua 16%; 17-vuotiaana B-ajokortin hankkineiden määrä oli 2019: 9409 ja 2020: 14316 eli nousua 52 %). Ratkaisevaa päästökehityksen kannalta on kuitenkin ajosuoritteen, ei ajokortillisten määrän kehitys. Jos ajokilometrejä kertyy paljon nykyistä enemmän, myös päästöt uhkaavat samalla kasvaa.

1.3. Muistion tarkoitus ja tavoitteet

Tämän arviomuistion tarkoituksena on kuvata ajokorttisääntelyyn liittyviä haasteita erityisesti nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Muistiossa kuvataan sääntelyyn mahdollisesti ehdotettavia muutoksia, joilla pyrittäisiin puuttumaan nuorten liikennekäyttäytymiseen liittyviin huolenaiheisiin. Muistiossa arvioidaan julkisessa keskustelussa esiin nostettuja ehdotuksia ja muita vaihtoehtoja ajokorttilainsäädännön muuttamiseksi, erityisesti nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Muistiossa pitäydytään pääasiassa sellaisissa nuorten liikenneturvallisuuteen liittyvissä toimenpiteissä, joihin olisi mahdollista vaikuttaa ajokorttilainsäädäntöön tehtävin muutoksin.

Tässä muistiossa on esitelty virkavalmistelussa ja asiantuntijatyöryhmissä tunnistetut haasteet. Arviomuistiossa esitetään ministeriön alustava arvio kustakin liikenneturvallisuuden lisäämiseksi esitetystä ehdotuksesta. Muistion lopussa kuvataan myös muita ajokorttilainsäädäntöön tässä yhteydessä harkittavia muutosehdotuksia.

Ministeriö toivoo sidosryhmiltä kommentteja tässä muistiossa esitetyistä, virkavalmistelussa esiin nousseista havainnoista ja ehdotuksista.

2 NUORET KULJETTAJAT JA NUORTEN LIIKENNEKÄYTTÄYTYMINEN

2.1. Voimassa oleva sääntely

Ajokorteista ja niiden suorittamisesta säädetään kansallisesti ajokorttilaissa ja ajokorteista annetussa valtioneuvoston asetuksessa. Ajokorttilaki sisältää säännöksiä, joilla pyritään lisäämään erityisesti uusien kuljettajien liikenneturvallista käyttäytymistä. Alla kuvataan keskeisintä, nuoriin kuljettajiin ja heidän liikennekäyttäytymiseensä liittyvää sääntelyä.

Kuljettajaopetus

Ajokorttilain 35 §:ssä säädetään ryhmän 1 ajokorttia koskevista koulutusvaatimuksista. Lain 35 §:n 1 momentin mukaan ryhmän 1 ajokorttia suorittavan, jolla ei ennestään ole tähän ryhmään kuuluvaa ajokorttia, on ajokortin luokasta riippumatta saatava nk. ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus

(EAS). Koulutuksella annetaan perustiedot liikennejärjestelmästä, liikenteen vuorovaikutteisuudesta ja riskeistä, eri tienkäyttäjryhmien turvallisuuteen liittyvistä tekijöistä, moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen liittyvistä vastuista ja velvollisuuksista sekä muista turvallisen ja ympäristön huomioon ottavan ajotavan vaatimuksista. Koulutus suoritetaan kertaalleen ja se voidaan antaa teoriaopetuksena. Ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen 11 §:n mukaan koulutuksen määrä on neljä tuntia. EAS-koulutuksen tarkemmasta sisällöstä määrätään viraston antamalla määräyksellä¹⁰.

Hallituksen esityksen (HE 146/2017 vp) mukaan koulutuksen tarkoituksena olisi auttaa kuljettajaa hahmottamaan liikenteen vuorovaikutteisuuutta ja siihen liittyviä riskejä, ajoneuvon kuljettamiseen liittyviä vastuuta ja velvollisuuksia sekä erilaisia ajokäyttäytymiseen vaikuttavia tekijöitä kuten mikä yhteys esimerkiksi alkoholin ja huumaavien aineiden käytöllä tai väsyneenä ajamisella on vaaratilanteiden syntymiseen. Nuorten kuljettajien riskitekijöiksi on tunnistettu muun muassa ylinopeudet, turvalaitteiden käytön laiminlyöminen, päihtyneenä ajaminen ja puutteet muun liikenteen huomioimisessa. Koulutuksen tarkoituksena on ohjata ajokorttia suorittava alusta alkaen omaksumaan turvallisen liikennekäyttäytymisen edellyttämät asenteet ja tahdon toimia turvallisesti ja vastuullisesti liikenteessä. Koulutusvaatimus lisättiin lakiin vuoden 2018 muutoksella.

Lain 35 §:n 2 momentin mukaan auton B-luokan ajokorttia suorittavan on ennen kuljettajantutkintoa saatava koulutus, jolla lisätään valmiuksia vaikeissa olosuhteissa ajamisessa ja tuetaan muutenkin sääntöjä noudattavan turvallisen ja vastuullisen ajotavan omaksumista. Koulutuksessa on erityisesti vahvistettava valmiuksia tunnistaa ja välttää liikenteen vaaratilanteita ja tekijöitä, jotka kuljettajan ajokykyä heikentämällä voivat lisätä onnettomuusriskiä. Koulutukseen on sisällytettävä opetusta pimeällä ja liukkaalla ajamiseen liittyvien erityispiirteiden ja riskien tunnistamisesta, kuten tienpinnan liukkauden vaikutuksesta ajoneuvon hallintaan sekä ajonopeuden, turvallisuusvälin ja oikean havainnoinnin merkityksestä kuljettajan toimintamahdollisuuksiin ja nopeuden vaikutuksista jarrutusmatkaan ja ajoneuvon hallittavuuteen. Koulutuksen kesto on kahdeksan tuntia ja siihen on sisällytettävä teoriaopetusta ja ajo-opetusta, joka voidaan osin antaa simulaattorilla.

Edellä mainittu koulutusvaatimus lisättiin lakiin auton B-luokan vaiheistetusta suorittamisesta luopumisen takia. Koulutuksen tarkoituksena on aiemman syventävän vaiheen tavoitteiden mukaisesti antaa ajokorttia suorittavalle mahdollisimman laajat valmiudet turvallisuuteen vaikuttavien seikkojen huomioon ottamiseen. Koulutuksen sisällöt vastaavat pitkälti aiemman syventävän vaiheen sisältöjä (ks. HE 146/2017 vp).

Ajokiellot ja ajokieltokoulutus

Ajokiellosta ja muista seuraamuksista säädetään ajokorttilain 7 luvussa. Lain mukaan poliisi määrää ajoneuvon kuljettajan ajokieltoon. Rikosperusteinen ajokielto voidaan määrätä muun muassa seuraavilla perusteilla: kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta, vakavaa piittaamattomuutta osoittava liikenneturvallisuuden vaarantaminen, törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, rattijuopumus sekä törkeä rattijuopumus. Rikosperusteisten ajokiellojen lisäksi poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos hän ei täytä ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksiä, rikkoo ajokorttilain 16 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua ehtoa¹¹, ei ole toimittanut 20 §:n 4 momentissa tai 112 §:n 3 momentissa tarkoitettua lääkärinlausuntoa laissa säädetyssä määräjassa taikka toimittanut poliisin asettamassa määräjassa 20 §:n 1 momentissa tarkoitettua lääkärinlausuntoa tai 3 momentissa tarkoitettua optikon lausuntoa taikka todistusta uuden hyväksytyyn kuljettajantutkinnon, ajokokeen tai ajonäytteen suorittamisesta.

Ajokiellon kestosta säädetään ajokorttilain 66 §:ssä ja väliaikaisen ajokiellon kestosta lain 72 §:ssä. Ajokiellon tai väliaikaisen ajokiellon päättymisen jälkeen ajo-oikeus alkaa uudelleen, kun poliisi

¹⁰ Liikenteen turvallisuusviraston määräys TRAFI/18934/03.04.03.00/2018

¹¹ Kohta on kumottu lailla 387/2018, mutta laki sisältää yhä viittauksia ko. kohtaan.

palauttaa ajokortin haltijalleen tai antaa hänelle väliaikaisen ajokortin. Jos kuljettaja on määrätty auton ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana tehdyistä liikenne rikoksista tai toistuvista liikenne rikkomuksista ajokieltoon, on ajokortin palauttamisen edellytyksenä, että ajokieltoon määrätty esittää todistuksen uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvän koulutuksen saamisesta.

Ajokorttilain 37 §:ssä säädetään uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvästä koulutuksesta, niin kutsutusta ajokieltokoulutuksesta. Ajokieltokoulutuksen suorittaminen on edellytyksenä ajokortin palauttamiselle, kun kuljettaja on määrätty ajokieltoon auton ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana tehdyistä liikenne rikoksista tai toistuvista liikenne rikkomuksista. Ajokieltokoulutus käsittelee riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Säännöstä sovelletaan myös moottoripyörän ajo-oikeuden haltijaan, jolla ei ole auton ajo-oikeutta, kahden vuoden ajan moottoripyörän ensimmäisen ajo-oikeuden saamisesta. Ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen 16 §:n mukaan koulutuksen määrä on neljä tuntia.

Ajokieltokoulutuksen antamiseen vaaditaan autokoululupa. Liikenne- ja viestintävirasto voi hyväksyä koulutuksen antamiseen myös muita liikenneturvallisuusalan toimijoita, joilla on koulutukseen tarvittava liikenneturvallisuusalan tuntemus ja osaaminen sekä koulutuskokemus.

Ajokieltokoulutusvaatimuksen lisäksi uudet kuljettajat ovat kahden vuoden ajan tiukemmassa seurannassa ajorikosten ja -rikkomusten osalta kuin kuljettajat, joilla on yli kahden vuoden kokemus. Uusi kuljettaja voidaan ensimmäisten kahden vuoden aikana määrätä kokeneempaa kuljettajaa aikaisemmin ajokieltoon toistuvista liikenne rikkomuksista.

Poikkeukset B-kortin ikävaatimuksesta

Henkilöauton kuljettamiseen vaaditaan B-luokan ajokortti, jonka vähimmäisikävaatimus on Suomessa 18 vuotta. Lain 97 §:n mukaan B-luokan ajokorttilupaa ja ajokorttia koskevasta vähimmäisikävaatimuksesta voidaan kuitenkin poiketa erityisistä syistä kokonaisharkinnan perusteella. Poikkeuksen myöntää Liikenne- ja viestintävirasto. Poikkeuslupaa haetaan nuoren ja hänen huoltajansa yhteisellä hakemuksella. Poikkeuslupa saadaan myöntää aikaisintaan kolme kuukautta ennen kuin ajokorttia hakeva täyttää 17 vuotta. Kuljettajantutkintoon pääsyn vähimmäisikä on 17 vuotta.

