

HE 146/2017 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan ajokorttisääntelyä selkeytettäväksi ja kevennettäväksi liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioiden. Ajokortin suoritusjärjestelmää uudistettaisiin lisäämällä vaihtoehtoisuutta muiden kuin kuorma- ja linja-auton ajokorttien suorittamisessa, kevennettäisiin EU:n sääntelyä tiukempaa kansallista lisäsääntelyä, edistettäisiin digitalisaation käyttöä ajokorttimenettelyissä ja poistettaisiin esteitä menettelyjen sähköistämiseltä. Esityksellä toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitalisaatiosta ja normien purkamisesta.

Ajokorttiopetuksen ja sen toteutuksen vaatimuksia kevennettäisiin ja opetuksen valinnaisuutta lisättäisiin. Opetuksessa ja oppimisessa voitaisiin käyttää erilaisia oppimis- ja opetusmenetelmiä, mutta ajo-opetukseen ja ajoharjoitteluun vaadittaisiin viranomaisen lupa.

Ajokortteja suorittaville asetettaisiin vaatimuksia turvallisuuspainotteisista koulutuksista ja ajo-opetuksesta. Uusien kuljettajien rikkomusseuranta tehostettaisiin koulutusvaatimuksella. B-luokan ajokortin suorittamisesta useammassa vaiheessa luovuttaisiin. Opetusta tukevaa ajoharjoittelua edistettäisiin opetusluvan myöntämisedellytyksiä tarkistamalla.

B-luokan ajokortin vähimmäisikä ei ehdoteta muutoksia, mutta esitykseen sisältyy eräitä erityistapauksia koskevia ehdotuksia.

Koulutusvaatimukseen ehdotettujen muutosten johdosta kuljettajantutkinnon vaativuutta lisättäisiin. Mopokortin suorittajalta vaadittaisiin ajokoe ja B-luokan ajokokeen kestoa lisättäisiin.

Ajoterveysvaatimusten täyttymisen seuranta muutettaisiin muita kuin kuorma- ja linja-auton ajokortteja myönnettäessä ja uudistettaessa.

Traktoreiden ajokorttiluokitusta muutettaisiin. LT-luokasta luovuttaisiin. T-luokassa rakenteellinen nopeus nousisi enintään 60 kilometriin tunnissa ajoneuvoluokkaan T3 kuuluvia traktoreita lukuun ottamatta. Ajoneuvoluokkaan T3 kuuluvat traktorit, joiden rakenteellinen nopeus ylittää 40 mutta ei 60 kilometriä tunnissa, kuuluisivat AM-luokkaan ja rinnastettaisiin kevyisiin nelipyöriin. Teoria- ja ajokokeella suoritettava AM121 ajokortti antaisi oikeuden sekä kevyen nelipyörän että kyseisen T3 ajoneuvoluokkaan kuuluvan traktorin kuljettamiseen.

Ulkomaisten ajokorttien hyväksymistä Manner-Suomessa ajamiseen laajennettaisiin.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018. Eräiden ulkomaisten ajokorttien hyväksymistä täällä ajamiseen koskeva 61 §:n säännös on kuitenkin tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä helmikuuta 2018.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
SISÄLLYS	2
YLEISPERUSTELUT	4
1 JOHDANTO	4
2 NYKYTILA	5
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö	5
2.1.1 Ajokorttilainsäädäntö	5
2.1.2 Luokkakohtaiset opetus- ja ikävaatimukset	7
2.1.3 Ajokorttilääkärintarkastukset	8
2.1.4 Ulkomaisten ajokorttien kelpoisuus Suomessa	9
2.2 Kansainvälinen kehitys sekä Ahvenanmaan, ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö	10
2.2.1 Kuljettajakoulutus	10
2.2.2 Ahvenanmaa	10
2.2.3 Käytössä olevat B-luokan ajoharjoittelumallit eräissä Euroopan valtioissa	11
2.2.4 Ajokorttilääkärintarkastukset	15
2.3 Nykytilan arviointi	16
2.3.1 Kuljettajaopetus	16
2.3.2 Kuljettajantutkinto	19
2.3.3 Ajokorttilääkärintarkastukset	19
2.3.4 Eri kuljettajaryhmät ja turvallisuus	20
2.3.5 Ajokortin hinta	22
2.3.6 Muut ulkomaiset ajokortit kuin EU/ETA valtioissa annetut ajokortit	24
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	24
3.1 Tavoitteet	24
3.2 Toteuttamisvaihtoehdot	25
3.2.1 Vaihtoehdot auton B-luokan ajokortin suorittamisessa	25
3.2.2 B-luokan ikävaatimus	27
3.2.3 Ajoterveysvaatimusten valvonta ryhmässä 1	28
3.2.4 Traktorit	29
3.3 Keskeiset ehdotukset	30
3.3.1 Ajokorttiopetus	30
3.3.2 Ajoharjoittelu B-luokassa ja opetuslupaopetus	31
3.3.3 Auton B-luokan ajokortin suorittaminen yksivaiheiseksi	32
3.3.4 B-luokan vähimmäisikä	33
3.3.5 Moottoripyörän ajokortit ja ajoharjoittelu moottoripyörällä	34
3.3.6 Kuljettajantutkinto	35
3.3.7 AM-luokka	36
3.3.8 Traktorit	36
3.3.9 Autokoululupa	37
3.3.10 Ajoterveysvaatimusten täyttymisen osoittaminen ryhmässä 1	38
3.3.11 Ulkomaiset ajokortit	39
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET	39
4.1 Taloudelliset vaikutukset	39
4.1.1 Kansalaisille	39
4.1.2 Yrityksille	42
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan	43
4.3 Ympäristövaikutukset	45
4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset	45
5 ASIAN VALMISTELU	47
5.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto	47
5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen	48
5.2.1 Lähtökohtia koskevasta muistiosta saadut lausunnot	48
5.2.2 Esitysluonnoksesta saadut lausunnot	50
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ	54

HE 146/2017 vp

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	54
1 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT	54
2 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET	70
3 VOIMAANTULO	71
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	71
4.1 Turvallisuus	71
4.2 Yksityiselämän suoja.....	71
4.3 Elinkeinovapaus.....	72
4.4 Julkinen hallintotehtävä.....	73
4.5 Autokoulun valvontamaksu	74
4.6 Valtuussäännökset	75
4.7 Ahvenanmaan asema	75
LAKIEHDOTUS.....	77
Laki ajokorttilain muuttamisesta.....	77
RINNAKKAISTEKSTIT	95
Laki ajokorttilain muuttamisesta.....	95

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Suomessa ajokortin suorittaminen edellyttää pääsääntöisesti määrämuotoista ja luokkakohtaista kuljettajaopetusta kuljettajatutkintoon pääsyn edellytyksenä. Eräissä yksittäistapauksissa ajo-oikeuden laajentaminen voi tapahtua yksinomaan suorittamalla kuljettajatutkinto tai säädetty opetus.

Kuljettajatutkintoon pääsyn edellytyksenä olevat opetusvaatimukset ovat kansalliset. Euroopan unionin (EU) ajokorttilainsäädäntöön sisältyy eräitä yksittäisiä kuljettajaopetusta koskevia säännöksiä vaihtoehtona ajokokeelle ajokortin kelpoisuutta laajennettaessa. Muutoin EU:n ajokorttilainsäädäntöön ei sisälly opetusvaatimuksia vaan kuljettajan osaamista säännellään luokkakohtaisten kuljettajatutkintovaatimusten kautta. Tutkintovaatimukset koskevat tutkinnon sisältöä ja kestoja, tutkintomenettelyä, ajokokeen vastaanottavan henkilön kelpoisuutta sekä ajokokeessa käytettäviä ajoneuvoja. EU:n lainsäädäntö sääntelee muiden kuin traktoreiden ajokorttivaatimuksia.

Kansallisten koulutusvaatimusten taustalla on ollut tavoite yhdessä kuljettajatutkinnon kanssa varmistaa ajokorttia suorittavan osaaminen myös silloin, kun aiheiden käsittelyä ei voida tutkinnon keinoin riittävästi arvioida.

Kuljettajaopetuksen antaminen ajokorttia varten on luvanvaraista. Opetus edellyttää viranomaisen myöntämää autokoululupaa tai opetuslupaa. Määrämuotoisista opetusvaatimuksista johtuen opetusta ja sen toteuttamista säännellään yksityiskohtaisesti menettelyjen ja ajokortin suorittajien kohtelun yhdenmukaistamiseksi eri puolilla maata. Ajo-opetusta autokoulussa antavalta vaaditaan mopo-opetusta lukuun ottamatta liikenneopettajalupa. Opetuslupaopetus on ensisijaisesti vanhempien, isovanhempien tai huoltajien ja lasten kesken annettavaa opetusta, jossa opetusluvan saaja vastaa opetuksesta. Opetusluvan käyttöä ulkopuolisten opetuksen on määrällisesti rajoitettu. Opetusluvan saajalta edellytetään ajokortin lisäksi kokeella testattava opettavien asioiden tuntemus ja sopivuus tehtävään liikenne-rikostoustan estämättä.

Kuljettajaopetus on annettava viranomaisen vahvistaman opetussuunnitelman mukaisesti ja sisältövaatimukset koskevat myös opetuslupaopetusta. Luokkakohtaisissa opetussuunnitelmissa vahvistetaan opetuksen tavoitteet, sisällöt, opetusmenetelmät sekä perustaidot, joihin opetuksella pyritään, ja oppimisen ja opettamisen periaatteet.

Opetussuunnitelmassa ja opetukselle asetetuissa vähimmäismäärissä huomioidaan aiemmin suoritettujen ajokorttien kautta saavutettu osaaminen siltä osin kuin luokkakohtaiset opetussuunnitelmat vastaavat toisiansa. Ajo-oikeutta laajennettaessa sisältönä on uuden ajokorttiluokan erityispiirteiden edellyttämän osaamisen hankkiminen. Raskaan kaluston kuljettajilta EU:n lainsäädännön pohjalta vaadittava kuljettajan ammattipätevyys voidaan myös eräin edellytyksin hyvittää ajokorttiopetuksen vähimmäismäärissä. B-luokan opetuksen saadaan oppilas ottaa vuotta ja muihin luokkiin kuusi kuukautta ennen ajokortin vähimmäisikää. AM-luokassa 15 vuotta on kuitenkin myös ajo-opetuksen aloittamisen vähimmäisikä.

Ajokortin suorittaminen päättyy normaalisti kuljettajatutkinnon suorittamiseen. Vain auton B-luokan kuljettajaopetus on jaettu useammassa vaiheessa annettavaksi. B-luokassa on kuljettajatutkinnon jälkeen saatava vielä harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetus ilman uusia kokeita.

Ajokortti on mahdollista suorittaa myös ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä, jolloin sitä koskevat osittain eri säännöt opetuksen soveltamiseksi toisen asteen koulutukseen. Tavoitteena on raskaan kaluston ajokortin suorittaminen, vaikka oppilaiden iästä johtuen suoritetaan myös sitä edeltävä auton B-luokan ajokortti. Myös ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa vaaditaan ajokorttiopetuksen antamiseen autokoululupa. Ammatillisen opetuksen yhteydessä oppilas voidaan ottaa raskaan kaluston ajokorttikoulutukseen sinä vuonna kun hän täyttää 16 vuotta ja ajo-opetusta liikenteessä saadaan antaa oppilaan täytettyä 17 vuotta. Kysymyksessä on Opetushallituksen valvonnassa tapahtuva ammatillinen perustutkintokoulutus, jossa suoritetaan myös ammattipätevyysvaatimusten mukainen perustava ammattipätevyys, mikä mahdollistaa alempien ikävaatimusten soveltamisen raskaan kaluston ajokorttia myönnettäessä.

Puolustusvoimien ajokorteista on omat säännöksensä. Sotilasajoneuvojen kuljettamiseen vaadittavista puolustusvoimien ajokorteista säädetään ajokorttilain 58 §:n nojalla puolustusministeriön asetuksella puolustusvoimien ajokorteista ja ajoluovista (23/2013). Varusmiespalveluksen yhteydessä suoritetaan noin 3 000 raskaan kaluston ajokorttia vuosittain, jotka hyväksytään vaihdettaviksi siviilikorttiin edellyttäen, että siviilikortin ikävaatimukset täyttyvät.

HE 146/2017 vp

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa monista keskeisistä ajokorttiin liittyvistä tehtävistä. Se myöntää ajokortit ja autokoululuvat, valvoo autokouluja, vahvistaa kuljettajaopetuksessa käytettävät opetus suunnitelmat sekä vastaa kuljettajantutkintojen järjestämisestä ja ajokorttien rekisteröinnistä. Tutkintotehtävät samoin kuin ajokortin myöntämiseen liittyvät asiakaspalvelutehtävät se hoitaa palveluntuottajien avulla. Molemmista tehtävistä vastaavat tällä hetkellä kuljettajantutkintojen vastaanottajina toimivat palvelun tuottajat. Kuljettajantutkintotoiminnasta säädetään kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa (535/1998).

Poliisi vastaa ajokortinhaltijoiden valvonnasta ja voi vaatia uuden lääkärinlausunnon tai kuljettajantutkintotodistuksen esittämistä. Poliisilla on käräjäoikeuden ohella toimivaltaa määrätä ajokieltoon.

Ajokorttilakia sovelletaan vain Manner-Suomessa. Ahvenanmaalla on oikeus omaan ajokorttilainsäädäntöön.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

2.1.1 Ajokorttilainsäädäntö

Ajokorteista ja niiden suorittamisen vaatimuksista säädetään ajokorttilaissa (386/2011) ja ajokortteja koskevassa valtioneuvoston asetuksessa (423/2011). Kansallisen lainsäädännön on täytettävä Euroopan unionin (EU) ajokorteista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/126/EY asetetut muita kuin traktorin ajokortteja ja niiden luokitusta, kuljettajantutkintoja ja ajokortin myöntämistä koskevat vähimmäisvaatimukset. Traktorin kuljettajaa koskevat säännökset eivät sisälly EU:n lainsäädäntöön.

Ajokortin saamiseksi suoritettavaan kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä on pääsääntöisesti luokko kohtaisen teoria- ja ajo-opetuksen saaminen. Ajokorttiin vaadittavaa kuljettajaopetusta koskevat säännökset sisältyvät ajokorttilain 4 lukuun ja tarkemmat opetuksen määriä, sisältöä ja toteutusta koskevat säännökset ajokorteista annettuun valtioneuvoston asetukseen. Kuljettajantutkintoa koskevat perussäännökset sisältyvät ajokorttilain 5 lukuun. Tarkemmat luokko kohtaiset kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset sisältyvät mainittuun valtioneuvoston asetukseen ja kuljettajantutkinnossa käytettäviä ajoneuvoja koskevat säännökset kuljettajantutkinnossa käytettävien ajoneuvojen vaatimuksista, opetusajoneuvon merkitsemisestä sekä uuteen ajokokeeseen pääsemisen edellytyksistä annettuun liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen (547/2011).

Kuljettajaopetuksen antaminen ajokorttia varten säädetään ajokorttilaissa luvanvaraiseksi (34 §). Opetukseen vaaditaan autokoululupa tai opetuslupa ja luvaton kuljettajaopetustoiminnan harjoittaminen ilman autokoulutoiminnan edellyttämää autokoululupaa säädetään laissa rangaistavaksi (94 §).

Ajokorttilaissa säädetään kuljettajaopetuksen tavoitteista (35 §). Opetuksen tavoitteena on edistää oppilaiden kehittymistä vastuullisiksi kuljettajiksi liikenteessä antamalla perusvalmiudet ajoneuvon turvalliseen kuljettamiseen. Tulevien kuljettajien edellytetään tuntevan vastuunsa myös muiden tienkäyttäjien turvallisuudesta ja ympäristövaatimusten huomioon ottamisesta sekä osoittavan sen sovitamalla ajotapansa tämän mukaisesti. Lakiin sisältyvät perussäännökset kuljettajaopetuksen sisällöistä (36 §) ja käytännön toteutuksesta (37 §), opetuksen aloituksesta (38 §), ajo-opetuksen liikenteessä aloittamisen edellytyksenä olevista ajoneuvon kuljettamisen ja käsittelyn perustiedoista ja -taidoista sekä opettajan paikasta ajoneuvossa (49 §), ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon varuste- ja muista vaatimuksista, kuten opettajan polkimista (48 §), ja vastuullisesta kuljettajasta opetusajossa (47 §). Yksityiskohtaisemmat säännökset opetuksen toteutuksesta, samoin kuin luokko kohtaisen opetuksen määrät, sisältyvät asetukseen. B-luokkaa lukuun ottamatta ajokorttikoulutus päättyy hyväksytyyn kuljettajantutkinnon suorittamiseen ja ajo-oikeuden saamiseen. B-luokassa kuljettajaopetus annetaan kolmessa vaiheessa niin, että kuljettajantutkintoa edeltävää perusvaihetta seuraa itsenäistä opiskelua, ajoharjoittelua ja palautejakson autokoulussa sisältävä harjoitteluvaihe sekä valmiuksia vaaratilanteiden tunnistamisessa ja välttämässä, vaikeissa olosuhteissa ajamisessa ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisessa lisäävä syventävä vaihe (37 §). Asetuksella säädetään B-luokan perusvaiheessa ja syventävässä vaiheessa annettavasta liukkaalla ajamisen opetuksesta ajoharjoitteluradoilla (19 ja 20 §). Ajoharjoitteluratojen vaatimuksia ja hyväksymistä koskevat säännökset sisältyvät ajokorttilakiin (51 §).

Muu kuin autokoulussa annettava ajo-opetus edellyttää opetuslupaa. Liikenneopettajalupavaatimuksista poiketen opetuksen voi silloin antaa henkilö, joka täyttää säädetyn vähimmäisikävaatimuksen, jolla on ollut opetusajoneuvon luokkaa vastaava ajokortti vähintään kolmen vuoden ajan, joka on suorittanut opetuslupaopettajan opetettavia asioita koskevan teoriakokeen ja jota ei ole liikenne rikostaustan perusteella katsottava sopimattomaksi tehtävään (39 §). Vähimmäisikävaatimus on mopokorttia varten annettavassa opetuksessa 21 vuotta ja muissa tapauksissa 25 vuotta. AM-luokassa opettajan ajokorttivaatimus on opetusajoneuvon ajokorttia tiukempi, jos ajokorttia ei ole suoritettu AM-luokan koulutus- ja tutkintovaatimusten mukaisesti (40

HE 146/2017 vp

§). Muussa tapauksessa mopo-opetukseen vaaditaan moottoripyörän ajokortti ja kevyellä nelipyörällä annettavaan opetukseen auton ajokortti. Raskaan kaluston ajokorttia varten opetuslupan saaminen on mahdollinen vain autonkuljettajan ammattiopetukseen rinnastettavan työnantajan antaman koulutuksen yhteydessä kuljetusalan tutkintoon valmistavan koulutuksen oppisopimuksella (40 §).

Opetuslupia voidaan myöntää enintään kolme kolmen vuoden aikana tai, jos opettajana on opettavan vanhempi, isovanhempi, huoltaja, lapsi, lapsenlapsi tai sisarus, myönnettävien lupien määrää ei ole rajoitettu (42 §). Opetuslupaopetuksen sisältöön ja ajoneuvon kuljettajaan sovelletaan ajokorttilain mukaan autokouluopetusta koskevia säännöksiä (43 §).

Ajo-opetuksessa opettaja on mukana opetusajossa ja useimmiten vastuullinen kuljettaja. Esimerkiksi B-luokassa opettaja on mukana opetusajoneuvossa ja vastuullinen kuljettaja. Opettajan käytettävissä edellytetään olevan ylimääräinen jarrupoljin ja autokouluopetuksessa myös kytkinpoljin. Moottoripyöraopetuksessa opettaja seuraa tavallisesti oppilasta toisella ajoneuvolla ja yhteydenpito oppilaan kanssa hoidetaan radiopuhelimen välityksellä, jolloin oppilas katsotaan vastuulliseksi kuljettajaksi. Jos opettaja on mukana ajoneuvossa, hänet katsotaan kuljettajaksi ja häntä varten edellytetään oma jarrupoljin. Raskaalla kalustolla annettavassa opetuksessa ajo-opettajan vastuu riippuu suoritettavan ajokortin luokasta ja myös ajokorttia suorittavalla ennestään olevasta ajokortista. Ennen liikenteessä annettavaa ajo-opetusta oppilaalla edellytetään olevan ajoneuvon kuljettamisen perustiedot ja riittävä ajoneuvon käsittelytaito, joiden olemassaolon arvioi opettaja.

Itsenäinen ajoharjoittelu ajokorttia suoritettaessa on mahdollista vain moottoripyörän ajokorttia harjoitusluvalla suoritettaessa (45 §). Harjoituslupan saamisen edellytykset osoitetaan suorittamalla säännösten mukainen lyhennetty ajo-opetus, teoriakoe ja ajoneuvon käsittelykoe. Harjoituslupa edellyttää ajokortin vähimmäisiän täyttyvän. Harjoittelun päätteeksi suoritetaan ajokoe liikenteessä.

Ajokorttilain 52 §:n mukaan kuljettajantutkinnossa on osoitettava, että tutkinnon suorittaja hallitsee kuljettajaopetukseen sisältyvät asiat ja kykenee soveltamaan niitä ja toimimaan liikenteessä vastuullisesti. Luokka-kohtaiset kuljettajantutkintovaatimukset perustuvat ajokorttidirektiivin liitteen II vaatimuksiin. Tutkinnon teoriakoe toteutetaan tietokoneavusteisena. Tutkinnon ajokokeeseen voi liikenneajon lisäksi sisältyä käsitteilykoe, kuten esimerkiksi ajoneuvoyhdistelmien tutkinnoissa, tai pelkkä käsittelykoe voi korvata ajokokeen kuten mopokortin ja LT-luokan traktorikortin tutkinnossa. Tutkinnossa käytettävien ajoneuvojen vaatimukset sisältyvät liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen. Yhdenmukaistettujen vaatimusten lisäksi ajoneuvojen edellytetään täyttävän ajo-opetuksessa käytettävien ajoneuvojen vaatimukset (liikenne- ja viestintäministeriön asetus 1 §). Tämän perusteella ajoneuvon vaatimuksena voi olla opettajan lisäpoljin. Vaikka kuljettajantutkintoa ja sen suorittamista koskevat harmonisoidut vaatimukset, EU:n tasolla vain ajokortit edellytetään vastavuoroisesti tunnustettaviksi.

Kuljettajantutkintojen järjestämistä ja ajokokeen vastaanottajien kelpoisuutta koskevat vaatimukset sisältyvät kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annettuun lakiin (535/1998; 7 d § 73/2015). Ajokorttidirektiivin liitteessä II tutkintoympäristölle asetettujen vaatimusten toteutumisesta vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto sille kuuluvan tutkintojen järjestämisvastuun nojalla. Ajokokeen vastaanottajan kelpoisuutta koskevat vaatimukset perustuvat direktiivin liitteen IV vaatimuksiin. Vastaanottajalta vaaditaan muun muassa ajamiseen ja arviointiin liittyvää osaamista, säädettyjä arviointitaitoja, henkilökohtaisia ajotaitoja sekä palvelujen laatuun liittyvää osaamista. Myös vastaanottajan vähimmäisikä ja kokemusta säännellään. Jäsenvaltion edellytetään määrittävän peruskoulutuksen sisältävän koulutusohjelman ja sen tuottaman kelpoisuuden. Ajokorttidirektiivin vaatimukset ajokokeen vastaanottajan kelpoisuudesta ja peruskoulutuksesta on Suomessa sisällytetty opetushallinnon alan liikenneopettajan erikoisammattitutkintoon valinnaisena tutkinnon osana. Liikenneopettajalupa ja kyseisen tutkinnon osan sisältämä peruskoulutus antavat kelpoisuuden B-luokan ja kevyiden nelipyörien sekä C1- ja C-luokan ajokokeiden vastaanottamiseen (7 c §). Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy muiden luokkien ajokokeiden vastaanottajien erikoistumiskoulutusten koulutusohjelmat (7 d §). Direktiivissä asetetaan vaatimukset laadunvarmistusjärjestelmästä ja jatkokoulutuksesta, koulutuksen määrästä ja tietyin määräajoin toteutettavasta työnseurannasta. Näiden vaatimusten toteutumisesta huolehtii Liikenteen turvallisuusvirasto kuljettajantutkintotoiminnasta vastaavana viranomaisena.

Autokoulutoimintaa ja autokoululupaa koskevat säännökset sisältyvät ajokorttilain 8 lukuun. Autokoulutoiminta on ajokorttilaissa säädetty luvanvaraiseksi. (77 §). Luvat myönnetään alempien luokkien (ryhmä 1) tai raskaan kaluston (ryhmä 2) opetukseen ja luvat ovat toistaiseksi voimassa koko maassa Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Ryhmään 2 kuuluvat ajokortit, joihin sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeus, ja ryhmään 1 muut ajokortit. Autokoulussa on oltava opetustoiminnasta vastaava johtaja, joka ohjaa ja kehittää opetusta sekä vastaa sen sisällöstä ja opetustoiminnan hoitamisesta säännösten ja lupaehtojen mukaisesti (78 §). Autokoulun ajo-opetusta antavalla opettajalla on oltava liikenneopettajalupa AM-luokan mopo-opetusta lukuun ottamatta. Myös autokoulussa annettavassa mopo-opetuksessa opettajalla riittää opetuslupaopettajan vaati-

HE 146/2017 vp

musten täyttäminen, mikä liittyy mopokortin opetusvaatimusten käyttöönottoon ja opetuksen saatavuuteen sekä pyrkimykseen kohtuullistaa mopokortin kustannuksia. Toiminnan luvanvaraisuuteen ja kuljettajaopetuksen sääntelyyn liittyy toiminnan valvonta. Opetuksessa on muun muassa käytettävä viranomaisen vahvistamaa opetussuunnitelmaa, teoriaopetuksen antamiseen tarkoitettu opetustila on viranomaisen hyväksyttävä ja autokoulun on tehtävä valvovalle viranomaiselle erilaisia ilmoituksia ja sallittava paikan päällä tehtävät valvontakäynnit.

Autokoulun ajo-opetusta antavalta opettajalta vaaditaan liikenneopettajalupa (ajokorttilain 84 §). Liikenneopettajaluvan edellytyksenä on liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon kahden pakollisen tutkinnon osan suorittaminen ja se tuottaa oikeuden B-luokan ja AM-luokan kevyen nelipyörän ajokorttiopetukseen (88 §). Liikenneopettajan erikoisammattitutkintoon sisältyy valinnaisia tutkinnonosia, jotka tuottavat oikeuden esimerkiksi kaksipyöräisten ja raskaan kaluston ajokorttiopetukseen. Koulutuksen lisäksi liikenneopettajaluvan myöntämisen edellytyksenä on 23 vuoden vähimmäisikä, B-luokan ajo-oikeus vähintään kolmelta vuodelta, ryhmän 2 kuljettajien tiukempien terveystietojen täytyminen ja soveltuvuus tehtävään liikenneerikoistautan estämättä. Tutkintojen tunnustamista koskevan EU:n lainsäädännön mukaisesti tunnustetaan luvan koulutusvaatimusta vastaavana myös muussa EU- tai ETA-valtioissa saavutettu vastaava muodollinen pätevyys. Opettajia ja liikenneopettajalupaa koskevat vaatimukset ovat kansallisia.

Liikenneopettajakoulutukseen liittyy opetusharjoittelu autokoulussa ja, ajokokeen vastaanottajalle tarkoitettua tutkinnon osaa opiskeltaessa, ajokokeita vastaanottavassa yrityksessä. Opetusharjoittelulupaa ja sen myöntämistä koskeva sääntely sisältyy ajokorttilakiin (91 ja 91 a §).

2.1.2 Luokkakohtaiset opetus- ja ikävaatimukset

Opetuksen luokkakohtaiset vähimmäismäärät määritellään tunteina, joiden kesto teoriaopetuksessa on 45 minuuttia ja ajo-opetuksessa 50 minuuttia. Teoriaopetus edellyttää opetustilassa järjestettyyn opetukseen osallistumista, mikä on syksystä 2015 lähtien voinut tapahtua myös virtuaalisesti oppilaan ja opettajan kaksisuuntaisen vuorovaikutuksen mahdollistavan yhteyden välityksellä. Enintään viidesosa auton ajokorttia varten annettavan ajo-opetuksen vähimmäismääristä voidaan antaa simulaattorilla. B-luokassa liukkaalla ajamisen ajoharjoittelu näyttöineen sekä perusvaiheessa että syventävässä vaiheessa toteutetaan ajoharjoitteluradalla. B-luokan kuljettajaopetus saadaan aloittaa vuotta ja AM-luokkaa lukuun ottamatta muissa luokissa kuusi kuukautta ennen ajokortti-ikää. AM-luokassa ajo-opetuksen aloitusta ei voi aikaistaa ajokortin vähimmäisiästä.

AM-luokka

Mopot ja kevyet nelipyörät sisältävä harmonisoitu AM-ajokorttiluokka otettiin käyttöön 19 päivänä tammi-kuuta 2013. Direktiivin mukainen vaatimus on teoriakokeen suorittaminen. Suomessa kummankin ajoneuvoluokan kuljetusoikeus on suoritettava erikseen ajoneuvoluokkaa vastaavalla opetuksella, teoriakokeella ja käytännön kokeella. Käytännön kokeena mopolla on käsittelykoe ja kevyellä nelipyörällä ajokoe liikenteessä. Teoriaopetuksen vähimmäismäärä on kummankin ajoneuvoluokan kohdalla kuusi tuntia ja opetuksen sisältö määräytyy ajoneuvoluokan mukaan. Ajo-opetuksen vähimmäismäärä on kolme tuntia, josta käsittelyopetuksen ja liikenneajan osuudet määritellään erikseen.

AM-luokassa vähimmäisikävaatimus on 15 vuotta, kun harmonisoitu muiden jäsenvaltioiden tunnustettava vähimmäisikävaatimus on 16 vuotta.

Moottoripyöräluokat

Moottoripyöräluokista A1, A2 ja A jokainen on EU:n vaatimusten mukaisesti suoritettava erikseen luokkakohtaisella kuljettajaopetuksella ja kuljettajantutkinnolla. Ajokorttidirektiivin mukaisesti moottoripyöräluokkaa voidaan kuitenkin kahden vuoden kokemuksella korottaa lähinnä ylempään luokkaan pelkällä opetuksella ilman tutkintoa tai ajokokeella. Suomessa on käyttöön valittu koulutusvaihtoehto. Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellyttämä opetuksen vähimmäismäärä on kaikissa luokissa 12 tuntia teoriaopetusta ja yhdeksän tuntia ajo-opetusta. EU:n vaatimusten mukaisessa kokemusvaihtoehdossa opetuksen määrä on seitsemän tuntia.

Ajokortin vähimmäisikävaatimus A1-luokassa on 16 vuotta, A2-luokassa 18 vuotta ja A-luokassa 24 vuotta. Korotettaessa A2-luokan ajokortti kokemusvaihtoehtoa käyttämällä A-luokkaan, A-luokan ajokortin vähimmäisikä on 20 vuotta. A-luokkaan kuuluvaa kolmipyörää kuljettavan on kuitenkin oltava vähintään 21-vuotias.

HE 146/2017 vp

Moottoripyörän ajokortti voidaan suorittaa myös harjoitusluvalla itsenäisesti ajoa harjoittelemalla. Harjoituslupa on kansallista sääntelyä ja sitä varten on ajokortin vähimmäisiän täytyttävä, saatava ajo-opetusta vähintään neljä tuntia ja suoritettava teoriakoe ja käsittelykoe. Teoriakokeeseen pääsyn edellytyksenä on säädetyn teoriaopetuksen saaminen. Ajoharjoittelun jälkeen suoritetaan ajokoe.

Moottoripyörän ajokortin haltija, jolla ei ole auton ajokorttia, on kahden ensimmäisen vuoden ajan tiukemmassa rikkomusseurannassa ja hänet voidaan määrätä kokeneempia kuljettajia aikaisemmin ajokieltoon toistuvista liikenne rikkomuksista. Tiukempi rikkomusseuranta vastaa uusiin autonkuljettajiin sovellettavaa rikkomusseurantaa.

B-luokka

Auton B-luokan ajokortti suoritetaan kolmessa vaiheessa. Kuljettajantutkintoa edeltävässä perusvaiheessa teoriaopetuksen vähimmäismäärä on 19 tuntia ja ajo-opetuksen 18 tuntia. Opetukseen on sisällytettävä vaikeissa olosuhteissa ajamisen eli pimeällä ja liukkaalla ajamisen opetusta. Pimeällä ajamisen opetus voidaan antaa myös simulaattorilla. Kuten muissakin autoluokissa, myös B-luokan ajo-opetuksesta enintään viidenes voidaan antaa simulaattorilla. Liukkaalla ajamisen opetuksessa järjestettävät ajamisen näytöt ja harjoitukset toteutetaan vaatimusten mukaisella ajoharjoitteluradalla. Liukkaalla ajamisen näytöissä havainnollistetaan etenkin nopeuden vaikutuksia jarrutusmatkaan ja ajoneuvon hallittavuuteen. Kuljettajantutkinnon ja ajokortin saamisen jälkeen seuraavassa harjoitteluvaiheessa on saatava tunti teoriaopetusta ja kaksi tuntia ajo-opetusta. Syventävässä vaiheessa sekä teoria- että ajo-opetusta on saatava neljä tuntia. Ajo-opetuksesta puolet on ajamista liikenteessä ja puolet harjoittelua ajoharjoitteluradalla.

BE-luokan yhdistelmäutukintoon pääsemiseksi ei vaadita opetusta. Opetusta ei myöskään vaadita EU-direktiivin mahdollistaman B-luokan laajemman yhdistelmän kuljetusoikeuden saamiseen ajokokeella. Tällaisessa yhdistelmässä perävaunun kokonaismassa ylittää 750 kilogrammaa ja koko yhdistelmän kokonaismassa 3 500 kilogrammaa mutta ei 4 250 kilogrammaa. EU:n tarjoamista vaihtoehdoista on laajemman B-luokan yhdistelmän ajo-oikeuden hankkimisessa otettu käyttöön koevaihtoehto.

Uusi kuljettaja on kahden vuoden ajan B-luokan ajo-oikeuden saamisesta tiukemmassa rikkomusseurannassa. Hänet voidaan silloin määrätä kokeneempaa kuljettajaa aikaisemmin ajokieltoon toistuvista liikenne rikkomuksista. Erillisestä lyhytaikaisesta ajokortista luopumisen jälkeen harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetus edellytetään saaduksi ja todistus siitä toimitettavaksi rekisteriviranomaiselle kahden vuoden sisällä ajo-oikeuden saamisesta, jotta ajaminen voi jatkua keskeytyksittä.

B- ja BE-luokassa ajokortin vähimmäisikävaatimus on 18 vuotta.

Traktorit

Ajoneuvovaatimuksista poiketen EU ei sääntele traktoreiden ajokorttivaatimuksia.

Traktoreiden ajokorttivaatimusten perustana on EU:n traktorisäännösten mukainen traktoreiden luokittelu, joka perustuu ajoneuvon suurimpaan rakenteelliseen nopeuteen enintään 40 kilometriä tunnissa tai yli sen. Jos traktorin rakenteellinen nopeus ylittää 60 kilometriä tunnissa, sitä koskevat tiukemmat ajoneuvotekniset vaatimukset.

Kansalliset ajokorttiluokat ovat T ja LT, joiden suorittaminen ei edellytä kuljettajaopetusta. T-luokkaan kuuluvat myös moottorikelkat ja moottorityökoneet. T-luokan traktorin suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa ja ajokortti edellyttää luokkakohtaisen teoriakokeen suorittamista. Kansallisen sääntelyn nojalla T-luokan traktoria saa kuljettaa myös moottoripyörän ja auton B-luokan ajokortilla. LT-luokassa traktorin rakenteellinen nopeus ylittää 40 mutta ei 60 kilometriä tunnissa. LT-luokan ajokortin saaminen edellyttää luokkakohtaisen teoriakokeen lisäksi käsittelykokeen suorittamista perävaunullisella yhdistelmällä. Käsittelykokeessa tehtävinä ovat perävaunun kytkeminen ja yhdistelmän peruuttaminen. LT-luokan traktoria saa kuljettaa myös kuorma-auton ajokortilla.

T- ja LT-luokan traktorikortin vähimmäisikävaatimus on 15 vuotta.

Traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus ylittää 60 kilometriä tunnissa, edellyttävät auton ajokorttia, jonka luokka määräytyy traktorin kokonaismassan mukaan samoin kuin henkilö- ja kuorma-autoilla. Kuljettajan ikävaatimukset määräytyvät kysymyksessä olevan autoluokan mukaan.

2.1.3 Ajokorttilääkärintarkastukset

HE 146/2017 vp

Ajokorttidirektiivissä jaetaan ajokortit terveysvaatimuksiltaan kahteen ryhmään ja lääkärintarkastus edellytetään vaadittavaksi raskaan kaluston eli kuorma- tai linja-auton kuljetusoikeuden sisältävää ajokorttia hakevilta (ryhmän 2 kuljettajat). Muita kortteja hakevilta (ryhmän 1 kuljettajat) tarkastus edellytetään vaadittavaksi vain, jos esimerkiksi ajokorttimenettelyn yhteydessä herää epäily siitä, ettei henkilö täytä direktiivin terveysvaatimuksia. Sen sijaan näkökyvyn riittävyys edellytetään alemmissakin luokissa varmistettavaksi asianmukaisella tutkimuksella, jota ei tarkemmin määritellä. Direktiivin mukaan ajokortteja uudistettaessa on tarkistettava, että terveysvaatimukset täyttyvät edelleen.