Kriteerejä poikkeuslupien myöntämiselle 17-vuotiaille kevennettiin 2018 tehdyllä muutoksella. Aiemmin poikkeusluvan myöntämiseksi vaadittiin erityisen painavia syitä ja ajokortti- ja kulkemistarpeita tarkasteltiin pääosin perheessä tapahtuneiden äkillisten vakavien muutosten kannalta. Tästä johtuen lupia myönnettiin vuosittain vain muutamia. Lakimuutoksen jälkeen myöntämisperusteina huomioidaan ensisijaisesti ajokorttia suorittavan omat säännölliset kulkutarpeet. Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää poikkeusluvan 17-vuotiaille erityisestä syystä. Erityisiä syitä luvan myöntämiselle ovat pitkät etäisyydet tai puuttuvat joukkoliikenneyhteydet, jotka säännöllisesti hankaloittavat pääsemistä kouluun, työhön, työpaikalla tapahtuvaan koulutukseen tai säännölliseen ja tavoitteelliseen harrastukseen. Syynä voi olla myös hakijan terveydelliset syyt, jotka hankaloittavat tai estävät säännöllistä kulkemista. Kuljettavien matkojen tulee ylittää kohtuulliseksi määritellyn matkan tai matka-ajan rajat: vähintään tunnin yhdensuuntainen matka joukkoliikenteellä, vähintään viiden kilometrin yhdensuuntainen kävelymatka, kun joukkoliikennettä ei ole käytettävissä tai harvoin kulkevista joukkoliikenneyhteyksistä johtuva vähintään 1h 30min kestävä yhdensuuntainen matka.

Lain 97 §:n mukaan poikkeuslupapäätökseen voidaan liittää ehto kuljetuksista, joihin poikkeuslupa oikeuttaa ennen säädetyn vähimmäisikävaatimuksen täyttymistä. Tällaisia ehtoja ei ole toistaiseksi asetettu, koska on arvioitu, että ehtojen noudattamisen valvominen olisi käytännössä hankalaa ja rajoituksen vaikuttavuus liikenneturvallisuuteen saattaisi jäädä vähäiseksi. Säännölliseen kulkemiseen liittyvät erityiset syyt (esim. opiskelu tai työpaikka) voivat luvan myöntämisen jälkeen vaihtua ja siten myöntämishetken tietoihin sidottu lupapäätös vaatisi päivittämistä tai uuden luvan myöntämistä.

Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän poikkeusluvan lisäksi B-kortin vähimmäisikävaatimuksesta voidaan poiketa ammatilliseen kuljettajakoulutukseen osallistumisen perusteella (ajokorttilain 5 §:n 6 momentti). Koulutukseen tulee sisältyä kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen. Opiskelu on osoitettava oppilaitoksen antamalla todistuksella kuljettajatutkinnon teoriakokeeseen tultaessa. Ennen vähimmäisiän saavuttamista ajo-oikeus oikeuttaa vain opiskeluun liittyviin ajoihin. B- tai BE-luokan ajo-oikeuden saanut 17-vuotias opiskelija saa siten ajaa oppilaitoksen, työharjoittelupaikan ja kodin välillä sekä opintoihinsa kuuluvat ajot työpaikoilla tai oppilaitoksessa. Kaikista 17-vuotiaana henkilöauton ajo-oikeuden saaneista alle 3% suorittaa B-kortin tällä perusteella.¹²

2.2. Ajokorttilain seurantatutkimus: ensimmäiset valmistuneet tutkimustulokset

Liikenne- ja viestintävirasto julkaisi maaliskuussa 2021 ajokorttilain seurantatutkimuksen tuloksia ajokorttilain muutosten vaikutuksista erityisesti nuoriin kuljettajiin¹³. Tähän kappaleeseen on koottu tiivistetysti säädöshankkeen kannalta keskeisimpiä tutkimustuloksia ja havaintoja.

Tulosten mukaan poikkeusluvan myöntämisedellytysten keventäminen on aikaistanut henkilöauto-opetuksen aloittamista monen nuoren kohdalla. Poikkeusluvan suosio on kasvanut voimakkaasti. Poikkeuslupahakemusten määrä lähti kasvuun marraskuussa 2018, jonka jälkeen kasvu on jatkunut.

Myönnettyjä poikkeuslupia voidaan tarkastella monesta näkökulmasta. Maakunnittain tarkasteltuna poikkeuslupia on myönnetty eniten Uudellamaalla, Pirkanmaalla, Varsinais-Suomessa ja Pohjois-Pohjanmaalla asuville. Suhteessa 17-vuotiaaseen väestöön B-luokan ajo-oikeuksia oli vuoden 2019 lopussa eniten Etelä-Pohjanmaalla. Suhteellisesti paljon ajo-oikeuksia on myös Kainuun, Lapin, Etelä-Savon ja Satakunnan alueella. Tulosten perusteella miehet hakevat poikkeuslupia naisia useammin ja vuonna 2020 poikkeusluvista 61,5 % myönnettiin miehille ja 38,5 % naisille.

Poikkeusluvan lisäksi opetuslupaopetuksen suosio on kasvanut lakimuutoksen jälkeen ja opetuslupahakemusten määrät ovat nousseet merkittävästi. Hyväksytyistä ajokokeista 32 % oli opetuslupaoppilaiden suorittamia vuosina 2019–2020. Vuosina 2016–2017 osuus oli noin 20 %.

Tulosten mukaan 17-vuotiaat menestyvät ajokokeessa kaikkein parhaiten, kun tarkastellaan kuljettajatutkinnon ajokokeessa menestymistä iän perusteella. Ajokokeen läpäisee ensimmäisellä yrityskerralla 74 % 17-vuotiaista, 64 % 18-vuotiaista ja 45 % yli 18-vuotiaista. Sama ilmiö havaittiin, kun tarkasteltiin samaa joukkoa ajokorttia hakevista opetustavan mukaan.

Autokouluoppilaista 17-vuotiaiden ajo-opetustuntien keskiarvo ennen ensimmäistä ajokoetta on 11,5 tuntia, 18-vuotiailla 12,2 tuntia ja yli 18-vuotiailla 13,5 tuntia. Opetuslupaopetuksessa 17-vuotiailla on keskimäärin 35 tuntia opetusta ennen ensimmäistä ajokoetta, 18-vuotiailla 33,4 tuntia ja yli 18-vuotiailla 33 tuntia.

Liikenne- ja viestintäviraston julkaisussa ajokieltoja tarkastellaan monesta näkökulmasta. Päähavaintoina voidaan nostaa esiin ikä ja sukupuoli sekä vuodenajan, viikonpäivän ja kellonajan merkitys rikosperusteisten ajokieltojen määräämisessä. Lakimuutoksen jälkeen 17-vuotiaiden B-luokan ajokorttien määrä on kasvanut ja 17-vuotiaista ajo-oikeuden haltijoista miehiä on kaksinkertainen määrä naisiin verrattuna.

¹² Aikavälillä 2018–2020, yhteensä 741 ajokorttia.

¹³ Kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus vuonna 2018: Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin (Traficom in julkaisu 6/2021)

Ajokorttilain seurantatutkimuksen valmistuneet tulokset osoittavat, että 17-vuotiaat syyllistyvät suhteessa hieman useammin ajokieltorikoksiin kuin 18-vuotiaat tai 19-vuotiaat uudet henkilöauton kuljettajat¹⁴. 17-vuotiaiden kohdalla, 3,31% kuljettajista syyllistyi ajokieltorikokseen ollessaan vielä 17-vuotias. 18-vuotiaiden osalta, 3,01% syyllistyi ajokieltorikokseen ollessaan vielä 18-vuotias ja 19-vuotiaiden kohdalla 1,28 % syyllistyi ajokieltorikokseen ollessaan vielä 19-vuotias. Ero 17- ja 18-vuotiaiden välillä on todella pieni, vain 0,3 prosenttiyksikköä. Vastaava ero 18- ja 19-vuotiaiden välillä on 1,73 prosenttiyksikköä.

Ero ikäryhmien välillä säilyi saman tasoisena, kun ajokieltoon määräämisistä eroteltiin törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset. Eroa 17- ja 18- vuotiaiden välillä on 0,39 prosenttiyksikköä ja 18- ja 19-vuotiaiden välillä eroa on 0,59 prosenttiyksikköä.

Sen sijaan kuva muuttui, kun törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset suhteutettiin väliaikaisiin ajokieltoihin ikäryhmittäin. Suhteellisesti eniten on törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen syynä ajokieltoon määräämiselle 17-vuotiailla uusilla B-ajokorttiluokan kuljettajilla, 40,78 %. Ero 18-vuotiaisiin kuljettajiin on 8 prosenttiyksikköä. Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen on syynä 32,11% 18-vuotiaiden väliaikaista ajokielloista ja 19-vuotiailla sen osuus on 29,47 %. Miehet olivat selkeästi ylliedustettuina kaikissa näissä ikäryhmissä ajokieltoon määräämisissä. 17-vuotiaista 3,31 % määrättiin väliaikaiseen ajokieltoon 17- vuotiaana ja heistä 91 % oli miehiä.

Ajokorttilain seurantatutkimuksen tulosten mukaan iällä on merkitystä siinä toistaako nuori ajokieltorikoksen vai ei. Tulokset osoittavat, että kuljettajat joilla on 17-vuotiaana ajo-oikeushistoriassaan aiempi ajokieltorikos, syyllistyvät sellaiseen uudestaan B-ajo-oikeuden saatuaan todennäköisemmin kuin 18- ja 19-vuotiaat uudet henkilöauton kuljettajat. Suurin osa ajokieltoon määrätystä uusista kuljettajista syyllistyy ajokieltorikokseen vain kerran ensimmäisen ajovuoden aikana. Nuoren kuljettajan ajo-oikeushistorialla näyttäisi siis olevan vahva yhteys siihen, kuinka turvallisesti hän osaa toimia liikenteessä.

Ajokorttilain seurantatutkimuksen valmistuneiden tulosten mukaan voidaan alustavasti todeta, että ajokieltokoulutuksella on voitu vaikuttaa nuorten, riskialttiisti käyttäytyneiden kuljettajien liikennekäyttäytymiseen. Tulosten mukaan 92% ajokieltoon määrätystä uusista kuljettajista ei enää uudestaan syyllisty ajokieltorikokseen. Uusijoista alaikäisten osuus on pienin, kun verrataan 17–19-vuotiaita kuljettajia: 17-vuotiaista 94% ei syyllisty uudestaan ajokieltorikokseen, kun taas 18-vuotiaista 92% ja 19-vuotiaista 82% ei syyllisty enää toista kertaa ajokieltorikokseen.

Tulosten mukaan ajokieltoon määräämiset painottuvat 17- ja 18-vuotiaiden osalta kesäkuukausille. Eniten ajokieltoon määräämisiä tapahtuu 17–vuotiaiden kohdalla touko-syyskuussa, kun taas 18-vuotiaiden osalta ajokiellot painottuvat voimakkaammin huhti-, touko- ja kesäkuulle. 19-vuotiaiden kuljettajien ajokieltoon määräämisiä tapahtuu eniten huhti- ja toukokuussa sekä syyskuussa. Viikonpäivien näkökulmasta ajokieltoon määrätään eniten viikonloppuisin. Tulosten mukaan eniten

¹⁴ Tarkastelussa tutkittiin ajokieltorikoksia aikavälillä 1.7.2018–31.8.2020. Pöiminnassa olivat mukana ne 17-vuotiaat, jotka ovat saaneet ajo-oikeuden tuolla aikavälillä ja suorittaneet ajokortin ikäpoikkeusluvalla. Joukosta eroteltiin ne henkilöt, jotka olivat saaneet varhennetun ajo-oikeuden ammatillisen kuljettajakoulutuksen perusteella. Ikäpoikkeusluvalla B-luokan ajo-oikeuden saaneita oli tarkasteluvälillä yhteensä 19 998 henkilöä. Tässä on huomioitava se, että kyseessä on nimenomaisesti 17- vuotiaana ajo-oikeuden saaneet kuljettajat. Osa ikäpoikkeusluvan saaneista suorittivat kuljettajantutkimuksen kuitenkin vasta 18-vuotiaana. Joukossa oli myös yksi, joka sai B-ajokortin vasta 19-vuotiaana. Ihan kaikki kuljettajat eivät siis tarkastelujaksolla hyödyntäneet poikkeuslupaansa.

Tarkastelussa on huomioitu ne 17-vuotiaat kuljettajat, jotka ovat saaneet ajo-oikeutensa ikäpoikkeusluvalla ja syyllistyneet ajokieltorikokseen 17-vuotiaana. Mukana eivät ole ne, jotka ovat syyllistyneet ajokieltorikokseen täytettyään 18 vuotta. Lisäksi on huomioitava, että osa kuljettajista on määrätty ajokieltoon 17-vuotiaana jo ennen ajo-oikeuden alkamista. Tämä joukko ei ole mukana tässä tarkastelussa. Jokainen kuljettaja on mukana luvuissa vain yhden kerran (osalla kuljettajista oli monia ajokieltorikoksia). Samoilla ehdoilla sekä samalla aikavälillä tarkasteltiin myös 18-vuotiaita sekä 19-vuotiaita B-ajo-oikeuden suorittaneita. Traficomien julkaisuja 06/2021, s. 18.

ajokieltoon määräämisiä tapahtui perjantain ja lauantain sekä lauantain ja sunnuntain välisenä yönä 17-, 18- ja 19-vuotiailla kuljettajilla.

3 VAIHTOEHTOJA NUORTEN LIIKENNETURVALLISUUTTA EDISTÄVIKSI LAKIMUUTOSEHDOTUKSIKSI

Tässä kappaleessa kuvataan erilaisia vaihtoehtoja nuorten liikenneturvallisuutta edistäviksi lakimuutosehdotuksiksi. Vaihtoehtojen osalta tuodaan esiin virkavalmistelussa esiin nousseita havaintoja ja alustavaa arviointia.

3.1. Esille nousseita ehdotuksia

Julkisessa keskustelussa esiin nostetut ehdotukset ja muut vaihtoehdot ajokorttilain muuttamiseksi erityisesti nuorten liikenneturvallisuuden edistämiseksi on ryhmitelty teemoittain väliotsikoiden alle. Ehdotusten osalta kuvataan alustavia, tunnistettuja vaikutuksia ja mahdollisia haasteita.

Alaikäisten henkilöauton kuljettajien ajo-oikeuksien rajoittaminen tai porrastaminen

Yksi tapa parantaa nuorten liikenneturvallisuutta olisi rajoittaa alle 18-vuotiaiden B-kortin suorittaneiden kuljettajien ajo-oikeuksia. Koska B-ajokortteja myönnetään selvästi enemmän kuin esimerkiksi mopokortteja, ajo-oikeuksien rajoittamista on esitetty juuri henkilöauton kuljettamiseen.

Ajamisen rajoittaminen riskialttiimpina vuorokaudenaikoina olisi yksi tapa ehkäistä nuorten liikenneonnettomuuksia, joita tilastollisesti sattuu eniten viikonloppuina, yöaikaan. Onnettomuustietoinstituutin julkaiseman Nuorisoraportin¹⁵ mukaan eniten nuorten liikenneonnettomuuksia on tapahtunut perjantain ja lauantain välisenä yönä (klo 00–06), lauantain ja sunnuntain välisenä yönä (klo 00–06), sekä perjantai- ja sunnuntai-iltoina (klo 18–24). Onnettomuustietoinstituutin raportissa on kuvattu onnettomuuksia, joissa osallisena on 18–24-vuotias kuljettaja. Vastaavaa tutkimusaineistoa ei ole 17-vuotiaista kuljettajista, mutta voitaneen olettaa, että nämä ajankohdat olisivat riskialttiita myös alaikäisten henkilöauton kuljettajille.

Tiettyyn vuorokaudenaikaan ja viikonloppuun kohdistuva rajoitus olisi selkeästi tulkittava ja myös alaikäisten kuljettajien huoltajat voisivat seurata sen noudattamista. Rajoitus voisi koskea kuljettajaa siihen saakka, kunnes hän täyttää 18 vuotta. Myös 17-vuotiailla voi olla työntekoon tai harrastuksiin liittyvää kulkemistarvetta myöhään illalla tai varhain aamulla ja siksi rajoituksen kohdistaminen voisi olla hankalaa. Mahdollisesti ongelmallista ehdotuksessa olisi se, että se koskisi koko ikäluokkaa ja siten myös niitä kuljettajia, jotka eivät käyttäydy liikenteessä riskihakuisesti. Toisaalta on epävarmaa, miten rajoitus vaikuttaisi juuri riskihakuisesti käyttäytyviin kuljettajiin. Vaikuttavuus riippuisi poliisin valvontaresursseista. Rajoituksen toteuttamiskelpoisuutta, kuten sitä olisiko ehdotus toteutettavissa ilman erityisehtomerkinä ajokortilla, on arvioitava EU:n ajokorttidirektiivin näkökulmasta. Jos erityisehto lisättäisiin ajokortille, vaatisi muutos merkittävän järjestelmämuutoksen tai vaihtoehtoisesti kortin haltijan tulisi uudistaa ajokorttinsa 18 vuotta täyttäessään (hakea erityisehdon poistamista), mikä edellyttäisi henkilökohtaista asiointia. Asiaa selvitetään ja arvioidaan jatkovalmistelun yhteydessä.

Toisena rajoitusvaihtoehtona on nostettu esiin alkoholin kuljettamisen kieltäminen. Vaihtoehtojen osalta on huomioitava, että alkoholipitoisen aineen hallussapidosta säädetään alkoholilaisissa (1102/2017). Lain mukaan henkilö, joka on 20 vuotta nuorempi, ei saa pitää hallussa väkevää alkoholijuomaa ja henkilö, joka on 18 vuotta nuorempi, ei saa pitää hallussa mietoa alkoholijuomaa. Alkoholin kuljettamisen kieltäminen ei todennäköisesti toisi muutosta nykytilanteeseen, sillä alkoholin hallussapito

¹⁵ OTI: Nuorisoraportti 2021, Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat 18–24-vuotiaiden kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet ja liikennevakuutuksesta korvatut 18–24-vuotiaiden liikennevahingot

alle 18-vuotiaille on jo kiellettyä. Kuvatun rajoituksen valvonta voisi tuottaa poliisille haasteita ja siten rajoituksen vaikuttavuus jäädä heikoksi. Muiden päihteiden osalta valvonta olisi todennäköisesti vielä haastavampaa. Myös päihtyneet matkustajat nuoren ja kokemattoman kuljettajan kyydissä heikentävät liikenneturvallisuutta monin tavoin. Täysi-ikäisten matkustajien oikeuteen pitää alkoholijuomia hallussaan olisi vaikea puuttua lainsäädännöllisin keinoin ja edellä kuvattu valvonnallinen haaste koskisi myös tällaista rajoitusta.

Ajo-oikeutta voitaisiin rajoittaa myös siten, että alaikäisen kuljettajan kyydissä matkustamista rajoitettaisiin. Esillä ovat olleet sekä ajo-oikeuden rajaaminen tilanteisiin, joissa kuljettajalla on matkustajana täysi-ikäinen henkilö, huoltaja tai vastaava, sekä ajo-oikeuden rajaaminen siten, että nuoren kuljettajan kyydissä ei saisi olla matkustajia tai niin, että matkustajien kuljettamista rajoitettaisiin määrällisesti, sallittaisiin esimerkiksi vain yksi matkustaja, taikka matkustajamäärän rajoittaminen tietyn ajankohdan osalta.

Ehdotuksia tulee arvioida muidenkin kuin liikenneturvallisuutta koskevien tavoitteiden näkökulmasta (ks. 1.2). On selvää, että yksin henkilöautolla liikkuminen ei edistäisi liikenteen päästöjen vähentämistavoitetta. Toisaalta on huomioitava, että 17-vuotiaat hakevat poikkeuslupia kulkeakseen itsenäisesti esimerkiksi töihin tai opintoihin. Vanhemman kanssa ajaminen ei siten vastaisi nuorten liikkumistarpeeseen, vaan vastaisi lähinnä ajoharjoittelua, joka on mahdollista toteuttaa myös opetusluvalla. Ei olisi toivottavaa, että rajoitus muodostaisi esteen vaikkapa harrastukseen kulkemiselle yhdessä toisen alaikäisen kanssa. Mahdollista rajoitusta arvioitaessa on otettava huomioon Suomen liikenneympäristön erityispiirteet (pitkät etäisyydet, sääolosuhteet, yksityisautoilun merkitys harvaan asutuilla alueilla). Pitkien etäisyyksien vuoksi täysi-ikäisen henkilön kanssa ajaminen voisi tuoda mukanaan monenlaisia käytännön haasteita ja asettaa nuoret keskenään eriarvoiseen asemaan esimerkiksi perhesuhteiden vuoksi. Mukaan valittavalla täysi-ikäisellä voi olla myös liikenneturvallisuutta heikentäviä vaikutuksia. Nuoren liikkumistarve on sitä suurempi, mitä pidempi ajomatka esimerkiksi työpaikalle on. Voidaan olettaa, että aikuisen mukanaolo olisi vastaavasti sitä vaikeampaa, mitä pidemmästä matkasta on kyse. Täysi-ikäisen henkilön kanssa ajamisen hyödyllisyyteen vaikuttaisi ajo- ja liikennekäyttäytymiskulttuuri, jota henkilö välittäisi alaikäiselle kuljettajalle. On myös huomioitava, että edellä kuvattu ajo-oikeuden rajoittaminen voisi kannustaa alaikäisiä kuljettajia ajamaan muilla ajoneuvoilla siihen asti, kunnes henkilöauton ajaminen ilman täysi-ikäistä henkilöä olisi heille sallittua, ja rajoituksella voisi olla liikenneturvallisuutta heikentäviä vaikutuksia.