Suomessa lääkärinlausunto on esitettävä kumpaankin ryhmään kuuluvaa ensimmäistä ajokorttia haettaessa. Lääkärinlausuntona hyväksytään laillistetun lääkärin enintään kuusi kuukautta aikaisemmin antama lausunto. Ryhmän 1 ajokorttia hakevilla hyväksytään myös nuorison terveystodistus. Vuonna 2013 otettiin iäkkäillä käyttöön laajennettu lääkärintarkastus, jossa kiinnitetään huomio erityisesti ikääntymisen mukanaan tuomiin muutoksiin, kuten erilaisten sairauksien ja lääkkeiden käytön yhteisvaikutuksiin ajokyvyn kannalta.

Ajokorttia uudistettaessa lääkärinlausunto vaaditaan ryhmän 1 ajokorttia uudistavalta 70 vuoden iästä lukien ja ryhmän 2 ajokorttia uudistavan täytettyä 45 vuotta. Muissa tapauksissa ajokorttia uusittaessa katsotaan henkilön täyttävän säädetyt vaatimukset, jollei hänestä ole tehty ajoterveyden menettämistä koskevaa ilmoitusta. Ajokorttilain 21 §:n mukaan lääkärin on salassapitovelvollisuuden estämättä ilmoitettava poliisille, jos hän toteaa, ettei ajokorttilupaa hakeva tai ajo-oikeuden haltija täytä enää terveysvaatimuksia terveydentilan muuten kuin tilapäisesti tapahtuneen heikentymisen tai jatkuvan päihteiden väärinkäytön takia. Ryhmän 1 ajokortit myönnetään ensin 15 vuodeksi ja 70 ikävuodesta lukien viideksi vuodeksi kerrallaan. Ryhmän 2 ajokortit myönnetään ensin viideksi vuodeksi ja 70 ikävuoden täytyessä kahdeksi vuodeksi kerrallaan. Ajokorttidirektiivin mukaan voidaan voimassaoloaikoja lyhentää 50 vuotta täyttäneiden henkilöiden kohdalla.

2.1.4 Ulkomaisten ajokorttien kelpoisuus Suomessa

Euroopan unionin ja Euroopan talousalueen (ETA) valtioissa annettujen ajokorttien vastavuoroisen tunnustamisen vaatimus perustuu ajokorttidirektiiviin. Ajokorttidirektiivissä ei kuitenkaan velvoiteta jäsenvaltiota soveltamaan vastavuoroisen tunnustamisen periaatetta mainittuihin ajokortteihin, jotka on vaihdettu kolmannessa valtiossa annetun ajokortin perusteella ja jonka haltija siirtyy toisen kuin kortin myöntäneen jäsenvaltion alueelle vakinaisesti asumaan. Ajokorttilain mukaan Suomessa ei tällaisessa tapauksessa tunnusteta ajokorttia, joka on vaihdettu sellaisen kolmannessa valtiossa annetun ajokortin perusteella, jota ei tunnusteta täällä ajamiseen oikeuttavaksi (59 §).

Ajokorttilain mukaan Suomessa tunnustetaan Genevessä vuonna 1949 ja Wienissä vuonna 1968 tehtyyn kansainväliseen tieliikennesopimukseen liittyneissä valtioissa annetut ajokortit täällä ajamaan oikeuttaviksi ja kuljettajantutkintoon pääsyyn oikeuttaviksi tai ilman kuljettajantutkintoa vaihdettaviksi vastaavaan suomalaisen auton B-luokan tai moottoripyörän ajokorttiin, jos säädetyt edellytykset täyttyvät (60 §). Ajokortin on oltava sopimuksen mukainen tai sen on täytettävä säädetyt vaatimukset. Oikeus ajamiseen on kaksi vuotta maahan vakinaisesti asumaan asettumisesta. Ajokortin vaihtaminen uutta tutkintoa suorittamatta edellyttää vähintään kuuden kuukauden ajamista täällä ja ajokortin myöntämisedellytysten täyttymistä. Ajokorttia ei kuitenkaan tunnusteta, jos henkilön vakinainen asuinpaikka on korttia myönnettäessä ollut Suomessa. Hongkongissa, Macaossa ja Taiwanissa annetut ajokortit tunnustetaan sopimusmaiden kortteja koskevien periaatteiden mukaisesti.

Muut ulkomaiset ajokortit eivät oikeuta ajamaan Suomessa, mutta ajokorttia voi käyttää tutkintoon pääsyn edellytyksenä suomalaista ajokorttia haettaessa (61 §). Ajokortteja, jotka on myönnetty muussa kuin Suomen tunnustamassa valtiossa tai jotka on myönnetty myöntämishetkellä Suomessa vakinaisesti asuneelle, eivät oikeuta myöskään tutkintoon pääsyyn.

Ajokorttilain mukaan voidaan kuitenkin vakinaista asuinpaikkaa koskevasta vaatimuksesta poiketen antaa tilapäinen ajokortti sopimusmaan kortin omaavalle turvapaikan hakijalle, jonka oleskelulupa-asian käsittely on kesken ajokortin tunnustamista koskevan määräajan päättyessä tai esitettyyn ajokorttiin liittyvän selvittelyn ajaksi. Tilapäinen B-luokan auton tai moottoripyörän kuljettamiseen oikeuttava ajokortti voidaan antaa myös muun ulkomaisen kuin sopimusmaan ajokortin omaavalle, jonka ajokortti ei myöntäjävaltiosta johtuen oikeuta täällä ajamiseen (63 §). Tilapäinen ajokortti on vain Manner-Suomessa voimassa eikä se vastaa ulkoasultaan varsinaista ajokorttia.

2.2 Kansainvälinen kehitys sekä Ahvenanmaan, ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

2.2.1 Kuljettajakoulutus

Euroopan unionin ajokorttilainsäädännössä säännellään kuljettajan osaamista koskevia vaatimuksia kuljettajantutkinnon vähimmäisvaatimusten kautta (ajokorttidirektiivin 7 artiklan 1 kohdan alakohtat a ja b sekä direktiivin liite II). Opetusta koskevia säännöksiä ei siihen sisälly muutoin kuin vaihtoehtona tutkinnon suorittamiselle eräissä ajokorttiluokan korottamista koskevissa tapauksissa (7 artiklan 1 kohdan alakohtat c ja d sekä direktiivin liitteet V ja VI).

Useimmissa Euroopan talousalueeseen kuuluvissa valtioissa vaaditaan jotain opetusta ajokortin saamiseksi. Liikenteen turvallisuusvirastossa tehdyn selvityksen mukaan poikkeuksena tästä ovat Alankomaat, Espanja, Iso-Britannia, Malta ja Ranska, joissa ei vaadita pakollista opetusta. Belgiassa ja Irlannissa ei vaadita teoriaopetusta. Vaikka pakollista opetusta ei vaadita, yleistä kuitenkin on, että myös ammattimaista opetusta hyödynnetään ennen kuljettajantutkinnon suorittamista.

Etenkin B-luokan ajokortin saamiseksi annettavassa opetuksessa ammattimaisen opetuksen rinnalla on käytössä maallikko-opetusta sekä erilaisia ajoharjoitteluun perustuvia malleja, joihin niihinkin voidaan vaatia sisällytettäväksi ammattiopetusta. Ajoharjoittelun aloittaminen voi edellyttää opetuksen saamista taikka teoriakokeen tai koko tutkinnon suorittamista. Esimerkiksi Ruotsissa ajoharjoittelun yhteydessä vaaditaan yhteensä 540 minuuttia opetusta, josta osaan edellytetään valvojan osallistuvan yhdessä harjoittelijan kanssa ennen ajoharjoittelun aloittamista. Ruotsissa suoritetaan kuljettajantutkinto ajoharjoittelun päätteeksi kun taas Saksassa tutkinto edeltää ajoharjoittelua. Ajoharjoittelun valvojiin kohdistuu vähimmäisikä ja ajokortin voimassaoloa koskevia vaatimuksia. Valvojan vähimmäisikävaatimus vaihtelee yleensä 21 ja 30 vuoden välillä. Alhaisimmillaan se on Irlannissa (19,5 vuotta). Useimmiten edellytyksenä on, että valvojalla on ollut ajokortti keskimäärin kolmesta viiteen vuotta. Valvojalta voidaan lisäksi edellyttää viranomaisen hyväksymistä tai valvojien määrää rajoittaa. Mitään valvottuun ajoharjoitteluun verrattavaa mallia ei ole käytössä Bulgariassa, Kreikassa, Kroatiaassa, Portugalissa, Puolassa, Romaniassa, Slovakiassa, Tanskassa, Tšekissä ja Unkarissa.

Ajoharjoittelun aloittamisen ikäraja on useimmissa maissa pyritty laskemaan pitemmän ajokokemuksen kerryttämiseksi ennen ajokortin saamista. Erityisen hyvin tämä pidennetty harjoittelu-aika soveltuu muuhun kuin autokouluopetukseen. Alhaisimmillaan ajoharjoittelu voidaan yleensä aloittaa 16-vuotiaana. Ajoharjoitteluun voi liittyä korkeammat ajoneuvovakuutusmaksut, vähimmäis- ja/tai enimmäiskesto koskevia vaatimuksia ja erilaisia rajoituksia kuten harjoittelun kieltämiseksi moottoritiellä tai perävaunua kuljettaen.

Opetuksessa tai harjoittelussa käytettävässä ajoneuvossa ei yleensä vaadita lisävarusteita opettajaa varten. Belgiassa, Italiassa, Latviassa ja Norjassa edellytetään käsijarrun olevan opettajan/valvojan käytettävissä.

BASTin (Saksan Bundesanstalt für Strassenwesen, Federal Highway Research Institute) vuodelta 2014 olevien hintatietojen mukaan B-luokan ajokortin hinnat vaihtelevat EU:ssa muutamasta sadasta eurosta yli 2000 euroon. Halvimmillaan ajokortti on suoritettavissa Bulgariassa, Maltalla ja Tšekissä (keskimäärin 230–320 euroa). Kallein ajokortti on Norjassa. Yli 1 000 euron hintaan se on suoritettavissa Alankomaissa, Espanjassa, Isossa-Britanniassa, Luxemburgissa, Ranskassa, Saksassa ja Tanskassa (keskimäärin 1 200–1 900 euroa).

2.2.2 Ahvenanmaa

Ahvenanmaalla on runsas vuosi sitten toteutettu ajokorttilainsäädännön muutos, jonka yhteydessä luovuttiin pakollisesta teoria- ja ajo-opetuksesta. Muutoksen tavoitteita oli lisätä liikenneturvallisuutta ja vähentää liikenneonnettomuuksista aiheutuvia kustannuksia painottamalla asenteita, riskitietoisuutta ja liikenneturvallista käyttäytymistä aiempaan lainsäädäntöön verrattuna. Tässä tarkoituksessa otettiin B-luokassa käyttöön pakolliset turvallisuuskurssit.

Ennen muutosta vaadittiin B-luokan ajokortin suorittamiseksi 20 tuntia teoriaopetusta ja 17 tuntia ajo-opetusta. Myös ajokorttikoulutuksen kaksivaiheisuudesta luovuttiin. Muutoksen jälkeen ajokorttia ennestään omaamattomalta vaaditaan johdattelevan teoriakokeen suorittaminen ja vasta sen jälkeen voidaan hakea ajokorttilupaa. Pakollisia turvallisuuskursseja vaaditaan kaksi ja ne järjestetään autokoulussa. Jälkimmäisessä niistä käsitellään ajamista ja käytännön tilanteita ja se voidaan suorittaa vasta ajo-opetuksen aloittamisen jälkeen. Johdattelevan teoriakokeen suorittamisen yhteydessä on otettava käyttöön ajopäiväkirja, joka on esitettävä asianmukaisesti täytettynä tutkinnossa. Koska mitään ajo-opetusvaatimuksia ei ole, käytännössä ajopäiväkirjan pitämiseen liittyvä vaatimus edellyttää vähintään yhtä ajo-opetustuntia.

HE 146/2017 vp

Kaksivaiheisesta kuljettajaopetuksesta luopumisen yhteydessä tarkistettiin tutkintovaatimuksia muun muassa ympäristöystävällistä, suunniteltua ja ennakoivaa ajamista koskevilla sisällöillä. Opetuslupaa varten on opettajan käytävä ”handledar kurs” autokoulussa. Suoritus on voimassa viisi vuotta, eikä opetettavilta vaadita sukulaisuussuhdetta opettavaan. Opetusajoneuvossa vaaditaan opettajan poljin, mutta tutkintoajoneuvossa ei sitä vaadita.

Ajokorttia haettaessa käytössä on omavakuutus osoituksena terveysvaatimusten täyttymisestä ja se on annettava ennen opetuksen aloittamista. Tarvittaessa vaaditaan lääkärin- tai optikon todistus.

Muutoksesta ei ole vielä seurantatietoja saatavissa, mutta sen ei ole todettu vaikuttaneen kielteisesti liikenneturvallisuuteen. Kuljettajantutkinnon vastaanottajan näkökulmasta oppilaiden taso on noussut, selvimmin mopokortin suorittajien kohdalla. Mopon ajokokeessa liikenteessä ajon kesto on vähintään 25 minuuttia. Muutosta pidetään kouluttajalle aiempaa vaativampana, koska tämän on kyettävä motivoimaan oppilas ittava ymmärtämään turvallisen kuljettajan vaatimukset ja omat rajoituksensa siihen nähden. Myönteisenä pidetään sitä, että oppilaasta riippuen oppitunteja voidaan tarvita huomattavasti aiempaa vähemmän. Tutkinnon vastaanottajan näkökulmasta B-luokassa aiemman 17 ajotunnin sijaan määrä on voinut laskea esimerkiksi 8–10 ajotuntiin. Tässä luokassa on ollut havaittavissa, etteivät kokeeseen tulevat ole välttämättä valmiiksi koulutettuja, mikä lisää kokeiden hylkäämistä.

2.2.3 Käytössä olevat B-luokan ajoharjoittelumallit eräissä Euroopan valtioissa

Ruotsi

Ruotsissa voidaan ajoharjoittelu aloittaa 16 vuoden iässä hyväksytyin valvojan valvonnassa. Valvojan vähimmäisvaatimuksina on 24 vuoden ikä, B-luokan ajokortti, joka on ollut yhtäjaksoisesti viisi vuotta voimassa viimeisten kymmenen vuoden aikana, ja tietty rikkeettömyys. Valvojaksi ei hyväksytä henkilöä, joka on viimeisen kolmen vuoden aikana menettänyt ajokorttinsa vakavan rikoksen, rattijuopumuksen tai päihteiden käytön takia, ollut tänä aikana vähintään kolme kuukautta ajokiellossa tai jonka ajokortissa on tänä aikana ollut ehto alkulokun käytöstä. Valvojaksi hyväksyminen on voimassa viisi vuotta.

Ajoharjoittelussa katsotaan valvoja vastuulliseksi kuljettajaksi. Ennen ajoharjoittelun aloittamista valvojan on yhdessä oppilaan kanssa käytävä valmistavassa teoriaopetuksessa, jonka kesto on vähintään 180 minuuttia, mikä Suomessa käytössä olevan oppitunnin määrittelyn mukaan vastaa neljää tuntia opetusta. Opetuksessa käydään läpi kuljettajaopetuksen tavoitteet ja sisältö, ajoharjoittelua koskevat säännökset, harjoittelun suunnittelu ja jäsentäminen sekä liikenneturvallisuuden ja ajamisen ympäristöystävällisyyden kannalta tärkeät näkökohdat. Lisäksi ajoharjoittelumalliin samoin kuin autokouluopetukseen sisältyy kaksiosainen riskien tunnistamiskoulutus, jonka kesto on 180+180 minuuttia. Koulutuksen ensimmäisessä osassa käsitellään muun muassa alkoholin, huumausaineiden ja väsymyksen vaikutuksia ajamiseen. Toisessa osassa harjoitellaan ajonopeuteen, turvallisuuteen ja ajamiseen liittyviä erityisiä asioita ja olosuhteita. Harjoittelu vastaa pitkälti aiemmin käytössä ollutta riskikoulutusta liukkaan kelin radalla. Koulutukseen osallistutaan vähän ennen kuljettajantutkintoa. Kuljettajantutkinnon ajokokeeseen voi osallistua 3–24 kuukauden ajoharjoittelun jälkeen. Ruotsissa teoria- ja ajokoe muodostavat yhden kokonaisuuden, joka suoritetaan lähtökohtaisesti samana päivänä tai viimeistään kahden viikon sisällä. Tutkintoon pääsyn vähimmäisikävaatimus, 18 vuotta, on sama kuin vähimmäisikä ajokortin saamiselle.

Kuljettajantutkinnon ajokokeen kesto on 45 minuuttia, josta vähintään 25 minuuttia käytetään liikenneajoon. Useimmiten liikenneajamisen kesto on 30–40 minuuttia. Ajokokeessa ei käytetä vakioituja reittejä. Teoriakokeeseen sisältyy 65+5 tehtävää, joista 52 on oltava oikein kokeen hyväksymiseksi.

Uusi kuljettaja on kaksi vuotta ajokortin saamisesta tiukemmassa rikkomusseurannassa. Ajo-oikeuden menettäminen tänä aikana liikenne rikkomuksiin syyllistymisen takia edellyttää kuljettajantutkinnon suorittamista uudelleen.

Ruotsissa noin 90 % ajokortin suorittajista yhdistää autokouluopetuksen ja valvotun ajoharjoittelun ja vain 10 % ajokortin suorittajista hankkii opetuksen pelkästään autokoulusta. Ajokorttia varten annettavassa opetuksessa sovelletaan valtakunnallista opetussuunnitelmaa. Ajo-opetuksessa käytettävät ajoneuvot edellyttävät merkittäviksi opetustavan perusteella erivärisellä kyltillä tai tarralla. B-luokan ajo-opetuksessa käytettävässä ajoneuvossa ei vaadita varustelua opettajaa varten, mutta tutkinnossa on etuistumella olevaa varten oltava ylimääräinen jarrupoljin ja taustapeili. Kuljettajakoulutusjärjestelmän muutosta ei ole suunnitteilla.

Ajokortin hinta-arviot vaihtelevat: keskimäärin 1 350 eurosta 1 500 euroon. Kustannukset pakollisesta opetuksesta ovat keskimäärin noin 500–600 euroa.

HE 146/2017 vp

Norja

Norjassa ajokortin suorittajan on osallistuttava pakolliseen opetukseen autokoulussa myös siinä tapauksessa, että opettelu tai harjoittelu tapahtuu maallikko-opettajan ja valvojan kanssa. Ajoharjoittelun valvojan vähimmäisvaatimuksena on 25 vuoden ikä ja B-luokan ajokortti vähintään viiden vuoden ajalta.

Autokoulusta otettavan teoriaopetuksen vähimmäismäärä on 24 oppituntia (á 45 minuuttia) ja ajo-opetuksen 10 oppituntia (á 45 minuuttia). Ajo-opetukseen sisältyy muun muassa liukkaalla ajamisen harjoituksia. Kaikkien ajokortin suorittajien on lisäksi osallistuttava autokoulussa kahteen arvioivan ajon oppituntiin (á 45 minuuttia) sen varmistamiseksi, että ajoharjoittelussa saavutettu taso vastaa opetussuunnitelman tavoitteita ja on riittävä kuljettajantutkinnon suorittamiseksi. Arvioiva ajo sisältää ajamista liikenteessä ja kuljettajan haastattelun. Teoriaopetuksen saaminen on edellytyksenä ajoharjoittelun aloittamiselle.

Vähimmäisikä kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen pääsemiseksi on 17,5 vuotta ja ajokokeeseen 18 vuotta. Ajokokeen kesto on 65–75 minuuttia, josta noin 60 minuuttia on ajoa liikenteessä. Ajokokeen ajotehtävät ovat pitkälti itsenäistä ajamista. Uuden kuljettajan tiukempi rikkomusseuranta kestää kaksi vuotta.

Norjassa noin 70–82 % ajokortin suorittajista hyödyntää mahdollisuutta valvottuun ajoharjoitteluun. Ajoharjoittelussa käytettävän käsijarrun on oltava valvojan saatavilla ja ajoneuvossa on oltava ylimääräinen peili valvojaa varten. Ammattimaisen opetuksen määrää lisättiin 2006, mistä saatiin seurantatutkimuksena positiivisia tuloksia parempana ajokäyttäytymisenä, turvallisuusasenteiden parantumisena ja onnettomuuksien vähentymisenä.

Ajokortin hinta: keskimäärin 1 800–2 400 euroa

Tanska

Tanskassa ei ole käytössä valvotun ajamisen mallia. Ajokortin suorittamiseksi vaaditaan opetusta autokoulussa 28 oppituntia (á 45 minuuttia) teoriaopetusta ja 24 oppituntia (á 45 minuuttia) ajo-opetusta. Ajo-opetuksen aloittamisen vähimmäisikä on 17,5 vuotta.

Teoriakokeen voi suorittaa kuukautta ennen ajokortin 18 vuoden vähimmäisiän saavuttamista, mikä on myös ajokokeeseen pääsyn vähimmäisikä. Ajokokeen kokonaiskesto on 45 minuuttia, josta 25 minuuttia ajetaan liikenteessä. Tanskassa uuden kuljettajan liikenne rikkomuksia seurataan tiukemmin kolmen vuoden ajan ajokortin saamisesta.

Ajokortin hinta: keskimäärin 1 600–1 900 euroa

Alankomaat

Alankomaissa on autokouluopetuksen ohessa käytössä autokouluopetuksen ja valvotun ajoharjoittelun yhdistävä kokeilumalli. Kokeilu alkoi vuonna 2011 ja se päättyi vuoden 2017 marraskuussa.

Kokeilumallissa autokouluopetus voidaan aloittaa 16 vuoden iässä, teoriakoe suorittaa 16,5 vuoden iässä ja ajokoe 17-vuotiaana. Ajoharjoittelu voidaan aloittaa kuljettajantutkinnon suorittamisen jälkeen valvottuna 18 vuoden ajokortti-ikä saavuttamiseen asti. Valvottu ajaminen on sallittua vanhempien kanssa. Valvojia voidaan hyväksyä vain kolme, jotka merkitään ajokorttia suorittavan lupaan. Valvojan vähimmäisikävaatimus on 27 vuotta ja häneltä vaaditaan ajokortti vähintään viiden vuoden ajalta.

Kuljettajantutkintoon sisältyvät riskientunnistuskoe, teoriakoe ja ajokoe, joista kaksi ensimmäistä tehdään peräkkäin. Ajokokeen kesto on 55 minuuttia ja siitä 35 minuuttia on ajamista liikenteessä. Ajokokeen reitti on vastaanottajan päätettävissä. Ajotehtävänä voi olla esimerkiksi tiettyyn kohteeseen ajaminen itsenäisesti. Kuljettajantutkinnon läpäisyprosentti on alle 50 %.

Uudella kuljettajalla on alempi promilleraja ja hänen rikkomuksiaan seurataan tiukemmin viisi vuotta ajokortin saamisesta.

Noin kolmasosa ajokortin suorittajista on käyttänyt yhdistelmämallia. Mallin hyödyntämistä katsotaan puoltaneen mahdollisuus aloittaa ajaminen aikaisemmin kuin perinteisessä autokoulumallissa, jossa opetukseen voi osallistua vasta 18-vuotiaana. Mallia käyttäneiden on todettu saaneen 16 % vähemmän ylinopeussakkoja kuin perinteisen koulutuksen saaneiden. Myös onnettomuuksien määrä ajettuja kilometrejä kohden on ollut alhaisempi.

HE 146/2017 vp

Käytännössä ammattimaista ajo-opetusta arvioidaan otettavan keskimäärin 35 tuntia, teoriaa voidaan autokoulun ohella opiskella myös itsenäisesti.

Ajokortin hinta: keskimäärin 1 600–1 900 euroa

Saksa

Saksassa on autokouluopetuksen ohella käytössä valvotun ajamisen malli, jossa ajoharjoittelu aloitetaan vasta kuljettajantutkinnon suorittamisen ja autokoulussa saadun opetuksen jälkeen. Ajo-opetuksen aloittamisen vähimmäisikä on 16,5 vuotta kun se autokouluopetuksessa on vuotta korkeampi. Täyden autokoulukurssin jälkeen kuljettajantutkinnon teoriakoe voidaan suorittaa 16 vuoden 9 kuukauden iässä ja ajokoe 16 vuoden 11 kuukauden iässä ja sen jälkeen saada oikeus valvottuun ajoharjoitteluun 17-vuotiaana. Ajokorttia suorittavan on saatava 14 teoriatuntia (á 90 minuuttia) ja vähintään 12 ajotuntia (á 45 minuuttia) sekä suoritettava teoria- ja ajokoe ennen ajoharjoittelun aloittamista.

Ajoharjoittelua valvovan vähimmäisikä on 30 vuotta. Hänellä on oltava ajokortti viiden vuoden ajalta, eikä liikennetrikomuksista kertyneitä virhepisteitä saa olla kolmea enempää. Valvojan sovelletaan 0,5 promillen rattijuopumusrajaa. Ajokortin suorittaja katsotaan vastuulliseksi kuljettajaksi ja hänen on vastattava myös siitä, että valvoja täyttää vaatimukset.

Ajokokeen kokonaiskesto on 45 minuuttia, josta 25 minuuttia ajetaan liikenteessä. Uudella kuljettajalla on alempi promilleraja ja hänen liikennetrikomuksiaan seurataan tiukemmin kahden vuoden ajan ajokortin saamisesta. Kuljettajantutkinnon teoriakokeen hyväksymisprosentti on 75 % ja ajokokeen 72 %.

Valvotun ajoharjoittelun vähimmäiskesto on 12 kuukautta. Saksassa valvottua ajoharjoittelua hyödyntävien määrä on noin 35 % ajokortin suorittajista.

Ajokortin hinta: keskimäärin 1 500 euroa

Iso-Britannia

Isossa-Britanniassa ajokortti voidaan suorittaa ammattiopetuksessa tai harjoitteluluvalla. Ammattiopetusta voi antaa liikenneopettaja. Harjoitteluluvalla harjoitteluun ei vaadita opetusta. Lupaa voi hakea aikaisintaan 15 vuoden ja 9 kuukauden iässä. Ajoharjoittelu voidaan aloittaa aikaisintaan 17-vuotiaana, mikä on myös ajokortin vähimmäisikävaatimus.

Ajoharjoittelun valvojan vähimmäisvaatimuksena on 21 vuoden ikä ja ajokortti kolmen vuoden ajalta. Ajoharjoittelussa valvoja vastaa ajoneuvosta ja harjoittelijan ajaessa esimerkiksi ylinopeutta molemmat syyllistyvät tekoon. Ajoharjoittelussa käytettävälle ajoneuvolle vaaditaan lisävakuutus, mistä syystä harjoittelu tapahtuu useimmiten perhepiirissä. Vakuutusmaksut ovat korkeat ajoharjoittelussa, etenkin 17-vuotiailla. Ajoharjoittelua ei sallita moottoritiellä eikä perävaunun kanssa.

Teoriakokeeseen ja riskien tunnistamiskokeeseen voi osallistua 17-vuotiaana. Uuden kuljettajan rikkomus-seuranta on tiukempi kahden ensimmäisen vuoden ajan ja ajokielto tänä aikana johtaa uuteen kuljettajantutkintoon.

Autokoulutoiminta tai liikenneopettajana toimiminen ei ole luvanvaraista. Lähes kaikki ajokortin suorittajat hankkivat jossain määrin ajo-opetusta liikenneopettajalta ennen kuljettajantutkintoa. Maallikon valvomaan harjoittelua käyttäneitä on ollut noin 55 % ajokortin suorittajista.

Ajokortin hinta: keskimäärin 1 650 euroa

Irlanti

Irlannissa ajokorttia suorittava voi teoriakokeen suorittamisen jälkeen hakea harjoittelijan lupaa valvotun ajoharjoittelun aloittamiseksi. Harjoittelijalta ei vaadita teoriaopetusta, mutta ajo-opetusta on saatava 12 opituntia (á 60 min). Opetuksen voi antaa vain valtuutettu liikenneopettaja valtakunnallisen opetussuunnitelman mukaisesti.

Vähimmäisikä teoriakokeeseen osallistumiselle ja ajoharjoitteluluvan saamiselle on 17 vuotta. Ajoharjoittelun kesto on kuudesta kuukaudesta 24 kuukauteen. Ajokokeeseen voi osallistua aikaisintaan kuuden kuukau-

HE 146/2017 vp

den ja viimeistään kahden vuoden kuluttua luvan saamisesta. Ajoharjoittelussa ajo moottoritiellä ja perävauunun kuljettaminen on kielletty.

Valvojan vähimmäisikä on 19,5 vuotta ja ajokortti vaaditaan kahden vuoden ajalta. Valvojaa koskee kuljettajan promillerajavaatimus.

Ajokokeen kesto on 50 minuuttia, josta ajamista liikenteessä on 30 minuuttia. Koe suoritetaan standardisoidulla reitillä. Ajokokeen aluksi koetta suorittavan on vastattava 18 liikennesääntökysymykseen. Ajo-oikeus saadaan rajoittamattomana.

Irlannissa on suunnitteilla ottaa käyttöön kaksi vuotta kestävä itsenäinen ajoharjoittelujakso sekä kehittää kuljettajantutkintoa muun muassa sisällyttämällä siihen uusi riskien tunnistamiskoe. Ajoharjoittelussa olevaan sovellettaisiin alhaisempaa promillerajaa.

Viro

Virossa on valittavissa autokouluopetuksen ja valvotun ajoharjoittelun yhdistävä malli. Autokouluopetuksessa opetus on aloitettavissa 17,5-vuotiaana, teoriakoe suoritettavissa samoin 17,5-vuotiaana ja ajokoe 17 vuoden 9 kuukauden iässä. Ajokortin vähimmäisikä on 18 vuotta. Yhdistelmämallissa voidaan valvottu harjoittelu-oikeus saada aikaisintaan 16-vuotiaana teoria- ja ajokokeen suorittamisen sekä autokoulussa annettavan opetuksen jälkeen. Opetukseen voi osallistua aikaisintaan 15,5 vuoden iässä. Teoriaopetuksen määrä on 41 oppituntia (á 45 minuuttia) ja ajo-opetuksen 32 oppituntia (á 25 minuuttia). Harjoittelun jälkeen on suoritettava kuljettajantutkinto uudelleen, johon pääsemisen vähimmäisikävaatimukset ovat samat kuin autokoulu-mallissa. Ennen kuljettajantutkintoon menoa myös harjoitteluluvalla harjoittelevan on osallistuttava autokoulussa järjestettävään harjoitustutkintoon.

Valvojalla on oltava vähintään viisi vuotta aikaisemmin myönnetty ajokortti. Liikennerekisterissä ei sallita liikennerekisterikomuksia.

Ajokokeen kesto on 60 minuuttia, josta vähintään 45 minuuttia on ajamista liikenteessä ja noin 10 minuuttia teknisten seikkojen tarkistamista. Tutkinnon vastaanottaja määrittelee käytettävän reitin.

Kahden vuoden sisällä ajokortin saamisesta kuljettajan on osallistuttava pakolliseen turvallisen ajamisen koulutukseen, joka koostuu kuudesta teoriaoppitunnista (á 45 minuuttia) ja kahdeksan tunnin ajo-opetuksesta. Ajotunneista kaksi ajetaan taajamaliikenteessä ja kuusi radalla. Opetus sisältää ajoneuvon hallinnan harjoittelua liukkaissa olosuhteissa ja ympäristötietoisien ajotavan kehittämistä.

Valvotun ajoharjoittelun mallia hyödyntävien määrä on 5 % ajokortin suorittajista.

Ajokortin hinta: keskimäärin 600–700 euroa

Belgia

Belgiassa on käytössä kaksi ajoharjoitteluun perustuvaa mallia, joista toisessa vaaditaan ajo-opetusta. Ajo-opetuksen määrä teoriakokeen suorittamisen jälkeen on vähintään 20 tuntia (á 60 minuuttia). Teoriakokeeseen pääsyn vähimmäisikä on 17 vuotta. Valvottu ajoharjoittelu saadaan aloittaa autokouluopetuksen jälkeen. Ennen 18 ikävuoden täyttymistä harjoittelussa vaaditaan valvoja, sen jälkeen harjoittelua voidaan jatkaa ilman valvojaa. Yksin harjoittelua on tässä mallissa oltava vähintään kolme ja enintään 18 kuukautta ennen ajokoetta. Kuljettajantutkintoon pääsyn vähimmäisikä on tässä mallissa 18 vuotta kolme kuukautta. Harjoitteluluvalla ajaminen on rajoitettua, rajoitukset koskevat muun muassa yöajoa ja kyydissä olevien määrää.

Toisessa mallissa ei vaadita opetusta. Harjoittelun keston on oltava vähintään kolme kuukautta ja enintään kolme vuotta. Myös tässä mallissa teoriakoe on suoritettavissa 17-vuotiaana ja sen suorittamisen jälkeen voidaan aloittaa valvottu ajoharjoittelu, joka voi 18 ikävuoden täyttymisen jälkeen jatkua itsenäisenä ajamisena. Ajokoe on suoritettavissa 18-vuotiaana.

Ajoharjoittelua valvojan vähimmäisikä on 26 vuotta ja hänellä edellytetään olleen ajokortti vähintään kahdeksan vuotta. Valvojalla ei saa olla ajokieltoja viimeisten kolmen kuukauden aikana.

Ajokokeen kesto on 40 minuuttia, josta 25 minuuttia on ajamista liikenteessä. Ajoreitit ovat kiinteät. Uuden kuljettajan liikennerekisterikomuksia seurataan tiukemmin kahden vuoden ajan ajokortin saamisesta.

HE 146/2017 vp

Ajoharjoittelumalleja hyödyntävien osuus ajokortin suorittajista on 50 %. Ajoneuvossa on oltava taustapeili valvojaa varten ja käsijarrun on oltava valvojan saatavilla. Perävaunun kuljettaminen on kielletty.

Ajamiseen sisältyy muun muassa yöajoa ja kyydissä olevien ihmisten määrää koskevia rajoituksia. Kummasakin mallissa ajoharjoittelun aloittamisen vähimmäisikä on 17 vuotta. Opetusta edellyttävässä mallissa ajokoe voidaan suorittaa aikaisintaan 18 vuoden 3 kuukauden ikäisenä, muuten 18-vuotiaana.

Ajokortin hinta: keskimäärin 200–300 euroa

2.2.4 Ajokorttilääkärintarkastukset

Terveysvaatimusten seurannassa sovelletaan Euroopan valtioissa pääsääntöisesti kahta eri järjestelmää. Ryhmän 1 ajokorttia haettaessa vaaditaan joko lääkärintodistus tai terveydentilaa koskeva henkilön oma ilmoitus tai vakuutus. Saksassa tutkitaan ryhmän 1 kuljettajilta vain näkökyky. Ryhmän 2 ajokortteja haettaessa vaaditaan lääkärintodistus.

Hakijan ilmoitus tai vakuutus on alempien luokkien ajokortteja haettaessa käytössä Alankomaissa, Belgiassa, Irlannissa, Islannissa, Isossa Britanniassa, Norjassa, Pohjois-Irlannissa, Ranskassa ja Ruotsissa. Lääkärintodistus vaaditaan Espanjassa, Bulgariassa, Italiassa, Itävallassa, Kosovossa, Kreikassa, Kroatianssa, Latviassa, Liettuassa, Luxemburgissa, Maltalla, Portugalissa, Puolassa, Romaniassa, Sloveniassa, Sveitsissä, Tanskassa, Unkarissa ja Virossa. Joissakin maissa voidaan lääkärintodistuksen ohella vaatia myös hakijan oma ilmoitus tai vakuutus terveydentilastaan, joka esimerkiksi vahvistetaan lääkärintarkastuksessa.

Alankomaissa testataan ajokortin hakijan näkökyky kuljettajantutkinnoissa ennen ajokokeeseen lähtöä. Hakijan on luettava ajoneuvon rekisteritunnus 25 metrin etäisyydeltä. Hakijan terveydentilaa koskevaan ilmoitukseen vaadittava lomake maksaa 27,80 euroa. Myös Islannissa näkökyky tutkitaan ajokokeen yhteydessä, mutta siellä ajoneuvon rekisteritunnus on luettava 20 metrin etäisyydeltä. Näkötesti sisältyy ajokokeen hintaan. Isossa-Britanniassa ja Pohjois-Irlannissa hakijan on ilmoitettava tietyistä vammoista tai sairauksista, jotka on luettelut erityisessä listassa. Ilmoitettava sairaus tai vamma edellyttää lisälomakkeen täyttämistä. Hakijan edellytetään lisäksi vakuuttavan ilmoituksessaan, että hän pystyy lukemaan auton rekisteritunnuksen 20,5 metrin etäisyydeltä. Pohjois-Irlannissa etäisyys voi olla myös 20 metriä, jos kysymyksessä on kapeampi fontti. Isossa-Britanniassa väriäntietojen antamisesta voi seurata 1 000 punnan sakko, jos teosta on seurauksena onnettomuus. Pohjois-Irlannissa hakija oikeuttaa ajokorttiviranomaisen saamaan terveystietoja hakijan omalääkäriltä.