Jotta rajoitukset olisivat vaikuttavia, tulisi myös niiden rikkomisesta aiheutuvista seuraamuksista säätää. Mahdollisia rajoituksia on siten arvioitava ja harkittava yhdessä mahdollisten seuraamusten kanssa.

Liikennetikostaustan huomioiminen ajokortin myöntämisessä

Nuoren kuljettajan ajo-oikeushistorialla vaikuttaisi olevan vahva yhteys siihen, kuinka turvallisesti hän osaa toimia liikenteessä. Uuden kuljettajan riski syyllistyä ajokieltorikokseen on Liikenne- ja viestintäviraston selvityksen perusteella suurempi silloin, kun taustalla on aiempi ajokieltorikos. Aiempaan ajokieltorikokseen syyllistyneet kuljettajat on tunnistettu riskiryhmäksi, mutta samalla on huomioitava, että kyseessä on hyvin pieni joukko kuljettajista. Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan valtaosa kuljettajista ei syyllisty uuteen ajokieltorikokseen ensimmäisen ajovuoden aikana vaan vain noin 0,5% ikäluokasta syyllistyy useampaan ajokieltorikokseen. Rajoitusten kohdistaminen juuri riskihakuisesti käyttäytyviin kuljettajiin olisi lainsäädännön keinoin hankalaa ja koko ikäluokkaan kohdistuva toimenpide olisi hyvin todennäköisesti ylimitoitettu suhteessa siitä saatavaan hyötyyn.

Nuoren henkilön rikostaustan selvittäminen ajokorttilupahakemuksen yhteydessä olisi ongelmallista, koska se edellyttäisi arkaluontoisen tiedon käsittelyä. Lisäksi rekisteriote olisi fyysinen asiakirja, jonka käsittely ajokorttilupahakemuksen liitteenä muodostaisi esteen ajokorttilupahakemusten käsittelemiseksi sähköisessä palvelussa. Ongelmallista menettelyn kannalta olisi lisäksi se, ettei yksinomaan liikenne-rikostaustan tarkistamiseen suunniteltua rekisteriotetta ole käytössä. EU:n tietosuoja-asetus¹⁶ asettaa lisäksi rajoituksia sille, mitä tietoja viranomainen saa kerätä ja käsitellä. Viranomainen ei saa kerätä tai käsitellä muita kuin hakemuksen ratkaisun kannalta välttämättömiä tietoja ja rikos- ja sakkorekisteriotteet sisältäisivät myös sellaista tietoa, joka ei ole ajokorttilupahakemuksen käsittelyssä tarpeen. On myös huomioitava, että ajokorttilupahakemukset käsittelee Liikenne- ja viestintäviraston palveluntuottaja Ajovarma Oy. Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan, vaikka liikenne-rikostiedot ovat liikenneasioiden rekisterissä, eivätkä vaatisi erillisten rikos- ja sakkorekisteriotteiden toimittamista, palveluntuottajalla ei ole pääsyä liikenne-rikostietoihin, joka estäisi lupahakemusten käsittelyn palveluntuottajalla.

Mikäli aiemmat liikenne-rikokset muodostaisivat esteen B-luokan ajokortille ennen vähimmäisiän saavuttamista (18 vuotta) voisi tämä johtaa kohtuuttomiin tilanteisiin: nuoren henkilön teosta seurannut rangaistus kertaantuisi, jos sakon ja ajokiellon lisäksi mahdollisuus B-luokan ajokortin hankkimiseksi lykkääntyisi.

Ehdotuksen tavoite on myönteinen ja sillä voitaisiin olettaa olevan liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus. Ehdotuksella voisi olla myönteinen vaikutus nuorten kuljettajien asenteisiin. Ministeriöllä on valmius selvittää liikenne-rikostaustan huomioimista tarkemmin. Selvittäminen voi viedä enemmän aikaa kuin tämän hankkeen puitteissa on käytettävissä. Mikäli ehdotusta pidetään kannatettavana, voisi siihen mahdollisesti liittyä siirtymäaika.

Ajokieltokoulutuksen laajentaminen muihin ajokorttiluokkiin

Vaihtoehtona edellä kuvatulle rikostaustan selvittämiselle, joka olisi hallinnollisesti raskas menettely, on ehdotettu, että ajokieltokoulutusta laajennettaisiin. Koulutusta voitaisiin laajentaa myös muita uusia kuljettajia koskevaksi niin, että ajo-oikeuden saaneen, joka on määrätty ajokieltoon, tulisi aina suorittaa ajokieltokoulutus. Ajokieltokoulutuksesta on hyviä kokemuksia ja olisi todennäköistä, että tällaisella muutoksella toistuviin ajokieltorikoksiin syyllystyvien määrä laskisi entisestään.

Voimassa olevan sääntelyn mukaan ajokortin palauttamisen edellytyksenä on ajokieltokoulutuksen suorittaminen, mikäli kuljettaja määrätään ajokieltoon auton ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana tehdyistä liikenne-rikoksista tai toistuvista liikenne-rikkomuksista. Vaatimus koulutuksen suorittamisesta koskee myös moottoripyörän ajo-oikeuden haltijaa, jolla ei ole auton ajo-oikeutta, kahden vuoden ajan moottoripyörän ensimmäisen ajo-oikeuden saamisesta.

Ajokorttilain seurantatutkimuksen valmistuneiden tulosten mukaan voidaan alustavasti todeta, että ajokieltokoulutuksella on voitu vaikuttaa nuorten, riskialttiisti käyttäytyneiden kuljettajien liikennekäyttäytymiseen. Laajentamalla ajokieltokoulutusta B- ja A-, A1- ja A2-luokasta esimerkiksi AM/120-, AM/121- ja T-luokkaan, voitaisiin riskialttiisti käyttäytyvien kuljettajien liikennekäyttäytymiseen vaikuttaa osassa tapauksia jo nykyistä varhaisemmassa vaiheessa. Ajokieltokoulutuksen laajentaminen tarkoittaisi käytännössä sitä, että esimerkiksi 15-vuotiaan ajokieltoon määrätyn mopoilijan tulisi suorittaa ajokieltokoulutus saadakseen ajokorttinsa takaisin. Koulutuksen suorittaminen voisi vaikuttaa myönteisesti kuljettajan asenteisiin ja liikennekäyttäytymisen myötä liikenneturvallisuuteen. Koska ajokorttilain seurantatutkimuksen valmistuneiden tulosten perusteella nuoren kuljettajan ajo-oikeushistorialla näyttäisi olevan vahva yhteys siihen, kuinka turvallisesti hän

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27.4.2016: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=celex%3A32016R0679>

osaa toimia liikenteessä, voisi ajokielto-koulutuksen laajentaminen muun muassa ajokieltoon määrättyihin mopokortin haltijoihin vaikuttaa myös kuljettajan todennäköisyyteen syyllistyä uudestaan ajokieltorikokseen. Lisäksi tulosten perusteella ajokielto-koulutus oli vaikuttavinta juuri nuorempien kuljettajien eli 17-vuotaiden kohdalla.

Kuvattu ajokielto-koulutuksen laajentaminen ei edellyttäisi järjestelmämuutoksia.

Kuljettajaopetuksen kehittäminen

Liikenneturvallisuutta pohtinut asiantuntijaryhmä on keskustellut mahdollisuudesta laajentaa ennen ajokortin myöntämistä annettavaa riskientunnistamiskoulutusta niin kutsutun ajokielto-koulutuksen sisältöjä hyödyntäen. Ryhmä arvioi, että näin voitaisiin vaikuttaa nuorten asenteisiin ja ennaltaehkäistä riskihakuista käyttäytymistä liikenteessä. Ajokielto-koulutus on osoittautunut varsin toimivaksi, sillä ajokorttilain seuranta-tutkimuksen mukaan 92 % ajokieltoon määrättyistä uusista kuljettajista ei enää uudestaan syyllisty ajokieltorikokseen. Koulutus on saanut kiitosta myös sen suorittaneilta.

Ehdotuksena on, että kuljettajaopetuksen riskientunnistamisosuutta kehitettäisiin ja mahdollisesti syvennettäisiin. Riskientunnistamiskoulutus (RTK) muodostuu teoriaopetuksesta (neljä oppituntia) ja ajo-opetuksesta (neljä ajotuntia), jota voidaan antaa myös simulaattorilla ja se korvasi aiemmin käytössä olleen syventävän vaiheen. Muutos kohdistuisi kaikkiin henkilöauton ajo-oikeutta suorittaviin, siitä huolimatta, että valtaosa kuljettajista ei lukeudu riskiryhmään, jonka käytökseen ja asenteisiin muutoksella pyrittäisiin vaikuttamaan.

Vaihtoehtona riskientunnistamiskoulutuksen kehittämiseksi olisi ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutuksen (EAS) kehittäminen. Koska EAS-koulutus suoritetaan kertaalleen ensimmäistä ryhmän 1 ajokorttia suoritettaessa, olisi ehdotus riskientunnistamiskoulutuksen kehittämistä koskevaa ehdotusta kohdistetumpi. EAS-koulutuksen kesto on neljä tuntia ja se voidaan antaa teoriaopetuksena. Koulutuksen tarkemmasta sisällöstä määrätään viraston antamalla määräyksellä.

Kuljettajaopetuksen teoriasisällön, RTK- tai EAS-koulutuksen, muutos ei edellyttäisi järjestelmämuutoksia ja olisi näin suhteellisen helppo toteuttaa. Muutoksella voisi olla positiivinen, ennaltaehkäisevä vaikutus joka näkyisi ajokieltorikokseen syyllistyvien määrässä. Muutos koskettaisi yhtä lailla autokouluissa kuin opetuslupaopetuksessa opiskelevia, koska vain autokoulu tai muu Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä liikenneturvallisuusalan toimija saa antaa RTK- ja EAS-koulutusta.