Ranskassa hakijan on ilmoitettava silmälasien tai piilolinssien käytöstä ja ajokorttihakemukseen on myös merkittävä, jos hakija on tietoinen sairaudesta tai tilasta, joka voi estää ajokortin saamisen. Hakija voidaan ohjata lääkärintarkastukseen, jos hän ilmoittaa sairaudesta tai tarve tarkastukseen ilmenee tutkinnon yhteydessä. Näkökyky testataan tutkinnoissa lukemalla rekisteritunnus 20 metrin etäisyydeltä. Ranskassa lääkärintarkastuksen kesto on 15 minuuttia ja sen hinta on koko maassa 33 euroa.

Belgiassa näkötesti tehdään hyväksytyyn teoriakokeen jälkeen ja se sisältyy teoriakokeen hintaan. Hakijan on luettava 0,5 näöntarkkuutta vastaavia E-kirjaimia niin sanotusta Snellen-taulusta. Jos hakija ei näe E-kirjaimia oikein, hänen on toimitettava silmä lääkärintodistus ajokorttiviranomaiselle.

Irlannissa ja Norjassa terveydentilaa koskevat kysymykset sisältyvät ajokortin hakemuslomakkeeseen. Jos Irlannissa hakija vastaa myöntävästi johonkin terveydentilaansa koskevaan kysymykseen, hänen on liitettävä hakemukseen Medical Report, josta osan täyttää hakija ja osan lääkäri. Näkökyvyn tarkastuksessa hakijan on käytävä rekisteröidyn lääkärin tai silmä lääkärin luona. Jos kuljettajantutkinnon ajokokeen aikana tulee esiin seikkoja, joiden perusteella on aiheutta epäillä henkilön ajoterveysvaatimusten täyttymistä, tutkinnon vastaanottaja voi jättää todistuksen saamisen hyväksytystä ajokokeesta ehdolliseksi. Ennen tutkintotodistuksen saamista hakijan on silloin määrääjässä toimitettava ajokorttiviranomaiselle lääkärintodistus. Norjassa lomakkeen kääntöpuolella on ohjeet terveysosion täyttämistä. Jos lomakkeessa ilmoitetaan tietystä sairaudesta tai lääkkeiden käytöstä, hakemuksen liitteenä on toimitettava lääkärintodistus. Lääkärintarkastuksen maksu julkisella puolella on 15 euroa ja laajemmalla tutkimuksella 35 euroa.

Ruotsissa terveydentila on raportoitava sitä koskevalla lomakkeella ja näkökyky osoitettava optikon todistuksella tai nimenomaisen koulutuksen ja luvan saaneen autokoulun työntekijän antamalla todistuksella. Lääkärintarkastukseen voidaan määrätä, jos raportointi sitä edellyttää. Selvitykset voivat olla enintään kaksi kuukautta aiemmin annettuja.

HE 146/2017 vp

Saksassa ajokortin hakijalta vaaditaan näkökyvyn tarkastus sertifioidussa näkökykykeskuksessa, mutta ei itse tehtävää ilmoitusta tai lääkärintodistusta. Jos hakija ei läpäise näkötestiä, hänet ohjataan silmälääkärille. Näkökykytodistus voi olla korkeintaan kaksi vuotta aiemmin annettu ja testin hinta on 6,43 euroa. Ajokorttivi-
ranomainen voi vaatia lääkärintodistuksen, jos on aihetta epäillä vaatimusten täyttymistä.

Monissa maissa vaaditaan lääkärintodistuksen lisäksi hakijan oma ilmoitus, jonka esimerkiksi lääkäri varmistaa tai joka hakijan on allekirjoitettava lääkärin luona. Eräissä maissa lääkärintarkastus tehdään useamman eri alan lääkärin luona. Lääkärintodistuksille on usein vahvistettu yhtenäinen hinta koko maassa ja usein se on enimmillään noin 30 euron luokkaa.

Espanjassa lääkärintarkastuksen lisäksi vaaditaan psykologiset testit ja näkötestaus erityisissä liikennelääketieteen keskuksissa. Tarkastukset suorittaa tiimi, jossa on yleis- ja silmälääkäri sekä psykologi. Italiassa on vuodesta 2011 lähtien vaadittu lääkärintodistus ja perhelääkärin lausunto. Siellä lääkärintarkastus vaaditaan 65 vuoden ikään asti kymmenen vuoden välein ja sen jälkeen viiden vuoden välein. Useissa maissa 65 ja 70 vuotta on ikäraja säännöllisille lääkärintarkastuksille. Säännöllisiä lääkärintarkastuksia ei vaadita Islannissa, Portugalissa, Kreikassa ja Tšekissä ennen 65 vuoden ikää, eikä Alankomaissa ja Norjassa ennen 75 vuoden ikää. Italiassa vaaditaan lääkärintarkastus 50 ikävuodesta alkaen viiden vuoden välein ja 70 ikävuodesta lähtien kolmen vuoden välein, Kreikassa ja Latviassa 65 ikävuodesta lähtien kolmen vuoden välein, Slovakiassa kahden vuoden välein ja Virossa viiden vuoden välein. Unkarissa lääkärintarkastus vaaditaan 40 ikävuoteen asti kymmenen vuoden välein ja sen jälkeen iästä riippuen 5, 3 tai 2 vuoden välein. Irlannissa säännöllinen lääkärintarkastusvaatimus on kytketty eräisiin sairauksiin 1, 3 tai 10 vuoden välein.

Ryhmän 2 kuljettajilta vaaditaan iästä riippumatta lääkärintarkastus viiden vuoden välein Alankomaissa, Belgiassa, Itävallassa, Kroatiaassa, Romaniassa ja Virossa sekä Liettuassa kahden vuoden välein. Tarkastusaika lyhenee Espanjassa ja Kreikassa 65-vuotiaasta kolmeen vuoteen ja Italiassa tehdään tässä iässä perusteellisempi tutkimus. Tarkastusaika lyhenee Latviassa 60-vuotiaasta kolmeen vuoteen, Puolassa ja Unkarissa kahteen ja puoleen vuoteen ja Maltalla vuoteen sekä Kosovossa 55-vuotiaasta kahteen vuoteen.

Useissa maissa on moniportaisia rajoja käytössä, kuten esimerkiksi Irlannissa tarkastusväli on 60-vuotiaasta kolme vuotta, 70-vuotiaasta kolme vuotta tai yksi vuosi. Isossa-Britanniassa ja Pohjois-Irlannissa tarkastukset alkavat 45-vuotiaasta ja viiden vuoden välein tehtävä tarkastus lyhenee yhteen vuoteen 65-vuotiaasta. Luxemburgissa kymmenen vuotta lyhenee 50-vuotiaasta viiteen vuoteen, 70-vuotiaasta kolmeen vuoteen, 75-vuotiaasta ei ajo-oikeutta enää uudisteta. Norjassa kymmenen vuotta lyhenee 60-vuotiaasta viiteen vuoteen ja 70-vuotiaasta vuoteen. Ranskassa viisi vuotta lyhenee 60-vuotiaasta kahteen vuoteen ja linja-autokortin haltijalle yhteen vuoteen ja kaikilla 76-vuotiaasta yhteen vuoteen. Ruotsissa tarkastukset alkavat 45-vuotiaana ja Saksassa C1-luokan kortin haltijan tarkastukset 50-vuotiaasta. Tanskassa tarkastusväli on 70-vuotiaana uusivalla neljä vuotta, 71-vuotiaana uusivalla kolme vuotta, 72–80-vuotiaana uusivalla enintään kaksi vuotta ja 80 ikävuodesta lukien enintään yksi vuosi. Sveitsissä tarkastusväli on 50-vuotiaasta kolme vuotta ja 70-vuotiaasta kaksi vuotta.

Eräissä maissa on käytössä erilaisia ilmoitusvelvollisuuksia ja -oikeuksia. Lääkärintodistusvelvollisuus on Kosovossa, Kroatiaassa, Latviassa, Liettuassa, Norjassa, Portugalissa, Puolassa, Romaniassa, Ruotsissa ja Tšekissä. Unkarissa ja Pohjois-Irlannissa ilmoitusvelvollisuus on vain siinä tapauksessa, ettei lääkäri saa henkilöä lopettamaan tai lääkäri tietää tämän jatkavan ajamistaan. Virossa ei ole ilmoitusvelvollisuutta, mutta lääkärin on annettava ajo-oikeuden haltijalle ajamisen kieltävä todistus. Tanskassa ilmoitusvelvollisuus on siinä tapauksessa, että sairaus tai tila aiheuttaa suoran riskin muille tienkäyttäjille eikä kuljettaja lopeta ajamistaan vapaaehtoisesti. Sveitsissä lääkäriellä on ilmoitusoikeus. Ajokortinhaltijan ilmoitusvelvollisuus on Belgiassa, Irlannissa, Iso-Britanniassa, Norjassa, Pohjois-Irlannissa ja Puolassa. Ajokortinhaltijan on Ranskassa ilmoitettava vakuutusyhtiölle ja Unkarissa ajokorttivi-
ranomaisen lisäksi omalle lääkärille. Kreikassa ei ilmoitusvelvollisuutta ole, mutta jatkettaessa ajamista ovat seuraukset ankarat liikenneonnettomuuden sattuessa.

2.3 Nykytilan arviointi

2.3.1 Kuljettajaopetus

Nykyinen määrämuotoiseen kuljettajaopetukseen ja kuljettajantutkintoon perustuva ajokortin suoritusmalli on ollut käytössä pitkään perusteiltaan muuttumattomana. B-luokassa ajokortin suorittamista on kehitetty opetusta vaiheistamalla. Järjestelmä on rakenteeltaan jäykkä ja sallii vain säännösten mukaisesti toteutetun opetuksen hyödyntämisen. Vaatimusten täyttymisen valvomiseksi teoriaopetus on järjestettävä opetustilassa ja siihen on osallistuttava paikan päällä tai vaatimukset täyttävän virtuaaliyhteyden avulla. EU:n lainsäädännössä edellytetään vain kuljettajantutkinnon suorittamista, ellei kysymys ole moottoripyörän ajokorttiluokan

HE 146/2017 vp

korottamisesta kokemuksen perusteella, mikä jäsenvaltion valitseman mallin mukaan voi tapahtua joko koulutuksella tai ajokokeella.

Opetuksen antamiseen liittyvää yksityiskohtaista sääntelyä ja siihen sisältyviä rajoituksia on osin purettu, mutta edelleen ajokortin suorittaminen on hyvin yksityiskohtaisesti säänneltyä. Vaikka aiempia ajokortteja suoritettaessa saavutetut valmiudet on huomioitu opetussuunnitelmissa, opetuksen koetaan toistavan samoja sisältöjä uusia luokkia suoritettaessa. Opetusmääristä on mahdollista poiketa esimerkiksi ulkomailla saadun opetuksen perusteella, mutta tässä tapauksessa näytön esittäminen saadusta opetuksesta on usein hankalaa ja opetussuunnitelmien sisältöjen vertailu hallintoa työllistävää. Opetussuunnitelmaperusteisessa opetuksessa ei huomioida ajokortin suorittajan yksilöllisiä tarpeita, vaan kaikkien edellytetään suorittavan ajokorttinsa saman kaavan mukaan. Kuljettajaopetuksen määrissä on nähty mahdollisuuksia vähentämiseen esimerkiksi mahdollistamalla ajokortin suorittaminen automaattivaihteisella ajoneuvolla rajaamatta oikeutta vain automaattivaihteisen ajoneuvon kuljettamiseen, millä vältettäisiin ainakin vaihteiden käytön opetteluun tarvittava aika. Tältä osin muutos edellyttäisi kuitenkin EU:n lainsäädännön muuttamista.

Kuljettajaopetuksen vaiheistus B-luokassa otettiin käyttöön lokakuun alusta vuonna 1989. Tammikuussa vuonna 2013 vaiheiden määrä nostettiin kolmeen. Liukkaalla ajamisen opetusta näyttöineen ja opetuksen ajankohtaa ajokortin saamisen jälkeen on arvosteltu ja ajokortin suorittajien mielipiteet opetuksen hyödyistä ovat vaihdelleet. Koulutuksen päätökseen viemiseen liittyvät toimenpiteet määräaikoineen on koettu ongelmallisiksi, vaikka erillisen lyhytaikaisen ajokortin antamisesta on luovuttu.

Vuoden 2013 uudistuksen toteutumista koskevassa tutkimuksessa uudistuksen katsottiin saavuttaneen tavoitteensa suurelta osin sisällöllisten ja menetelmällisten painotusten toteuduttua erityisesti sosiaalisten taitojen kohdalla. Uudet kuljettajat olivat keskimäärin tyytyväisiä kuljettajaopetuksen sisältöön ja tyytyväisimpiä olivat paljon ensimmäisen vuoden aikana ajaneet 18–20-vuotiaat ja yli 40-vuotiaat. Tyytyväisyys oli erityisesti kasvanut liikenne-riskien tunnistamisessa ja oman tilan hallinnassa. Esitetyt kehittämistarpeet kohdistuivat etenkin pimeällä ajamisen näyttöihin ja harjoituksiin sekä koulutuksen jatkovaiheisiin vaikeissa olosuhteissa ajamiseen ja liukkaan kelin ajoharjoitteluun, mutta myös maantie- ja kaupunkiajon lisäämiseen. Pimeällä ajon harjoittelua simulaattorilla ei pidetty yhtä hyvänä kuin ajamista todellisissa olosuhteissa, sillä simulaattorin ei katsottu antavan totuudenmukaista kuvaa todellisista olosuhteista. Harjoittelun lisäksi katsottiin tarvittavan pimeällä ajamisen ajotunteja todellisessa liikenneympäristössä. Syventävää vaihetta pidettiin keskimäärin tarpeellisempina kuin harjoitteluvaihetta. Myös ennen–jälkeen vertailussa uusien kuljettajien liikenne-riskikomukset vähenivät suhteessa ajokorttien määrään ja erityisesti autokoulussa opetuksen saaneilla 18-vuotiailla miehillä. Vaiheistuksessa ongelmana pidetään etenkin sitä, että syventävä vaihe suoritetaan nykyisellään liian myöhään, usein vasta kahden vuoden kuluttua ajo-oikeuden saamisesta kun määräaika on päätymässä.

Ajo-opetuksen pakollisuudesta huolimatta ajomäärät jäävät vähäisiksi. Ajokokemuksen on todettu olevan merkittävä tekijä ajotaidon kehittymisessä ja uusien kuljettajien onnettomuusriskin alentamisessa. Vuoden 2013 B-luokan opetusuudistuksen yhteydessä ajo-opetuksen määrää lisättiin neljällä tunnilla, mutta sen vaikutus ajokokemuksen kannalta on käytännössä vähäinen. Nytemmin osa auton ajokorttia varten annettavasta opetuksesta saadaan antaa myös simulaattorilla, mikä vähentää käytännön ajokokemusta, mutta tarjoaa erilaisia harjoitusmahdollisuuksia toistoinen, mihin ei välttämättä ole liikenteessä mahdollisuuksia. Simulaattoreiden ei ole kuitenkaan nähty korvaavan aidossa ympäristössä tapahtuvaa harjoittelua, varsinkaan jos se ei ole teknisesti ja sovelluksiltaan riittävän tasokas. Autokouluopetuksessa ajoa kertyy yleensä muutama sata kilometriä, opetuslupaopetuksessa ajomäärät ovat yleensä suurempia. On olemassa kansainvälisiä suosituksia, joissa on asetettu tavoitteita jopa tuhansien kilometrien ajokokemuksesta uusien kuljettajien riskitason alentamiseksi. Vain kansallisessa moottoripyörän ajokortin suorittamisessa harjoitusluvalla voidaan itsenäisesti harjoitella ennen ajokoetta, mutta tietoa harjoitusajossa ajetuista määristä ei ole, koska tietoa ei missään yhteydessä kerätä.

Ajo-opetuksessa käytettävien ajoneuvojen varustevaatimuksista erityisesti opetuslupa-ajoneuvon opettajan jarrupoljinvaatimusta on arvosteltu asennuskustannusten ja muutoskatsastusvaatimuksen takia. Sen sijaan autokouluautoissa samoin kuin tutkintoajoneuvoissa ylimääräiset polkimet koetaan työturvallisuuden takia tarpeellisiksi. Suomessa opetusajo on ollut turvallista, mutta tietoa ei ole siitä, missä määrin se on ylimääräisen opettajan polkimen ansiota.

Vaatus AM-luokan ajoneuvojen kuljetusoikeuden suorittamisesta erikseen ajoneuvoluokkaa vastaavine opetus- ja käytännönkoevaatimuksineen on EU:n sääntelyä tiukempi, mutta ajoneuvoissa ja niiden kuljettamista koskevissa vaatimuksissa olevien eroavaisuuksien johdosta menettelyä on pidetty kuitenkin perustelluna.

HE 146/2017 vp

Kevyen nelipyörän ja mopon ajokorttia varten annettavassa opetuksessa tuntimäärät ovat samat, koska ajoneuvot kuuluvat samaan AM-luokkaan, mutta kevyen nelipyörän tutkintovaatimukset ovat tiukemmat. Myös mopoilla on ajokoetta pidetty perusteltuna. Vaikka kevyen nelipyörän kuljettamista koskevat niiden rakenteellisen enimmäisnopeuden takia tietyt rajoitukset, kuten esimerkiksi kieltä moottoriteillä kuljettamiseen, tiukempia vaatimuksia pidetään perusteltuina, koska niitä kuljetetaan yleensä autoliikenteen kanssa samalla tienosalla, mikä vaatii kuljettajilta samaa osaamista kuin autoa kuljetettaessa. Autokorttia vähäisemmistä opetusvaatimuksista huolimatta kevyen nelipyörän kuljettajat ovat selviytyneet verrattain hyvin liikenteessä. Kevyitä nelipyöriä kuljetetaan yleensä taajamissa, missä nopeudet ovat alemmat ja onnettomuuksien seuraukset ovat sen johdosta jääneet useimmiten henkilövahinkoina mitattuina lieviksi. Autokortin opetukseen verrattua opetusmäärien eroja selittävinä tekijöinä voidaan osin pitää ajoneuvojen ja niiden kuljettamisen eroja ja sen vaikutusta opetusmääriin. Kevyissä nelipyörissä on esimerkiksi erilainen vaihteisto ja niiltä puuttuvat suuremmat ajonopeudet ja sen myötä puuttuva maantie- ja kiihdytyskaista-ajamisen opettelu. Autoista poiketen kevyet nelipyörät ovat toiminnoiltaan variaattoreita, jolloin vaihteiden valinnan ja vaihteiden käytön opetteluun sijaan valittavana on vain meno eteenpäin tai taaksepäin. Kevyiden nelipyörien ajokokeet arvostellaan saman ohjeen mukaan kuin auton B-luokan ajokoe ja kokeiden hyväksymisprosentit ovat ensimmäisellä yrityskerralla olleet samaa luokkaa.

Opetusluvalla B-luokan ajokortin suorittaneiden osuus on perinteisesti ollut noin 10–20 %:n luokkaa suoritetuista B-luokan ajokorteista ja opetusluvan pysyttämisen edelleen vahva kannatus. Käytännössä opetuslupamenettely vastaa monissa maissa käytössä olevia opetus- tai ajoharjoittelukäytäntöjä. Opetusluvalla ajokortin suorittaneiden osuus oli 2010-luvun alkuvuosina noin 13–15 %:n luokkaa ja vuonna 2013 toteutetun lupaperusteiden uudistuksen jälkeen määrät ovat olleet nousussa. Vuonna 2016 B-luokan ajokortin suorittaneita oli 53 918, joista opetusluvalla opetuksen saaneita oli 10 646, mikä vastaa 19,7 %:n osuutta ajokortin suorittaneista. Muutoksen katsotaan osaksi aiheutuvan siitä, että lupia voidaan aiemmasta samassa taloudessa asumista koskevasta vaatimuksesta poiketen myöntää lähisukulaisuuden ja huoltajuuden perusteella ilman rajoituksia ja muussa tapauksessa enintään kolme lupaa kolmessa vuodessa harmaan talouden ehkäisemiseksi. Toisaalta lupaperusteita on pidetty liian rajaavina, koska esimerkiksi aviopuolisoa tai samassa taloudessa asuvaa vanhemman avopuolisoa ei ole rinnastettu lähiomaisiin ilman lupakiintiötä, ja toisaalta lupakiintiön on katsottu mahdollistavan ammattimaisen toiminnan ilman autokouluille säilytettyjä vaatimuksia ja näin lisäävän harmaata taloutta. Mopokorttivaatimusten tiukentuessa käyttöönotettua opetuslupamenettelyä on pidetty opettajalta vaadittavan ajokortin takia kohtuuttomana, koska AM-luokassa opetuslupaopettajalla hyväksytään vain nykyisten vaatimusten mukaisesti opetuksella ja käytännön kokeella suoritettu opetusajoneuvon ajokortti taikka opetusajoneuvosta riippuen moottoripyörän tai auton ajokortti. Mopo-opetuksessa ei hyväksytä niin kutsutun saavutetun oikeuden perusteella saatua mopon kuljetusoikeutta, mitä on myös pidetty kohtuuttomana. Mopon kuljetusoikeus ilman ajokorttivaatimuksia on saavutetun oikeuden perusteella niillä, jotka olivat ennen mopokortin käyttöönottoa vuoden 2000 alusta saavuttaneet mopon kuljetusoikeuden edellyttämän 15 vuoden iän. Saavutettu oikeus ilman ajokorttia ei koske kevyen nelipyörän kuljettamista, koska tämän ajoneuvon kuljettaminen on aina edellyttänyt ajokorttia ja nykyinen ajokorttivaatimus on alempi kuin aiemmin vaadittu auton ajokortti.

Moottoripyöräajokorttien suorittaminen luokkorotusten yhteydessä suoritettavien opetusta ja tutkintoa koskevin vaatimuksin on koettu myös ylimitoitetuksi. Moottoripyöräkorttien suorittamisvaatimukset perustuvat kuitenkin kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä olevaa opetusta lukuun ottamatta ajokorttidirektiivin vaatimuksiin. Teoriakoevaatimuksesta voidaan sen mukaan poiketa vain aiempaa moottoripyöräkokeesta ajokortin suorittamisessa hyödynnettäessä, mutta meillä on ajokoevaihtoehdon sijaan valittu koulutusvaihto. Myös arvostelun kohteena olleet moottoripyörien luokitusta ja tutkintopyöriä koskevat vaatimukset ovat ajokorttidirektiivin vaatimusten mukaiset. Moottoripyörän harjoituslupa mahdollistaa itsenäisen harjoittelun moottoripyörällä, mutta esimerkiksi autokoulussa opetuksen saaneisiin verraten itsenäisesti harjoitelleilla on tutkinnossa todettu olevan puutteita liikennetilanteiden hallinnassa ja turvallisuustekijöiden huomioimisessa.

Traktoreihin kuuluu tieliikenteessä käytettäviä pienikokoisia traktoreita, joita kutsutaan traktorimönkijöiksi. Traktoreiden ajoneuvoluokittelu ei kuitenkaan tunnista mönkijöitä. Erityisesti ajokorttivaatimuksiltaan LT-luokkaan kuuluvien traktorimönkijöiden ajokorttivaatimuksia on pidetty kohtuuttomina siksi, että rakenteellisen enimmäisnopeuden (40–60 kilometriä tunnissa) ohella ei oteta huomioon ajoneuvon vähäistä massaa, mikä tulee huomioiduksi rakenteelliselta nopeudeltaan nopeampien traktoreiden ajokorttivaatimuksessa. Rakenteelliselta nopeudeltaan auton ajokorttivaatimuksiin kuuluvien traktoreiden kohdalla kokonaisuutensa puolesta enintään 3 500 kilogrammaa painavat edellyttävät auton B-luokan ajokorttia, jolloin valtaosaa näistä traktoreista voi käytännössä kuljettaa B-luokan kortilla. LT-luokassa taas vaihtoehtoinen kuljetusoikeus saadaan vain kuorma-auton ajokortilla. Vaikka traktorisäännöksissä luokitellaan traktoreita mainittua alempien massojen mukaan, painosta ei kuitenkaan löydy perustetta traktorimönkijöiden erottelun muista traktoreista. Erityisesti LT-luokassa vaadittua luokakohtaista teoriakoetta ja käsittelykoetta perävaunuyhdistelmällä

HE 146/2017 vp

pidetään näiden traktorimönkijöiden kuljetusoikeuden saamisessa tarpeettomana ja kuorma-auton ajokortin suorittamista ylimitoitettuna ja kalliina.

Mönkijöihin liittyvien ongelmien lisäksi traktorien ajokorttiluokitusta on pidetty turhan moniportaisena ja alempien traktoriluokkien erottelua T- ja LT-luokkaan vain välivaiheena ennen yhden traktoriluokan käyttöönottamista enintään 60 kilometriä tunnissa kulkeville traktoreille. Kun traktoreilla pysytettiin väliluokkana aiempaa liikennetraktoriluokkaa vastannut luokka LT, ajoneuvolakiin ja ajokorttilakiin sisällytetyin siirtymäsäännöksiin sallittiin ennen 1.1.2016 vallinneen tilanteen jatkuvan niin, että liikennetraktoreita (rakenteellinen nopeus enintään 50 kilometriä tunnissa), jotka oli otettu käyttöön ennen uusien säännösten voimaantuloa ja joita ei ajoneuvolaista kumotun poikkeussäännöksen johdosta ollut aiemmin katsottu tietyissä kuljetuksissa liikennetraktoreiksi, sai edelleen kuljettaa T-luokan traktorin ajokortilla. Koska siirtymäsäännöksiin pysytettiin vain olemassa ollut tilanne, epäkohtana on myös pidetty sitä, että korvattaessa liikennetraktori vuoden 2015 jälkeen traktorilla, jonka rakenteellinen nopeus on 40–60 kilometriä tunnissa, sitä ei saa kuljettaa T-luokan ajokortilla.

2.3.2 Kuljettajantutkinto

Kuljettajantutkinnoista saadussa palautteessa ei ole katsottu olevan suurempia muutostarpeita, joskin teoriakokeen tasoa on pidetty hyvin helppona.

Kansainvälinen kuljettajantutkinto-organisaatio CIECA auditoi vuonna 2016 Suomen kuljettajantutkintojärjestelmää tarkastuskäynnillään. Tutkinnossa ja sen toteutuksessa nähtiin useita parannustarpeita, jotka on kirjattu auditoinnista tehtyyn raporttiin. Auditoinnissa kiinnitettiin laajasti huomiota tutkintoon ja sen järjestämiseen. Positiivista palautetta annettiin muun muassa asiakaspalvelun kehittämistavoitteista, terveysvaatimusten kontrolloinnista, palautteen antamisesta ja koulutuksen vaiheistuksesta. Kokeen valvonnassa, henkilöllisyyden tunnistamisessa ja henkilöstössä nähtiin jopa väärinkäytökset mahdollistavia puutteita. Euroopan tasolla kokeiden korkeiden läpäisyprosenttien katsottiin edellyttävän toimenpiteitä, mihin asiaan on Liikenteen turvallisuusviraston mukaan jo käytännön toimin puututtu.

Teoriakokeen puutteena pidettiin koekysymysten perusteena olevan koepankin suppeutta. B-luokassa katsottiin olevan tarve kysymyspankin nelinkertaistamiseen nykyisestä. Myös teoriakokeen kehittämisen edellytettiin olevan säännöllistä ja huomiota edellytettiin kiinnitettävän siihen, että kysymykset eivät ole liian helppoja. Auditoinnin mukaan kokeeseen on lisättävä kuvallisia kysymyksiä normaaliliikenteen tilanteita vastaavista tilanteista ja estämään epäselvyydet kysymyksen kohteena olevasta liikennetilanteesta.

Ajokokeiden hyväksymisessä havaittiin olennaisia eroja ja suorituksia todettiin hyväksyttävän hyvinkin vaihtelevin ajoneuvon hallintataidoin. Ajokokeen vastaanottajien valmiuksia olisi parannettava koulutusta kehittämällä GDE-matriisin mukaisten ajamisen ylempien tasojen huomioon ottamiseksi ja kokonaiskuvan hahmottamiseksi arvioinnissa sekä eron tekemiseksi ajokokeen vastaanottajan ja liikenneopettajan välillä. Ajo-koetilanteessa tulisi raportin mukaan suosia kokelaan itsenäistä ajamista GDE-matriisin tavoitteiden mukaisesti ajo-ohjeisiin perustuvan ajamisen sijaan. Kokeesta annettavassa palautteessa olisi virheisiin puuttumisen sijaan kiinnitettävä huomio tilanteen kokonaistarkasteluun ja kokelaan osaamiseen. Myös lisäopetuksen määrääminen hylätyn suorituksen johdosta tuomittiin.

Ajokokeita pidettiin yleisesti liian hidastempoisina, mikä on aiemmissakin tarkasteluissa noussut esiin. Käytettyjen nopeuksien ei katsottu vastaavan normaalitilanteessa ajamista. Koetilanteessa monet ajoivat 30–40 kilometriä tunnissa nopeudella ja moottoreille liittymisessä käytettyjä alhaisia nopeuksia pidettiin muuta liikennettä haittaavina. Ajoreittejä pidettiin osin monipuolisina erilaisissa liikennepäristöissä ja -tilanteissa ajamista vaativina, mutta hiljaisen liikenteen aikana olisi raportin mukaan huomio kiinnitettävä muihin elementteihin, kuten ajamiseen korkeammilla nopeuksilla, mikä voisi paremmin kuvastaa olosuhteita normaaleissa liikennetilanteissa. Raportissa kiinnitettiin huomiota myös opetuksessa käytettäviin simulaattoreihin. Simulaattoreiden ei katsottu korvaavan oikean ajoneuvon kuljettamista, varsinkaan, jos ne eivät ole tasokkaita. Auditoinnissa kokeiltua simulaattoria pidettiin tasoltaan heikkona.

Liikenteen turvallisuusvirastossa on vireillä kehittämisprojekti tutkinnon uudistamiseksi. Sen keskeisimpiä muutoskohteita ovat ajokokeen vaatimukset ja arviointi sekä teoriakokeen kysymysten määrä ja kokeen suoritus aika. Arvioinnissa on tarkoitus siirtyä ajokortin suorittajan osaamisen kokonaisarviointiin kiinnittäen erityisesti huomio ajoneuvon hallintaan, muiden tienkäyttäjien huomioimiseen, liikennetilanteiden ennakoointiin ja hallintaan ja kuljettajan oman toiminnan hallintaan.

2.3.3 Ajokorttilääkärintarkastukset

HE 146/2017 vp

Ajoterveyden arviointijärjestelmän perusteet on katsottu Suomessa pääosin toimiviksi. Terveysvaatimusten täyttymisen seuranta on osin toteutettu lääkärinlausunnon ja osaksi lääkäreiden ilmoitusvelvollisuuden kautta. Ajoterveystarkastukset tehdään enimmäkseen perusterveydenhuollossa, mikä asettaa omat rajoituksensa tehtäville tutkimuksille. Ongelmallisten ajoterveyskysymysten arviointia on kehitetty perustamalla joitakin arviointia suorittavia keskuksia. Ajokorttilääkärinlausunnon voi antaa laillistettu lääkäri. Käytännössä yhtenä tarkastusten laatua heikentävänä tekijänä on pidetty sitä, että tarkastuksen tekevällä lääkärillä ei välttämättä ole tutkittavan hoitohistoriaa tiedossaan.

Järjestelmässä on nähty osa-alueita, joita voitaisiin joko keventää tai joiden kohdalla käytäntöä olisi perusteltua tehostaa. Ryhmän 1 kuljettajien kohdalla on katsottu, että järjestelmää voitaisiin keventää rutiinitarkastuksia karsimalla ja lykkäämällä tämän ryhmän kuljettajien lääkärinlausunnon esittämisvelvollisuutta uusimisen yhteydessä viidellä vuodella nykyisestä. Liikenneonnettomuuksissa katsotaan olevan kaksi riskiryhmää, vasta ajokortin saaneet nuoret ja ikääntyneet kuljettajat, joiden ajamiseen voitaisiin ajoterveysperustein vaikuttaa. Nuorten onnettomuusriskin taustalla voi olla käyttäytymishäiriöalttiutta liikenteessä lisääviä psyykkisiä tai kehityksellisiä häiriöitä, jotka voisivat olla tunnistettavissa aikaisempien sairauskertomusten ja esitietojen perusteella, mutta muuten niiden ei välttämättä katsota tulevan esiin rutiininomaisissa ajokorttitarkastuksissa. Tällaisina käyttäytymishäiriöinä on nostettu esiin esimerkiksi ADHD, jonka ydinpiirteitä ovat keskittymisvaikeudet, impulsiivisuus, mielialan vaihtelut ja addiktio taipumus. Näiden riskiryhmien tunnistamisen ja niiden ajoterveysvaikutusten selvittämisen on katsottu edellyttävän soveltuvan toimintamallin ja menetelmien kehittämistä. Nuorison terveystodistuksen pitkää voimassaoloaikaa ei ole välttämättä pidetty hyvänä, koska viiden vuoden aikana voi kehittyä ajoterveyden kannalta esteen muodostavia sairauksia. Iäkkäiden onnettomuusriskin taustalla on pidetty ikääntymisen ja sairauksien aiheuttamaa havainto- ja toimintakyvyn huononemista. Terveystilan arvioinnin ohella on ajokokeen käyttöä ajokykyä arvioitaessa pidetty tarpeellisena, mutta nykyisen ajokokeen katsotaan kuitenkin palvelevan huonosti tässä tarkoituksessa. Ajokokeiden kehittämisperusteeksi on nähty niiden eriyttäminen ajokortin suorittamisesta palvelemaan myös terveystodistuksia ajokyytöarvioita.

Lääkärin ilmoitusvelvollisuuden ei katsota käytännössä toimivan toivotulla tavalla ilmoitusten vähyden johdosta. Koska ilmoituksia ei rekisteröidä tai tilastoida, niiden määristä ei ole tietoa. Turun poliisiaseman alueella tehtiin vuonna 2015 erilliselvitys, jonka mukaan tuona vuonna ilmoituksia tehtiin 195. Ilmoitukset tulivat pääasiassa Turun yliopistollisesta keskussairaalarasta (TYKS) ja käytännössä noin 70 % kaikista ilmoituksista oli kymmenen lääkärin tekemiä. Yli puolet ilmoituksista tuli silmälääkäreiltä ja sen jälkeen yleisimmät olivat neurologisia sairauksia tai vammoja koskevat ilmoitukset. Esimerkiksi mielenterveysongelmiin tai masennus- tai muiden lääkkeiden käyttöön liittyviä ilmoituksia ei tarkastelukautena tehty. Tarpeellisena on myös pidetty sitä, että lääkäreiden kehotukset potilaalle pidättäytyä ajamisesta saataisiin liikenteen valvojien käyttöön.

Lääkärintodistuksen hinta vaihtelee sen mukaan mistä todistus haetaan. Vaikka lakisääteisesti vaadittu todistus on saatavissa myös julkisesta terveydenhuollosta, kiiretilanteissa ajan saaminen voi lykkääntyä niin, että todistus joudutaan lopulta hakemaan yksityisestä terveydenhuollosta, mikä nostaa ajokorttikustannuksia.

Liikenneonnettomuustutkimuksen perusteella on voitu todeta, etteivät terveystodistukset välttämättä tapahdu yllättäen ja äkillisesti, sillä onnettomuuden aiheuttaneilla kuljettajilla on todettu olevan merkittävä hoitohistoria. Viimeisen 20 vuoden aikana sairauskohtauksen aiheuttaneiden onnettomuuksien määrän on todettu kasvaneen. Suurimpaan osaan, 90 %, ajonaikaisista sairaskuolemista ja välittömänä onnettomuuden syynä on usein pitempään tiedossa ollut sydän- ja verisuonisairaus. Sen lisäksi sairaus voi olla myös onnettomuuden taustasy, jolloin sairaus on voinut vaikuttaa onnettomuuden syntyyn, esimerkiksi käsittelyvirheinä, virheellisinä ajolinjoina tai havainto- ja arviointivirheinä. Monisairaus ja -lääkitys on todettu vakavampien sairasperäisten onnettomuuksien taustalla. Diabetestä sairastavilla on sydän- ja verisuonisairauksia tai silmäsairauksia. Kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista oli vuosina 2009–2013 vajaa puolet (47 %) sairasperäisiä ja niistä sairaus oli välittömänä riskinä 13 %:ssa onnettomuuksista ja vaikutti onnettomuuden taustalla 34 %:ssa tapauksista. Taustalla olevissa tapauksista korostuivat erityisesti mielenterveyden ongelmat, mutta myös sydän- ja verisuonitauteja ja päihdeongelmia esiintyi. Sairasperäisissä onnettomuuksissa kuljettajalla on yleensä ennestään merkittävä hoitohistoria, mutta lääkärintarkastusten kannalta ongelma on esimerkiksi se, että tiedot ovat hajallaan eivätkä ole tarkastusta tekevän tiedossa. Iäkkäillä on onnettomuusriskin todettu kohoavan vasta noin 75-vuotiaana.