Yksi ajokorttilain uudistamisen tavoitteista 2018 oli laskea ajokortin hintaa, jotta kuljettajaopetuksen hinta ei muodostuisi esteeksi ajo-oikeuden hankkimiselle. Liikenne- ja viestintäviraston tilaaman selvityksen mukaan ensimmäistä ajokorttia hankkivan kustannukset ovat laskeneet selvästi. Ennen uudistusta kuljettajaopetus maksoi B-kortin suorittajalle noin 1650 euroa¹⁷ ja uudistuksen jälkeen noin 1200 euroa. Ero selittyy pitkälti pakollisen teoriaosuuden vähentymisellä ja sillä, että useimmat oppilaat valitsevat autokoulussa paketin, johon kuuluu vähiten opetusta. Jotta edellisellä lakimuutoksella aikaansaatu muutos ajokortin hintaan ei kumoutuisi, tulisi muutoksia ehdottaa ensisijaisesti opetuksen sisältöön opetuksen määrän kasvattamisen sijaan. Mikäli teoriaopetuksen vähimmäismäärä pidettäisiin ennallaan, on todennäköistä, että riskientunnistamista koskevan osuuden laajentaminen tapahtuisi jossain määrin jonkin muun teeman kustannuksella.¹⁸ Jos taas teoriaopetuksen vähimmäismäärää kasvatettaisiin, olisi sillä suora vaikutus ajokortin hintaan. B-ajokortin hinnan nousemisella voisi olla

¹⁷ Vertailu tehtiin aiemman ensimmäisen vaiheen opetus ja kulut huomioiden, koska 2018 lakiuudistuksessa ajokortin vaiheittaisuudesta luovuttiin.

¹⁸ Ajokorttilain uudistuksen taloudelliset vaikutukset, s. 23, Traficomien tutkimuksia ja selvityksiä 18/2021.

vaikutuksia esimerkiksi siihen, kuinka kuljettajaopetus hankitaan ja jos ajokortin suorittajien määrä laskisi, voisi työvoiman saatavuus heikentyä logistiikka-alalla.

Ajoharjoitteluratojen hyödyntäminen

Ajoharjoitteluradoilla tapahtuvaa ajo-opetusta on ehdotettu nuorten liikenneturvallisuuksi edistävänä keinona. Ajoharjoitteluradan hyödyntäminen ei ole enää pakollista B-luokan kuljettajaopetuksessa. Simulaattoriopetus on lisääntynyt ja osin korvannut juuri ajoharjoitteluradoilla aiemmin toteutettua opetusta. Liikenne- ja viestintäviraston vuosittain toteuttamasta uusien kuljettajien seurantatutkimuksesta ilmenee, että uudet kuljettajat arvioivat juuri simulaattorilla annettavan opetuksen muita opetusmuotoja heikommaksi¹⁹. Toisaalta siitä, että ajoharjoitteluradalla tapahtuva opetus vaikuttaisi liikenneturvallisuuksi simulaattoriopetusta tehokkaammin ei ole tutkimusnäyttöä.

Ajoharjoitteluradoilla tapahtuvan opetuksen lisäämisen esteeksi muodostuu ajoharjoitteluraverkon kattavuus ja siitä syntyvät saatavuusongelmat. Käytössä olevia ajoharjoitteluratoja on tällä hetkellä noin neljäkymmentä, mutta saatavuus on osassa Suomea heikko. Jos ajoharjoittelurataopetuksesta tehtäisiin pakollista, tulisi harkita mahdollisuutta poiketa tästä vaatimuksesta, jos ajoharjoittelurata ei ole kohtuullisen matkan (esimerkiksi 100 kilometriä) päässä. Lisäksi kuljettajakoulutuksen tarjoajat ovat viime vuosina investoineet miljoonia euroja simulaattoriopetuksen kehittämiseen. Kuljettajaopetuksen sääntelyn ei tule muodostaa estettä opetusmenetelmien kehittämiseksi ja monipuoliselle hyödyntämiseksi. Kuljettajaopetuksen lähtökohtana on, että opetusta voidaan räätälöidä kunkin kuljettajan tarpeisiin. Erilaisten opetusmenetelmien monipuolinen hyödyntäminen ja tarjoaminen on toivottavaa, ja koulutuksen räätälöimisessä kouluttajilla on tässä keskeinen rooli.

Useimpien ajoharjoitteluratojen yhteydessä on nk. turvataloja, joissa tarjotaan teoriaopetusta. Näidenkin käytön lisääminen on noussut esille nuorten liikenneturvallisuuksi edistämisen keinona. Kuten ajoharjoitteluratojenkin osalta, ehdotukseen liittyy saatavuusongelmia, sillä turvataloja ei ole kaikkien ajoharjoitteluratojen yhteydessä. Turvatalojen hyödyntäminen edellyttäisi kuljettajaopetukseen osallistuvilta fyysistä läsnäoloa, joka ei ole linjassa aiempien sähköisten opetusmenetelmien hyödyntämistä edistävien säädösmuutosten kanssa.

Nuoren kuljettajan ajoterveyden ja kypsytyksen arviointi

Keskusteluissa liikenneturvallisuuksi lisäämiseksi on pohdittu myös nuorten kuljettajien ajoterveyttä ja kypsytyttä kuljettaa henkilöautoa ja toimia liikenteessä.

Yksi esiin nousseista havainnoista on, että kaikki nuoretkaan ajoluvan saaneet kuljettajat eivät täytä ajoterveysvaatimuksia. Ensimmäistä ryhmän 1 ajokorttia²⁰ hakevalta nuorelta hyväksytään oma ilmoitus terveydentilastaan (nk. ensimmäisen ajokortin hakijan vakuutus). Ajo-oikeutta laajennettaessa saman ryhmän sisällä, ei uutta vakuutusta tai lääkärinlausunnon toimittamista edellytetä, joten esimerkiksi mopon ajokortin 15-vuotiaana saanut ei toimita uutta vakuutusta tai lääkärinlausuntoa terveydentilastaan hakiessaan henkilöauton ajo-oikeutta, ellei terveydentilassa ole tapahtunut muutosta. Ennen vuoden 2018 muutoksia ajokorttilakiin nuori kuljettaja sai toimittaa niin kutsutun nuorison terveystodistuksen, joka saattoi ajo-oikeutta haettaessa olla useita vuosia vanha. Lain muutoksessa otettiin huomioon se, että nuoret ovat tilastollisesti terveimpiä ikäryhmiä ja he ovat olleet kattavan terveydentilaseurannan piirissä neuvolasta lähtien. Koko ikäluokan terveystarkastus tehdään koulussa ennen ajokortti-ikää ja monet ovat myös armeijan terveystarkastusten piirissä. Laajoissakaan

¹⁹ Kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus vuonna 2018 - Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin, Traficomien julkaisu 06/2021, s. 45.

²⁰ Henkilöauton, moottoripyörän, mopon, mopoauton tai traktorin ajokortti.

terveystarkastuksissa ei välttämättä päästä kiinni kaikkiin niihin tekijöihin, jotka vaikuttavat ajokortin suorittamiseen.

Nykyisin käytössä oleva hakijan antama niin kutsuttu 'oma vakuutus' koskee näöntarkkuutta ja lisäksi tiettyjä, lomakkeella yksilöityjä sairauksia, vammoja ja oireita. Jos hakija ei voi tai ei halua antaa vakuutusta, tulee hänen esittää lääkärinlausunto ajokortistaan. Ajoterveyden kannalta merkitykselliseksi katsotut sairaudet, vammat ja oireet kuvataan hakulomakkeella. Ajoterveyden asiantuntijat ovat esittäneet huolensa siitä, että kaikki hakijat eivät tiedä täyttävätkö he mainitut ajoterveysvaatimukset. Tällainen tilanne voi syntyä, jos ajoterveyteen vaikuttavaa sairautta tai vammaa ei ole syystä tai toisesta diagnosoitu (esim. ADHD / ADD, kehitysviivästymä, oppimishäiriö tai kehitysvammaisuus).

Toisena esille nousseena huolenaiheena on, että valheellisen terveydentilaa koskevan vakuutuksen antaminen voi olla houkutteleva vaihtoehto, eikä nuori ehkä ymmärrä asian painoarvoa. Ajoterveysvaatimusten tarkoituksena on edistää liikenneturvallisuutta ja tukea ajokortin säilyttämistä, ei estää ajokortin saamista. Pelko siitä, että menettäisi ajokortin tai ei voisi sitä saada, voi estää myös nuorta hakeutumasta lääkärintarkastukseen. Toisaalta joissakin sairauksissa, vioissa tai vammoissa henkilö tarvitsee lääkärintarkastuksen suulliseen teoriakokeeseen pääsemisen edellytyksenä, jolloin teoriakokeeseen saavuttaessa voidaan tarkistaa, että ajokorttilupa on myönnetty oikeilla perusteilla. Kaikkiin ensimmäistä ajokorttia hakeviin kohdistuva vaatimus ajoterveydestä käymisestä olisi todennäköisesti ylivoimainen toimenpide suhteessa siitä saatavaan hyötyyn. Usein nuoren kuljettajan aiheuttaman vaaratilanteen tai liikennevahingon taustalla ei ole terveydellistä syytä vaan ennemminkin kuljettajan asenne tai kokemattomuus. Erityisesti nuorille kohdistettu tiedotus ajoterveyden vaalimisesta ja kuljettajan vastuusta olisivat ehkä tehokkaampia keinoja edistää ajoterveyden toteutumista.

Ajokieltoon määrättyille kohdistettua pakollista lääkärintarkastusta on myös ehdotettu keinona nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Kuten edellä on todettu, ei liikenneturvallisuuden taustalla useinkaan ole terveydellisiä syitä ja tästä syystä lääkärintarkastuksen vaikuttavuus liikenneturvallisuuteen voisi jäädä pieneksi. Menettelyä, jossa ajokieltoerikokseen syyllistynyt määrättäisiin lääkärintarkastukseen, saatettaisiin pitää kohtuuttomana tilanteessa, jossa ajokieltoon määrätty kuljettaja saa sakkorangaistuksen ja hänet määrätään suorittamaan ajokieltokoulutus ennen kuin ajo-oikeus voidaan palauttaa. Ajokieltokoulutus on maksullinen. Ehdotetulla muutoksella ei todennäköisesti olisi suurta liikenneturvallisuutta edistävää vaikutusta ja toimenpiteenä se olisi ehkä ylivoimainen.