2.3.4 Eri kuljettajaryhmät ja turvallisuus

Ajokorttien suorittaminen on viime vuosina osin vähentynyt tai ainakin sen suorittaminen B-luokassa on myöhentynyt muutamalla vuodella ajokortin vähimmäisiästä. Noin 60 %:lla 18-vuotiaista on B-luokan ajokortti. B-luokan ajokortin suorittajista suurimman ryhmän muodostavat 20–24-vuotiaat alempiin ikäluokkiin

HE 146/2017 vp

verraten, vaikka tässäkin ikäluokassa oli vuonna 2016 laskua. Nuorimmilla tärkein syy ajokortin suorittamiseen on varautuminen tulevaisuuden tarpeiden varalle ja varttuneemmilla sen lisäksi varautuminen työ- tai opiskelumatkoihin. Yli 50-vuotiailla kortin suorittamisen taustalla on useimmiten auton käyttö vapaa-ajan matkoilla.

Ajokortin suorittamisien nousu on yhteydessä kaupungistumiseen ja mahdollisuuksiin järjestää kulkeminen muutenkin kuin omalla autolla. Haja-asutusalueilla esimerkiksi julkisen liikenteen tarjonnan heikentymisen tai lakkauttamisen on katsottu vaikeuttavan merkittävästi liikkumista. Nuorten kohdalla mahdollisuuksia erilaisten koulu-, työ-, harrastus- ja vapaa-ajan matkojen tekemiseen vaikeuttaa puutteellisten liikenneyhteyksien lisäksi nuorten käytettävissä olevien ajoneuvojen rajallisuus. Nuorten käytettävissä ovat 15-vuotiaasta lukien mopot, kevyet nelipyörät ja traktorit. 16-vuotiaasta lukien käytettävissä ovat kevytmoottoripyörät myös moottoripyörän harjoitusluvalla tapahtuvassa harjoittelussa ennen ajokoetta. Useimmat näistä ajoneuvoista eivät sovellu ympärivuotiseen kulkemiseen ja esimerkiksi kevyet nelipyörät koetaan rakenteensa puolesta turvattomiksi. Erityisesti kevyiden nelipyöräiden turvattomuus on koettu asiaksi, joka edellyttäisi joko ajoneuvoteknisiä tai ajokorttisäännösten tarkistuksia. Ajoneuvoteknisinä ja turvallisuutta parantavina ratkaisuinä on erityisesti tuotu esiin henkilöautojen tehojen rajoittaminen kevyinä nelipyörinä kuljetettaviksi. Myös ajokortti- iän muutokset on tässä tarkoituksessa nostettu esiin. Ongelmana muutoksissa on se, että kumpikin osa-alue on tiukasti EU:n sääntelemää. Uusien ajoneuvoluokkien käyttöönotto ja niiden ajokorttivaatimusten määrittäminen edellyttäisivät EU:n myötävaikutusta, ajokorttipuolella voitaisiin kansallisesti B-luokan vähimmäisikä laskea 17 vuoteen. Kansallisesti on ollut käytössä poikkeuslupamenettely, jolla on voitu poiketa B-luokan vähimmäisiästä edellä tarkoitettulla yhdellä vuodella. Poikkeuslupan edellytykset ovat tiukat vaatiesaan erityisen painavia syitä, mistä johtuen lupia on myönnetty vuosittain vain muutamia. Tämä on näkynyt myös käsiteltävien hakemusten määrissä ja niitä on vuosittain käsitelty vain muutama kymmenen. Poikkeuslupan myöntämisen on katsottu edellyttävän ajokortti- ja kulkemistarpeiden tarkastelua koko perheen ja siinä tapahtuneiden äkillisten vakavien muutosten kannalta.

Ajokokemus on eri tutkimuksien osoitettu merkittäväksi ajotaitoa lisääväksi ja uuden kuljettajan riskiä alentavaksi tekijäksi. Vakuustilastojen mukaan ensimmäistä vuottaan ajavien liikennevahinkomäärä suhteutettuna ajokorttien määriin on kolminkertainen kolme vuotta ajaneisiin verrattuna. Opetuksessa kertyvät ajomäärät jäävät usein alhaisiksi. Ajokortin saamista seuraavan vuoden aikana ajetaan tyypillisimmillään noin 2 000–5 000 kilometriä. Vähiten kilometrejä kertyy niillä, jotka ovat suorittaneet ajokortin 20–23-vuotiaana. Eniten ajavat kaupunkien läheisellä maaseudulla, ydin maaseudulla ja maaseudun paikalliskesköksissä asuvat eikä opetuksen saantitavalla ole todettu olevan erityistä eroa.

Nuorten 15–24-vuotiaiden liikenneturvallisuus on parantunut viimeisen kymmenen vuoden aikana. Liikennekuolemien määrä on lähes puolittunut ja loukkaantumisten määrä laskenut kolmanneksella. Viimeisen kolmen vuoden aikana keskimäärin 50 kuoli ja yli 2 000 loukkaantui vuosittain. Kuolleista kolme neljästä kuoli ja lähes puolet loukkaantui henkilöautossa. Moottoripyöräilijöinä menehtyneitä oli 7 %:a ja mopoilijoina menehtyneitä 4 %:a kuolleista.

Nuorten kuolemantapauksista noin 60 % tapahtuu päivänvalossa, kuivalla kesä- tai talvikelillä ja usein viikonloppuina ja yöaikaan. Noin kolmannes kuolemantapauksista tapahtuu kesäkuukausina. Suurin osa kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista on tieltä suistumisia ja kohtaamisonnettomuuksia taajaman ulkopuolella. Suurin osa 18–24-vuotiaiden nuorten onnettomuuksista sijoittuu 18–20-vuotiaiden ikäluokkaan ja 18–19-vuotiaiden kuljettajien todennäköisyys aiheuttaa onnettomuus on yli kaksinkertainen kokeneempiin 20–24-vuotiaisiin kuljettajiin verrattuna. Myös näiden nuorimpien kuljettajien riski onnettomuuden vastapuolena korostuu. Liikenneonnettomuustutkinnassa alle 25-vuotiaiden aiheuttajakuljettajien onnettomuuksien syntyyn vaikuttaneiksi riskitekijöiksi on todettu ajoneuvon käsittelyvirheet tai ajotoiminnot kuten virheellinen ajolinja tai ohjausliike (noin 40 % onnettomuuksista), ennakointi- ja arviointivirheet kuten virheellinen arviointi omista kulkumahdollisuuksista, nopeudesta tai väistämisestä (noin 25 % onnettomuuksista) ja toisen osapuolen tai tilanteen havaitsematta jääminen (noin 10 % onnettomuuksista). Onnettomuuden syntymisen mahdollistaviksi tai vammoja lisääviksi taustariskeiksi on todettu väsymys, kiire, alkoholin tai lääkkeiden käyttö, ajonopeudet ja turvavyön käyttämättömyys. Noin 70 % alle 25-vuotiaista aiheuttajakuljettajista ajoi ylinopeutta. Valtaosa nuorista ei kuitenkaan kuulu riskiryhmään, jossa riskihakuinen ajotyylly altistaa onnettomuuksille. Erityisesti henkilövahingot korostuvat aloittelevien kuljettajien aiheuttamissa liikenneonnettomuuksissa ja henkilövahinkoon johtaneiden tapausten lukumäärä ajokorttimääriin suhteutettuna on ensimmäistä vuottaan ajavilla nelinkertainen kolme vuotta ajaneisiin verrattuna.

Moottoripyöräilijöiden liikennekuolemien määrä on lähes puolittunut viimeisen kymmenen vuoden aikana ja loukkaantuneiden määrä laskenut noin kolmanneksella. Kaikista tieliikenteessä menehtyneistä ja loukkaantuneista seitsemän prosenttia oli moottoripyöräilijöitä. Valtaosa kuolemantapauksista tapahtui taajamien ulkopuolella ja niissä lähes puolet kuoli ulosajoissa ja lähes joka viides kohtaamisonnettomuuksissa. Taajama-

HE 146/2017 vp

onnettomuuksissa lähes puolet kuoli kohtaamisonnettomuuksissa ja joka neljäs ulosajoissa. Loukkaantuneista enin osa sijoittuu ikäryhmään alle 24 vuotta, kuolleista tähän ikäryhmään sijoittui noin viidennes.

Mopoilun turvallisuus on parantunut mopoilun suosion vähentymisestä riippumatta. Viimeisten kymmenen vuoden aikana mopo-onnettomuuksissa kuolleiden määrä on puolittunut ja loukkaantuneiden määrä vähentynyt kolmanneksella. Valtaosa näistä sijoittuu 15–24-vuotiaiden ikäryhmään. Kuolemantapauksista 60 % tapahtuu taajamissa ja loput sen ulkopuolella. Puolet kuolleista kuoli ulosajossa ja joka kolmas risteävien ajosuuntien onnettomuudessa ja joka neljäs saman ajosuunnan onnettomuuksissa. Kevyiden nelipyörien turvallisuuspuutteina nähdään ajoneuvon turvaton rakenne. Alhaisia onnettomuuslukuja katsotaan selittävän ajoneuvon käyttö enimmäkseen taajamissa, jossa käytetyt ajonopeudet ovat alhaisia. Esimerkiksi vuonna 2013 tapahtui 145 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, jossa aiheuttajana oli mopoauto. Liikennevaikutuskeskuksen mukaan tutkituissa onnettomuuksissa onnettomuuden syynä on ollut huomion kiinnittymisen muuhun toimintaan kuin ajamiseen, esimerkiksi kännykän käyttö.

Väestöosuuteensa suhteutettuna iäkkäät kuljettajat ovat yliedustettuina vakavissa liikenneonnettomuuksissa, koska ikääntyminen heikentää monia liikennekäyttäytymisen tärkeitä toimintoja ja onnettomuuksien seuraukset ovat heillä vakavampia. Reagointiaika pitenee ja huomiokyky heikkenee, joskin niitä kyetään kompensoimaan ennakoinnilla ja varovaisuudella. Havainto- ja ajovirheet voivat olla erityisen kohtalokkaita risteysajossa. Ongelmallisinta iäkkäiden kuljettajien kohdalla on terveydentilan heikkeneminen silloin, jos henkilöllä olevasta sairaudesta huolimatta ei ole sairaudentuntoa tai kun muutokset tapahtuvat niin hitaasti ja vähitellen, ettei sen vaikutuksia ajamiseen huomata. Iäkkäiden kuljettajien onnettomuusriskin on kuitenkin todettu kasvavan vasta 75 ikävuoden jälkeen.

Iäkkäiden osuus ajoneuvon kuljettajina liikenteessä kasvaa eliniän pidentessä. Vuodesta 2010 vuoteen 2040 ajokortillisten 65–69-vuotiaiden määrän arvioidaan kasvavan yli 10 %:a ja 70–74-vuotiaiden liki 65 %:a. 75–79-vuotiaiden ajokorttien määrän arvioidaan kasvavan noin 2,5-kertaiseksi ja yli 80-vuotiaiden nelinkertaiseksi.

Liikenneonnettomuuksien kustannusraportin mukaan tieliikenneonnettomuuksien kustannukset olivat vuonna 2014 kuolleiden osalta noin 634 miljoonaa euroa, ja loukkaantuneiden osalta noin 625 miljoonaa euroa, joista lievästi loukkaantuneiden osuus on noin kolmannes. Yhden liikennekuoleman hinta yhteiskunnalle on runsaat 2,7 miljoonaa euroa.

2.3.5 Ajokortin hinta

Ajokortin hinta koetaan Suomessa yleensä korkeaksi. Hintatasoon vaikuttaa kansallinen kustannus- ja palkkataso. Suomessa ajokortin hinta muodostuu suurimmaksi osaksi opetuskustannuksista. Muut kustannukset ovat lähinnä viranomaismaksuja kuljettajantutkinnosta, ajokorttiluvasta ja ajokortista sekä hakemukseen tarvittavista liitteistä kuten valokuvista ja lääkärintodistuksesta aiheutuvia maksuja. Ajokorttiluvasta peritään 40 euroa. Ajokorttiluvan liitteistä aiheutuvia lisäkustannuksia voidaan alentaa, jos valokuvana voidaan käyttää passin valokuvaa tai ajoneuvoliikennerekisteriin aiemman ajokortin yhteydessä talletettua valokuvaa taikka lääkärintodistuksena nuorison terveystodistusta. Kuljettajantutkinnon teoriakokeesta perittävä maksu on 31 euroa ja ajokokeista perittävät maksut vaihtelevat suoritettavan luokan mukaan. Alimmissa luokissa ajokoemaksu on 65 euroa, BE-luokan yhdistelmäutkinnossa ja raskaan kaluston tutkinnoissa 99 euroa sekä raskaan kaluston E-luokan yhdistelmäutkinnoissa 110 euroa.

Opetuslupaopetuksessa kustannuksia aiheutuu opetusluvasta ja ajoneuvon käytöstä opetuksessa. Opetusluvasta peritään 30 euroa ja opetettavia asioita koskevasta opetusluvasta hakijan kokeesta 31 euroa. Opetusautoon on asennettava opettajan jarrupoljin ja ulkopuolinen peili ja auto on muutokatsastettava opetusajoneuvoksi. Muutokatsastuksen maksut vaihtelevat yrittäjän mukaan, mutta B-luokan autossa ne ovat noin 50–60 euron luokkaa. Jarrupolkimesta aiheutuvat kustannukset vaihtelevat asennustavan ja asennuspaikan mukaan. Keskimäärin arvioiden niistä aiheutuva kustannus on muutaman sata euroa.

B-luokassa opetuskustannukset koostuvat perusvaiheen, harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetuksesta. Opetus autokoulussa maksaa keskimäärin perusvaiheessa noin 1 400–1 600 euroa, harjoitteluvaiheessa noin 200 euroa ja syventävässä vaiheessa noin 350 euroa. Kuljettajantutkinnon teoriakokeesta peritään 31 euroa ja ajokokeesta 65 euroa. Mopokorttiuudistus nosti mopokortin hintaa huomattavasti, noin 300–500 eurolla, vaikka hinnannousua pyrittiin hillitsemään opetuslupavaihtoehdolla ja sen mukaan määräytyvillä ajo-opettajan alemmilla vaatimuksilla, joita voidaan soveltaa myös autokouluopetuksessa. Teoriakokeesta peritään 31 euroa ja käsittelykokeesta 28 euroa. Ennen opetus- ja käsittelykoevaatimuksia mopokortin kustannukset koostuivat lupamaksusta, lupahakemukseen tarvittavista liitteistä ja teoriakokeesta ja ne olivat vajaan 100 euron luokkaa. Ajokortti oikeutti silloin myös kevyen nelipyöran kuljettamiseen.

HE 146/2017 vp

Korkeiden ajokorttihintojen on osaksi katsottu johtuvan kilpailun puuttumisesta autokoulualalla. Hintoihin vaikuttavat opetustoiminnasta aiheutuvat kustannukset. Opetuksen sisältö on nykyisessä järjestelmässä opetussuunnitelmaperusteisuudesta johtuen yhdenmukainen. Alla on esimerkkejä hinnoista, joilla ajokorttiope-
tusta oli syksyllä 2016 verkkoilmoitusten perusteella tarjolla eri puolilla maata B-luokan henkilöauton, mo-
pon/kevyen nelipyörän ja A1-luokan kevytmoottoripyörän ajokortin suorittamiseksi. B-luokan ratamaksu
liittyy näissä hintaesimerkeissä syventävässä vaiheessa tapahtuvaan harjoitteluun ajoharjoitteluradalla. Ky-
symyksessä on ajoharjoitteluradan ylläpitäjän perimä maksu radan käytöstä. Perusvaiheessa ajoharjoittelura-
dalla käynti sisältyy kokonaishintoihin. Pimeällä ajamisen opetus liittyy B-luokan ajokortin suorittamiseen ja
opetus voidaan toteuttaa myös simulaattorilla. Moottoripyörän ajokorttia (hintaesimerkissä A1-luokka) var-
ten voidaan opetus saada autokoulussa tai autokoulusta ottaa harjoitusluvan saamisen edellyttämä ajo-opetus
ennen itsenäisen ajoharjoittelun aloittamista.

B-luokka

Alue	perusvaihe	harjoitteluv.	syventävä v.	ratamaksu
Pääkaupunkiseutu	1 100–1 930 €	150–250 €	250–475 €	70–98 €
Turun seutu	999–1 890 €	149–290 €	240–310 €	70 €
Jyväskylä	1 450–1 760 €	200–220 €	320–390 €	80 €
Joensuu	1 660–1 920 €	160–230 €	380–470 €	60–85 €
Oulun seutu	1 390–1 887 €	175–230 €	295–389 €	75–100 €
Rovaniemi	1 190–1 400 €	175–240 €	240–250 €	45–80 €

Pimeällä ajamisen opetus B-luokassa

Alue	perinteinen	opetus simulaattorilla	
Pääkaupunkiseutu	80–125 €	90–125 €	ei eroa, hintaluokat: 90, 115, 118, 125 €
Turun seutu	80–90 €	100 €	ei eroa, hintaluokat: 80, 90, 100
Jyväskylä	80–90 €	90 €	
Joensuu	70–90 €	120 €	
Oulun seutu	80–105 €	90–105 €	
Rovaniemi	65–85 €	70 €	

Mopo/kevyt nelipyörä

Alue	mopo	kevyt nelipyörä	
Pääkaupunkiseutu	360–524 €	536–696 €	molemmat 755–820 €
Turun seutu	220–480 €	410–520 €	
Jyväskylä	380–460 €	470 €	
Joensuu	399–510 €	720–740 €	molemmat 980 €
Oulun seutu	390–525 €	610 €	
Rovaniemi	300–385 €	500 €	

A1-luokka/ harjoitusluvan edellyttämä opetus

Alue		harjoitusluvalla
Pääkaupunkiseutu	909–1306 €	585–869 €
Turun seutu	680–790 €	480–640 €
Jyväskylä	950–1100 €	750–780 €
Joensuu	850–870 €	
Oulun seutu	755–980 €	
Rovaniemi	820–890 €	580 €

Kevään 2017 verkkoilmoitusten perusteella hintataso on pitkälti ennallaan, joskin yksittäisissä tapauksissa on ollut havaittavia hintojen laskua. Selvimmin hintatasoon on tullut muutoksia Oulussa, jossa B-luokan perus-

HE 146/2017 vp

vaiheen opetusta oli useammassakin autokoulussa tarjolla 1 020–1 340 euron hintaan kun aiemmin hinnat vaihtelivat 1 390–1 887 euron välillä.

Raskaan kaluston ajokorttikoulutuksen hintatietoja on heikommin saatavana, koska opetusta on vähemmän tarjolla perinteisissä autokouluissa. Opetuksen määrä voi vaihdella pohjakortin tai kuljettajalla olevan ammattipätevyyden perusteella. Eniten opetusta vaaditaan, kun pohjalla on vain auton B-luokan ajokortti, joka on aina edellytyksenä raskaan kaluston ajokortin suorittamiselle.

Esimerkkiotus opetuksen hinnoista on suppea, mutta se kuvaa kuitenkin hintaluokkaa, jossa opetusta on eräissä luokissa tarjolla Helsingin seudulla ja yksittäisissä autokouluissa Tampereella, Salossa ja Kaarinassa. Opetuksen toteutumisen edellytyksenä usein on, että kurssille on tietty määrä osallistujia. Helsingin seudulla on kuorma-auton C1-luokan koulutusta tarjolla 842–900 euron ja C-luokan koulutusta 1 390–1 480 euron hintaan. C1E-luokan yhdistelmäkoulutusta on tarjolla 1 395–1 480 euron hintaan ja CE-luokan yhdistelmäkoulutusta 3 950–4 285 euron hintaan tai, jos ajokorttia suorittavalla on raskaan kaluston kuljettajan ammattipätevyys, sen lisäksi vaadittavaa täydentävää koulutusta CE-luokassa 1 680–1 750 euron hintaan. D1-luokan linja-autokortin koulutusta on tarjolla 2 280 euron hintaan tai, jos ajokortin suorittajalla on pohjalla C1- tai C-luokan kuorma-autokortti, 1 390 euron hintaan. Opetusta C1-luokan kuorma-autokortin korottamiseksi C-luokkaan on tarjolla 620 euron hintaan. Linja-auton D-luokan ajokorttia varten on C-luokan kuorma-autokortin omaavalle tarjolla opetusta 3990 euron hintaan tai, jos pohjalla on D1-luokan linja-autokortti, 1 990 euron hintaan. Tampereella on C1-luokan opetusta tarjolla 700 euron hintaan ja C-luokassa 1365 euron hintaan. C1E-luokan opetusta on tarjolla 1190 euron hintaan tai, jos pohjalla on voimassa oleva ammattipätevyys, 560 euron hintaan. Salossa on tarjolla C-luokan kuljettajaopetusta 1 000 euron hintaan ja Kaarinassa C1-luokan opetusta 665 euron, C-luokan opetusta 1 490 euron ja C1E-luokan yhdistelmäopetusta 1 245 euron hintaan.

Vuodesta 2016 lukien on Suomessa käynnistynyt useampia kuljettajaopetuskokeiluja, joissa erilaisin tavoittein kokeillaan vaihtoehtoja säädetyn opetuksen toteuttamiseksi opetuksen vähimmäismääristä ja toteutusvaatimuksista poiketen. Näiden kokeilujen vaikutukset eivät tiettävästi kuvastu hintaesimerkkeihin.

2.3.6 Muut ulkomaiset ajokortit kuin EU/ETA valtioissa annetut ajokortit

Vaatus kansainvälisiin tieliikennesopimuksiin liittymisestä ajokortin kelpoisuuden perusteena Suomessa rajaa pois muissa valtioissa annetut ajokortit. Näihin ajokortteihin liittyvät ongelmat ovat nousseet esiin esimerkiksi matkailun ja maahanmuuton yhteydessä.

Vaikka muualla kuin sopimusmaassa annettu ajokortti ei oikeuta ajamaan Suomessa, sitä voi käyttää hyväksi suomalaista ajokorttia hankittaessa silloin, kun henkilö täyttää ajokortin myöntämisen edellytykset esimerkiksi vakinaisen asuinpaikan puolesta. Ajokortti oikeuttaa silloin vastaavan luokan kuljettajantutkintoon pääsyyn ilman opetusvaatimuksia. Edellytyksenä ajokortin kelpoisuudelle on, että se on myönnetty Suomen tunnustamassa valtiossa eikä ajokortin haltijan vakinainen asuinpaikka ole ajokorttia myönnettäessä ollut Suomessa. Jos tutkintoon pääsyyn oikeuttavaa ajokorttia ei ole esittää eikä lähtömaan tilanteesta johtuen ajokorttitietoja ole saatavissa, ajokortti on suoritettava alusta alkaen opetuksineen ja tutkintoineen. Erityisesti opetukseen liittyvät kielivaikeudet ja ajokortin korkea hinta vaikeuttavat ajokortin suorittamista.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioon ottaen selkeyttää ja keventää ajokorttisääntelyä ja luoda edellytyksiä ajokortteihin liittyvien menettelyjen kehittämiseksi. Esityksen erityisenä tavoitteena on uudistaa ajokortin suoritusjärjestelmää lisäämällä vaihtoehtoisuutta muiden kuin kuorma- ja linja-auton ajokorttien suorittamisessa, keventämällä EU:n sääntelyä tiukempaa kansallista lisäsääntelyä, edistämällä digitalisaation käyttöä ajokorttimenettelyissä ja poistamalla esteitä sähköisen hakumenettelyn käytölle. Ajokortin suoritusjärjestelmää keventämällä tavoitteena on keventää ajokorttimenettelyistä eri tahoille aiheutuvaa taakkaa ja näin vaikuttaa myös ajokortin hintaan. Ajokortin suorittamista ja koulutusvaatimuksia koskevat ehdotukset kohdistuisivat pääasiassa muihin kuin kuorma- ja linja-auton ajokortin suoritusvaatimuksiin.

Kuorma- ja linja-auton kuljettajien ajokortin suoritusvaatimusten osalta esitys liittyy hallituksen esitykseen liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (320 /2017), joka sisältää ehdotuksia raskaan kaluston kuljettajien ammattipätevyysvaatimusten muuttamiseksi. Raskaan kaluston ajokorttien suoritusvaatimuksiin ei tässä yhteydessä ehdoteta muutoksia.

HE 146/2017 vp

Kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä oleva ajokorttiopetus on kansallista sääntelyä yli EU:n ajokortti-vaatimusten. Opetusta ja siihen liittyviä menettelyjä koskevilla muutoksilla voitaisiin lisätä valinnanvapautta ja yksilöllisten tarpeiden huomioon ottamista kouluttautumisessa, edistää erilaisten opetus- ja oppimismenetelmien ja uuden teknologian käyttöä ajokorttia suoritettaessa ja vaikuttaa ajokorttijärjestelmän ja ajokortin suorittamisen kustannuksiin. Koska opetukseen liittyvät kustannukset muodostavat valtaosan ajokortin kustannuksista, erityisesti opetusta koskevilla ratkaisuilla on mahdollista vaikuttaa ajokortin hintaan. Sääntelyä keventämällä voitaisiin keventää myös yritysten velvoitteita ja hallinnon tehtäviä sekä niistä aiheutuvia kustannuksia. Ajokortin suorittamisvaatimuksia koskevaa sääntelyä kevennettäessä esityksen erityisenä tavoitteena on ottaa huomioon ehdotusten vaikutukset uusien kuljettajien osaamiseen ja yleiseen liikenneturvallisuuteen.

Esityksen tavoitteena on arvioida myös muita ajokorttisäännösten kehittämistarpeita järjestelmän selkeyttämiseksi ja havaittujen ongelmakohtien poistamiseksi. Tässä tarkoituksessa esityksessä arvioidaan erityisesti B-luokan ajokortin vähimmäisikää, ajokorttilääkärintarkastuksia, traktoreiden ajokorttiluokitusta ja ulko- maisten ajokorttien tunnustamista täällä ajamiseen.

3.2 Toteuttamisvaihtoehdot

3.2.1 Vaihtoehdot auton B-luokan ajokortin suorittamisessa

B-luokan opetusmalli

Luovutaan säännöksiin perustuvasta opetussuunnitelmaperusteisesta teoriaopetuksesta ja sen toteutuksen sääntelystä. Luovutaan kokonaan tai osaksi ajo-opetuksen määrää ja sisältöä koskevista vaatimuksista ja kevennetään opetuksen toteutusta koskevaa sääntelyä. Muutosten johdosta opetuksen sisältö ja tavat olisivat vapaammin ajokorttia suorittavan valittavissa. Yleisen liikenneturvallisuuden ylläpitämiseksi asetetaan vähimmäisvaatimukset liikenteessä annettavalle ajo-opetukselle tai vaihtoehtoisesti ajo-opetukselle yleensä, jolloin se koskisi myös esimerkiksi simulaattorilla annettavaa opetusta. Luovutaan opetusajoneuvojen poljinvaatimuksista, mutta estettä polkimien asentamiseen ei olisi eikä polkimien asentaminen edellyttäisi muutoksastusta. Opettajan on varmistuttava oppilaan osaamisesta opetusajossa mahdollisesti syntyvien vaaratilanteiden ehkäisemiseksi poljinvaatimuksesta luovuttaessa. Lisäksi luovuttaisiin opetussuunnitelmien viranomaisvahvistuksesta ja muun kuin lakiin perustuvan opetuksen viranomaisvalvonnasta.

Vahvistetun opetussuunnitelman mukaisista opetusvaatimuksista luovuttaessa asetetaan koulutusvaatimuksia silloin, kun tutkinnon kyky mitata asiasisältöjä on rajallinen. Tämä koskee erityisesti opetukseen sisältyneiden vaaratilanteiden ja riskitekijöiden tunnistamista ja välttämistä koskevia opetussisältöjä. Ajokorttia suoritavalla on oltava kokonaiskuva liikenteen turvallisuuteen liittyvistä perusasioista, minkä johdosta ensimmäisen ajokortin suorittajalle asetetaan vaatimus tieliikenteen perusteita ja moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan vastuita ja velvollisuuksia koskevasta koulutuksesta. Vaatimus koskisi ajokortin suorittamista luokasta riippumatta ja se vaadittaisiin vain kertaalleen. Koulutus soveltuisi teoriaopetuksena annettavaksi ja sen määrä voisi olla neljän tunnin luokkaa. Koulutuksen tavoitteen saavuttamiseksi se olisi saatava asiantuntevan tahon opetuksessa, jollainen olisi ainakin autokoulu. Koulutuksen saatavuuden turvaamiseksi koulutukseen olisi perusteltua voida hyväksyä myös muita tahoja ja ensimmäistä ajokorttia suorittavien ikä huomioon ottaen mahdollisuus koulutuksen saamiseen myös kouluopetuksessa palvelisi ajokortti-ikään tulevia.

Luovutaan B-luokan ajokortin suorittamisesta useammassa vaiheessa, jolloin ajokortin suorittaminen päättyy kuljettajantutkintoon ja ajo-oikeuden saamiseen. Ajokorttia suorittavan valmiuksia lisätään ennen ajo-oikeuden alkamista. Ajokorttia suorittavalta vaaditaan liikenteen vaaratilanteita ja niiden syitä sekä vaikeissa olosuhteissa ajamista käsittelevä koulutus. Koulutus soveltuisi hankittavaksi ennen kuljettajantutkinnon suorittamista, jolloin se palvelisi itsenäisen ajamisen aloittamista. Koulutuksen tavoitteen saavuttamiseksi se olisi toteutettava osin ajo-opetuksena. Koulutuksen kokonaismäärä voisi olla samaa luokkaa nykyisen syventävän vaiheen opetuksen kanssa. Koulutuksen tavoitteiden ja sisältöjen johdosta kouluttajiin olisi erityisesti kiinnitettävä huomiota. Ainakin autokouluilla olisi tarvittava ammatillinen osaaminen.

Pysytetään opetuslupaopetus. Opetusluvan käyttö rajataan muuhun kuin kaupalliseen koulutukseen ja ammattimaiseksi katsottavaan toimintaan. Ammattimainen tai kaupallinen opetus edellyttää autokoululupaa samoin kuin autokouluksi organisoitu toiminta. Opetusluvan haltija on vastuullinen kuljettaja opetusajossa ja vastaa siitä, että oppilaalla on edellytykset ajo-opetuksen aloittamiseen liikenteessä. Ajo-opetuksen aloittamisen edellytyksenä liikenteessä on myös se, että ajokorttia suorittava on saanut ensimmäisen kortin koulutuksen. Lupamenettelyllä varmistetaan, että toimintaan voidaan tarvittaessa puuttua. Luvansaajan vaatimuksia tarkistetaan. Opettajalta vaaditaan opetusajoneuvon ajokortti vähintään kolmelta vuodelta ja henkilökoh- tainen sopivuus liikennetikosten estämättä. Tekoina huomioidaan vakavat liikennetikokset, piittaamatto-

HE 146/2017 vp

muusajokiellot ja määrätty ajokiellot. Koska vanhemmat ovat pääosin opetuslupaopetuksessa opettajina ja opetuslupaopetus koskisi nimenomaan muuta kuin kaupallista opetusta, soveltuvuuden harkinnasta voitaisiin vaihtoehtoisesti luopua. Luovutaan opetuslupaopettajan kokeesta, joka käytännössä on painottunut vain liikennesääntökokeeksi.

Edistetään pitemmän ajokokemuksen kertymistä ennen itsenäistä ajamista laskemalla opetuksen aloittamisen vähimmäisikä B-luokassa 16 vuoteen. Pitemmästä opiskeluaajasta johtuen edistetään ajoharjoittelua myös autokouluopetuksen ohessa laajentamalla opetusluvan käyttö ajoharjoitteluun. Opetuslupien myöntämisperusteet pysytetään muuten ennallaan tai ajoharjoittelun edistämiseksi luovutaan opetuslupien määrän rajoituksista, mihin antaisi mahdollisuuden luvan käytön rajaaminen vain muuhun kuin ammattimaiseen tai kaupalliseen toimintaan. Ajokorttia suorittavalla voisi olla useampia opetuslupaopettajia ja ajoharjoittelun ohjaajia, mutta jokaisen olisi haettava opetuslupa.

Kuljettajantutkintoa kehitetään sen päivittämiseksi. Koulutusvaatimusten muutosten johdosta lisätään tutkinnon edellytyksiä tunnistaa osaaminen, silloin kun tutkintoon tulevilla ei ole määrämuotoista koulutusta takanaan. Lisätään opetukseen sisältyneiden turvallisuuden ja liikenteen riskeihin liittyvien asioiden mittaamista tutkinnossa. Palautteen antamista kehitetään vaiheistuksesta luovuttaessa. Tutkintoajon turvallisuuden ylläpitämiseksi tutkintoajoneuvossa on kuitenkin vaadittava käyttöjarruun vaikuttava poljin ajokokeen vastaanottajaa varten, vaikka opetusajoneuvon polkimista luovuttaisiin. Jos opetusajoneuvon pakollisista poljinvaatimuksista luovutaan, tutkintoajoneuvon vaatimuksista olisi säädettävä erikseen, koska tutkintoajo poikkeaa opetusajosta siinä, että ajokokeen vastaanottajalla ei ole tiedossa tutkintoon tulevan osaamisen tasoa kuten ajo-opettajalla. Ajo-opettajalla on ajo-opetuksessa saatu tuntemus oppilaansa ajotaidosta ja sen edistymisestä, minkä mukaan opetuksessa eteneminen voidaan suunnitella. Ajokoetta käytetään myös ajokelpoisuuden arvioimiseen epäiltäessä henkilön edellytyksiä ajokortin saamiseen tai voimassapysyttämiseen. Erityisesti näissä tilanteissa ei ajokokeen vastaanottajalla ole mitään käsitystä ajokokeeseen tulevan ajokyvystä. Myös tulkin käyttö pysäytyskäsken välittämisessä ulkomaalaiselle kokelaalle tutkinnossa voisi olla kohtalokasta vaaratilanteessa.

Pysytetään autokoulun pitämisessä autokoululupa, joka mahdollistaa toimintaan puuttumisen, jos siihen on tarvetta. Myös muu kaupallinen tai ammattimainen ajo-opetus tai ajoharjoittelu edellyttää autokoululupaa. Autokoulun opettajalta vaaditaan liikenneopettajalupa. Autokoulussa on edelleen oltava opetustoiminnasta vastaava johtaja, joka vastaa autokoulussa annettavasta opetuksesta ja sen kehittämisestä. Opetussuunnitelmien viranomaisvahvistamisesta luovuttaessa vastuu opetuksessa noudatettavista opetussuunnitelmista olisi opetustoiminnasta vastaavalla johtajalla. Autokouluja koskevaa sääntelyä ja valvontaa kevennetään, luovutaan opetustilojen vaatimuksista ja hyväksymisistä. Valvonta on pääasiassa autokoulun tekemien ilmoitusten kautta tapahtuvaa valvontaa. Ehdotetut turvallisuuspainotteiset koulutukset annetaan autokoulussa, mutta ongelmien välttämiseksi koulutuksen saatavuudessa ja hinnoittelussa kouluttajiksi hyväksytään myös muita liikenneturvallisuusalan ja koulutustoiminnan osaajia. Raskaan kaluston ajokorttiopetusta säännellään edelleen lailla ja opetuksen antamiseen vahvistettujen opetussuunnitelmien mukaisesti ei ehdoteta muutoksia. Raskaan kaluston kohdalla opetuksen tuntimääriä on ammattipätevyysvaatimusten käyttöönoton yhteydessä tarkistettu ja niissä on selkeämmin otettu huomioon ajokorttia suorittavan osaaminen aiemmin suoritetun ajokortin pohjalta.

Uuden kuljettajan rikkomusseurantaa kehitetään koulutusvaatimuksella. Jos uusi kuljettaja määrätään ajokieltoon uuden kuljettajan tiukemman seurannan aikana tehdystä yhdestä tai useammasta teosta, riskikäyttäytymisen ehkäisemiseksi ajokortin palauttamisen edellytykseksi asetetaan koulutus, jonka sisältö voisi vaihdella ajokiellon perusteena olevan riskikäyttäytymisen mukaan.

B-luokan ajoharjoittelumalli

Luovutaan säännöksiin perustuvasta opetussuunnitelmaperusteisesta teoriaopetuksesta ja sen toteutuksen sääntelystä. Luovutaan kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä olevista ajo-opetuksen määrää ja sisältöä koskevista vaatimuksista ja kevennetään opetuksen toteutusta koskevaa sääntelyä. Yleisen liikenneturvallisuuden ylläpitämiseksi liikenteessä annettavan ajo-opetuksen toteutusta säännellään. Luovutaan opetusajoneuvojen poljinvaatimuksesta ajoharjoittelumahdollisuuksien lisäämiseksi sekä ajokorttiopetuksen viranomaisvalvonnasta ja -ohjauksesta. Ajoharjoittelua ohjaavan on varmistuttava oppilaan osaamisesta ajoharjoittelussa mahdollisesti syntyvien vaaratilanteiden ehkäisemiseksi poljinvaatimuksesta luovuttaessa. Opetuksesta luovuttaessa luovutaan opetussuunnitelmien viranomaisvahvistuksesta.

Luovutaan B-luokan ajokortin suorittamisesta useammassa vaiheessa. Ajokortin suorittaminen päättyy kuljettajantutkintoon ja ajo-oikeuden saamiseen.

HE 146/2017 vp

Kaikki opetus ajokorttia varten on vapaasti hankittavissa, mutta ajo-opetuksen toteutukseen liikenteessä asetetaan vähimmäisvaatimukset. Ajo-opetus annetaan viranomaisluvalla autokoulussa tai vaihtoehtoisesti vaatimuksena on liikenneopettajalupa. Autokoululta vaaditaan luvan sijaan toimintaa koskeva ilmoitus tai toiminta vapautetaan kokonaan.

Luovutaan opetusluvasta ja sallitaan sen sijaan ajoharjoittelu ajokortillisen henkilön valvonnassa laajalaisen ajokokemuksen saamiseksi. Tämän toteuttamiseksi ajoharjoittelun valvomiseen ei vaadita erillistä hyväksymistä eikä valvojasta vaadita tehtäväksi mitään ilmoituksia. Ajokorttia varten ajoa harjoitteleva on vastuullinen kuljettaja tai vaihtoehtoisesti vastuuta voi olla valvojalla.

Pitemmän harjoitteluajan mahdollistamiseksi ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun aloittamisen vähimmäisikä lasketaan. Valvottu ajoharjoittelu saadaan aloittaa teoriakokeen suorittamisen jälkeen 16-vuotiaana. Valvojalta vaaditaan ajokortti vähintään kolmen vuoden ajalta. Valvojan sopivuudelle ja rikostaustalle ei aseteta vaatimuksia.

Kuljettajantutkintoa kehitetään lisäämällä siihen riskien tunnistamista koskevia osuuksia. Uuden kuljettajan tiukempi rikkomusseuranta kahden vuoden ajan ajo-oikeuden saamisesta pysytetään ennallaan.

3.2.2 B-luokan ikävaatimus

Nuorten kulkumahdollisuuksia turvallisemmiksi koetuilla ajoneuvoilla voitaisiin edistää laskemalla B-luokan ajokortin vähimmäisikä 17 vuoteen. Ikävaatimuksen lasku vastaisi tästä iästä lukien ratkaisuna mopoautojen koettuun turvattuuteen. Auton käyttömahdollisuus 17-vuotiaasta mahdollistaisi rajoituksitta itsenäisen liikkumisen opiskeluun, työssä oppimiseen ja vapaa-aikaan liittyvillä matkoilla. Ikärajan alentaminen 17 vuoteen aikaistaisi ajokortin saantia vuodella, mutta pysyttäisi kuitenkin turvattommaksi koettujen ajoneuvojen käytön sitä ennen. Tätä nuorempien käytettävissä olevia ajoneuvoja ovat mopo, kevyt nelipyörä ja traktori, joiden kuljettamisen vähimmäisikä on 15 vuotta. Teholtaan alennetun henkilöauton käyttö mopoautoa ei olisi kansallisesti toteutettavissa vaan edellyttäisi muutoksia EU:n lainsäädäntöön. Edellä kuvatun ajoharjoittelumallin käyttöönotto ei parantaisi nuorten kulkumahdollisuuksia, koska vaatimus ajokortillisen mukanaolosta ei mahdollistaisi itsenäistä liikkumista. Vähimmäisikävaatimusta ei voitaisi myöskään itsenäisen ajoharjoittelun käyttöönotolla alentaa ajokortin vähimmäisiästä, koska vuotta laajemmat poikkeamiset eivät olisi mahdollisia. Myös moottoripyörän harjoituslupakäytäntöön verraten harjoittelun aloittamisen vähimmäisikä olisi käytännössä sama kuin ajokortin vähimmäisikä.

Kaikkia kansalaisia yhdenmukaisesti kohtelevana ratkaisuvaihtoehtona ajokortti-ian alentamisessa olisi ajokortin vähimmäisiän alentaminen yleisesti 17 vuoteen.

Vähimmäisikää voitaisiin alentaa myös muuttamalla nykyistä B-luokan ajokortin poikkeuslupamenettelyä, mutta EU:n lainsäädäntö sitoisi poikkeamisen enimmillään samaan 17 vuoden ikään. Nykyiset poikkeusluvan edellytykset ovat tiukat vaatiessaan erityisen painavia syitä. Sen johdosta lupia on myönnetty vuosittain vain muutamia ja hakemuksiakin on käsitelty vain muutama kymmenen. Erityisen painavien perusteiden on katsottu edellyttävän ajokortti- ja kulkemistarpeiden tarkastelua koko perheen ja siinä tapahtuneiden äkillisten vakavien muutosten kannalta. Poikkeuslupaperusteilla olisi olennaista vaikutusta menettelyn hyväksyttävyyteen ja lupakäsittelystä aiheutuvaan hallinnon taakkaan. Nykyisellään yhden hakemuksen käsittelyaika päätöksentekoon asti on noin 3–4 tuntia ja käsittelystä perittävä maksu on 100 euroa. Mitä enemmän poikkeuslupaperusteita vapautettaisiin, sitä enemmän hakemusten määrä kasvaisi ja käsittelyn vaatima työmäärä. Arvioiden mukaan hakemusten määrän noustessa 5 000 hakemukseen vuodessa, niiden käsittelyn edellyttämä henkilöresurssi olisi noin 10 henkilötyövuotta.

Poikkeuslupamenettelyä voitaisiin muuttaa poistamalla vaatimus erityisen painavista syistä myöntämisen edellytyksenä ja määritellä myöntämisperusteet tämän pohjalta väljemmin ottamalla myös ajokorttia suorittavan omat kulkutarpeet selkeämmin huomioon. Erityisinä syinä voitaisiin ottaa huomioon pitkät etäisyydet ja joukkoliikenteen palvelujen käyttömahdollisuus ja niiden vaikutus esimerkiksi työ- tai opiskelupaikan vastaanottamiseen. Erityisiä syitä edellyttävä malli edellyttäisi edelleen viranomaisharkintaa ajokorttitarpeesta.

Poikkeuslupamenettelyssä voitaisiin myös vähentää viranomaisharkinnan osuutta tai se poistaa, jolloin päätös voitaisiin selkeämmin perustaa hakemuksessa esitettyyn ajokorttitarpeeseen ja sitä tukeviin todisteisiin. Poikkeusluvan perusteena voisi olla huoltajan ja hakijan yhteinen hakemus ajokorttitarpeesta ja lisänäyttönä voitaisiin käyttää myös esimerkiksi koulun, oppilaitoksen, työnantajan tai esimerkiksi perheenjäsenten kulkutarpeissa terveydenhuollon edustajan todistusta. Käsiteltävien hakemusten määrän arvioitaisiin lisäänty-

HE 146/2017 vp

vän sitä enemmän mitä vähemmän menettely edellyttäisi viranomaisharkintaa. Jos päätös perustettaisiin pelkästään tehtyyn hakemukseen, kaikkia hakijoita kohdeltaisiin yhdenvertaisesti.

Poikkeuslupamenettelyä käytettäisiin todennäköisesti harvaanasutuilla alueilla, mutta menettelyä olisi vaikea rajata vain haja-asutusalueilla sovellettavaksi, koska vastaavia kulkuvaikeuksia voi olla muuallakin. Poikkeuslupamenettelyä voitaisiin pitää ongelmallisena tilanteissa, joissa laista poikkeaminen tapahtuisi ilman erityisiä syitä tai luvan myöntäminen perusteiden yleisyydestä johtuen muodostuisi pääsäännöksi. Erityisiä vaatimuksia asetettaessa tapausten arviointi ja perusteiden vertailu keskenään olisi haastavaa ja viranomaisharkinnan tarve korottaisi käsittelystä perittäviä maksuja ja lisäisi hallinnon taakkaa. Viranomaisharkinnan poistuminen ajokorttitarpeesta nopeuttaisi menettelyä hakijan kannalta ja menettely voitaisiin kokea tasapuolisemmin hakijoita kohtelevaksi ja vähemmän epäoikeudenmukaiseksi, jos esitettyjä hakuperusteita ei pidettäisi riittämättöminä. Menettely lähestyisi kuitenkin yleisen ajokortti-ian alentamista vastaavaa ratkaisua. Tätä korostaisi vielä se, jos ajo-oikeuteen ei liitettäisi mitään ehtoja tai rajoituksia.

Suoritettavia ajoja koskevien ehtojen tai rajoitusten liittäminen poikkeuslupaun voisi olla toteutettavissa joko poikkeuslupaun liittyvällä rajoituksella, joka merkittäisiin tietojärjestelmään tällaisten merkintöjen tekemistä varten varattuun tilaan. Tiedon vieminen järjestelmään edellyttäisi manuaalista työtä. Vaihtoehtoisesti voitaisiin tietojärjestelmää muuttaa tiedon syöttämistä varten, mutta se edellyttäisi rajoituksille omia koodeja. Ongelmana tässä vaihtoehdossa olisi, ettei kaikkia rajoitustapauksia varten voitaisi luoda omia koodimerkintöjä. Jos rajoituskoodista tulisi merkintä ajokorttiin, sen poistaminen ikävaatimuksen täytyttyä edellyttäisi uuden kortin lunastamista. Vaihtoehtona voisi olla myös velvollisuus pitää lupapäätös ajettaessa mukana, jolla ajo-oikeuden saamisen peruste voitaisiin osoittaa liikennevalvonnassa. Vaihtoehto edellyttäisi vähiten viranomaistyötä ja järjestelmämuutoksia. Järjestelmään tarvittaisiin kuitenkin valvontaa varten tieto poikkeuslupaun myöntämisestä.

Vähimmäisikää alentamalla jouduttaisiin varautumaan onnettomuuksien lisääntymiseen. Nuoret ovat yliedustettuina liikenneonnettomuuksissa ja onnettomuusriski arvioidaan sitä suuremmaksi, mitä nuoremmista kuljettajista on kysymys. Ikärajan laskun ilman mitään rajoituksia arvioidaan lisäävän nuorten kuljettajien liikenneonnettomuuksia ja heikentävän yleistä liikenneturvallisuutta. Nuorten riskialttiuden taustalla on katsottu olevan muun muassa kokemuksen puute ja nuorille ominainen impulsiivisuus, omien taitojen yliarviointi, heikko päätöksentekokyky ja ennakoinnin puute. Nuorena kaveriseurauksen vaikutus on voimakas, samoin halu riskinottoon johtavaan kokeilemiseen. Monien liikenneturvallisuuden kannalta keskeisten tietojen ja taitojen käsittelyyn ja käyttäytymiseen vaikuttavien aivoalueiden kehitys on vielä kesken ja se jatkuu yli 20 ikävuoteen, mistä johtuen heillä ei ole samanlaisia valmiuksia vastuulliseen liikennekäyttäytymiseen kuin vanhemmilla. Mikäli yleinen ikäraja laskettaisiin 17 vuoteen, se mahdollistaisi nykyisestä poikkeuslupamenettelystä luopumisen.

Ajokortin vähimmäisikäenä 18 vuotta on kansainvälisesti tunnustettu. Ikäraja vastaa myös täysivaltaisuusikää, jolloin henkilöllä on aikuisen oikeudet ja velvollisuudet. EU:n ajokorttilainsäädäntö mahdollistaa 17 vuoden vähimmäisiän, mutta ei velvoita muita jäsenvaltioita sallimaan alle 18-vuotiaan ajamista alueellaan. 18 vuoden ikärajan pysyttäminen ennallaan olisi selkein vaihtoehto, koska alle 18-vuotiaan ajo-oikeuden tunnustamista ulkomailla ei tarvitsisi erikseen selvittää.

3.2.3 Ajoterveysvaatimusten valvonta ryhmässä 1

Ajoterveysvaatimusten täyttymisen valvonta ryhmässä 1/vaihtoehto 1

Suurin osa ajokortin suorittajista on perusterveitä nuoria tai korkeintaan keski-ikäisiä henkilöitä, joiden kohdalla tarvetta säännönmukaiseen lääkärintarkastukseen ei ole. Muita kuin kuorma- ja linja-auton ajokortteja suoritettaessa luovutaan lääkärintarkastuksen vaatimisesta ensimmäistä ajokorttia haettaessa. Lääkärintarkastus korvataan hakijan vakuutuksella terveysvaatimusten täyttymisestä. Mikäli hakija kykenee antamaan vakuutuksen siitä, ettei terveydentilan puolesta ole estettä ajokortin myöntämiselle, lääkärintarkastusta ei vaadita. Hakijalta vaaditaan lääkärintarkastus, jos hän ilmoittaa omaavansa sairauden, jonka vaikutus ajokykyyn olisi hakemuslomakkeessa olevan ohjeistuksen mukaan selvítettävä lääkärintarkastuksessa. Lääkärintarkastus voidaan edelleen vaatia myös muusta syystä, jos aihe siihen ilmenee. Vakuutus annetaan hakemuslomakkeella, jossa luetellaan esteenä olevat sairaudet tai tilanteet, jotka edellyttävät lääkärintarkastusta. Näkökyvyn riittävyys todetaan hakijan vakuutuksena tai asian osoittavasta erillisestä todistuksesta tai testaamalla näkökyky tutkimuksen yhteydessä esimerkiksi lukemalla rekisterikilpiä määrättyä etäisyydeltä. Ajoterveyden seuranta täydentää edelleen lääkäreiden ilmoitusvelvollisuus, jos ajokortin haltijan terveydentila ei enää täytä säädettyjä vaatimuksia muusta kuin tilapäisestä syystä.

Ajoterveysvaatimusten täyttymisen valvonta ryhmässä 1/vaihtoehto 2

HE 146/2017 vp

Ensimmäistä ryhmän 1 ajokorttia hakevalta ei vaadita lääkärintarkastusta, joka korvataan vaihtoehdossa 1 tarjotulla hakijan vakuutuksella ja sitä täydentävällä laillistetun terveydenhuollon ammattihenkilön antamalla todistuksella siitä, ettei hakijan terveydentilaan ja sairaushistoriaan tutustumisen perusteella ole todettu esitettyä ajokortin saamiselle. Arvion tekemistä sairaushistorian ja hakijan haastattelun perusteella puoltaa se, että ryhmän 1 kuljettajien ajokorttitarkastuksessa harvemmin ilmenee ajoterveyteen merkittävästi vaikuttavia sairauksia, joista ei ole aikaisempaa tietoa. Koska menettely edellyttää käyntiä terveydenhuollossa, se mahdollistaa myös näkökyvyn testaamisen samalla. Ammattihenkilönä kysymykseen voi tulla sairaan- tai terveydenhoitaja, joka haastattelee henkilön ja tarkistaa tämän sairaustilat ja tarvittaessa ohjaa hänet lääkärin tutkittavaksi, mikäli epäily ajokykyyn vaikuttavasta sairaudesta tai vammasta ilmenee. Menettelyä voivat noudattaa ne, joiden kohdalla nuorison terveystodistuksen käyttöaika on päättyneet. Menettely soveltuu myös vanhemmille ensimmäisen ajokortin suorittajille ja käynnin yhteydessä voidaan tehdä myös muita testauksia, jos siihen on tarvetta. Taustojen tutkiminen parantaa vajeita, jonka koetaan aiheutuvan siitä, että lääkärintarkastus tehdään henkilön sairaushistoriaa tuntematta. Menettelyllä olisi vaikutusta myös viranomaistoimintaan. Jos lääkärintarkastuksen esittämistarvetta joudutaan arvioimaan hakijan antaman vakuutuksen pohjalta, se työllistää ajokorttivilanomaisia, kun taas selvittäessä taustat terveydenhuollossa se voitaisiin tehdä ennakkoon.

Ajokorttilääkärintarkastukset/ajokortin uudistaminen/ryhmä 1/vaihtoehto 3

Muita kuin kuorma- ja linja-auton ajokortteja uudistettaessa lääkärintarkastuksen menettely pysytetään ennallaan. Lausunto vaaditaan jatkettaessa ajokortin voimassaoloa 70 ikävuodesta eteenpäin.

Ajokorttilääkärintarkastukset/ajokortin uudistaminen/ryhmä 1/vaihtoehto 4

Muita kuin kuorma- ja linja-auton ajokortteja uudistettaessa lääkärintarkastus vaaditaan nykyisen 70 vuoden sijaan vasta seuraavan ajokortin uudistamisen yhteydessä noin 75 vuoden iässä. Kuljettajien terveys ja turvallisuus katsotaan entistä paremmaksi ja kuljettajien onnettomuusriskin katsotaan ryhmässä 1 kasvavan vasta 75 ikävuoden jälkeen siten, että lääkärintarkastus olisi tarpeen vaatia.

3.2.4 Traktorit

Traktorit/vaihtoehto 1

Sekavaksi ja moniportaiseksi koettua traktoreiden ajokorttiluokitusta selkeytetään yhdistämällä ajokorttiluokat T ja LT uudeksi T-luokaksi, joka käsittää rakenteelliselta nopeudeltaan enintään 60 kilometriä tunnissa kulkevat traktorit. Koska T-luokkaan kuuluvat myös moottorikelkat ja moottoripyörät, T-luokan suoritusvaatimukset pysytetään ennallaan vaatimalla luokkakohtainen teoriakoe. LT-luokan vaatimuksena olevasta käytännön kokeesta luovutaan, koska kaikkien ajoneuvojen tai kaikkien traktoreiden kuljettamista tutkintopaikalle käytännön koetta varten tai niiden vuokraamista tätä tarkoitusta varten ei voida pitää kohtuullisena. Koska maa- ja metsätaloustraktoreita ja niin kutsuttuja traktorimönkijöitä ei ajoneuvolainsäädännössä erotella toisistaan, uusi ajokorttiluokka T käsittää kaikki traktorit, mukaan lukien myös niin kutsutut traktorimönkijät, joiden rakenteellinen nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa. Niitä saa 15-vuotiaana kuljettaa vähäisemmin ajokortin suoritusvaatimuksin kuin ajoneuvoluokituksessa L-luokkaan kuuluvia kevyitä nelipyöriä, mopoautoja ja mönkijöitä, joiden rakenteellinen nopeus voi olla enintään 45 kilometriä tunnissa. AM-luokan kevyen nelipyörän ajokorttia varten vaaditaan luokkakohtainen teoriakoe ja ajokoe liikenteessä. T-luokan traktoria, samoin kuin AM-luokan mopoa ja kevyttä nelipyörää, saa kuljettaa myös auton B-luokan ajokortilla sekä moottoripyörän ajokortilla. Tämä koskee kaikkia tähän luokkaan kuuluvia traktoreita, myös ammattimaisessa traktoriurakoinnissa, jolloin nykyinen vaatimus vaihtoehtoisesta kuorma-auton ajokortista laskee B-luokkaan. Koska sopimus ajokortin toimittajan kanssa päättyisi vasta huhtikuussa 2019, ajokorttivilanomaisen mukaan ajokorttiluokituksen pohjaan ja tietojärjestelmään ei tulisi tehdä muutoksia sitä ennen.

Traktorit/vaihtoehto 2

Pysytetään ajokorttiluokat T ja LT ennallaan ja LT-luokan ajokortin suorittamiseksi vaaditaan luokkakohtainen teoriakoe ja käsittelykoe. Korotettaessa T-luokan ajokortti LT-luokkaan ei vaadita uutta teoriakoea. Koska epäkohtana on erityisesti pidetty sitä, että LT-luokan traktorimönkijöiden kuljettamisessa vaaditaan vaihtoehtoisesti kuorma-auton ajokortti, oikeus LT-luokan traktorin kuljettamiseen annetaan myös B-luokan ajokortilla. Koska traktorimönkijöitä ei ajoneuvoteknisesti erotella maa- ja metsätaloustraktoreista, auton B-luokan ajokortin omaava voi nykyisestä poiketen kuljettaa kaikkia LT-luokan traktoreita myös ammattimaisesti. Nuorilla erilaisten tähän luokkaan kuuluvien traktoreiden kuljettaminen onnistuu vähäisemmin suoritusvaatimuksin kuin kevyen nelipyörän kuljettaminen, mutta edellyttää käsittelykokeen suorittamista. Käsit-

HE 146/2017 vp

telykokeen vaatimuksia tarkistetaan, koska ne on nykyisellään asetettu perinteisen traktorin mukaan tai vaihtoehtona käsittelykokeelle vaaditaan ajokoe liikenteessä, mikä edellyttää eri järjestelyt kokeen vastaanotolle ja edellyttää samalla tavoin kuin käsittelykoe ajoneuvon kuljettamista tutkintoon tai sen vuokraamista tutkinossa käytettäväksi.

Traktorit/vaihtoehto 3

Koska erityisesti traktorimönkijöiden arvioidaan yleistyvän tieliikenteessä ja niiden kevyen nelipyörän kuljettamista vähäisempiä kuljetusvaatimuksia pidetään riittämättöminä, erotetaan liikenneturvallisuusperustein vaihtoehdon 1 mukaisesta T-luokasta ajoneuvoluokkaan T3 kuuluvat traktorit, jotka ovat lähinnä traktorimönkijöiksi katsottavissa. T3 ajoneuvoluokkaan kuuluu pyörillä varustettu traktori, jonka omamassa ajokuntoisena on enintään 600 kilogrammaa. LT-luokkaa rakenteelliselta nopeudeltaan vastaavalle T3b ajoneuvoluokkaan kuuluvalla traktorille asetetaan oma ajokorttivaatimus, jossa otetaan huomioon niiden käyttö tieliikenteessä ja kevyen nelipyörän ajokortin suoritusvaatimukset. T3b traktorin kuljettamiseen vaaditaan teoriakoe ja ajokoe liikenteessä, mikä vastaa kevyen nelipyörän ajokortin suoritusvaatimuksia. Ajokortin luokassa huomioidaan kevyen nelipyörän ja T3b ajoneuvoluokan suurimpien rakenteellisten nopeuksien erot ja LT-luokan ajokortin sisältämä ajo-oikeus. Ajokoevaatimus koskisi niitä T3b ajoneuvoluokkaan kuuluvia traktoreita, joiden rakenteellinen nopeus olisi yli 40 ja enintään 60 kilometriä tunnissa.

T3b traktorin kuljetusoikeus voidaan sijoittaa AM-luokkaan kolmantena ajoneuvoluokkana mopon ja kevyen nelipyörän lisäksi tai yhdistää se kevyen nelipyörän kuljetusoikeuteen. Viimeksi mainittua vaihtoehtoa lukuun ottamatta joudutaan määrittelemään traktorin ja kevyen nelipyörän kuljetusoikeuksien keskinäinen suhde siitä, voidaanko kevyen nelipyörän ajokortilla kuljettaa T3b-traktoria ja päinvastoin sekä se voidaanko ajo-oikeudet saavuttaa kumpaankin yhdellä kertaa suorittamalla yksi ajokortti. Lisäksi joudutaan ottamaan huomioon nykyisiin LT-luokan ajokortteihin sisältyvien ajo-oikeuksien säilyttäminen luokasta luovuttaessa. AM-luokkaan yhdistettynä LT-luokan ajokortin haltijoille annettaisiin LT-luokan korttia uusittaessa kevyen nelipyörän ajokortti, vaikka traktorikorttia suoritettaessa ei ole suoritettu ajokoetta liikenteessä. Ajokortteja on kuitenkin suoritettu melko vähän ja LT-luokan ajokortin haltijoilla on ajokokemusta isommilla ajoneuvoilla. Jos T3b ajoneuvoluokan traktoreita varten otettaisiin käyttöön uusi ajokorttiluokka, esimerkiksi T3b, ongelmia nykyisten LT-luokan ajo-oikeuksien tunnistamisessa ei ole. LT-luokan ajo-oikeuksien pysyttäminen siirtymäsäännöksin voi esimerkiksi valvonnassa olla ongelmallista. Myös tässä tapauksessa joudutaan määrittelemään ajo-oikeuksien keskinäinen suhde AM-luokan kevyen nelipyörän ja T3b-luokan traktorin välillä. Kaikissa tapauksissa kuljetusoikeudet sisältyisivät moottoripyörän ja auton B-luokan ajokortteihin. Ongelmallisinta uuden T3b ajokorttiluokan käyttöönotossa olisi, että tietojärjestelmästä ja lomaketeknisistä syistä johtuen muutos voitaisiin toteuttaa vasta huhtikuussa 2019 ajokortin toimittajan sopimuksen päätyttyä. Ajoneuvoluokan yhdistäminen AM ajokorttiluokkaan voitaisiin toteuttaa ehdotetussa aikataulussa lukuun ottamatta ajokorttilomakkeen pohjaa, jolta LT-luokka poistettaisiin vasta seuraavan sopimuskauden alussa.

3.3 Keskeiset ehdotukset

3.3.1 Ajokorttiopetus

Esityksessä ehdotetaan kevennettäväksi muiden kuin kuorma- ja linja-auton ajokorttien suorittamiseen liittyvää sääntelyä ja laissa säädettyjä opetusvaatimuksia. Kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä olevista viranomaisen vahvistamiin opetussuunnitelmiin perustuvista teoria- ja ajo-opetusta koskevista vaatimuksista luovuttaisiin, mutta liikenneturvallisuuden ylläpitämiseksi ja siihen vaikuttavien tekijöiden tiedostamiseksi ja tunnistamiseksi esitykseen sisältyy ehdotuksia opetusvaatimuksiksi.

Ajokorttiopetus voitaisiin pääsääntöisesti hankkia vapaasti ajokorttia suorittavan yksilöllisten tarpeiden mukaan ja osaamisen riittävyys ajokortin saamiseksi mitattaisiin tutkinnossa. Opetuksen toteutukseen liittyvää sääntelyä karsittaisiin siltä osin, kuin se ei olisi tarpeen liikenneturvallisuuden ylläpitämiseksi. Teoria- ja ajo-opetuksessa voitaisiin hyödyntää erilaisia opetus- ja oppimismenetelmiä eikä opetusta rajattaisi opetustilassa annettavaksi. Annettaessa lakisäätteistä opetusta teknisen käyttöyhteyden avulla, yhteyden olisi mahdollistettava henkilön luotettava tunnistaminen ja reaaliaikainen vuorovaikutus koko oppitunnin ajan. Ajo-opetuksen antamista säänneltäisiin liikenneturvallisuussyistä lupavaatimuksin. Opetus- ja tutkintoajoneuvon lisäpoljinvaatimus pysytettäisiin, mutta polkimien asentaminen ei edellyttäisi enää muutokatsastusta. Vaatimuksia yhdenmukaistettaisiin siten, ettei autokoulun ajoneuvossa vaadittaisi kytkinpoljinta, koska opetuslupaopetuksessa ja niitä vastaavissa ajokokeissa on pelkästään ylimääräistä jarrupoljinta pidetty riittävänä. Estettä ylimääräisen kytkinpolkimien asentamiseen ei kuitenkaan olisi. Auton B-luokan ajokortin ja moottoripyörän ensimmäisen ajokortin suorittaminen edellyttäisi ajo-opetusta ilman tarkempia sisältövaatimuksia. Opetusvaatimukset sisällytettäisiin lakiin, mutta määrästä säädetäisiin valtioneuvoston asetuksella. B-luokassa ajo-opetuksen vähimmäismääräksi ehdotetaan kymmenen tuntia ja moottoripyörällä viisi tuntia. Vaatimuksen

HE 146/2017 vp

tarkoituksena ei olisi määritellä ajokortin edellyttämän ajo-opetuksen määrää, vaan mahdollistaa ajokorttia suorittavan osaamistarpeiden tunnistaminen riittävän monipuolisesti.

Ajo-opetuksen antaminen ammattimaisesti tai kaupallisesti rahallista korvausta tai muuta vastiketta vastaan tapahtuisi autokoululuvalla. Opetuslupaopetus pysytettäisiin ja lupa oikeuttaisi muuhun kuin ammattimaiseen tai kaupalliseen ajo-opetukseen. Autokoulun opettajalta vaadittaisiin liikenneopettajalupa. Opetussuunnitelmien viranomaisvahvistamisesta luovuttaisiin ja autokoulussa autokoulun opetustoiminnasta vastaava johtaja vastaisi opetuksessa noudatettavista opetussuunnitelmista, mikä ylläpitäisi opetuksen laatua ja kehittämistä. Opetussuunnitelmien laatimisessa voitaisiin nojautua kuljettajantutkintoa ja sen sisältöjä koskevaan sääntelyyn ja ohjeistukseen. Opetussuunnitelmina voitaisiin käyttää myös asiantuntijatahojen laatimia suunnitelmia. Vaikka ajotaidon hankkimiseksi annettavaa opetusta ei enää säänneltäisi, opetussuunnitelmat muodostaisivat myös tässä tapauksessa opetuksen suunnitelmallisen perustan ja niillä voitaisiin ajokorttia suorittavalle osoittaa tarjolla olevan opetuksen tavoitteet, rakenne ja sisältö aihekokonaisuuksittain, sovellettavat opetukselliset periaatteet ja opetuksen järjestämistapa käytännössä. Lakisääteisen koulutuksen osalta Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa määräyksiä paitsi tutkinnon niin myös koulutusten tarkemmasta sisällöstä ja sitä kautta voitaisiin ohjata kouluttajien toimintaa ja opetussuunnitelmien sisältöjä.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaminen edellyttää liikennesääntöjen, liikennetilanteiden ja ajoneuvon hallinnan ohella myös laajempaa liikenteen toimintaympäristön ja sen turvallisuuden vaikuttavien tekijöiden tuntemusta ja moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan roolin tunnistamista tässä kokonaisuudessa. Jotta moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajana liikenteeseen mukaan tulevalle olisi oikea käsitys ajoneuvon kuljettamiseen liittyvistä vaatimuksista, ensimmäistä ajokorttia suorittavalta vaadittaisiin liikenteessä toimimisen perusteita koskeva koulutus. Koulutusvaatimusta puoltaisi se, että määrämuotoisista opetusvaatimuksista luopuminen voi johtaa opetuksen sirpaloitumiseen niin, että oikean käsityksen saaminen turvallisuuteen liittyvistä vaatimuksista katoaa. Koulutusvaatimus koskisi kaikkia ensimmäistä ajokorttiaan suorittavia ajokortin luokasta riippumatta. Koulutusvaatimuksella voitaisiin perustiedot turvallisuuden ylläpitämisen vaatimuksista antaa myös niitä ajokortteja suorittaville, joiden suoritusvaatimuksiin eivät opetusvaatimukset ole sisältyneet. Suoritettavasta ajokorttiluokasta riippumatta opetuksen olisi oltava laajasti perustiedot kattava, koska koulutus suoritettaisiin vain kertaalleen. Ajoneuvon kuljettamisen edellyttämä teoriaopetus olisi sen sijaan vapaasti valittavissa.

Ajokortin luokasta riippuen ensimmäinen ajokortti suoritetaan usein 15–18-vuotiaana, mikä puoltaisi ensimmäisen kortin koulutuksen suorittamista vain kertaalleen. Koulutuksen tarkoituksena olisi auttaa kuljettajaa hahmottamaan liikenteen vuorovaikutteisuuksia ja siihen liittyviä riskejä, ajoneuvon kuljettamiseen liittyviä vastuita 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. Näihin tekijöihin voitaisiin opetuksen kautta kiinnittää tulevan kuljettajan huomiota. Opetuksen tarkoituksena olisi ohjata ajokorttia suorittava alusta alkaen omaksumaan turvallisen liikennekäyttäytymisen edellyttämät asenteet ja tahdon toimia turvallisesti ja vastuullisesti liikenteessä.

Ensimmäisen ajokortin koulutuksen tavoitteen saavuttamiseksi ehdotettu koulutus olisi saatava siihen edellytykset omaavan tahon opetuksessa. Autokoulun toiminta opetustoiminnasta vastaavan johtajan vaatimuksiin ja tehtävineen antaisi parhaimmat takeet tarvittavasta osaamisesta. Koulutuksen saatavuuden varmistamiseksi koulutukseen voitaisiin ilman autokoululupavaatimusta hyväksyä myös muita tahoja, joilla olisi siihen tarvittavaa liikenneturvallisuusalan osaamista ja kouluttajakokemusta. Hyväksymisestä päättäisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Soveltuva kouluttajakokemus voisi perustua esimerkiksi liikenneopettajakoulutukseen tai Liikenneturvan kouluttajakoulutukseen. Ajokortin suorittajien ikävaihe huomioon ottaen koulutus soveltuisi erittäin hyvin kouluopetuksen yhteydessä annettavaksi koulutuksen sisältöjä koskevien määräysten mukaisesti ja vaatimukset täyttäviä kouluttajia käyttäen. Muita tahoja koulutukseen hyväksyttäessä olisi huomioitava koulutuksen sisältöä ja kouluttajan osaamista koskevat vaatimukset. Muiden kouluttajien valvonta järjestettäisiin autokoulujen valvonnan tapaan. Koulutus soveltuisi teoriaopetuksena annettavaksi, mikä mahdollistaisi myös verkko-opetuksen. Koulutuksen määrästä säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella, mutta määräksi ehdotetaan neljä tuntia.

3.3.2 Ajoharjoittelu B-luokassa ja opetuslupaopetus

Ajo-opetuksen aloittamisen vähimmäisikä B-luokassa ehdotetaan laskettavaksi 16 vuoteen pitemmän ajan varaamiseksi ajokokemuksen kerryttämiseen turvallisissa olosuhteissa. Pitemmällä ajokokemuksella voidaan uusien kuljettajien riskialtista aikaa lyhentää. Pitempi aika ajoharjoitteluun antaisi paremmat mahdollisuudet erilaisissa liikennetilanteissa ja -olosuhteissa harjoitteluun, kuten maantie- ja moottoritieajoon, missä nopeu-

HE 146/2017 vp

det ovat suuria ja vakavia onnettomuuksia tapahtuu määrällisesti suhteellisen paljon ja nimenomaan suurissa nopeuksissa.

Ikärajan alentaminen palvelisi erityisesti ajo-opetusta tukevaa ajoharjoittelua. Ajoharjoittelumahdollisuuksien lisääminen ehdotetaan toteutettavaksi opetusluvalla, joka on perinteisesti ollut käytössä yksityisessä ajo-opetuksessa. Tavoitteellinen ajoharjoittelu edellyttää sen tapahtuvan ohjatusti. Ohjatussa harjoittelussa ohjaaja ottaisi vastuuta ajotaidon kehittämisessä. Opetusluvassa ei tarkemmin rajattaisi sen käyttöä opetukseen tai ajoharjoitteluun. Opetusluvan myöntämisen vaatimuksia kevennettäisiin luvan käytön edistämiseksi myös autokouluopetuksen rinnalla tapahtuvassa ajoharjoittelussa. Opetuslupa oikeuttaisi muuhun kuin kaupalliseen tai ammattimaiseen ajo-opetukseen ja ajoharjoittelun ohjaamiseen. Opetuslupaopettajan kokeesta luovuttaisiin. Muulta osin opetusluvan myöntämisedellytykset pysytettäisiin ennallaan opettajan liikennekäyttäjyymiseltä edellytettävän nuhteettomuuden korostamiseksi sekä harmaan talouden ja luvan käytön ehkäisemiseksi kaupallisessa tai ammattimaisessa toiminnassa. Opetusluvut myönnettäisiin edelleen nimenomaisesti lueteltujen lähiomaisten opettamiseen tai ajoharjoittelun ohjaamiseen ja muussa tapauksessa lupia voisi saada enintään kolme kolmessa vuodessa. Ajoharjoittelua opetusluvalla ohjaavalla olisi oltava tiettyjä velvoitteita, joihin voidaan lupamenettelyn kautta sitouttaa. Luvanhaltija vastaisi siitä, että ajokorttia suorittavalla olisi riittävät valmiudet liikenneajoon lähdeettäessä ja hänet katsottaisiin myös ajoneuvon vastuulliseksi kuljettajaksi opetus- ja harjoitteluajossa. Luvansaajan vähimmäisikä pysytettäisiin 25 vuodessa, mutta lupaedellytyksiä kevennettäessä opetuksessa ja ajoharjoittelussa käytettävän ajoneuvon ajokortti vaadittaisiin vähintään viiden vuoden ajalta. Ajokorttina hyväksyttäisiin Suomessa tai muussa EU- tai ETA-valtiossa annettu ajokortti, jotta ajokortin haltija olisi rekisterijärjestelmän ja valvonnan piirissä. Mopo-opetuksessa sovellettaisiin samoja säännöksiä kuin muussakin opetuksessa. Opetuslupa oikeuttaisi yhteen opetustapahtumaan ja se antaisi oikeuden luvassa nimetyn henkilön ajo-opetukseen ja ajoharjoittelun ohjaamiseen. Samalle ajokortin suorittajalle voitaisiin hyväksyä useampiakin opettajia tai ohjaajia, mutta jokaisen olisi lähiomaisia koskevaa poikkeusta lukuun ottamatta haettava lupa erikseen. Poikkeuksen tästä muodostaisi vain esimerkiksi perheen kaksosten opettaminen vanhempien toimesta yhdellä luvalla. Ajo-opetuksen aloittaminen liikenteessä edellyttäisi, että ensimmäisen ajokortin koulutus olisi saatu joko tässä yhteydessä tai aiemman ajokortin suorittamisen yhteydessä. Jos aiempaa ajokorttia ei olisi, koulutuksen saaminen osoitettaisiin ajossa mukana pidettävällä opetustodistuksella. Muuta kuin ensimmäistä ajokorttia suoritettaessa opetustodistusta ei enää vaadittaisi mukana pidettäväksi, koska aiemman ajokortin olemassaolo ja tiedot näkyisivät rekisteristä.