Nuorten kuljettajien kohdalla liikenneturveyden asiantuntijat ovat ilmaisseet huolensa siitä, että aivojen kehitys on murrosikäisillä vielä kesken ja siten nuorella ei ole aikuisen kaltaisia edellytyksiä toimia liikenteessä. Aivojen kehitys jatkuu noin 25-vuotiaaksi saakka ja poikien aivot kehittyvät myöhemmin kuin tyttöjen. Viimeisempänä kehittyvät otsalohkot, jotka vastaavat laajasti toiminnanohjauksesta ja käyttäytymisen säätelystä, ja siksi nuoren kyky käsitellä tunteitaan ja hallita käyttäytymistään on aikuiseseen verrattuna heikompi. Itsehillintä on keskeinen osa turvallista liikennekäyttäytymistä. Vaikka valtaosa nuorista olisi riittävän kypsä henkilöauton kuljettamiseen 17-vuotiaana, on ikäpoikkeusluvien suosion kasvun myötä liikenteessä myös aiempaa enemmän kuljettajia, joiden kypsyys ei ole ajo-oikeuden alkaessa vielä ihanteellisella tasolla. Toisaalta on hyvä huomioda, että myönnettyjen ajokorttien määriä tarkasteltaessa on havaittu A1-ajo-oikeuksien määrän laskeneen – siirtymän kaksipyöräisistä ajoneuvoista henkilöautoon voidaan olettaa edistyneen nuorten liikenneturvallisuutta. Sama kypsyymätön käytös ilmeni myös moottoripyörällä ajettaessa, joka voisi olla vaarallisempaa kuljettajan kannalta. Ikäpoikkeusluvut ovat olleet erityisen suosittuja nuorten miesten parissa, mikä entisestään korostaa tätä ongelmaa. Jo 17-vuotiaana ajokortin hankkineista kaksi kolmasosaa on miehiä.²¹ Ikäpoikkeusluvalla ajo-oikeuden saaneiden joukko on hieman nuorentunut lakimuutoksen

²¹ Traficomien katsaus 2018 lakimuutoksen vaikutuksiin, Traficomien julkaisu 6/2021, s. 18.

jälkeen ja ajo-oikeuden alkaessa yli 60 % miehistä oli 17,0–17,2 vuotta vanhoja, kun taas naisten kohdalla ajo-oikeuden alkaminen jakautuu tasaisemmin sille vuodelle kun kuljettaja on vielä alaikäinen.²²

Aivojen kypsyttömyys on erityinen nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuteen vaikuttava tekijä ja siksi nuorimpiin kuljettajiin kohdistuvat rajoitukset voisivat osoittautua tehokkaaksi tavaksi suojata nuoria liikenteessä. Kypsytyden arviointiin on olemassa menetelmiä, mutta käytännössä kypsytyden arviointi edellyttää ajoterveystutkimusta laajempaa tutkimista, ja tästä johtuen on epätodennäköistä, että nuoren kuljettajan kypsytyden arviointia voitaisiin tehdä kovin laajalti alle 18-vuotiaille. Kypsytyden arvioinnin osalta haasteena on lisäksi se, ettei esimerkiksi psykologin arviolla ole ajokyvyn arvioinnissa vakiintunutta asemaa. Mikäli psykologin arvio nuoren kypsytydestä vakiintuisi osaksi ajokyvyn arviointia, pitäisi määritellä tilanteet, joissa arvio kypsytydestä olisi ajokyvyn kannalta kielteinen. Yksilölliset erot kypsytydessä ja kypsytyksen tahdissa tuovat tämän tyyppiseen arvioon omat haasteensa. Keskimääräistä hitaampi henkinen kypsyminen ei myöskään itsessään ole ajokorttilainsäädännön tarkoittama sairaus, vika tai vamma, jonka perusteella ajokortin saamista voitaisiin rajoittaa. On myös syytä muistaa, että koska alle 18-vuotias ei voi hakea henkilöauton ajokorttia ilman huoltajansa suostumusta, arvioi myös huoltaja suostumuksensa antaessaan nuoren kypsytyttä toimia vastuullisesti liikenteessä.

Mikäli poliisi esimerkiksi omien valvontahavaintojensa perusteella katsoo tarpeelliseksi, että kuljettajan ajoterveys varmistetaan, voi poliisi määrätä kuljettajan toimittamaan lääkärinlausunnon tai erikoisalan lääkärinlausunnon ajokyvystään. Ajoterveyslausunnon antava lääkäri voi konsultoida erikoislääkärinä, liikennelääketieteen erityispätevyyden saanutta lääkärinä tai psykologia ja tarvittaessa antaa lähetteen potilaalle ajopolilla tehtäviin laajempiin tutkimuksiin. Ajopoliit ovat liikennelääketieteen osaamiskeskustoja, joissa on erikoistunutta osaamista ajoterveyden arvioimiseen ja tällä hetkellä ajopolitoimintaa on Turun, Helsingin ja Kuopion yliopistollisissa sairaaloissa. Ajopoleilla ajoterveyttä arvioidaan laaja-alaisesti ja erityisen vaativissa tapauksissa arvio voidaan antaa asiantuntijaraadin ratkaistavaksi. Ajopoliit tarjoavat konsultaatioapua lääkäreille myös kirjallisesti. Poliisin käytännöt voidaan lähtökohtaisesti katsoa riittäviksi myös nuorten kuljettajien osalta, sillä ajoterveyden näkökulmasta nuoret eivät ole suurempi riskiryhmä kuin muut kuljettajat. Liikenne- ja viestintävirasto laatii ja ylläpitää ajoterveyden arviointiohjeita terveydenhuollon ammattilaisille kuljettajan terveydentilan arvioimiseen. Ohjetta voitaisiin mahdollisesti kehittää niin, että se tukisi entistä paremmin ensimmäistä korttia hakevien nuorten terveydentilan arviointia.

Ajoterveyden osalta on lisäksi ehdotettu, että valittaessa opiskelijoita ammatilliseen kuljettajakoulutukseen, olisi järkevää varmistua siitä, että ajoterveysvaatimukset täyttyvät jo ennen kuin koulutus aloitetaan. Menettely olisi näin yhtenevä raide-, meri- ja lentoliikenteen kanssa. Ammatikulkijaksi tähtäävien kohdalla etukäteen tapahtuvaa ajoterveysarviointia voi perustella sillä, että raskaan kaluston kuljettajia koskevat terveysvaatimukset ovat muita tiukemmat (ryhmä 2 ajokorttilaissa). Nykyisin lausunto ajoterveydestä hankitaan usein vasta kun opinnot ovat jo alkaneet. Tällainen menettely olisi myös opiskelemaan hakevan etu, koska ne henkilöt, jotka eivät terveydentilansa vuoksi kykenisi toimimaan ammatikulkijana, eivät kouluttautuisi kuljettaja-ammattiin vaan valitsisivat toisen koulutusalan. Muutos edistäisi liikenneturvallisuuksia ja ehkäisisi terveydentilan vuoksi tapahtuvia opintojen keskeytymisiä.

Ajoterveystarkastusten vaikuttavuuden kannalta on tunnistettu ongelmallisia tilanteita, jotka koskevat kaikenikäisiä kuljettajia, ei vain nuoria. Suurimmaksi ongelmaksi on koettu se, että kielteisen ajoterveyttä koskevan lääkärinlausunnon saaminen ei estä kuljettajaa hakemasta uutta ajoterveyslausuntoa toiselta lääkäriltä. Poliisin tulee huomioida lähtökohtaisesti viimeisin lääkärinlausunto, jolloin aikaisempien lausuntojen merkitys kumoutuu tai jää vähäiseksi. Joskus aiempi kielteinen arvio ajokyvystä voi olla hyvin perusteellinen ja perustunut laajoihin tutkimuksiin. Tällaisia

²² Traficomilta saatuja, vuotta 2020 koskevia lukuja.

tilanteita silmällä pitäen onkin ehdotettu, että ajopolilla, erikoissairaanhoidossa tai moniammatillisissa ajoterveyden arviointikeskuksissa tehtyä kielteistä arviota ajokyvystä ei olisi mahdollista kumota yksittäisen lääkärin antamalla lausunnolla ajoterveydestä, vaan henkilö ohjattaisiin tarvittaessa uuteen arvioon ajopolille, erikoissairaanhoidossa tai moniammatillisissa ajoterveyden arviointikeskuksissa.

Esiin on nostettu myös muita ongelmia kuten se, että ajokyvyn arviointiin tuleva voi jättää kertomatta lääkärille olennaisia tietoja esimerkiksi ajokieltoon määräämisestä tai terveyshistoriastaan. Tehdäkseen riittävän laajan ajoterveysarvion, lääkärin tulisi voida tarvittaessa vahvistaa mitä ajo-oikeuksia arvio koskee ja saada tieto määrätystä ajokiellosta. Lääkäreillä tulisikin, tarpeen vaatiessa, olla mahdollisuus saada tieto asiakkaansa ajo-oikeuksista.

Lääkärin on ilmoitettava poliisille, jos hän toteaa, ettei ajokorttilupaa hakeva tai ajo-oikeuden haltija täytä ajoterveysvaatimuksia. Sairaanhoidtajalla ja terveydenhoitajalla on oikeus ilmoittaa jatkuvasta päihteiden käytöstä. On ehdotettu, että terveydenhuoltohenkilöstön ilmoitusvelvollisuuden ja -oikeuden toteutumista tehostettaisiin esimerkiksi Liikenne- ja viestintäviraston tiedotuksella ja terveydenhuoltohenkilöstölle suunnatulla koulutuksella. Koulutus voisi tukea arviota siitä, milloin kyse ei ole enää terveydentilan tilapäisestä heikentymisestä.

Uuden kuljettajan merkin käyttäminen

Yhtenä liikenneturvallisuutta edistävänä ehdotuksena on esitetty autoon kiinnitettävää uuden kuljettajan merkkiä, jota käytettäisiin määrätty aika ajokortin myöntämisestä. Merkin käyttövelvoite voitaisiin toisaalta myös kohdistaa vain tietynikäisiin henkilöauton kuljettajiin. Kyseessä ei olisi nopeusrajoitus vaan merkki viestiksi muille liikenteessä liikkuville, että kuljettaja on vielä kokematon. Merkillä voisi olla myönteinen, mutta mahdollisesti myös kielteinen vaikutus muiden tiellä liikkuvien käytökseen. Merkki voisi osaltaan motivoida uutta kuljettajaa ajamaan entistä vastuuntuntoisemmin ja muut paremmin huomioiden. Merkki helpottaisi yleisesti poliisin suorittamaa liikenteen valvontaa, vaikka on mahdollista, että väärinkäytöksiä esiintyisi ja uusi kuljettaja ei asettaisi merkkiä paikalleen ennen ajamisen aloittamista. Uuden kuljettajan merkki on käytössä verrattain laajalti, esimerkiksi monissa Euroopan maissa. Merkin vaikuttavuudesta liikenneturvallisuuteen ei ole tutkimustietoa. Ratkaisuna merkki olisi perinteinen, mutta myös selkeä. Merkin hankkimisesta aiheutuvat kustannukset arvioidaan maltillisiksi.