3.3.3 Auton B-luokan ajokortin suorittaminen yksivaiheiseksi

Auton B-luokan ajokortin suorittamisesta useammassa vaiheessa ehdotetaan luovuttavaksi, jolloin ajokortin suorittaminen päättyisi kuljettajantutkinnon suorittamiseen kuten muissakin luokissa. Kuljettajantutkinnon suoritettuaan kuljettajalla olisi vaatimusten edellyttämä osaaminen ja kelpoisuus itsenäiseen ajamiseen ilman lisävelvoitteita. Uuden kuljettajan tiukempi rikkomusseuranta kuitenkin pysytettäisiin ja sitä kehitettäisiin. Yksivaiheista ajokortin suorittamista puoltaisi myös se, että kuljettajantutkinnon suorittamisen jälkeen EU:n vaatimukset ajokortille täyttyvät ja se tunnustetaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Nykyiset kuljettajantutkinnon jälkeen suoritettavat vaiheet ehdotetaan korvattaviksi ennen tutkintoa suoritettavalla koulutuksella, jonka keskeisenä sisältönä olisi vahvistaa valmiuksia liikenteen vaaratilanteiden ja niihin johtavien tekijöiden tunnistamisessa ja välttämässä. Jatkovaiheiden suorittamisesta saatu kokemus osoittaa, että käytännössä jatkovaiheet on usein suoritettu vasta kahden vuoden määräajan päättyessä, jolloin vaiheistus ei tarkoituksensa mukaisesti palvele sille asetettuja tavoitteita. Nykyisellään syventävään vaiheeseen pääsy on mahdollista aikaisintaan kolmen kuukauden kuluttua ajo-oikeuden saamisesta. Jatkovaiheiden suorittamisesta toimitettujen todistusten perusteella ne suoritetaan hyvin harvoin heti kun siihen olisi mahdollisuus. Keskimäärin jatkovaiheet suoritetaan noin 15 kuukauden kuluttua ajo-oikeuden saamisesta ja selkein suorituspiikki on vasta määräajan päättyessä. Tämä tukee huonosti esitettyä näkemystä, että jatkovaiheista luovuttaessa uusi kuljettaja jätetään ilman tukea kaikkein riskialtimpina aikana, jonka katsotaan kestävän kolme kuukautta ajo-oikeuden saamisesta. Aiemmat kokemukset määräajan lyhentämisestä säännöspuusteisesti eivät ole onnistuneet. Ruotsissa toteutettujen riskikoulutuksen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen selvittäneiden tutkimusten mukaan koulutuksen tulisi nuorten (16–24-vuotiaiden) kohdalla olla mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, perusopetuksessa tai toisen asteen oppilaitoksessa, koska koulutuksella on vaikuttanut olevan tätä vanhempien nuorten kohdalla jopa riskikäyttäytymistä lisäävä vaikutus. Edellä olevan johdosta uuden kuljettajan valmiuksien ja myös koulutuksen vaikutusten kannalta olisi parempi, että koulutus annettaisiin ennen itsenäisen ajon alkamista. Parhaimman hyödyn koulutuksesta saisi, jos se suoritettaisiin ajokorttikoulutuksen päätteeksi ennen tutkintoa. Tätä hyötyä lisäisi vielä pidennettävän ajoharjoitteluajan hyödyntäminen, millä saavutettava ajokokemus erilaisissa liikennetilanteissa antaisi vieläkin paremmat edellytykset riskien hallintaan liittyvien oppien omaksumiseen ennen tutkinnon suorittamista. Opetuksen omaksumista puoltaisi silloin myös se, että pitemmän ajokokemuksen myötä ajoneuvon käsittelyn edellyttämät toimenpiteet vaatisivat vähemmän kuljettajan huomiota ja haittaisivat vähemmän tämän keskittymistä ope-

HE 146/2017 vp

tukseen. Ennen tutkintoa annettuna uudella kuljettajalla olisi turvalliseen ajamiseen tarvittavat tiedot ja valmiudet käytettävissään heti itsenäisen ajamisen alkaessa. Myös Ahvenanmaalla on siirrytty B-luokan kaksivaiheisesta kuljettajaopetuksesta yksivaiheiseen opetukseen. Kuljettajaopetusvaatimuksia siellä uudistettaessa luovuttiin samalla myös opetuksen määräsääntelystä. Ahvenanmaalla on ennen kuljettajantutkintoa suoritettava kahdessa osassa annettava turvallisuusaiheinen koulutus autokoulussa. Järjestelmä on perusteiltaan ehdotettua muutosta vastaava.

Riskien tunnistamiskoulutuksen sisältö voisi pitkälti vastata nykyisen syventävän vaiheen sisältöjä. Niitä olisivat esimerkiksi vaikeissa olosuhteissa ajaminen sisältäen liukkaalla ja pimeällä ajamisen, liikennetilanteiden ennakointi, ajonopeudet ja niiden sovittaminen erilaisiin olosuhteisiin ja tilanteisiin, nopeuden vaikutus jarrutusmatkaan sekä erilaiset kuljettajan ajokäyttäytymiseen ja onnettomuusriskin lisääntymiseen vaikuttavat tekijät, kuten päihteiden käyttö, matkustajien mukanaolo sekä kuljettajan tunnetilat ja henkilökohtaiset ominaisuudet. Ajoneuvotekniikan kehityksestä ja erilaisten kuljettajaa avustavien järjestelmien yleistymisestä johtuen koulutukseen voitaisiin sisällyttää myös esimerkiksi ajoneuvojärjestelmiä ja niiden toimintaa koskevia sisältöjä. Myös tässä tapauksessa koulutuskokonaisuutta puoltaisi se, että opetuksen mahdollisesti hajautuessa eri lähteistä hankittavaksi, turvallisuuteen vaikuttavien tekijöiden käsittely voisi muuten jäädä tältä osin puutteelliseksi. Koulutus olisi edellytyksenä kuljettajantutkinnon suorittamiselle ja sisältöjensä puolesta parhaimman hyödyn siitä saisi aivan kuljettajaopetuksen loppuvaiheessa, jolloin kuljettajalla olisi jo oma-kohtaista kokemusta erilaisissa liikennetilanteissa ajamisesta ja opetus tukisi parhaiten uutta kuljettajaa itsenäistä ajamista aloiteltaessa. Koulutuksen vaikuttavuutta lisättäisiin kuljettajantutkintoon sisällytettävillä riskientunnistamiseen liittyvillä osioilla ja tehostamalla tutkinnon palautteellisuutta osoitetusta osaamisesta ja seikoista, joihin kuljettajan olisi tutkintosuorituksen perusteella arvioiden kiinnitettävä huomiota vastaisessa ajokäyttäytymisessään.

Erityisesti tämä koulutus olisi tarpeen antaa alan ammattilaisen, kuten autokoulun, toimesta, jotta tavoiteltu tulos saavutettaisiin. Koulutustarjonnan varmistamiseksi koulutukseen voitaisiin hyväksyä myös muita tahoja, joilla olisi tarvittavaa liikenneturvallisuusalan osaamista ja kouluttajakokemusta. Kouluttajilla olisi oltava esimerkiksi liikenneopettajalupa tai Liikenneturvan kouluttajakoulutus. Koulutuksen määrästä ja toteutukseen liittyvistä vaatimuksista säädettäisiin lakiin sisältyvän valtuuden nojalla valtioneuvoston asetuksella. Koulutuksen kokonaismääräksi ehdotetaan kahdeksan tuntia, mikä vastaisi nykyisen syventävän vaiheen kestoja. Osa koulutuksesta, kuten esimerkiksi puolet syventävän vaiheen tapaan, olisi teoriaopetuksen vastapainona annettava käytännön opetuksena, jotta opetusaiheisiin voisi saada käytännön tuntuman. Käytännön opetusta voitaisiin antaa esimerkiksi ajoharjoitteluradalla tai simulaattorilla. Käytännön tuntuman varmistamiseksi käytännön osuus olisi kuitenkin vain osaksi annettavissa simulaattorilla. Opetuksen jakautumista eri aiheiden kesken ei olisi tarpeen tarkkaan ohjeistaa. Autokoulut voisivat tuottaa eri painotuksin opetuspaketteja, joihin kyseiset aihealueet kuitenkin kattavasti sisältyisivät. Mikäli B-luokan ajokortti suoritettaisiin ensimmäisenä ajokorttina, myös edellä ehdotettu ensimmäisen ajokortin suorittamiseen liittyvä koulutus olisi lisäksi saatava tämän ajokortin suorittamisen yhteydessä.

Kaksi vuotta ajo-oikeuden saamisesta kestävää uusien kuljettajien tiukempaa rikkomusseurantaa ehdotetaan tehostettavaksi. Sitä täydennettäisiin turvallisuuspainotteisella koulutusvaatimuksella siinä tapauksessa, että ajo-oikeuden haltija määrättäisiin ajokieltoon tiukemman seuranta-ajan aikana tehdyistä liikenneriikoksista tai toistuvista liikenneriikoksista. Ajo-oikeuden takaisin saamisen edellytykseksi ehdotetaan tieliikenteen riskeihin keskittyvää lisäkoulutusta ja sen sisältö voisi vaihdella ajokiellon perusteena olevien tekojen mukaan sisältövaatimuksia kuitenkin nimenomaisesti tekoihin kytkemättä. Koulutuksen tavoitteena olisi tukea niitä uusia kuljettajia, jotka eivät olisi kyenneet ajamaan sääntöjen mukaisesti, ja estää riskialttiin ajotavan kehittyminen. Tavoitteen saavuttamiseksi myös tämä koulutus olisi annettava liikenneturvallisuusalan ammattilaisen toimesta autokoulussa tai koulutuksen tavoite ja sisällöt huomioon ottaen koulutukseen voisivat soveltua myös muut erikseen hyväksyttävät toimijat, joilla olisi liikenneturvallisuusalan tai muun liikenneturvallisuuteen liittyvän alan osaamista ja kouluttajakokemusta.

3.3.4 B-luokan vähimmäisikä

Esityksessä ei liikenneturvallisuussyistä ehdoteta auton B-luokan ajokortin vähimmäisikää laskettavaksi 17 vuoteen. 18 vuoden vähimmäisikävaatimus vastaa kansainvälisesti hyväksyttyä vähimmäisikää ja on tästä syystä selkeä.

Esityksessä tunnustetaan kuitenkin nuorten opiskeluun ja työharjoitteluun liittyvät kulkemistarpeet. Niitä helpottamalla voitaisiin edistää nuorten työllistymistä ja ehkäistä syrjäytymistä.

Tähän liittyen esityksessä ehdotetaan, että ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa oleva voisi suorittaa B-luokan ajokortin 17-vuotiaana. Muutoksella mahdollistettaisiin pitempi henkilö- ja pakettiauton ajo- ja työ-

HE 146/2017 vp

kokemus ennen koulutuksen raskaampiin ajoneuvoluokkiin siirtymistä. Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa ajo-oikeuden saavuttaminen on osa koulutusta. Ammatillisessa peruskoulutuksessa opetus aloitetaan yleisesti työkoneilla, kuten T-luokan traktoreilla ja B-luokan henkilöautoilla, mutta ajo-oikeuden ja suoritettavien tutkintojen näkökulmasta tavoitteena on C-luokan kuorma-auton, CE-luokan ajoneuvoyhdistelmän tai D-luokan linja-auton ajo-oikeus. Ehdotuksella parannettaisiin työssäoppimispaikkojen saatavuutta ja mahdollistettaisiin työssäoppimisjaksojen jakaminen pitemmälle ajalle, mikä helpottaisi myös yritysten mahdollisuuksia sitoutua työssäoppimispaikoiksi. Käytännössä työssäoppimisjaksot painottuvat ja kasaantuvat ajokortin 18 vuoden vähimmäisikärajasta johtuen kolmivuotisen kuljettajakoulutuksen viimeiselle vuosipuoliskolle. Muutosehdotuksen johdosta työssäoppimisjaksoja päästäisiin hyödyntämään pakettiautonkuljettajan tehtävissä vuotta aikaisemmin, mikä lisäisi ammatillista osaamista. Muutos auttaisi myös työssäoppimispaikoille, kuten tavaraterminaaleihin ja puunkuljetusten metsätyömaille, kulkemisessa, jotka sijaitsevat usein syrjässä joukkoliikenneyhteyksistä. Muutoksen arvioidaan nopeuttavan ammatillisen tutkinnon suorittamista ja työelämään siirtymistä, mikä on kirjattu hallituksen strategiseen ohjelmaan. Ikärajan laskuun mahdollisesti liittyvien haitallisten vaikutusten ehkäisemiseksi ehdotettuun ikärajan laskuun liittyisi ajo-oikeuden rajoittaminen vain opiskeluun liittyviin ajoihin ennen 18-vuoden iän saavuttamista.

Lisäksi ehdotetaan huomioitaviksi myös muita opiskeluihin ja työharjoitteluun liittyviä kulkutarpeita ikäpoikkeuslupakäytännön muutoksen kautta. Mainittujen kulkutarpeiden ohella kulkutarpeet voisivat liittyä myös sellaisiin perhettä äkillisesti kohdanneisiin muutoksiin, joiden ei ole katsottu täyttävän nykyisen poikkeuslupakäytännön vaatimuksia. Tämän johdosta esityksessä ehdotetaan nuorten ja näiden perheiden välttämättömiin kulkemistarpeisiin liittyvien ongelmien helpottamista poikkeuslupamenettelyä keventämällä, mutta viranomaisharkinta kuitenkin pysyttäen. Esityksessä ehdotetaan, että poikkeuslupa B-luokan ajokortin suorittamiseen voitaisiin myöntää hakijan ja hänen huoltajiensa tekemästä yhteisestä hakemuksesta. Osallistumalla hakemuksen tekemiseen huoltajat arvioisivat korostetummin poikkeusluvan tarpeellisuuden ajokortin hankkimiseksi ennen säädettyä vähimmäisikää. Poikkeusluvan myöntäminen tapahtuisi edelleen kokonaisharkinnan perusteella ja edellyttäisi erityisiä syitä sen ehkäisemiseksi, ettei muutos merkitsisi käytännössä ikärajan laskua. Poikkeavaan ratkaisuun pääytymistä tukevinä erityisinä syinä voitaisiin arvioida hakijan omia kulkutarpeita tai esimerkiksi perheen olosuhteissa tapahtuneiden muutosten johdosta perheen elinkeinon tai perheenjäsenten kuljettamiseen liittyviä välttämättömiä kuljetustarpeita, joita ei voitaisi muuten kohtuudella ratkaista. Kulkutarpeet voisivat perustua esimerkiksi ajokorttia tarvitsevan opiskeluun tai työssä kulkemiseen ja arvioinnissa olisi huomioitava ainakin julkisen liikenteen saatavuus ja mahdollisuudet sen käyttöön sekä kulkumatkojen pituudet. Liikenneturvallisuuksista viranomaisharkinta pysytettäisiin ja lisäksi poikkeuslupa voitaisiin rajoittaa vain haettuun tarkoitukseen ennen säädetyn vähimmäisiän täyttymistä. Siinä tapauksessa rajoitukset osoitettaisiin poikkeusluvalla, joka olisi pidettävä ajettaessa mukana ja vaadittaessa esitettävä liikennevalvonnassa. Lisäksi ehdotetaan ajokorttivilanomaiselle valtuus antaa tarkempia määräyksiä luvan hakemisesta ja siihen liittyvistä seikoista. Ikäpoikkeusluvan lisäksi olisi ajokortin muiden suoritusvaatimusten täytyttävä. Poikkeuslupa voitaisiin myöntää niin, että ajokortti olisi korkeintaan vuotta aikaisemmin käytettävissä.

3.3.5 Moottoripyörän ajokortit ja ajoharjoittelu moottoripyörällä

Moottoripyörän ajokortin suorittaminen edellyttäisi kohdassa 3.3.1 todetun mukaisesti ajo-opetusta opetuksen sisältöjä tarkemmin sääntelemättä. Ajo-opetuksen vähimmäismääräksi ehdotetaan viisi tuntia ja siitä säädetäisiin valtioneuvoston asetuksella. Ehdotetulla vähimmäismäärällä ei tarkoitettaisi ajokortin suorittamisen edellyttämän ajo-opetuksen määrää, vaan opetusta, jolla varmistettaisiin ajokorttia suorittavan osaamistarpeiden tunnistaminen riittävän monipuolisesti. Vaatimus ajo-opetuksesta koskisi ensimmäistä moottoripyörän ajokorttia ja se olisi kuljettajantutkinnon teoria- ja ajokokeeseen pääsyn edellytyksenä. Lisäksi vaadittaisiin liikenteen perusteita koskeva koulutus, jos suoritettava ajokortti olisi henkilön ensimmäinen.

Moottoripyörän ajokortti voitaisiin edelleen suorittaa myös moottoripyörän harjoitusluvalla, mutta harjoittelun laadun parantamiseksi ehdotetaan alle 18-vuotiaiden harjoitteluun sisällytettäväksi harjoittelun ohjaus. Käytännössä vaatimus koskisi kevytmoottoripyörän ajokortin suorittamista harjoitusluvalla. Itsenäisesti harjoitusluvalla harjoitteluiden puutteiksi on todettu muun muassa riskien tunnistaminen ja liikennetilanteiden hallinta, joihin itsenäisen harjoittelun ei ole katsottu riittävästi valmistavan harjoittelijaa. Harjoittelun ohjauksen tavoitteena on vaikuttaa näiden puutteiden korjaamiseen sitouttamalla ohjaajaksi nimettävä seuraamaan ajotaidon edistymistä. Harjoitusluvan saadessaan ajokorttia suorittava olisi jo osoittanut ajoneuvon käsittelytaidon ja hänellä olisi ajokortin edellyttämä teoretietous teoriakokeella osoitettu.

Harjoittelu moottoripyörän harjoitusluvalla poikkeaisi auton B-luokan ajoharjoittelusta ja moottoripyörän opetuslupaopetuksesta siinä, että moottoripyörän harjoituslupa oikeuttaisi ajokorttia suorittavan edelleen itsenäiseen harjoitteluun. Ajo-opetuksen antamista varten vaadittaisiin opetuslupa, kun taas harjoitusluvalla tapahtuvaan harjoitteluun olisi lupaa haettaessa nimettävä ohjaaja, jonka tulisi seurata harjoittelun edistymis-

HE 146/2017 vp

tä ja ajotaidon kehittymistä. Harjoittelun seurannassa voitaisiin käyttää teknologiaa apuna, esimerkiksi erilaisia ajonseurantalaitteita, mutta ohjaavan olisi tarpeen seurata harjoittelijan ajokäyttäytymistä ja ajotapaa sekä liikennetilanteiden hallintaa myös liikenteessä. Harjoittelua ohjaavaan ei kohdistuisi vastaavia vaatimuksia kuin opetuslupaopetuksessa, mutta tämän olisi oltava ajokorttia suorittavan huoltajien hyväksymä, mistä johdettuna ohjaajan tehtävä soveltuisi käytännössä vanhemmille opetuslupaopetuksen tapaan. Koska kysymys ei ole ajo-opetuksesta, harjoittelussa ei vaadittaisi yhteydenpitolaitteita harjoittelua ohjaavan ja harjoittelijan välillä kuten opetusluvalla tapahtuvassa harjoittelussa, eikä velvoitetta harjoitusajossa aina mukana seuraamiseen olisi. Harjoitusluvalla ajettaessa ei moottoripyörällä saisi edelleenkaan kuljettaa henkilöitä tai tavaraa. Harjoitusluvan myöntämisen edellytykset pysytettäisiin pääosin ennallaan. Harjoitusluvan myöntäminen edellyttäisi edelleen ajo-opetusta, teoriakokeen ja käsittelykokeen suorittamisen sekä luokkakohtaisen vähimmäisiän täyttymisen. Uutena olisi ensimmäisen kortin suorittamiseen liittyvä liikenteen perusteiden koulutus, jos suoritettava ajokortti olisi ensimmäinen. Teoriakokeen suorittamiseksi tarvittava opetus olisi vapaasti hankittavissa. Ajo-opetusta koskeva säännös pysytettäisiin ennallaan, mutta opetuksen sisältöä ei tarkemmin säänneltäisi. Opetuksen määrästä säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella ja opetuksen määrä olisi neljä tuntia. Ajo-opetus voitaisiin suorittaa autokoulussa tai opetusluvalla.

Vaihtoehtoja moottoripyöräluokan korottamiseksi kahden vuoden kokemuksella ehdotetaan lisättäväksi. Moottoripyöräluokkaa voitaisiin korottaa suorittamalla normaalisti teoria- ja ajokoe tai kokemuksen perusteella suorittamalla EU:n lainsäädännön mukainen seitsemän tunnin koulutus nykyiseen tapaan tai luokkakohtainen ajokoe. Kokemusvaihtoehdon käyttämisen edellytyksenä olisi, että vähintään kahden vuoden kokemus on hankittu suoritettavaa moottoripyöräluokkaa välittömästi alemmassa moottoripyöräluokassa.

Uusien moottoripyörän kuljettajien tiukempi rikkomusseuranta kahden vuoden ajan ensimmäisen moottoripyörän ajokortin suorittamisesta ehdotetaan pysyttäväksi. Rikkomusseuranta koskisi edelleen sellaisia uusia moottoripyörän ajokortin suorittajia, joilla ei ole auton ajokorttia. Rikkomusseurantaan ehdotetaan vastaavasti kuin auton ajokortin suorittajilla lisättäväksi vaatimus tieliikenteen riskejä koskevasta lisäkoulutuksesta ajo-oikeuden takaisin saamisen edellytyksenä, jos ajokielto on määrätty tiukemman valvonta-ajan aikana tehdyistä liikennesääntöistä tai -rikkomuksista. Myös tässä tapauksessa vaatimuksen tarkoituksena on ohjata ajokäyttäytymistä liikennesääntöjä noudattavaksi ja ehkäistä riskialttiin ajotavan kehittymistä. Mikäli esimerkiksi moottoripyörän kuljettajan uuden kuljettajan seuranta jatkuisi uuden auton kuljettajan seurannalla, seuranta-ajat olisi perusteltua käsitellä yhtenä kokonaisuutena, jos niiden välillä ei olisi katkoja.

3.3.6 Kuljettajantutkinto

Kuljettajantutkintoa ehdotetaan kehitettäväksi osaamisen tunnistamisen parantamiseksi, koska nykyinen tutkinto on osa koulutuksen ja tutkinnon muodostamaa kokonaisuutta ajokortin suorittamisessa. Tutkinnossa hyväksytyllä olisi oltava riittävät valmiudet itsenäiseen ajamiseen ja ajotaidon omatoimiseen kehittämiseen turvallisesti. Uuden kuljettajan olisi osattava toimia vastuullisesti erilaisissa liikennetilanteissa ja otettava huomioon muut tienkäyttäjät ja ympäristön vaatimukset.

Kuljettajantutkinto on vuonna 2016 auditoitu ja sen kehittämistarpeista on kattava selvitys olemassa. Kuljettajantutkintoa olisi kehitettävä havaittujen kehittämiskohteiden mukaisesti. Kuljettajantutkintojen tasalaatuisuudesta olisi huolehdittava ja toiminnan luotettavuus varmistettava riittävällä ohjeistuksella ja valvonnalla. Kuljettajantutkinnon ajokokeen vastaanottajien koulutuksesta ja osaamisesta olisi huolehdittava, jotta näillä olisi selkeä käsitys tutkinnon tavoitteista ja niiden saavuttamiseksi tarvittavat arviointitaidot ja muut valmiudet.

Opetusvaatimuksiin ehdotetut muutokset asettavat muun kehittämistyön lisäksi tiukat vaatimukset tutkinnon kehittämiselle, kun kuljettajan teknisten taitojen ohella olisi mitattava myös muita turvallisen ajamisen osa-alueita. Määrämuotoisesta opetussuunnitelmaperusteisesta opetuksesta luovuttaessa tutkintoon tulevilla ei olisi enää takanaan yhdenmukaista koulutusta. Opetuksen mahdollinen hajaantuminen eri lähteistä hankittavaksi korostaisi entisestään tutkinnon merkitystä. Ajoneuvon käsittelyyn ja liikennetilanteiden hallintaan liittyvät taidot ovat ajokokeessa selkeämmin mitattavissa kuin kuljettajan asennoituminen ajamiseen ja tämän ajotapa muuten kuin koetilanteissa. Tutkinnon kehittäminen mittaamaan turvallisuuteen ja riskikäyttäytymiseen liittyviä asioita, kuten toimintaa vaaratilanteiden ehkäisemiseksi, halukkuutta riskinottoon tai vaaratilanteille altistavien elämysten hakemista ajamisesta, on haasteellisempaa. Näitä aiheita olisi ehdotettujen koulutusten ohella käsiteltävä myös tutkinnon keinoin. Aihealueen kattamiseksi tutkintoon ehdotetaan sisällytettäväksi vaaratilanteisiin liittyvien riskien tunnistamista ja välttämistä koskevien aiheiden käsittelyä ja muutenkin tutkinnon sisältöä sekä arviointikohteita ja niiden painotuksia ehdotetaan tarkasteltaviksi myös tässä tarkoituksessa. Teoriakokeessa olisi toteutus valittava niin, että koetilanne vastaisi mahdollisimman hyvin normaaliliikennettä.

HE 146/2017 vp

Teoriakokeen sisältöä ehdotetaan kehitettäväksi myös muuten, esimerkiksi ottamalla käyttöön uusia kysymystyyppisiä. Kokeen suorittamiseen käytettävissä olevaa aikaa ehdotetaan rajoitettavaksi, jotta koetilanne vastaisi paremmin liikenteessä vaadittavaa nopeaa päätöksentekoa. Liikenteessä ajamisen osuutta ajokokeessa ehdotetaan lisättäväksi pitemmän ajan varaamiseksi osaamisen arvioimiseen ja palautteellisuutta ehdotetaan lisättäväksi. B-luokan ajokortin vaiheistetusta ajokortin suorittamisesta luovuttaessa ajokokeen kokonaisaika lisättäisiin 15 minuutilla ja kehittämällä tutkinnon palautteellisuutta tuettaisiin ja kannustettaisiin uusia kuljettajia itsenäisessä ajamisessa ja ajotaidon kehittämisessä. Ajoajan lisäyksellä mahdollistettaisiin riittävän havainnointiajan, monipuolisen liikenneympäristön saavuttamisen ja toistojen toteutuminen liikenteessä ajamisessa sekä tarvittaessa suorituksen läpikäymiseen käytettävissä olevan ajan riittävyys. Tällä varmistettaisiin myös riskientunnistamisosaamisen testaaminen aiempaa kattavammin. Ajankäyttöä ajokokeessa voitaisiin jatkossa joustavoittaa ajokorttia suorittavan henkilön yksilöllisten tarpeiden huomioimiseksi sekä ajamisessa että palautteen käsittelyssä. Tämä mahdollistaisi myös esimerkiksi aiempien tutkintojen perusteella hankitun osaamisen huomioimisen ajokokeen ajankäytössä. Ajokoeajan 15 minuutin lisäyksestä esimerkiksi 10 minuuttia voitaisiin käyttää lisättäväksi ajamiseen liikenteessä ja viisi minuuttia palautteen antamiseen. Tällöin liikenteessä ajamista olisi vähintään 40 minuuttia ja aikaa palautteen antamiseen 15 minuuttia.

3.3.7 AM-luokka

AM-luokassa ehdotetaan mopon ajokortin suoritusvaatimuksia tarkistettaviksi. Turvallisuusperustein AM-luokan ajo-oikeudet suoritettaisiin kumpikin erikseen, mutta ajotaidon hankkimiseen tarvittava koulutus jäisi ajokortin suorittajan päätettäväksi.

Kevyen nelipyörän ajokortti suoritettaisiin edelleen teoriakokeella ja ajokokeella, koska ajoneuvolla liikutaan autoja koskevien liikennesääntöjen mukaan. Kevyen nelipyörän ajo-oikeuden suorittamiseen voitaisiin B-luokkaa vastaavasti liittää ajo-opetus ja ohjattu ajoharjoittelu opetusluvalla. Ajo-opetus ja ajoharjoittelu voitaisiin nykyiseen tapaan aloittaa 15-vuotiaana. Opetusluvalla haltijalla tulisi olla opetusajoneuvon tai auton B-luokan ajokortti. Mopon ajo-oikeuden suorittamisessa ehdotetaan nykyinen käsittelykoe korvattavaksi ajokokeella liikenteessä. Ajokokeella varmistettaisiin ajokorttia suorittavan ajotaito liikennetilanteissa pakollisen ajo-opetuksen vaatimuksista luovuttaessa. Suoritusvaatimukset olisivat tällöin AM-luokassa yhdenmukaiset, mitä puoltaisi myös tieliikennelain uudistamisen yhteydessä harkittavana oleva muutos mopon kuljettamista koskevien säännösten muuttamisesta niin, että mopoja kuljettettaisiin samalla tienosalla muun moottoriajoneuvoliikenteen kanssa. Myös mopo-opetuksessa opetusajoneuvon tai moottoripyörän ajokortin lisäksi hyväksyttäisiin myös auton ajokortti opetuslupaopetuksessa ja ajo-oikeus vaadittaisiin vähintään viideltä vuodelta.

AM-luokan teoriakokeita ehdotetaan kehitettäväksi mahdollisimman laajan yhteisen osan aikaan saamiseksi, jolloin ajoneuvon luokkaa vastaavaa ajokorttia suoritettaessa sen osuus koskisi vain tämän ajoneuvoluokan erityispiirteitä. Mikäli AM-luokkaan sisältyvä ajo-oikeus suoritettaisiin ensimmäisenä ajokorttina, olisi ensimmäiseen ajokorttiin liittyvä tieliikennejärjestelmän perusteita koskeva koulutus saatava sen yhteydessä. Ajotaidon hankkimiseen tarvittavaa koulutusta ei enää säänneltäisi.

3.3.8 Traktorit

Traktoreiden ajokorttiluokitusta ehdotetaan muutettavaksi yhdistämällä T- ja LT-luokka T-luokaksi, joka kattaisi traktorit, joiden rakenteellinen nopeus olisi enintään 60 kilometriä tunnissa. T-luokasta ehdotetaan kuitenkin turvallisuusperustein erotettaviksi ajoneuvoluokkaan T3b kuuluvat traktorit, joiden rakenteellinen nopeus olisi enintään 60 kilometriä tunnissa. Ne ovat pyörillä varustettuja traktoreita, joiden omamassa ajokuntoisena on enintään 600 kg ja rakenteellinen nopeus yli 40 kilometriä tunnissa. Koska ajoneuvolainsäädännössä ei ole erityistä mönkijäluokkaa, niitä lähinnä vastaavaksi katsotaan nämä traktorit. Traktorimönkijöiden arvioidaan yleistyvän tieliikenteessä, mistä syystä niiden kuljettamiselle olisi perusteltua asettaa eri vaatimukset. T-luokkaan kuuluisivat edelleen myös moottoripyöräkoneet ja moottorikelkat.

T3 ajoneuvoluokan traktorit, joiden rakenteellinen nopeus olisi yli 40 kilometriä tunnissa ja enintään 60 kilometriä tunnissa, ehdotetaan yhdistettäväksi AM-luokan kevyisiin nelipyöriin. Rakenteelliselta nopeudeltaan ne vastaisivat nykyisiä LT-luokkaan kuuluvia traktoreita. T3-luokan traktoreita raskaammat traktorit kuuluisivat T-luokkaan. AM-luokan ajokortti voitaisiin suorittaa joko mopon ajo-oikeuden saamiseksi, jolloin tutkintoajoneuvona ajokoevaatimuksesta johtuen olisi mopo. AM-luokan ajokortti voitaisiin myös suorittaa kevyen nelipyörän ja ajoneuvoluokkaan T3 kuuluvan traktorin (rakenteellinen nopeus yli 40 mutta ei yli 60 kilometriä tunnissa) kuljettamiseksi ja tutkintoajoneuvona voisi silloin olla kevyt nelipyörä tai mainittu traktori.

HE 146/2017 vp

T-luokan ajokortti suoritettaisiin luokkakohtaisella teoriakokeella. Vaikka uuteen T-luokkaan voisi kuulua hyvinkin raskaita ja suurikokoisia traktoreita, niiden suoritusvaatimukseksi pidetään teoriakoetta riittävänä, koska niitä käytetään pääasiassa muualla kuin teialueella ja teialueella liikuttaessa kysymys on pääasiassa niiden siirtämisestä työmaalta toiselle. Ehdotetun muutoksen johdosta LT-luokkaan sisältyneestä käytännön kokeesta luovuttaisiin, koska sen ei katsota tuottavan lisäarvoa ajoneuvon kuljettamisessa tai lisäävän liikenneturvallisuutta myöskään T-luokassa.

T-luokkaan jääviä traktoreita saisi kuljettaa myös aiempien säännösten mukaisella LT-luokan ajokortilla. Ajokorttilain muutokseen 1614/2015 ja ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen muutokseen 1617/2015 sisällytettyjen säännösten mukaisesti ennen vuotta 2016 saadulla T-luokan ajokortilla saisi edelleen kuljettaa liikennetraktoriksi tai liikennetraktoriksi/maataloustraktoriksi rekisteriin merkitty traktoria ajoneuvolain muuttamisesta annetun lain (1609/2015) voimaantulosäännöksen 8 momentissa tarkoitetuissa kuljetuksissa eli polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) 7 §:ssä tarkoitetuissa kuljetuksissa. LT-luokan traktorikortteja on viimeisen neljän vuoden aikana suoritettu noin 1 100. Vaikka pelkkiä LT-luokan ajokortteja on vähän, vain kuorma-auton ajo-oikeus kattaa sen sisältämän ajo-oikeuden LT-luokan puuttuessa. Vuoden 2017 syyskuussa rekisterissä oli 258 pelkkiä LT-luokan ajokorttia ilman kuorma-auton tai muun luokan ajo-oikeutta. LT-luokan ajokortit uudistettaisiin viimeistään voimassaoloajan päättyessä AM-luokan ajokorteiksi, joihin sisältyisi myös kevyen nelipyörän ajo-oikeus. Tällä tavoin arvioidaan kaikkiaan noin 730 ajokortinhaltijan voivan uudistaa ajokorttinsa kevyen nelipyörän kuljettamiseen oikeuttavaksi ilman, että he ovat suorittaneet ajokoetta liikenteessä. Ennen lain voimaantuloa saadut LT-luokan kortit olisi perusteltua saada muutetuiksi AM-luokan ajokorteiksi mahdollisimman pian, mistä syystä esimerkiksi ajokortin kaksoskappaleet voitaisiin lain voimaantulon jälkeen antaa AM-luokan merkinnöin, joissa kansallinen koodi AM121 osoittaisi sen sisältävän myös kevyen nelipyörän ajo-oikeuden. Joka tapauksessa LT-luokasta luopuminen edellyttäisi ajokorttilomakkeen pohjaan muutoksia, mikä voitaisiin toteuttaa vasta huhtikuussa 2019 nykyisen ajokortin toimittajan sopimuskauden päättyessä. LT-luokkaa koskevia merkintöjä ei kuitenkaan tehtäisi enää lain voimaantulon jälkeen. Muutoksen johdosta kaikkien T-luokkaan kuuluvien traktoreiden samoin kuin edellä tarkoitettujen T3 ajoneuvoluokan traktorin kuljettamiseen riittäisi moottoripyörän tai auton B-luokan ajokortti, mutta T-luokan traktoreiden ja AM-luokan ajo-oikeudet eivät sisältäisi toistensa ajo-oikeutta. Syynä T-luokan sekä AM-luokan kevyen nelipyörän ja T3 ajoneuvoluokan traktorin ajo-oikeuksien pitämiseen erillään olisi, että ajoneuvot on suunniteltu erityyppisiin liikenneympäristöihin ja ne hankitaan olennaisesti toisistaan poikkeaviin liikkumis- ja käyttötarpeisiin. Myös ajoneuvojen massoissa ja mitoissa on olennaiset erot.

Koska traktoreiden kesken ei ole ajoneuvosäännöksiin perustuvaa perustetta eritellä esimerkiksi perinteisiä maa- ja metsätaloustraktoreita muista traktoreista, T3 ajoneuvoluokan traktoreihin voisi kuulua myös muita traktoreita kuin traktorimönkijöitä. Rekisteröitävien ajoneuvojen kuljettamiseen vaadittavan ajokortin luokka määräytyy ajoneuvon rekisteritietojen perusteella, mistä syystä tieto ajoneuvoluokasta on todettavissa sen osoittavasta asiakirjasta. Myös traktorin kuljettamiseen oikeuttavia ajokortteja suoritettaessa vaadittaisiin ensimmäisen ajokortin suorittamiseen liittyvä koulutus, jos kysymyksessä olisi ensimmäisenä suoritettava ajokortti.

3.3.9 Autokoululupa

Autokoulun pitäminen ehdotetaan edelleen pysytettäväksi luvanvaraisena liikenneturvallisuuteen ja kuluttajansuojaan liittyvin syin. Lupavaatimus ja toimintaan liittyvät vaatimukset ylläpitäisivät toiminnan laatua. Autokoululuvan hakijan olisi täytettävä taloudelliset ja muut toiminnan harjoittamisen edellytykset, ammatilliset vaatimukset tulisivat ensisijaisesti henkilöstöä koskevien vaatimusten kautta. Hakijan muita toiminnan edellytyksiä arvioitaisiin myös aiemman kuljettajaopetustoiminnan perusteella. Autokoulussa olisi edelleen oltava opetustoiminnasta vastaava johtaja ja opettajalla olisi oltava liikenneopettajalupa. Luvanvaraisuuden pysyttämiseksi ei olisi esteitä, koska lupaperusteita ja järjestelmää ei olisi pidettävä palvelun tarjoajia syrjivänä eikä sen olisi katsottava muodostavan estettä autokoulualalle pääsyyn. Lupamenettelyä ei olisi myöskään pidettävä ilmoitusmenettelyä raskaampana tai työllistävämpänä. Lupamenettelyn etuna ilmoitusmenettelyyn verraten olisi, että se antaisi mahdollisuuden puuttua toimintaan, mikäli tarvetta siihen olisi.

Luvanvaraisuuteen liittyvää sääntelyä ja valvontaa kevennettäisiin. Sääntelyyn koulutukseen liittyvä valvonta perustuisi pääosin autokoulun tekemiin ilmoituksiin. Esimerkiksi opetustiloja koskevia vaatimuksia ei enää asetettaisi. Autokoulujen käytössä olevien opetustilojen sääntelemisestä ja niiden hyväksymisestä luovuttaisiin. Lakisääteinen koulutus kuuluisi edelleen valvonnan piiriin ja edellyttäisi myös valvontakäyntejä. Autokoulun opetustilaa koskevista vaatimuksista luopumisen ja virtuaalitulassa annettavan opetuksen mahdollistumisen jälkeen valvonta koskisi kaikkia tiloja, joissa valvonnan alaista opetusta annettaisiin. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi edelleen valvonnasta ja sen apuna toimisivat edelleen tutkinnon vastaanottajat. Lisäksi ehdotetaan, että virastolla olisi oikeus käyttää valvonnassa apuna myös kuljettajaopetus- ja tut-

HE 146/2017 vp

kintojärjestelmän järjestelmäasiantuntijoita silloin, kun tähän vaadittavaa teknistä asiantuntemusta ei virastosta löytyisi. Valvontaa koskevista säännöksistä huomioitaisiin perustuslain vaatimukset viranomaistehtävien hoitamisesta muun kuin viranomaisen toimesta.

Autokoululuvat ovat nykyisin toistaiseksi voimassa. Autokoululupaa myönnettäessä peritään lupasuoritteesta aiheutuva kertaluonteinen 400 euron maksu. Ehdotusten katsotaan lisäävän viraston valvontatehtävää autokoulutoiminnan monipuolistuessa ja hyväksyttäessä myös muita toimijoita säädettyyn kuljettajaopetukseen. Autokoulujen valvonnan, siihen liittyvän rekisterinpidon ja valvontatietojen kirjaamisen ja muista autokoulutoimintaan liittyvistä hallinnollisista tehtävistä aiheutuvien kustannusten kattamiseksi ehdotetaan otettavaksi käyttöön vuotuinen valvontamaksu, jonka suuruus määriteltäisiin viraston perimien muiden suoritemaksujen tapaan. Maksun suuruus olisi 100 euroa vuodessa. Valvontamaksu perittäisiin toimijakohtaisesti ja autokoululuvan myöntämistä koskevasta maksusta luovuttaisiin. Maksu koskisi kalenterivuotta, jolloin autokoululupa on ollut voimassa. Valvontamaksumenettely on käytössä esimerkiksi kaupunkiraideliikenteessä. Vuosimaksuun siirtyminen helpottaisi myös viranomaistyön suunnittelua ja parantaisi myös toimijoiden ennakoitavuuksia tasaisesti suoritettavista viranomaiskuluista ja kannustaisi ilmoittamaan ripeästi toiminnassa mahdollisesti tapahtuvista muutoksista.

Muiden tahojen hyväksymisellä turvallisuuspainotteisiin koulutuksiin taattaisiin lakisääteisten turvallisuusperusteisten koulutusten saatavuus ja hintatason kohtuullisuus ilman autokoululupavaatimusta. Muiden toimijoiden toimintaan sovellettaisiin lakisääteisestä tehtävästä johtuen autokouluja koskevaa valvontaa ja valvontamaksua koskevaa säännöstä.

3.3.10 Ajoterveysvaatimusten täyttymisen osoittaminen ryhmässä 1

Lääkärinlausuntomenettelyä ehdotetaan kevennettäväksi terveysvaatimuksiltaan ryhmään 1 kuuluvaa ajokorttia haettaessa. Ryhmään kuuluvat muut kuin kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden sisältävät ajokortit. Ensimmäistä tähän ryhmään kuuluvaa ajokorttia haettaessa lääkärintarkastus voitaisiin korvata hakijan antamalla vakuutuksella terveysvaatimusten täyttymisestä. Vakuutuksen antamista ohjattaisiin hakemuslomakkeessa olevalla ohjeistuksella.

Vakuutuksen käyttöönoton johdosta nuorison terveystodistuksen käytöstä ajokorttia haettaessa luovuttaisiin. Nuorison terveystodistus annetaan kouluterveydenhuollossa noin 15-vuotiaille ja sen voimassaoloaika on viisi vuotta. Mikäli lääkärintarkastus tarvittaisiin, ajantasaisen lääkärintarkastuksen käyttö olisi nuorison terveystodistuksen käyttöä perustellumpaa. Vakuutuksen käyttöön siirtymällä käytäntö vastaisi suurella osalla EU:n jäsenvaltioita noudatettavaa käytäntöä. Myös Ahvenanmaalla on vastaava vakuutus koskeva menettely käytössä. Muutos antaisi myös paremmat edellytykset menettelyjen sähköistämiseen, mikä lääkärintarkastusten kohdalla on jo suunnitteilla. Vaihtoehtoisesti esitetty lääkärintarkastuksen korvaaminen terveydenhuollon asiantuntijan luona käynnillä edellyttäisi vastaanotolla käyntiä, mitä pidetään tarpeettomana, koska kysymyksessä ovat pääasiassa terveet nuoret eikä tarkastuksissa yleensä ilmene sellaista ajokykyyn vaikuttavaa sairautta, joka ei olisi jo henkilön tiedossa ja ilmoitettavissa. Muutenkin terveydellisistä syistä ajokortin epäminen on hyvin harvinaista, sillä terveydentilastaan tietoinen jättää käytännössä tästä syystä ajokortin hakematta, jos edellytyksiä sen saamiseen ei ole. Tätä taustaa vasten voitaisiin terveydenhuollon asiantuntijan luona käynnillä saada näyttö henkilön sairaushistoriasta ja ajokykyyn mahdollisesti vaikuttavista sairauksista, mutta käynnin korvaamisen vakuutuksella ei arvioida heikentävän liikenneturvallisuutta. Lisäksi menettely edellyttäisi uuden lomakkeen käyttöönottoa, minkä katsotaan hidastavan sähköiseen menettelyyn siirtymistä.

Vaikka nuorten katsotaan olevan terve ikäryhmä, myös nuorten taustalta voi löytyä päihteiden väärinkäyttöä ja mielenterveyden ongelmia. Erityisesti päihteiden väärinkäyttöön liittyvien ongelmien tunnistamiseksi ehdotetaan sairaan- ja terveydenhoitajille annettavaksi oikeus poliisille ilmoittamiseen, jos ajokortin saamisen edellytykset eivät täytyisi päihteiden jatkuvan väärinkäytön vuoksi. Tämä ammattiryhmä joutuu ammatti-toiminnassaan päivystysvastaanoitoilla tekemisiin päihteiden käyttäjien kanssa silloin kun heidän tilanteessa ei vaadi lääkärintarkastusta. Ehdotuksella täydennettäisiin lääkäreille säädettyä ilmoitusvelvollisuutta ajoterveyden menettämistä. Muu kuin ilmoitusoikeus olisi kohtuutonta hoitajille esimerkiksi ilmoituskynnyksen täyttymisen arvioinnissa.

Ryhmän 1 ajokortteja uudistettaessa lääkärintarkastusmenettelyä ehdotetaan muutettavaksi siten, että lausunto vaadittaisiin 70 vuotta täyttäneiltä. Käytännössä lausuntoa ei vaadittaisi 70 ikävuoteen voimassa olevaa ajokorttia uudistettaessa vaan vasta seuraavan uudistamisen yhteydessä eli noin 75-vuotiaana. Tämä edellyttäisi ajokortin uudistamista ennen sen voimassaoloajan päättymistä. Muutoksen perusteena on, että näihin ikäryhmiin kuuluvien kuljettajien terveydentila ja turvallisuus katsotaan entistä paremmaksi ja kuljettajien onnettomuusriskin on todettu kasvavan vasta 75 ikävuoden jälkeen.

HE 146/2017 vp

Ryhmän 2 kuljettajien ajoterveyden seurantaan ja lääkärinlausuntomenettelyyn ei ehdoteta muutoksia. Ammattikuljettajan työ altistaa monille sairauksille, jotka voivat lisätä onnettomuusriskejä. Esimerkiksi sairauskohtauksen sattuessa tilanteeseen liittyvät riskit erityisesti ulkopuolisille ovat huomattavasti suuremmat. Suomessa käytössä olevat tarkastusvälit ja -käytännöt vastaavat muissa EU- ja ETA-valtioissa ikääntyneillä käytössä olevia keskimääräisiä ajokorttien voimassaoloaikoja ja noudatettuja käytäntöjä.

3.3.11 Ulkomaiset ajokortit

Ulkomaisten ajokorttien kelpoisuus täällä ajamiseen ehdotetaan laajennettavaksi koskemaan kaikissa Suomen tunnustamissa valtioissa annettuja ajokortteja. Ajokorttien olisi täytettävä tietyt muotovaatimukset, jotta ajokortin edellyttämä ajo-oikeus olisi tunnistettavissa. Ajokortista tulisi käydä ilmi kortin sisältämä ajo-oikeus, sen tiedot olisi ilmoitettava latinalaisin kirjaimin ja kortissa olisi oltava haltijan valokuva tai muussa tapauksessa mukana pitäisi olla kuvallinen henkilöllisyystodistus. Ajokorttiturismin ehkäisemiseksi ajokortin kelpoisuuden edellytyksenä olisi, ettei henkilön vakinainen asuinpaikka ole ollut Suomessa ajokorttia myönnettäessä. Kansainvälisten ja myös EU-lainsäädännön periaatteena on, että ajokortti suoritetaan siellä, missä henkilö asuu ja oleskelee. Myös ajokortin luokkakohtaisten ikävaatimusten, kuten auton kuljettamisen vähimmäisvaatimuksena olevan 18 vuoden ikävaatimuksen olisi täyttyttävä. Ajokortti olisi voimassaolonsa puitteissa voimassa yhden vuoden väestörekisteriin merkitsemisestä, joka olisi vakinaisen asuinpaikan siirtymistä helpommin rekistereistä todettavissa, erityisesti opiskelijoiden kohdalla. Myös sopimusmaiden ajokorttien kohdalla ehdotetaan ajokortin hyväksymisen määräaika luettavaksi siitä, kun henkilö on merkitty väestörekisteriin, jolloin oleskelun perustetta ei nykyiseen tapaan tarvitsisi enää erikseen selvittää. Muutoksella helpotettaisiin poliisin valvontatehtävää. Ajokorttien määräaikaisella tunnustamisella annettaisiin ajokortin voimassaoloajan puitteissa mahdollisuus täällä ajamiseen ja toisaalta aikaa ajokortin vaihtamiseen tänne asettauduttaessa. Pitemmän päälle maassa asuvien ajokortin haltijoiden olisi kohtelun yhdenmukaistamiseksi perusteltua olla esimerkiksi samojen ajokorttien rekisteröintiä ja sen kautta tapahtuvaa valvontaa koskevien vaatimusten alaisia. Tunnustamisperusteiden muutoksella helpotettaisiin eri perusteiden maahan tulevien liikkumista ja esimerkiksi erilaisten matkailupalvelujen käyttöä täällä.

Geneven tai Wienin kansainväliseen tieliikennesopimukseen liittyneissä valtioissa annetut ajokortit ja eräät niihin laissa rinnastetut alueiden ajokortit ehdotetaan edelleen vaihdettaviksi vastaavaan auton B-luokan tai moottoripyörän ajokorttiin ilman uutta tutkintoa, jos ajokortin myöntämisen edellytykset täyttyvät. Sopimusmailla tarkoitetaan tässä valtioita, jotka ratifioimalla sopimukset ovat sitoutuneet niissä säädettyjen periaatteiden noudattamiseen ja ovat sen perusteella Yhdistyneiden Kansakuntien pitämässä luettelossa. Vaihtamisen edellytyksenä olevasta kuuden kuukauden täällä ajamista koskevasta määräajasta ehdotetaan luovuttavaksi. Ajokortti olisi voimassa voimassaoloaikansa puitteissa, kuitenkin enintään kaksi vuotta väestörekisteriin merkitsemisestä. Sopimusmaiden korteista muut luokat samoin kuin muissa valtioissa annetut ajokortit olisi vaihdettava suorittamalla uusi kuljettajantutkinto. Ehdotetulla kuljettajaopetusvaatimuksia koskevalla uudistuksella helpotettaisiin ajokortin suorittamista tai ajotaidon osoittamista silloin kun ajokortin vaihtaminen edellyttäisi uuden tutkinnon suorittamista tai selvitystä olemassa olevasta ajokortista ei pystyttäisi osoittamaan. Kuljettajantutkintoon pääsy ilman määrämutoista opetusta vähentäisi esimerkiksi kielitaidon puutteista aiheutuvia ongelmia. Raskaan kaluston ajokorttia vaihdettaessa vaatimuksena olisi säädetyn opetuksen saaminen ja tutkinnon suorittaminen, jos olemassa olevaa ajokorttia ei pystyttäisi esittämään.

Ajokorttidirektiivin säännökset yhden ajokortin periaatteesta edellyttäisivät ajokortteja vaihdettaessa varmistuttavaksi EU:n Resper-ajokorttiverkon kautta siitä, ettei henkilöllä ole ennestään ajokorttia muussa EU- tai ETA-valtiossa. Ajokorttiverkkoa ei ole tarkoitettu käytettäväksi liikennevalvonnassa eikä komission mukaan sitä saa käyttää liikennevalvonnassa esimerkiksi sen selvittämiseksi, onko ajo-oikeuden olemassaoloon ve-toavalla ajokortti. Ulkomaisen ajokortin voimassaolo voitaisiin siten varmistaa vain ajokortteja vaihdettaessa.

Esitykseen sisältyy useita ehdotuksia, joilla voi olla vaikutuksia liikenneturvallisuuksitilanteeseen. Esitettyyn lakimuutokseen ehdotetaan liitettäväksi seurantatutkimus ehdotettujen muutosten toteutumisen ja niiden vaikutusten selvittämiseksi. Erityisesti tämä koskee uusien kuljettajien osaamista ja sen vaikutusta liikenneturvallisuuuteen.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

4.1.1 Kansalaisille

HE 146/2017 vp

Opetuskustannukset muodostavat valtaosan ajokortin kustannuksista. Opetukseen ehdotetut muutokset antaisivat mahdollisuuden vaikuttaa ajokortin hintaan, kun kaikkien kouluttautumista ei vaadittaisi saman mallin mukaan. Koulutuksessa voitaisiin huomioida yksilölliset osaamistarpeet, aiempi osaaminen ja esimerkiksi ajoneuvotekniikan kehityksestä ja erilaisten kuljettajaa avustavien järjestelmien yleistymisestä aiheutuvat osaamistarpeet ajotaidon hankkimisessa. Muutosten vaikutus ajokortin hintaan riippuisi kuitenkin siitä, mikä verran opetusta lopulta tarvittaisiin tai kuinka paljon sitä ostettaisiin ja millä hinnalla se saataisiin. Nykyisessä opetussuunnitelmaperusteisessa järjestelmässä kuvataan opetuksen aiheet ja se vähimmäismäärä opetusta, jolla ajokortti on suoritettavissa. Eräisiin luokkiin ehdotetut ajo-opetusta koskevat vaatimukset eivät ottaisi kantaa ajokortin suorittamisen edellyttämän opetuksen määrään, koska niiden tarkoituksena olisi varmistaa se, että ajokorttia suorittavan osaamistarpeet tulevat riittävän monipuolisesti koulutuksessa tunnistetuiksi. Opetuskustannukset alenisivat, jos opetusta tarvittaisiin nykyistä vähemmän tai se saataisiin nykyistä halvemmalla. Määrämuotoisista opetussuunnitelmista luopuminen voisi johtaa myös kustannusten nousuun, jos ajokorttia suorittavalla ei olisi oikeaa käsitystä siitä, mitä osaamista ajokortin saaminen ja tutkinnon suorittaminen lopulta edellyttävät.

Kustannuksia aiheutuisi lakisääteisistä moottoripyörän ja auton B-luokan ajokortin suorittamiseen liittyvistä ajo-opetusvaatimuksista. Moottoripyörien kohdalla ajo-opetusvaatimus kohdistuisi ensimmäisen moottoripyöräkortin suorittamiseen, luokkaa korotettaessa ajo-opetusta ei lakisääteisesti vaadittaisi, mutta se ei tarkoittaisi sitä, että opetusta ei tarvittaisi. Tosin kahden vuoden kokemuksella moottoripyörän luokkaa korotettaessa voitaisiin edelleen ajokokeen sijaan käyttää EU:n vaatimusten mukaista seitsemän tunnin koulutusta. Myös harjoitusluvalla ajokorttia suoritettaessa olisi saatava ajo-opetusta ja määrä olisi sama kuin nykyisin. Muut ajo-opetusmäärät olisivat vajaat puolet nykyisistä vaatimuksista. Ajo-opetuksen sisältöjä ei tarkemmin määriteltäisi ja opetus EU:n vaatimusten mukaista seitsemän tunnin korotuskoulutusta lukuun ottamatta voitaisiin normaalikäytännön mukaan antaa autokoulussa tai opetusluvalla. Mainittu korotuskoulutus olisi suoritettava autokoulussa. Autokoulujen verkkosivuilta ilmenevien hintatietojen mukaan lisätunnin hinta moottoripyöraopetuksessa on noin 80–90 euron luokkaa ja B-luokassa 70–80 euron luokkaa. Näiden hintatietojen perusteella viiden ajo-opetustunnin hinta moottoripyörän ajokorttia suoritettaessa olisi noin 400–450 euron luokkaa ja kymmenen ajo-opetustunnin hinta B-luokassa noin 700–800 euron luokkaa. Tuntimäärien ei ole tarkoitettu kuvastavan ajokortin suorittamisen edellyttämää tuntimäärää, vaan muodostavan vain riittävän tuntimäärän ajokorttia suorittavan osaamisen arvioimiseen. Pakettihinnat voisivat olla alempia.

Lisäksi lakisääteisiä opetuskustannuksia aiheutuisi ehdotetusta liikenteen perusteita koskevasta ensimmäisen kortin koulutuksesta ja B-luokan riskientunnistamiskoulutuksesta. Ensimmäisen kortin koulutus koskisi kaikkia ajokortin suorittajia, mutta muut opetusvaatimukset määräytyisivät luokkakohtaisesti. Näiden turvallisuuspainotteisten koulutusten tavoitteen saavuttamiseksi ne olisi saatava asiantuntijatahon opetuksessa, jolloin opetuslupavaihtoehto olisi poissuljettu. Näiden koulutusten kohdalla opetuksen saanti ja hinnoittelun kohtuullisuus pyrittäisiin varmistamaan myös muille tahoille annetun koulutusmahdollisuuden avulla. Ensimmäisen ajokortin koulutuksen järjestäminen peruskouluopetuksessa tai toisen asteen koulutuksen yhteydessä soveltuisi erityisen hyvin valtaosalle ensimmäisen ajokortin suorittajista ja voisi alentaa ajokortin hankkimiskustannuksia. Teoriaopetuksena suoritettavat lakisääteiset koulutukset voisivat olla suoritettavissa myös verkko-opetuksena, joskin valvonta asettaisi vaatimuksia toteutukselle. Teoriaopetukset hinnoitellaan yleensä pakettina, mutta eräiden käytettävissä olevien tietojen mukaan yksittäisiä teoriaopetustunteja on tarjolla esimerkiksi noin 20 euron hintaan, minkä perusteella neljän teorian tunnin hinta voisi olla 80 euron luokkaa. B-luokan riskientunnistamiskoulutus edellyttäisi käytännön opetusta, mikä teoriaopetukseen verrattuna nostaisi opetuksen hintaa. Koulutusten määriä koskevat säännökset annettaisiin valtioneuvoston asetuksella ja B-luokassa riskien tunnistamiskoulutuksen määräksi ehdotetaan kahdeksaa tuntia, mikä vastaisi nykyisen syventävän vaiheen opetuksen määrää. Koulutukseen sisältyvä käytännön opetus ja harjoittelu voitaisiin toteuttaa esimerkiksi ajoharjoitteluradalla tai osaksi simulaattorilla. Sisältövaatimuksiltaan vastaavaa ja vastaavan mittaista käytännön opetusta sisältävästä syventävän vaiheen opetuksesta perityt hinnat ovat olleet keskimäärin noin 250–450 euron luokkaa. Koulutuksesta aiheutuvat kustannukset määräytyisivät opetuksen sisällön ja toteutustavan mukaan ja opetuksesta voitaisiin muodostaa erilaisia opetuspaketteja koulutuksen sisältövaatimusten puitteissa. Niiden syntymiseen voitaisiin vaikuttaa sillä, ettei koulutuksen sisällön keskinäistä painotusta tarkkaan määriteltäisi. Uuden kuljettajan ajokieltoon liittyvä koulutuksen määrä olisi samaa luokkaa ensimmäisen ajokortin koulutuksen kanssa ja ne voisivat olla suoritettavissa myös verkko-opetuksena erityisesti koulutuksen saatavuuden varmistamiseksi. Koulutuksen luonteesta ja koulutuksen vaikuttavuudesta johtuen sen toteutus ryhmässä lähiopetuksena voisi tavoitteen saavuttamisen kannalta olla vaikuttavampaa.

B-luokan samoin kuin muiden luokkien ajokorttia suorittavien olisi lain voimaantulon jälkeen varauduttava siihen, että tutkintoon tulevilta vaadittaisiin ensimmäistä ajokorttia suoritettaessa ensimmäisen kortin koulutus. Ehdotetun siirtymäsäännöksen mukaan ensimmäisen kortin koulutusta ei vaadittaisi, jos henkilön ensimmäisen ajokortin suorittaminen olisi aloitettu ennen lain voimaantuloa. Lain voimaantulon jälkeen tutkintoon

HE 146/2017 vp

pääsyn edellytyksenä B-luokassa vaadittaisiin uusimuotoinen riskien tunnistamiskoulutus myös niiltä, jotka olisivat aloittaneet ajokortin suorittamisen ennen lain voimaantuloa ja siitä huolimatta vaikka aiempien vaatimusten mukainen luokkakohtainen opetus olisi saatu. Vaatimuksen taustalla olisi tavoite siitä, että kaikki B-luokan ajokortin suorittajat saavat joko uusimuotoisen riskien hallintaa koskevan koulutuksen tai aiempien säännösten mukaisen syventävän vaiheen opetuksen. Lain voimaantulon jälkeen ei harjoitteluvaiheen suoritusta enää vaadita. Koska tavoitetta ei vaiheistetusta ajokortin suorittamisesta luopumisen yhteydessä olisi mahdollista muuten rekisterijärjestelmän puitteissa järjestää, koulutus jouduttaisiin tämän lain voimaan tulon jälkeen vaatimaan ennen tutkintoa. Tutkintoon pääsyn viivästymisen ehkäisemiseksi lain voimaantulon jälkeen kyseisen koulutusvaatimuksen takia voimaantulosäännöksissä mahdollistettaisiin koulutusvaatimukseen varautuminen ennakkollisesti, jos tutkinto olisi kahden kuukauden sisällä lain voimaantulosta. Ennen lain voimaantuloa perusvaiheen koulutuksen suorittanut voisi mennä syventävän vaiheen opetukseen sen jälkeen kun laki olisi eduskuntakäsittelyn jälkeen asianmukaisesti vahvistettu voimaantulevaksi, vaikka nykyiset vaatimukset tutkinnon ja harjoitteluvaiheen suorittamisesta eivät täytyisi. Opetustodistusta aiempien säännösten mukaisesta syventävän vaiheen opetuksesta voitaisiin käyttää tutkinnossa kahden kuukauden ajan lain voimaantulosta. Poikkeusmenettely olisi tarpeen vain siinä tapauksessa, että aika kuljettajantutkintoon olisi kahden kuukauden sisällä lain voimaantulosta koska myöhemmin suoritettavaan tutkintoon voitaisiin varautua lain voimaantulon jälkeen uusien vaatimusten mukaisesti. Niiden, joille syventävän vaiheen opetustodistuksen toimittamisvelvollisuus olisi syntynyt ennen lain voimaantuloa, olisi toimittava sen syntyessä voimassa olleen lain mukaisesti.

Opetuslupaopetuksessa (opetuslupa 30 euroa) kustannuksia alentaisivat opettajan kokeen pois jääminen (31 euroa) ja luopuminen ajoneuvon muutokatsastusvaatimuksesta siihen asennettavien ylimääräisten polkimien takia (muutokatsastus keskimäärin 50–60 euroa).

Moottoripyörän ajokortin luokkaa kokemuksen perusteella korotettaessa lisättäisiin vaihtoehtoisuutta. Luokkakorotus voisi päivän koulutuksen lisäksi tapahtua ajokokeella. Nykyisen ajokokeen hinta on 65 euroa. Moottoripyörän harjoitusluvasta perittävä maksu on 30 euroa. Nykyistä vastaavan ajo-opetusta, käsittelykoetta ja teoriakoetta koskevien vaatimusten lisäksi luvan hakijaa koskisi vaatimus ensimmäisen ajokortin koulutuksesta, jos kortti olisi ensimmäinen.

Tutkintopainotteisuuteen siirtymiseen liittyvä tutkintojen kehittäminen samoin kuin rekisterijärjestelmään tarvittavat mittavat muutokset tulisivat arvioiden mukaan nostamaan kustannuksia, mitkä perittäisiin asiakasmaksuissa. Ajokokeen keston pidentäminen B-luokassa 15 minuutilla nostaisi kustannuksia sitoessaan enemmän vastaanottajan työaikaa kutakin kokeesta kohden. Mopokortin tutkintoon lisättävä ajokoe liikenteessä nostaisi ajokortin suorittamiskustannuksia nykyiseen käsittelykoevaatimukseen verraten. Käsittelykokeesta on peritty 28 euroa. Kevyen nelipyörän ja moottoripyörän ajokokeesta perittävä maksu on 65 euroa.

T-luokan traktorikortti antaisi nykyistä laajemman traktoreiden kuljetusoikeuden yhden teoriakokeen (31 euroa) suorittamisella. T-luokkaan kuuluvien traktoreiden kohdalla jäisi pois LT-luokan teoriakokeen (31 euroa) ja käsittelykokeen (50 euroa) suorittaminen. Traktorimönkijöiksi katsottavat eräät ajoneuvoluokan T3 traktorit sisällytettäisiin AM-luokkaan kevyiden nelipyörien rinnalle. Näitä ajoneuvoluokkia vastaava ajo-oikeus olisi suoritettava yhdellä teoriakokeella (31 euroa) ja ajokokeella (65 euroa). Oikeus laajentuvaan T-luokkaan ja AM-luokkaan saataisiin myös moottoripyörän ja auton B-luokan ajokortilla, kun nykyisin LT-luokassa on vaihtoehtoisena hyväksytty vain kuorma-auton ajokortti. T-luokan traktorin ajokortti ei oikeuttaisi AM-luokan ajoneuvojen kuljettamiseen eikä päinvastoin.

Nykyistä useampien maiden ajokorttien hyväksyminen antaisi Suomeen muuttaville tai täällä tilapäisesti oleskeleville oikeuden ajamiseen enintään vuoden väestörekisteriin kirjaamisesta lukien edellyttäen, että ajokortti olisi voimassa. Ajokortit olisivat vaihdettavissa suomalaisen ajokorttiin suorittamalla tutkinto uudelleen. Jos ulkomaisen ajokortin haltijan vakinainen asuinpaikka olisi kortin saadessaan ollut Suomessa, ajokorttia ei hyväksyttäisi täällä ajamiseen, eikä se oikeuttaisi tutkintoon pääsyyn ilman että tutkintoon pääsyn vaatimukset täytyisivät muuten. Sopimusmaiden korttien hyväksymisessä ei tapahtuisi muutoksia. Kahden vuoden määräaika tosin luettaisiin vakinaisesti maahan asettumisen sijaan henkilön väestörekisteriin kirjaamisesta ja ajokortit olisivat edelleen tietyin rajoituksin vaihdettavissa ilman uutta tutkintoa.

Lääkärinlausuntomenettelyyn ehdotettu muutos ryhmän 1 ajokorttia haettaessa korvaamalla lääkärinlausunto hakijan vakuutuksella poistaisi lääkärintarkastuksen kustannukset. Lääkärinlausuntovaatimuksen lykkääminen 70 ikävuoteen voimassa olevien ajokorttien uudistamisesta noin 75-vuotiaana tapahtuvaan seuraavaan uudistamiseen siirtäisi tarkastusten aloittamista viidellä vuodella edellyttäen, että 70 ikävuoteen voimassa olevan ajokortin uudistamista haettaisiin ennen voimassaoloajan päättymistä ja 70 ikävuoden täyttymistä. Varusmiespalveluksessa puolustusvoimien ajokortin suorittamisen yhteydessä suoritettujen ajoterveystarkastuksen hyväksyminen kolme vuotta tutkinnon suorittamisesta yhdenmukaisesti tutkintosuorituksen voimassa

HE 146/2017 vp

saoloajan kanssa poistaisi uuden lääkärintuotannon hankkimisesta aiheutuvat kustannukset raskaan kaluston siviilijokorttia haettaessa 21 vuoden ikävaatimuksen täytyessä.

Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevien mahdollisuus B-luokan ajokortin suorittamiseen 17-vuotiaana mahdollistaisi opiskeluun ja työssäoppimiseen liittyvät ajot. Poikkeuslupaa koskevalla ehdotuksella helpotettaisiin nuorten kulkemista ja perheiden kuljetustarpeita, jos kulkuvaikeuksien katsottaisiin erityisesti häiritsevän työhön tai opiskeluihin kulkemista tai perheen välttämättömien asioiden hoitamista. Poikkeuslupahakemusten käsittelyajan arvioidaan pitenevän perusteiden muutoksen johdosta, mikä näkyisi myös käsittelystä perittävissä maksussa ja nykyiseen verraten maksun arvioidaan nousevan. Nykyisin hakemuksen käsittelystä perittävä maksu on 100 euroa.

4.1.2 Yrityksille

Ajokorttiopetuksen sääntelyyn ehdotetut muutokset keventäisivät autokouluyritysten taakkaa ja vähentäisivät opetuksen toteutukseen liittyviä velvoitteita ja niistä aiheutuvia kustannuksia. Erilaiset viranomaishyväksymiset vähenisivät ja koulujen valvonta toteutettaisiin pääosin luvan haltijan tekemin säänneltyä opetusta ja toiminnassa tapahtuvia muutoksia koskevin ilmoituksin. Autokoulun valvontaan ehdotettu vuosittain perittävä maksu, jonka suuruudeksi on arvioitu 100 euroa vuodessa, lisäisi autokoulujen kustannuksia. Autokoulut voisivat vapaammin järjestää toimintansa ja laatia annettavaa opetusta koskevat opetussuunnitelmat tai käyttää muiden liikenneturvallisuusalan asiantuntijoiden laatimia opetussuunnitelmia. Sääntelemätön opetus olisi ajo-opetusta lukuun ottamatta vapaammin toteutettavissa. Sääntelyä keventämällä edistettäisiin uusien opetuspalvelujen tarjontaa sekä ajo-opetuksen että esimerkiksi ajoharjoitteluratoiminnan osalta. Yksilöllisten opetustarpeiden arvioiminen ajokorttia suorittavan mukaan asettaisi autokouluille lisävaatimuksia.

Ehdotusten johdosta jäisi pois opetussuunnitelmien viranomaisvahvistamista koskeva vaatimus (110 euroa). Autokoulut ovat kuitenkin voineet käyttää kerran vahvistettuja opetussuunnitelmia, joten kustannus ei ole koskettanut kaikkia autokouluja. Lisäksi pois jäisi opetustilan hyväksymiskustannus (110 euroa). Opetuksessa käytettävässä ajoneuvossa ei vaadittaisi enää kytkinpoljinta jarrupolkimen lisäksi, mutta muutos ei kuitenkaan estäisi nykyisen käytännön jatkamista.

Ammattimainen tai kaupallinen ajokorttikoulutus ja ajoharjoittelun ohjaaminen edellyttäisivät autokoululupaa. Autokoululuvasta perittävä maksu (400 euroa) korvattaisiin vuosittaisella valvontamaksulla ja se koskisi kaikkia autokoululuvan haltijoita samoin kuin lakisääteiseen koulutukseen hyväksytyjä muita toimijoita. Maksu perittäisiin kalenterivuosisittain ja se koskisi vuosia, jolloin lupa on ollut voimassa. Maksulla katettaisiin valvontaan ja lupatehtäviin liittyvistä toimenpiteistä aiheutuvat kustannukset. Autokoululuvat ovat voimassa toistaiseksi eikä niitä tarvitse uusida. Autokoulun opettajilta vaadittaisiin yhdenmukaisesti liikenneopettajalupa, jolloin nykyinen mahdollisuus mopo-opetukseen ilman sitä poistuisi. Autokoululupavaatimuksen pysyttäminen ei olisi vaatimusten tasosta riippuen esteenä autokoulualalle pääsyyn. Lupavaatimuksella taatettaisiin se, että hakijalla olisi toiminnan edellyttämät taloudelliset ja ammatilliset edellytykset. Ammatilliset edellytykset täyttyisivät opetushenkilöstön vaatimusten kautta ja opetuksen laadusta ja kehittämisestä vastaisi opetustoiminnasta vastaava johtaja.

Ajo-opetusta voisi ammattimaisesti tai kaupallisesti antaa ja ajoharjoittelua ohjata vain autokoululuvalla, mutta opetuksen määriä ei enää pääsääntöisesti määriteltäisi. Ehdotetuilla muutoksilla voisi olla taloudellisia vaikutuksia autokouluyrityksille, jos ne eivät kykenisi myymään opetusta vastaavassa määrin kuin aiemmin. Myös ajoharjoittelun lisäämistavoitteella voisi olla vaikutuksia autokoulutoimintaan, jos opetuslupien käyttö ajokorttiopetuksessa sen myötä lisääntyy. Ehdotettu turvallisuuspainotteinen koulutus ehdotetaan pääsääntöisesti annettavaksi autokoulussa. Ehdotettuihin ensimmäisen ajokortin koulutukseen, uuden kuljettajan ajokieltoon liittyvään koulutukseen ja B-luokan riskientunnistamiskoulutukseen voitaisiin autokoulujen rinnalle hyväksyä myös muita tahoja silloin, kun niillä olisi siihen tarvittava osaaminen. Näihin sovellettaisiin autokouluja koskevaa valvontaa. Lisäksi kouluille ehdotetaan lakiin perustuvaa oikeutta ensimmäisen ajokortin koulutuksen antamiseen ilman autokoululupaa. Tarkoituksena olisi, että muiden tahojen avulla varmistettaisiin lakisääteistä koulutuksen saatavuus kysyntää vastaavasti ja hintatason kohtuullisuus.

Ajoharjoitteluratoja koskevasta sääntelystä luovuttaisiin. Myös rataharjoittelulle pyrittäisiin löytämään vaihtoehtoja. Ratojen vaatimuksista, hyväksymisistä (350 euroa) ja niiden valvonnasta luovuttaisiin. Ajoharjoitteluratoja voitaisiin edelleen käyttää B-luokan ajokorttiopetukseen ehdotetussa liikennetunnettamisen tunnistamiseen ja vaikeissa olosuhteissa ajamiseen liittyvässä koulutuksessa, mitä puoltaisi se, että kuljettajaopetuksesta annetun palautteen mukaan syventävän vaiheen opetuksella ja käytännön olosuhteissa annetulla opetuksella on kannattajansa. Ajoharjoitteluratojen investoinnit edellyttäisivät, että ratoja voitaisiin edelleen hyödyntää opetuksessa ja näytöissä tai että niille löydettäisiin muuta korvaavaa käyttöä.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Opetukseen ja sen toteutukseen ehdotetuilla muutoksilla kevennettäisiin hallinnon taakkaa ja kustannuksia siltä osin kuin erilaisista ilmoitus-, hyväksymis- ja valvontavelvollisuuksista luovuttaisiin. Vaikutukset kohdistuisivat lähinnä Liikenteen turvallisuusvirastoon ja poliisiin. Ajoterveystarkastuksia koskevilla ehdotuksilla olisi vaikutusta myös terveystalvotusjärjestelmän käyttöön.