Ajokiellon keston muuttaminen

Keinona nuorten kuljettajien riskikäyttäytymiseen puuttumiseksi on ehdotettu ajokiellon keston muuttamista nykyistä pidemmäksi. Ajokielto on ajo-oikeuteen kohdistuva seuraamus, jolla pyritään ehkäisemään ajoneuvon kuljettajan osallistuminen liikenteeseen silloin, kun edellytysten siihen katsotaan puuttuvan.

Ajokiellot siirrettiin tuomioistuimelta poliisille vuonna 2019 (ks. laki 96/2018 ja HE 103/2017 vp). Lakimuutoksen valmistelussa eri tahot toivat esiin, että ajokieltojärjestelmään liittyy laajempia muutostarpeita. On siten huomioitava, että ajokieltoja koskevaa sääntelyä ja ajokieltojen menettelyä olisi tarpeen tarkastella laajemmin kokonaisuutena, sen sijaan, että sääntelyyn tehtäisiin yksittäisiä muutoksia esimerkiksi ajokiellon kestoja muuttamalla. Ajokieltoa koskevan sääntelyn ja nykyisten menettelyiden muuttaminen edellyttäisi poikkihallinnollista yhteistyötä. Poliisihallitus on käynnistänyt hankkeen ajo-oikeusasioiden sähköisen asiankäsitelyjärjestelmän kehittämiseksi ja uusi Ajojärjestelmä otetaan käyttöön vuonna 2023. Myös poliisin sähköisen asiankäsitelyjärjestelmän käyttöönotto voi edellyttää lainsäädäntömuutoksia.

On myös syytä huomioida, että mikäli ajokiellon kestoja päädyttäisiin muuttamaan, koskisi muutos lähtökohtaisesti kaikkia ikäryhmiä eikä siten kohdistuisi vain nuoriin kuljettajiin. Vaihtoehdon

vaikuttavuutta on arvioitava tarkkaan. Ajokiellon keston merkittävä pidentäminen edellyttäisi, että sääntelyä konkretisoitaisiin ajokieltoon johtavien olosuhteiden osalta. Nykyistä merkittävästi pidemmän ajokiellon liikenneturvallisuusvaikutuksia on vaikea ennakoida. Ajokiellon keston pidentämisellä voisi olla sääntöjen mukaisesti ajamista lisäävä vaikutus. Lisäksi rattijuopumuksesta aiheutuvan ajokiellon pidentäminen voisi lisätä alkoholukkojen käyttöä. Toisaalta on huomioitava, että lainsäädännön muuttaminen ei välttämättä suoraan johtaisi pidempiin ajokieltoihin, sillä ajokieltojen pituus pohjautuu pitkälti voimassa olevan sääntelyn soveltamiskäytäntöön.

Ajokieltojen kestoja on arvioitu Ruotsissa vuonna 2010 osana alkoholukolain esitöitä (Alkolås efter rattfylleri Prop. 2010/11:26)²³. Tutkimustietoa ajokieltojen keston vaikutuksista kuljettajien käyttäytymiseen muissa Pohjoismaissa ei tässä vaiheessa ole köytettävissä. Muiden Pohjoismaiden sääntely ja hyväksi havaitut toimintamallit eivät kuitenkaan välttämättä sovellu Suomessa hyödynnettäviksi.

3.2. Muut mahdolliset muutokset

Kappaleessa 3.1. kuvattujen vaihtoehtojen lisäksi ministeriössä on arvioitu myös muita mahdollisia muutoksia ajokorttisääntelyyn.

Poikkeuslupamenettelystä luopuminen

Ajokorttilaki mahdollistaa B-luokan ajokortin hankkimisen 17-vuotiaana poikkeusluvalla. Lain mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisistä syistä kokonaisharkinnan perusteella myöntää poikkeuksen B-luokan ajokorttilupaa ja ajokorttia koskevasta vähimmäisikävaatimuksesta. Erityisinä syinä hakijan ajokorttitarvetta arvioitaessa voidaan ottaa huomioon pitkät etäisyydet, käytettävissä olevat joukkoliikennedytykset ja mahdollisuudet niiden käyttöön sekä muut kulkuyhteyksiin liittyvät syyt, jotka ovat esteenä työssäkäyntiin, työharjoitteluun ja opiskeluun liittyvien tai muiden vastaavien välttämättömien matkojen tekemiseksi. Erityisiä kulkuyhteyksiin liittyviä syitä arvioitaessa voidaan ottaa huomioon myös ennalta arvaamattomat muutokset perheen tilanteessa sekä perheen toimentulon turvaamiseen ja välttämättömien asioiden hoitamiseen liittyvät tarpeet. Poikkeuslupaa haetaan hakijan ja hänen huoltajansa yhteisellä hakemuksella. Poikkeuslupa saadaan myöntää aikaisintaan kolme kuukautta ennen kuin ajokorttia hakeva täyttää 17 vuotta.

Uudistuksen johdosta ikäpoikkeuslupahakemusten määrä on kasvanut voimakkaasti (1.7.-31.12.2018: 2601 kpl, 2019: 14 513 kpl, 2020: 17 316 kpl, 1.1.-6.5.2021: 7434 kpl). Myönnettyjen ikäpoikkeuslupien osuus hakemuksista on ollut yli 90% ja myönnettyjen lupien määrät olivat seuraavat: v.2018: 1200, v.2019: 11 986 ja v.2020: 15 795. Poikkeuslupahakemusten määrä on kasvanut jyrkemmin kuin uudistusta tehtäessä osattiin odottaa ja juuri hakemusmäärien kasvusta johtuen menettely ei enää täysin vastaa tarkoitustaan. Tapauskohtainen arvio nuoren liikkumistarpeesta on hallinnollisesti raskas menettely ja vain alle kymmenen prosenttia hakemuksista on sellaisia, etteivät ne täytä poikkeuslupan myöntämiselle asetettuja ehtoja. Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen tietojen mukaan nykyisillä hakemusmäärillä ikäpoikkeuslupien käsittelyyn tarvittaisiin arviolta 13-14 henkilötyövuotta. Hakemusmäärän kasvu on edelleen jatkunut vuonna 2021. Alkuvuonna 2020 (tammi-maaliskuu) hakemuksia saatiin yhteensä 4615, kun alkuvuonna 2021 hakemuksia saatiin yhteensä 5336. Kasvu on siten ollut alkuvuoden 2021 aikana 16 % verrattuna alkuvuoteen 2020. Tilanteessa, jossa merkittävä osa ikäluokasta ajaa poikkeusluvalla suoritetulla ajo-oikeudella, on nykyisen menettelyn tarkoituksenmukaisuutta tarkasteltava tarkkaan.

²³ Alkolås efter rattfylleri Prop. 2010/11:26: <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2010/10/prop.-20101126/>

Poikkeuslupien määrä osoittaa, että suurella osalla alle 18-vuotiaista on esimerkiksi opintoihin tai työhön liittyvä liikkumistarve.²⁴ Poikkeuslupahakemusten määrän jatkuvan kasvun perusteella voidaan arvioida, että poikkeuslupamenettelystä luopuminen todennäköisesti lisäisi entisestään 17-vuotiaiden B-luokan ajokortin haltijoiden määrää ja sitä kautta nuorten kuljettajien osuutta liikenteessä. Poikkeuslupamenettelystä luopuminen voisi pidemmällä aikavälillä aikaistaa henkilöauton ajokortin hankkimista. Muutoksen oletettu yksityisautoilua lisäävä vaikutus olisi ilmastönäkökulmasta kielteinen, joskin poikkeuslupamenettelystä luopumisella ei arvioida olevan merkittävää tai pitkäaikaista ilmastovaikutusta. Autolla liikkumiseen kannustaminen ja autoilevaan elämäntapaan kasvaminen eivät ole myönteinen kehityssuunta myöskään kansanterveyden kannalta katsottuna.

Poikkeuslupamenettelystä luopumisen arvioidaan parantavan nuorten liikkumismahdollisuuksia ja samalla keventävän nykyisestä menettelystä aiheutuvaa hallinnollista taakkaa ja vähentävän hallinnollisia kustannuksia. Mikäli poikkeuslupamenettelystä luovuttaisiin, voitaisiin kuljettajantutkintoon osallistumiseksi alle 18-vuotiailta kuitenkin edellyttää esimerkiksi huoltajan suostumusta. Poikkeuslupamenettelystä luopumista harkittaessa on arvioitava muutoksen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Sillä, että nuoret kuljettajat liikkuisivat mopon tai mopoauton sijaan henkilöautolla, saattaisi olla liikenneturvallisuutta parantava vaikutus. Harvaan asutuilla seuduilla nuorten aiempaa laajempi mahdollisuus liikkua autolla todennäköisesti vähentäisi traktorien ja muiden tieliikenteeseen huonommin soveltuvien kulkuneuvojen käyttöä teillä.

Seuraamus vilpillisestä toiminnasta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa

Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan vilppitapaukset kuljettajantutkinnon teoriakokeessa ovat lisääntyneet. Vilppitapausten määrän kasvun taustalla voi olla osin myös vilpin tehokkaampi havaitseminen, koska koetiloissa on nykyisin käytössä kameravalvonta. Vilppitapauksissa koetilaan on viety esimerkiksi matkapuhelimia, kuulokkeita, muita viestintä- tai tallennusvälineitä tai muita materiaaleja ja välineitä, joita voidaan käyttää joko koevilppiin tai koekysymysten kopioimiseen. Muutamissa tapauksissa kokeen tekijä on esiintynyt eri henkilönä ja pyrkinyt tekemään kokeen toisen henkilön puolesta. Viime vuonna teoriakoe hylättiin vilpin vuoksi 87 tapauksessa; kiinnijääneistä 56 oli suorittamassa kuljettajantutkinnon teoriakoetta ja 21 ammatillista pätevyyttä.

Kuljettajakokeen suorittamisessa on tietyissä tilanteissa mahdollista käyttää apuna tulkkia ja myös tulkin käytössä on havaittu vilpillistä toimintaa. Tulkki on esimerkiksi voinut antaa kokeen suorittajalle oikeat vastaukset tulkkauksen aikana.

On selvää, että vilpillinen koesuoritus ei testaa kuljettajakokelaan todellista osaamista ja siten todennäköisesti heikentää liikenneturvallisuutta. Vilppiyritykset voisivat vähentyä ja kokeen suorittajien motivaatio opiskella teoriaopetuksen sisältöjä nykyistä paremmin kasvaa, jos vilpillisestä toiminnasta voitaisiin määrätä seuraamuksia. Vilpistä määrättävillä seuraamuksilla voisi olla pidemmällä aikavälillä havaittavia myönteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Seuraamuksena voisi olla, taksinkuljettajakokeen tapaan, vilpistä kiinni jääneen kokelaan koesuorituksen hylkääminen sekä viranomaisen asettama määräaika, jona kokeen uudelleen suorittaminen ei olisi sallittua (nk. karenssiaika). Koska taksinkuljettajan kokeeseen liittyvästä kokeen uusimisen karenssisääntelystä on kokemusta vasta hyvin lyhyeltä ajalta, ei ole käytettävissä vertailutietoa siitä, kuinka tehokkaasti tällä seuraamuksella pystytään vähentämään vilppitapauksia.

²⁴ Nykyisessä menettelyssä tulee osoittaa säännöllinen, esimerkiksi työssäkäyntiin tai harrastuksiin pohjautuva liikkumistarve. Menettelystä ja luvan saamisen edellytyksistä huolimatta myönnettyjen poikkeuslupien määrä on kasvanut voimakkaasti. Voidaan olettaa, että suurella osalla 17-vuotiaista on liikkumistarpeita.

Kokeessa vilpillisesti toimineelle tulkille voitaisiin myös esimerkiksi asettaa määräaikainen kiello avustaa koetilanteissa.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättiin 1.5.2021 uusi 246 a § (ks. laki 299/2021 ja HE 176/2020 vp). Kyseisen pykälän mukaan taksinkuljettajan kokeessa ja taksiliikenneluvan edellyttämässä yrittäjäkokeessa vilpilliseen toimintaan syyllistyneen henkilön koe on keskeytettävä ja koesuoritus hylättävä. Liikenne- ja viestintävirasto asettaa lisäksi kuuden kuukauden määräaikaisen kiellon osallistua taksinkuljettajan kokeeseen koetilaisuudessa vilppiin syyllistyneelle henkilölle.

Lakihankkeen jatkovalmistelussa tullaan arvioimaan myös mahdollisia teknisluonteisempia muutostarpeita lainsäädäntöön. Lisäksi on tunnistettu muutostarpeita, joilla voitaisiin parantaa viranomaisten operatiivista toimintaa.

4 MINISTERIÖN ARVIO VAIHTOEHTOJEN TOTEUTETTAVUUDESTA

Ministeriö pitää tärkeänä nuorten liikkumisen mahdollistamista. Esillä olleista vaihtoehtoista ne, joilla turvallista ajamista voitaisiin tukea nuorten liikkumistarpeet huomioiden, ovatkin ministeriön näkökulmasta ensisijaisia.

Ministeriö on arvioinut eri vaihtoehtoja sääntelyn muuttamiseksi. Arvioinnissa on hyödynnetty eri asiantuntijoiden ja Liikenne- ja viestintäviraston näkemyksiä sekä saatavilla olevaa tutkimustietoa. Ministeriön arvion mukaisesti osa edellä esitetyistä ehdotuksista saattaisi edellyttää muutoksia ajokorttilainsäädännön lisäksi muiden ministeriöiden valmistelemaan lainsäädäntöön. Osa ehdotuksista olisi toteutettavissa ilman säädösmuutoksia, esimerkiksi Liikenne- ja viestintäviraston määräysten tai ohjeiden muutoksina. Toisaalta on huomioitava hankkeen tarkoitus ja hankkeen aikataulutuksen asettamat rajat.

Tarkoituksena on, että mahdolliset säädösmuutokset tulisivat voimaan nopealla aikataululla, mahdollisuuksien mukaan vuoden 2022 aikana. Tämä aikataulu ja hankkeen rajat huomioon ottaen, ministeriö on arvioinut, että ehdotuksista alla kuvatut olisivat toteutettavissa. Ministeriö seuraa kehitystä kaikkien tunnistettujen ongelmien osalta ja osallistuu ennakkolliseen vaikuttamiseen, kun muutoksia esitetään sisäministeriön, sosiaali- ja terveysministeriön ja oikeusministeriön vastuulla olevaan lainsäädäntöön.

Ehdotettujen muutosten oikea-aikaisuutta on arvioitava. On todennäköistä, että ajokorttilakiin 2018 tehdyistä muutoksista, osa on sellaisia, että niiden vaikutuksia nuorten liikenneturvallisuuteen tulee tarkastella pidemmällä aikavälillä kuin tässä vaiheessa on mahdollista. Lakimuutos muun muassa lisäsi opetuslupaopetuksen suosiota ja opetuslupaopetuksen on havaittu vaikuttavan myönteisesti uuden kuljettajan asenteisiin.

Ajo-oikeuden rajoittamista koskevan ehdotuksen alla käsitellyistä vaihtoehtoista ministeriö pitää kannatettavimpana yöaikaisen ajamisen rajoittamista. Rajoitus voisi kohdistua viikonloppuihin ja aamuöihin (klo 00.00-05.00), jotta rajoituksen kielteiset vaikutukset työntekoon ja harrastuksiin jäisivät vähäisemmiksi. Tavoitteena olisi saada nuorten liikenneonnettomuusmäärät laskuun kieltämällä ajaminen viikonloppuöisin, jolloin tilastojen mukaan tapahtuu selvästi enemmän onnettomuuksia. Rajoituksen toteutettavuutta on yhä arvioitava EU:n ajokorttidirektiivin näkökulmasta. Jotta rajoituksella tavoiteltava hyöty saavutettaisiin, pitää sen noudattamatta jättämisestä olla jokin seuraamus. Ministeriö tulee arvioimaan tätä asian jatkovalmistelun yhteydessä.

Koska uuden kuljettajan merkin käyttö koskisi samaa kuljettajaryhmää, alle 18-vuotiaita henkilöauton kuljettajia, voisi se helpottaa edellä kuvatun rajoituksen noudattamisen valvontaa. Uuden kuljettajan

merkin ei kuitenkaan itsessään arvioida tuovan ratkaisua nuorten liikennekäyttäytymiseen liittyviin huolenaiheisiin, vaan se voisi tukea muita liikenneturvallisuutta edistäviä muutoksia.

Ministeriö näkee toteuttamiskelpoisena ja kannatettavana myös kuljettajaopetuksen kehittämisen tietyiltä osin. Opetusta voitaisiin kehittää joko riskientunnistamiskoulutuksen sisältöä tai ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutusta kehittämällä. Jotta ajokortin hinta pysyisi ennallaan tai ei nousisi merkittävästi, tulisi muutokset tehdä opetusmääriä lisäämättä.

Kuljettajatutkinnon osalta ministeriö arvioi, että edellisten lakimuutosten vaikutuksia ei voida tässä vaiheessa arvioida kattavasti. B-ajokortin edellyttämää kuljettajatutkintoa uudistettiin lailla 387/2018: teoriakoetta muutettiin sisällöltään vaativammaksi, ajokokeen kesto pidennettiin 45 minuutista tuntiin ja ajokokeen vaativuutta lisättiin. Tuolloin arvioitiin, että pidempi ajokoe mahdollistaisi muun muassa riskientunnistamisosaamisen varmistamisen. Kuljettajatutkintoon tehtyjen muutosten taustalla oli halu varmistua kuljettajien osaamisen korkeasta tasosta ja siten edistää liikenneturvallisuutta.

Kuljettajaopetuksen kehittämisen lisäksi ministeriö pitää kannattavana ajokieltokoulutuksen laajentamista B- ja A-, A1- ja A2-luokasta alempiin ajokorttiluokkiin, kuten AM/120-, AM/121- ja T-luokkaan. Ehdotuksen eduksi voidaan katsoa se, että pakollinen lisäkoulutus kohdistuisi juuri niihin kuljettajiin, jotka sitä eniten tarvitsevat ja muutoksella ei olisi vaikutusta ajokortin yleiseen hintatasoon. Ajokieltokoulutuksen kustannukset, arviolta 120-200 euroa, kohdistuisivat ajokieltorikokseen syyllystyneisiin kuljettajiin.

Nuorten kuljettajien ajoterveyden edistämisen kannalta tarkoituksenmukaisinta ja todennäköisesti vaikuttavinta olisi kehittää tiedottamista ja terveydenhuoltohenkilökunnan koulutusta. Liikenne- ja viestintäviraston julkaisemaa, terveydenhuollon ammattilaisille tarkoitettua ajoterveysohjetta kehitettäessä voidaan nuoria kuljettajia koskeviin kohtiin kiinnittää lisähuomiota. Nuorille suunnattu tiedotus ajoterveydestä voisi tukea ajoterveyteen vaikuttavien sairauksien tai vammojen havaitsemista ja nuoren halua vaalia omaa ajoterveyttään. Pakollinen lääkärintarkastus ajokorttia hakeville edellyttäisi lainsäädäntömuutoksia. Menettely, jossa kaikkien tulisi toimittaa lääkärinlausunto ajoterveydestään, olisi todennäköisesti ylimitoitettu ja kuormittaisi terveydenhuoltoa.

Ministeriö arvioi, että ajokieltosäätelyn muuttamista olisi kannattavinta tarkastella omana kokonaisuutena myöhemmin. Ajokieltosäätelyn muuttaminen edellyttäisi poikkihallinnollista yhteistyötä ja muutostarpeiden tarkempaa kartoittamista.

5 HANKKEEN JATKOASKELEET

Liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellaan luonnos hallituksen esitykseksi lausuntokierroksen jälkeen ja arviomuistiosta saatua lausuntopalautetta hyödyntäen. Hallituksen esitys on tarkoitus saada lausuntokierrokselle syksyllä 2021 ja antaa eduskunnalle keväällä 2022. Lakimuutos on tarkoitus saada voimaan vielä tämän hallituskauden aikana.

Eduskunnan edellyttämän ajokorttilain seurantatutkimuksen on määrä valmistua vuonna 2022. Tutkimuksen taloudellisia vaikutuksia koskeva osa valmistui maaliskuussa 2021 ja liikenneturvallisuusvaikutuksia koskevan osan on määrä valmistua keväällä 2022.

6 LAUSUNTOKIERROKSESTA

Lausunnoissa pyydetään ottamaan kantaa seuraaviin kysymyksiin:

1. Mitä muistiossa käsitellyistä vaihtoehtoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Ja mitä vähiten kannatettavana? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne.
2. Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?
3. Pitäisikö mahdollinen rajoitus mielestänne kohdistaa alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin, kaikkiin nuoriin kuljettajiin vaiko kaikkiin uusiin kuljettajiin? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne soveltamisalasta.