Ajokorttiviranomaisena Liikenteen turvallisuusvirasto myöntäisi autokoululuvat. Se ei enää hyväksyisi autokoulun opetustiloja, koska opetustilan ei tarvitsisi olla fyysinen vaan opetukseen voitaisiin osallistua myös virtuaalisessa tilassa. Myöskään opetussuunnitelmia ei enää raskaan kaluston koulutusta lukuun ottamatta vahvistettaisi vaan autokoulut huolehtisivat itse käyttämisistään opetussuunnitelmista. Opetussuunnitelmat voitaisiin perustaa lakisääteistä koulutusta ja tutkintoa koskevaan sääntelyyn ja ohjeistukseen. Valvontaa koskevia vaatimuksia kevennettäisiin siten, että muu kuin säännöksiin perustuva koulutus ei edellyttäisi viranomaisen valvontatoimenpiteitä ja lupavalvonta toteutettaisiin pääasiassa autokoulun tekemin ilmoituksin. Lakisääteisen koulutuksen valvonta kohdistuisi kaikkiin tiloihin, joissa koulutusta annettaisiin, myös virtuaalitalaan. Opettajien kelpoisuuden hyväksymismenettelystä siirryttäisiin viranomaiselle tehtäviin ilmoituksiin. Autokoulut tekisivät ilmoitukset Liikenteen turvallisuusvirastolle tai sen apuna valvonnassa toimiville tutkinnon vastaanottajille. Autokoulutoiminnan pysyttäminen luvanvaraisena edellyttäisi edelleen lupahakemusten käsittelyä, mutta sen työllistävä vaikutus olisi vähäinen, sillä hakemusten määrä on viime vuosina ollut vähäinen. Viraston mukaan autokoululupahakemuksia, lupien muutoksia ja peruuttamisia käsitellään yhteensä noin 30–50 vuosittain. Muiden kuin autokoulujen hyväksymisen ehdotettuihin turvallisuuspainotteisiin koulutuksiin arvioidaan jossain määrin lisäävän viraston työtä ja hallinnollista taakkaa hakemusten käsittelyn, yhdenvertaisten hyväksymiskriteerien luomisen ja muiden viranomaisten ja toimijoiden välillä edellytettävän toiminnan johdosta. Työmäärän lisäys riippuisi hakemusten määrästä. Kouluilla olisi lakiin perustuva toimivaltuus koulutukseen, jolloin hyväksymismenettelyä ei vaadittaisi. Toiminnan valvontaa kuitenkin edellytettäisiin ja näiden muiden tahojen valvonnasta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Valvonta toteutettaisiin autokoulujen valvonnan tapaan. Opetusvaatimusten moninaistumisesta ja muiden toimijoiden hyväksymisestä lakisääteiseen koulutukseen aiheutuisi toimintaa valvovalle uusien velvoitteita. Autokouluille ehdotettu valvontamaksu kattaisi valvonnasta aiheutuvat kustannukset. Maksun suuruudeksi on arvioitu 100 euroa, joka perustuu viraston arvioon valvonnan edellyttämistä resursseista. Tehtävän edellyttämä työpanos virastossa on ollut noin 1,0 henkilötyövuosi ja lisäksi tulevat kustannukset palvelutehtävänä ostettavista valvontapalveluista ja asiantuntijoiden käyttämisestä valvonnassa apuna silloin, kun tarvittavaa asiantuntemusta ei virastosta löydy.

Opetuslupamenettelystä poistuva opetuslupaopettajan kokeen ylläpito vähentäisi Liikenteen turvallisuusviraston työtä. Opetuslupan käyttö ajoharjoitteluun lisäisi todennäköisesti jossain määrin opetuslupahakemusten määriä ja viranomaistyötä, vaikka luvan myöntämistä koskevat rajoitukset pysyisivät ennallaan. Lähisukulaisten kohdalla viranomaistyön lisäys kohdistuisi sukulaisuuden selvittämiseen. Lähisukulaisuus ja siihen liittyvä mahdollisuus luvan myöntämiseen useammalle tai useamman opettamista varten vaikeuttaisivat menettelyjen sähköistämistä ja aiheuttaisivat edelleen manuaalitoimintaa. Huoltajan suostumusten vaatiminen vasta tutkintoon tullessa mahdollistaisivat sähköisen hakumenettelyn alaikäisten kohdalla, joita pidetään pääkohderyhmänä näitä palveluja suunniteltaessa. Nykyisin hakemuksia käsitellään vuosittain noin 17 500 ja niiden käsittelyyn käytetään keskimäärin kolme henkilötyövuotta. Etenkin opetuslupaan liittyvistä järjestelmämuutoksista ja ohjeistusten päivityksistä aiheutuvat kustannukset olisivat arviolta noin 50 000 euron luokkaa. Mahdollisuus moottoripyörän ajokortin korottamiseen ajokokeella nykyisen opetusvaatimuksen lisäksi edellyttäisi jossain määrin muutoksia tietojärjestelmään ja ajanvarausliittymään ja voisi lisätä palvelun tuottajan manuaalista työtä. Järjestelmämuutosten kustannusten arvioidaan olevan noin 35 000 euron luokkaa.

Lääkärinlausuntomenettelyyn ehdotettu muutos terveystalvotusten täyttymistä koskevasta vakuutuksesta ensimmäistä ryhmän 1 ajokorttia haettaessa vähentäisi perusterveyden palvelujen käyttöä terveystalvotusjärjestelmästä ja tukisi tavoitetta vähentää lääkärintodistusten määriä julkisessa terveydenhuollossa. Muutos vähentäisi myös lääkärinlausuntojen käsittelyä Liikenteen turvallisuusvirastossa, koska hakemukseen olisi liitettävä lääkärinlausunto vain, jos hakemuslomakkeessa niin ohjeistettaisiin. Vakuutuksen käyttöön siirtyminen edellyttäisi hakemuslomakkeiden uusimista. Lääkärinlausunnon esittämisvaatimuksen lykkääminen ajokortteja uudistettaessa vähentäisi myös lääkärinlausuntojen käsittelyä, jos 70 ikävuoteen päätyvien ryhmän 1 ajokorttien uudistamista haettaisiin ennen voimassaoloajan päättymistä. Uudistaminen edellyttäisi liittymän Kanta-palveluun vasta 70 ikävuoden täyttymisen jälkeen, mikä mahdollistaisi menettelyn helpomman sähköistämisen. Ehdotettujen muutosten johdosta olisi ajokortin uudistamista koskevaa muistutuskirjettä muutettava sekä sisäistä ja yhteistyötahojen (kuten tutkintoja vastaanottava Ajovarma, Barona, lääkärikunta) ohjeistusta uusittava. Erityisesti ajoterveysohjeistus työllistäisi merkittävästi ja vaatisi vähintään puolen vuoden ajanjakson uuden toimintamallin sisäistämiseksi ja jalkauttamiseksi lääkärikunnan tietoisuuteen. Rekisterijär-

HE 146/2017 vp

jestelmän kannalta vakuutuksen käyttöön siirtyminen olisi selkeä muutos nykyisiin prosesseihin ja järjestelmiin ja muutoksia tarvittaisiin operatiivisiin järjestelmiin, sähköisten asiointipalvelujen päättelyihin ja tarkistuksiin.

Kuljettajantutkiminnon kehittäminen edellyttäisi muutoksia sekä kokeisiin että rekisterijärjestelmään. Liikenteen turvallisuusvirasto on käynnistänyt tutkiminnon kehittämistoimet vuonna 2016 ja työhön yhdistettäisiin ehdotuksista aiheutuvat kehittämistarpeet. Kuljettajantutkimintoa kehitettäisiin auditoinnissa havaittujen puutteiden poistamiseksi. Sen lisäksi tutkiminnon vaativuuden lisääminen kattamaan opetusvaatimuksissa tapahtuvat muutokset edellyttäisi muutoksia sekä teoria- että ajokokeeseen. Mopotutkiminnon käytännön kokeen muutos ajokokeeksi liikenteessä ja B-luokan ajokokeen pidentäminen 15 minuutilla edellyttäisivät sopimusneuvotteluja palvelun tuottajan kanssa ja merkitsisivät tutkintomaksujen korotuksia. Kokeen kehittämistyö vastaisi noin 0,5 henkilötyövuotta ja rekisterijärjestelmän kustannukset noin 75 000 euroa. Lisäksi tarvittaisiin suunnittelua ja ohjeistusta sekä palveluntuottajalta muutoksia työnsuunnitteluun ja ajanvarausjärjestelmään. Nykyisellä palvelukorvaustasolla 15 minuutin lisäys B-luokan ajokokeiden kestoon tarkoittaisi noin 1,7 miljoonan euron kustannusta, joka pitäisi kattaa asiakasmaksuilla. Kustannusten nousu ajokorttia suorittavalle voisi olla esimerkiksi 25 %:n luokkaa. Ehdotettu muutos sitoisi enemmän ajokokeen vastaanottajan työaikaa. B-luokassa ajokokeen vähimmäiskesto nousisi 60 minuuttiin, muissa esitykseen kuuluvissa ryhmän I luokissa ajokokeen vähimmäiskesto on 45 minuuttia. Moottoripyörän ajokortin korottamiseen ajokokeella vaadittava kehittämistyö vastaisi noin 0,5 henkilötyövuotta ja rekisterijärjestelmän kustannukset noin 75 000 euroa.

B-luokan ajokortin ikäpoikkeuslupaperusteiden keventäminen ja viranomaisharkinnan pysyttäminen lisääisivät Liikenteen turvallisuusvirastossa käsiteltävien hakemusten määrää. Muutoksen arvioidaan lisäävän selvästi hakemuksia. Hakemusten määrän lisäystä on vaikea arvioida, mutta määrän lisäystä hillitsisi kulkutarpeiden osoittaminen ja ajo-oikeuden rajoittaminen vain haettuun tarkoitukseen. Ajokorttivilanomaisen työ määrän lisäys perustuisi hakemusten käsittelyyn, yhdenmukaisten käytäntöjen rajaamiseen, erilaisten rajoitusten määrittelyyn ja järjestelmäkirjauksiin. Velvollisuus päätöksen mukana pitämiseen ja rekisterijärjestelmään tehtävä merkintä poikkeusluvasta vähentäisi sekä manuaalisen työn että järjestelmävaikutusten määrää. Nykyisin hakemuksia käsitellään muutamia kymmeniä vuodessa ja yhden hakemuksen käsittelyaika on noin 3–4 tuntia. Hakemusten käsittelyn edellyttämän työ määrän arvioidaan olevan noin 1 htv/1 000 hakemusta. Hakemusprosessia pyritään kehittämään käsittelyajan lyhentämiseksi. Jos hakemusten määrä nousisi hakuperusteiden muutoksen takia esimerkiksi 4 000 hakemukseen, sen vaatima henkilöresurssi olisi noin 4 henkilötyövuotta. Työmäärän kasvu tulisi näkymään asiakashinnassa. Nykyisin poikkeusluvasta käsitteystä peritään 100 euroa.

Traktoreiden ajokorttiluokitukseen ehdotetut muutokset poistaisivat LT-luokan käsittelykokeet. LT-luokasta luopuminen samoin kuin T3 ajoneuvoluokan traktoreiden sisällyttäminen AM-luokkaan edellyttäisivät muutoksia ajokorttilomakkeelle ja järjestelmiin ja niiden testauksen kortin valmistajan kanssa, uusi tutkinto olisi määriteltävä ohjeineen ja tutkiminnon vastaanottajan koulutuksineen, opastuksineen sekä neuvonnan ja valvonnan osalta. T3 ajoneuvoluokan sisällyttäminen AM121 ajokokeeseen ei aiheuttaisi Liikenteen turvallisuusvirastolle kustannuksia tutkiminnon kehittämisessä, mutta se vaatisi tietojärjestelmätöitä. Alustavasti arvioiden tietojärjestelmään ja ajokorttilomakkeen pohjaan tehtävät muutokset maksaisivat noin 110 000 euroa ja ne voisivat tulla voimaan heinäkuussa 2018. Luokan ylläpidosta aiheutuva työ määrä sulautuisi osaksi muiden tutkintojen ylläpito- ja kehittämistyötä.

Sopimusmaiden korttien hyväksyminen pysyisi kuuden kuukauden ajamista osoittavaa näyttöä lukuun ottamatta ennallaan. Lisätyötä voisi liikennevalvonnassa ja ajokortteja käsiteltäessä aiheutua esimerkiksi korttien sisältämän ajo-oikeuden tunnistamisesta yhtenäisen ajokorttilomakkeen puuttuessa tai luokkamerkintöjen vaihtelevuuden takia. Ulkomaisten ajokorttien rajattu kelpoisuusaika siitä lukien, kun henkilö merkitään väestörekisteriin, olisi valvonnassa aiempaa helpommin todettavissa rekistereistä. Säännös ei nykyiseen tapaan edellyttäisi oleskelun perusteiden tarkempaa selvittelyä. Ulkomaalainen rekisteröidään pääasiallisesti väestötietojärjestelmään, jos tällä on kotikuntalainen mukainen kotikunta ja asunto siellä. Viranomaistoiminnassa samoin kuin ulkomailta muuttaville ja muille ulkomaisen ajokortin omaaville tarkoitetuissa oppaissa ja tiedotamisessa olisi nämä määräajat huomioitava, jotta ajokorttien hyväksymisaikoihin liittyvien ongelmien syntymistä voitaisiin välttää. Muutoksella voitaisiin vähentää Liikenteen turvallisuusviraston työtä, kun muiden kuin sopimusmaiden edustustojen lähetettyyn henkilökuntaan kuuluvien ajokortit hyväksyttäisiin eikä niiden vaihtamiseen olisi aina tarvetta.

Esityksestä aiheutuvat suurimmat tietojärjestelmävaikutukset Liikenteen turvallisuusvirastossa liittyisivät B-luokan vaiheistuksen poistamiseen, opetuslupiin, moottoripyöräluokkien korottamiseen ajokokeella, vakuutuksen käyttöönottoon ajoterveysvaatimusten osoittamisessa ja LT-luokan poistamiseen. Kokonaisuutena muutosten edellyttämän suunnittelu-, määrittely-, toteutus- ja testaustyön toteutusajaksi arvioidaan noin 10–12 kuukautta siitä lukien, kun muutosten sisältö on vahvistunut. Esimerkiksi vaiheistuksesta luopumisesta ja

HE 146/2017 vp

riskientunnistamiskoulutuksen merkitsemisestä tietojärjestelmään arvioidaan aiheutuvan noin 100 000 euron kustannukset, jos koulutukseen liittyviä tietoja halutaan kerätä järjestelmään ja koota raporteille. Kuljettaja-opetuksen vaiheistuksesta luopumiseen liittyvä kehittämistehtävä vastaisi noin 0,5 henkilötyövuotta. Järjestelmämuutosten kokonaiskustannukset olisivat arviolta noin 300 000–500 000 euron luokkaa. Sen lisäksi ennen lain voimaantuloa saatujen ajo-oikeuksien kohdalla pysyttävä vaatimus syventävää vaihetta vastaavan riskientunnistamiskoulutuksen järjestelmätoiminnallisuuden ylläpidosta arvioidaan aiheuttavan jatkossa merkittäviä lisäyksiä tietojärjestelmän ylläpito- ja kehitysbudjetteihin. Esityksen sisällön muuttuminen eduskuntakäsittelyssä voisi viivästyttää toteutusta ja aiheuttaa muutoksia arvioituihin kustannuksiin. Merkittävimmät henkilötyövuosivaikutukset liittyisivät ehdotuksiin poikkeuslupakäytännön muuttamisesta, ennen lain voimaantuloa saavutettuun ajo-oikeuteen liittyvän syventävän vaiheen/riskien tunnistamiskoulutuksen suoritusvaatimuksesta ja muiden tahojen hyväksymisestä uusiin turvallisuuspainotteisiin koulutuksiin. Näistä aiheutuvan henkilötyömäärän tarpeen arvioidaan olevan noin 10–12 henkilötyövuotta, jos ikäpoikkeuslupahakemusten määrä jäisi alle 5 000 hakemukseen vuodessa. Esityksen vaatima ohjeistus, koulutus, viestintä, lomakkeiden suunnittelu ja neuvonta edellyttäisivät arviolta noin 4–6 henkilötyövuoden työpanosta ja muun muassa lomakekustannuksia. Ehdotukset eivät kaikilta osin tukisi virastossa suunniteltua palveluiden sähköistämistä ja automatisointia, mitä kehitystyötä haittaisivat erityisesti opetuslupaa koskevat säännökset. Ehdotetuista muutoksista aiheutuisi myös viraston palveluntuottajille lisää hallinnollista työtä. Lisätyötä aiheutuisi erityisesti moottoripyöräluokkien ajokokeella tapahtuvaa korottamista, riskientunnistamiskoulutusten todistusten ja huoltajan suostumusten käsittelyä koskevista ehdotuksista.

Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen tiukemman seuranta-ajan aikana tehdyistä teoista liittyvä koulutusvaatimus lisäisi poliisin tehtäviä ajokortin palauttamisen yhteydessä, mutta vastaisi nykyisin käytössä olevaa ajokortin palautusmenettelyä toistaiseksi ajokieltoon määrätylle, kun tämä on tavattu ajamasta laiminlyötyään todistuksen toimittamisen. Vaatimus kohdistuisi vain niihin kuljettajiin, joiden ajokieltoperusteet täytyisivät seuranta-ajan aikana tehdyistä teoista, mikä edellyttäisi tekojen erittelyä ajokiellon perusteena. Ajokieltoon määrättävä kutsutaan kuultavaksi, missä yhteydessä myös koulutusvaatimus ja koulutustodistuksen esittämisvelvollisuus olisi asianomaiselle ilmoitettavissa. Vaikka koulutuksen tavoitetta vastaisi parhaiten se, että koulutus kohdistuisi siihen riskialttiiseen käyttäytymiseen, joka on teon tai tekojen taustalla, poliisilla ei olisi velvoitetta määritellä tai arvioida koulutusta tai sen sisältöä tarkemmin. Palauttamisen edellytyksenä olisi, että ajokorttia takaisin noutava esittäisi toimivaltaisen tahon antaman todistuksen 37 §:ssä tarkoitusta koulutuksesta. Ajokortin palauttamista koskeva merkintä rekisteriin osoittaisi sen, että vaadittu koulutustodistus on esitetty, eikä muita toimia vaadittaisi. Moottoripyörän harjoituslupaan ehdotetut harjoittelua ohjaavaa koskevat vaatimukset eivät edellyttäisi lisätoimia valvonnassa. Moottoripyörällä ajoa harjoittelu harjoittelisi itsenäisesti oman lupansa puitteissa ja mahdollisesti sillä kertaa mukana oleva harjoittelua seuraava ohjaaja ajaisi oman ajokorttinsa puitteissa. Normaalin liikennevalvontaan verrattuna poliisille ei harjoituslupamenettelystä aiheutuisi lisävalvontavelvoitteita.

4.3 Ympäristövaikutukset

Digitalisaation, teknisten käyttöyhteyksien ja verkko-opetuksen sekä simuloitun opetuksen käyttö ajo-opetuksessa vähentäisivät ympäristöön kohdistuvaa räsistä itse ajo-opetuksen ja opetuksen kulkemisen osalta. Aidon osaamisen ja oikean ajotuntuman saaminen sekä muut tienkäyttäjät ja ympäristön huomioon ottavan turvallisen ja vastuullisen ajotavan kehittyminen edellyttäisivät kuitenkin ajo-opetusta käytännön liikenteessä aidossa liikenneympäristössä. Ja vaikka verkko-opetuksena käytettävissä oleva opetus voisi olla helpommin saavutettavissa ja soveltua paremmin ympäristötavoitteisiin, lähiopetuksen soveltuvuus eri koulutuksiin olisi perusteltua ottaa huomioon. Liikenneturvallisuustavoite ajoharjoittelun edistämisestä ajokemoksen lisäämiseksi opiskeluvaiheessa lisäisi ympäristörasitusta erityisesti siinä tapauksessa, että se olisi vain ajelua ajamisen takia ilman, että ajamista olisi kytketty asiointiin ja muihin liikkumistarpeisiin. Ympäristön huomioon ottaminen huomioitaisiin jo liikenteen perusteita koskevassa ensimmäisen kortin koulutuksessa. Myös muissa ehdotetuissa turvallisuuspainotteisissa koulutuksissa kiinnitettäisiin ajokortin suorittajien huomiota myös ympäristövaatimuksiin.

4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Koulutusta koskevilla ehdotuksilla lisättäisiin opiskelun yksilöllisyyttä ja annettaisiin ajokorttia suorittavalle valinnanvapaus ajotaidon hankkimisessa, millä edistettäisiin ajokortin suorittamista ja omaehtoisen liikkumisen edellytyksiä. Liikenneturvallisuuden ylläpitämiseen pyrittäisiin erityisesti kaikkien ajokortin suorittajien perusvalmiuksia liikenteessä koskevalla koulutuksella sekä edistämällä ajoharjoittelua ajokorttia suorittaessa, uusien kuljettajien riskitekijöiden tunnistamista koskevalla koulutuksella, uusien kuljettajien rikkomus-seuranta tehostamalla ja tutkintoa kehittämällä. Mopokortin tutkintoa kehitettäisiin ajokokeella ja B-luokassa ajokokeen kesto ja palautteellisuutta lisäämällä, sen sisältöä kehittämällä sekä teoriakoetta kehittämällä.

HE 146/2017 vp

Ajotaidon hankkiminen ja ajokortin suorittaminen edellyttäisivät jatkossakin opetusta ilman, että siitä nimenomaan säädettäisiin. Sama periaate on toteutettu Ahvenanmaalla jokin aika sitten. Moottoripyörän ja auton B-luokan ajokortin suorittamiseen liittyisi kuitenkin vaatimus ajo-opetuksesta ilman tarkempia sisältövaatimuksia. Vaatimuksella ei otettaisi kantaa ajokortin suorittamisen edellyttämän ajo-opetuksen määrään vaan sillä varmistettaisiin peruste riittävän ajotaidon arvioinnille. Lisäksi liikenneturvallisuutta ylläpidettäisiin ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun luvanvaraisuudella, ehdotetuilla turvallisuuspainotteisilla koulutuksilla ja tutkintoa kehittämällä. Turvallisuuspainotteisilla koulutusvaatimuksilla huolehdittaisiin siitä, että ajokorttia suorittavilla olisi tiedot liikennejärjestelmän perusteista ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä ja tutkinnolla varmistettaisiin, että ajokortteja suorittavilla olisi riittävät tiedot ja osaaminen. Tutkintoa ja ajokokeita vastaanottavien kykyä tunnistaa ja mitata kokeisiin tulevien osaamista ehdotettujen muutosten johdosta kehitettäisiin. Tutkintoa kehitettäisiin kattamaan ne osuudet, joista aiemmin on huolehdittu opetuksen keinoin, ja korvaamaan esimerkiksi liikenneympäristön puutteet osaamisen arvioimisessa tutkinnon teknisin keinoin. Ajoneuvon käsittely ja liikennetilanteiden hallinta on selkeästi ajokokeessa mitattavissa, kun taas haastavampaa on tutkinnon keinoin selvittää ajokorttia suorittavan suhtautuminen liikenneturvallisuuteen ja ajotapa koetilanteen ulkopuolella.

Vaikka vaiheistetusta auton B-luokan ajokortin suorittamisesta ehdotetaan luovuttavaksi, uusien auton kuljettajien korkeampaa onnettomuusriskiä alennettaisiin kannustamalla kasvattamaan ajokokemusta pitempiaikaisella ajo-opetuksella ja ohjatulla ajoharjoittelulla. Turvallisuuspainotteisilla koulutuksilla ja tutkintoon liitetävillä riskitekijöiden tunnistamisella ja laajemmalla palautteella tuettaisiin ajokorttia suorittavien valmiuksia turvalliseen ja sääntöjä noudattavaan ajamiseen. B-luokan riskientunnistamiskoulutuksen vaikuttavuutta korostettaisiin vaatimalla osa käytännön opetuksesta annettavaksi muuten kuin simulaattorilla aidon ajotuntuman saamiseksi. Jotta kaikilla B-luokan ajokortin suorittajilla olisi riskienhallintaan liittyvät valmiudet, kaikilta ajokortin suorittavilta vaadittaisiin joko aiemmin syntyneen syventävän vaiheen suorittamisvelvollisuuden täyttäminen tai uusimuotoinen riskien tunnistamiskoulutus heti lain voimaantulon jälkeen tutkintoon tullessa. Siirtymävaiheen järjestelyillä mahdollistettaisiin koulutuksen suorittaminen niin, ettei se kohtuuttomasti viivästyttäisi suunniteltua tutkinnon suorittamista lain voimaantulon jälkeen. Vain aiemmin ennen lain voimaantuloa B-luokan ajo-oikeuden saaneilla olisi kahden vuoden määräaika riskientunnistamiskoulutuksen saamisen osoittamiseen. Opetuksen vapauttamisen ohella myös Ahvenanmaalla on otettu käyttöön kahdessa osassa annettavat turvallisuuskoulutukset ennen tutkintoa ja siellä on luovuttu käytössä olleesta kaksivaiheisesta B-luokan opetuksesta.

Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun turvallisuutta ylläpidettäisiin opetuslupavaatimuksella ja ajoharjoittelua ohjaavan hyväksymisellä. Opetuslupan vaatimusten keventäminen edistäisi ajoharjoittelua ja kevennykset korvattaisiin luvanhaltijalta vaadittavalla pitempiaikaisella ajokokemuksella. Opetuslupavaatimukseen ehdotettujen muutosten kuten lisäpolkimien asentamiseen liittyvästä muutostarkastusvaatimuksesta luopumisen ei arvioida heikentävän opetusajon ja liikenteen turvallisuutta. Poljinvaatimusten keventämistä harkittiin valmistelussa, mutta opetus- ja harjoitteluajon turvallisuuden ylläpitämiseksi poljinvaatimus ehdotettiin pysyttäväksi. Myös autokouluautossa riittäisi pelkästään käyttöjarruun vaikuttava opettajan poljin, mitä pidettäisiin liikenneturvallisuuden ylläpitämiseksi riittävänä. Opetuslupaopetus annetaan pääasiassa vanhempien toimesta. Koska opetuksen antaisivat pääasiassa vanhemmat, joiden kanssa muutenkin autolla liikutaan, liikenneriikostaan huomiotta jättämistä opetuslupaa haettaessa harkittiin valmistelussa. Ajo-opetuksella katsotaan kuitenkin olevan opetukselliset tavoitteet ja siinä siirretään myös liikenneturvallisuusasenteita, mistä syystä liikenneriikostaan selvittäminen pysytettäisiin turvallisen ja liikennesääntöjä noudattavan ajokäyttäytymisen omaksumiseksi ja edistämiseksi. Opetuslupaperusteiden pysyttäminen ennallaan pysyttäisi vanhempien ja lähisukulaisten aseman opetuslupaopetuksessa. Ohjatulla moottoripyörän harjoituslupaharjoittelulla parannettaisiin nuorimpien ajokortin suorittajien valmiuksia ja harjoittelun laatua itsenäisiä kulkumahdollisuuksia rajoittamatta. Itsenäisen kulkemisen pysyttämiseksi harjoittelua ohjaavan läsnäoloa ei harjoituslupaharjoittelussa vaadittaisi opetusluvalla tapahtuvan opetuksen ja ajoharjoittelun tapaan. Ohjaajaksi nimeämisen tarkoituksena on sitouttaa ohjaava tehtävään ja sen edellyttämään harjoitusajon seuraamiseen itsenäisen ajoharjoittelun tehostamiseksi. Uusien kuljettajien liikennesääntöjä noudattavan ja turhien liikenneturvallisuuden otamista välttävän ajokäyttäytymisen omaksumiseen kannustettaisiin koulutusvaatimuksella niitä, jotka eivät kykenisi selviytymään tiukemman rikkomusseurannan ajasta ilman ajokieltoa.

Ehdotetut muutokset antaisivat mahdollisuuden ajokortin suorittamiseen alemmin kustannuksin. Mahdollisuus verkko-opetukseen ja opetukseen osallistuminen teknisen käyttöyhteyden kautta ei sitois opetusta tiettyyn paikkaan, mikä palvelisi erityisesti harvaan asuttuja seutuja, jolloin matkat opetukseen voivat muodostua pitkiksi ja poissaoloa opiskeluista tai työstä edellyttäväksi. Ajo-opetus sen sijaan supistaisi keinovalikoimaa ja edellyttäisi esimerkiksi autokoulupalveluja. B-luokkaan ehdotettu riskien tunnistamiskoulutus edellyttäisi käytännön opetusta eikä olisi näin kaikilta osin verkko-opetuksena toteutettavissa, koska sitä ei voisi suorittaa pelkästään simulaattoriopetuksena. Muutosten vaikutuksia autokoulupalvelujen saatavuuteen olisi vaikea arvioida. Tutkintopaikat ohjaavat usein autokoulujen sijoittumista. Tutkintopainotteisuuteen siirtymi-

HE 146/2017 vp

sen ja tutkinnon vaatavuuden tiukentamisen tavoitteena ei olisi heikentää tutkintojen suorittamismahdollisuuksia tai vähentää tutkintopaikkakuntia, vaan kehittää tutkinnon kykyä kattaa mahdolliset puutteet toisin tavoin. Autokoulupalvelujen hakeutuminen isompiin aluekeskuksiin tutkintopalvelujen perässä heikentäisi ajokortin suorittamismahdollisuuksia siellä, missä ajokortin suorittamista pidetään ehtona kulkumahdollisuuksille. Liikenneympäristön puutteiden korjaamiselle olisi pyrittävä löytämään myös muita keinoja kuin tutkintopalveluja kauemmas viemällä.

Sekä T- että LT-luokan traktorin vähimmäisikävaatimus on 15 vuotta. T-luokka antaisi nuorille mahdollisuuden nykyistä nopeampien traktoreiden kuljettamiseen teoriakokeen perusteella, myös ammattimaisesti. Nykyisen LT-luokan käsittelykokeen ei ole katsottu vastaavan tarkoitustaan, varsinkaan L-ajoneuvoluokan mönkijöihin rinnastettujen traktoreiden kohdalla. T3 ajoneuvoluokan traktoreiden erottaminen T-luokasta ajokokeella ja teoriakokeella suoritettaviksi ylläpitäisi yleistä liikenneturvallisuutta ja erityisesti kyseiseen luokkaan kuuluvien traktoreiden kuljettajien turvallisuutta ja yhdenmukaistaisi niiden ja kevyiden nelipyörien ajokorttivaatimukset. Kuljetusvaatimukset olisivat samat kuin kevyiden nelipyörien kuljettamisessa. Muiden T-luokan traktoreiden kuljettamiseen ei ehdoteta käytännön koetta, koska useimpien kohdalla tiealueella liikkumisessa on kysymys vain niiden siirtämisestä työmaalta toiselle. Tältä osin ehdotuksen liikenneturvallisuuksivaikutuksia on vaikea arvioida. Mönkijätyyppisten traktoreiden käytön arvioidaan lisääntyvän, sillä erilaisia tämän tyyppisiä ajoneuvoja on tullut yhä enemmän markkinoille.

Ulkomaisten ajokorttien hyväksymisen nykyistä laajemmin ajamiseen täällä ei arvioida heikentävän liikenneturvallisuutta. Ulkomaisten ajokortin haltijoiden ajamisesta ei ole todettu aiheutuneen erityistä vaaraa, vaikka sopimusmaiden joukossa on hyvin erilaisia ja erilaisin järjestelmin toimivia valtioita. Muutoksella edistettäisiin maahan muuttavien ja täällä matkailevien liikkumista, maahan muuttajien työllistymistä ja erilaisten ajo-oikeutta edellyttävien matkailupalvelujen käyttöä.

Ajoterveysvaatimusten seurantaan ja ryhmän 1 lääkärintarkastusmenettelyyn ehdotettujen kevennysten ei arvioida vaarantavan liikenteen turvallisuutta. Ehdotetut muutokset vastaisivat EU:n vaatimuksia ja nuorempien ikäluokkien kohdalla hakijat ovat yleensä perusterveitä ja hakemuksia hylätään tältä osin hyvin vähän. Tarvittaessa voitaisiin lääkärinlausunto vaatia ja ajo-oikeuteen puuttua. Erityisesti päihteiden väärinkäyttöön voitaisiin puuttua sairaanhoitajille ja terveydenhoitajille ehdotetulla ilmoitusoikeudella, jos ajoterveyden vaatimukset olisi menetetty päihteiden jatkuvan väärinkäytön takia. Näihin tapauksiin voitaisiin puuttua hoitajien ammattitoiminnassaan kohtaamien tapausten yhteydessä. Ikääntyneiden kohdalla on onnettomuusriskin katsottu lisääntyvän vasta 75 vuoden iästä. Ajoterveyden seurantaan liittyvää menettelyä voidaan muutenkin kuin lainsäädännön keinoin parantaa. Seuranta voidaan tehostaa lääkärintarkastuksia kehittämällä, huolehtimalla siitä, että ajoterveys arvioidaan muussakin tapauksessa kuin ajokorttitarkastukseen tultaessa ja puutumalla ajoissa ajoterveyden puutteisiin, tarvittaessa lääkärin ilmoitusvelvollisuutta käyttäen. EU:n lainsäädäntö antaa enemmän toimintavapautta ryhmän 1 ajokorttien ajoterveysvalvonnassa, kuin raskaan kaluston ajo-oikeuden sisältävässä ryhmässä 2, minkä johdosta muutokset ehdotetaan vain ryhmää 1 koskeviksi.

Ammatillisessa raskaan kaluston kuljettajakoulutuksessa olevien kohdalla B-luokan ajokortti voitaisiin saada jo 17-vuotiaana, millä helpotettaisiin opintojen jaksottamista aloittamalla kevyemmällä kalustolla ennen raskaampiin etenemistä ja työssäoppimista ja siihen liittyviä ajoja. Muutoksella arvioidaan olevan myös vaikutuksia opintojen suorittamisen ja työelämään siirtymisen nopeutumiseen. Ennen säädettyä ikää oikeus olisi säännöksessä rajattu opintoihin liittyviin ajoihin. Poikkeuslupamenettelyyn ehdotetut kevennykset lisääisivät hakemusten ja ennen 18 vuoden vähimmäisikää myönnettävien ajokorttien määrää. Muutoksen liikenneturvallisuuksivaikutuksia voitaisiin hallita poikkeuslupakäytännöllä ja ajo-oikeuteen liitettävillä rajoituksilla, mutta niillä voisi olla haitallisia liikenneturvallisuuksivaikutuksia siitä huolimatta, vaikka ajo-oikeutta rajattaisiin haetun tarpeen mukaan. Nuorten liikenneonnettomuuksien lisääntymiseen olisi siitä syystä varauduttava. Liikenneturvallisuuden heikentymistä ehkäistään lupaperusteita rajaamalla ja pysyttämällä viranomaisharkinta ajokorttitarpeesta. Sinänsä poikkeuslupien myöntämisellä pyritään edistämään nuorten mahdollisuuksia opiskeluun ja työllistymiseen ja sen kautta ehkäisemään syrjäytymistä. Lisäksi helpotettaisiin perheiden välttämättömien asioiden hoitoa ennalta arvaamattomissa muutostilanteissa, joihin ei löytyisi muuta kestävää ratkaisua kuin ajokortin suorittaminen alaikäisenä.

Ehdotuksilla ei arvioida olevan erityisiä sukupuolivaikutuksia.

5 Asian valmistelu

5.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Hallituksen esitys on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelun käynnistyessä kuultiin laajasti sidosryhmiä uudistuksen lähtökohtia koskevasta arviomuistiosta nykytilan muutostarpeiden

HE 146/2017 vp

ja niiden laajuuden selvittämiseksi. Saatuja lausuntoja liiteselvityksineen ja sidosryhmien kanssa käytyjä keskusteluja on käytetty ehdotuksia valmisteltaessa. Esityksen valmistelun taustalla on myös ajo- ja ammatinopettajien koulutuksen kehittämistä koskeva liikenne- ja viestintäministeriön työryhmäraportti (Julkaisu 10/2014), jossa kiinnitettiin huomio ajokorttikoulutuksen yksityiskohtaiseen sääntelyyn ja järjestelmän sekaavuuteen sekä ajokortin korkeaan hintaan sekä ehdotettiin muun muassa tutkintopainotteisuuteen siirtymistä sekä opetusvaatimuksista ja vaiheistetusta B-luokan ajokortin suorittamisesta luopumista alempia ajokorttiluokkia suorittaessa. Osa työryhmän ehdottamista muutoksista on toteutettu asetustason muutoksina syksyllä 2015.

Esityksen valmistelussa on lisäksi käytetty Liikenteen turvallisuusviraston tutkimuksia-sarjassa julkaistuja tutkimuksia Uusien kuljettajien indeksitutkimus - Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä 2013–2015 (Trafin tutkimuksia 9/2016), Vuoden 2013 B-kuljettajaopetusuudistus – toteutuminen ja vaikutukset (Trafin tutkimuksia 11/2016), B-kuljettajaopetusuudistuksen seuranta – Mittarit ja perustason kartoitus (Trafin tutkimuksia 10/2016), Ikäkuljettajien kokemukset liikenteessä (Trafin tutkimuksia 8/2016) ja Tieliikenteen onnettomuuskustannusten tarkistaminen – kuolemat sekä vakavat ja lievät loukkaantumiset (Trafin tutkimuksia 5/2016) sekä viraston julkaisusarjassa julkaistuja julkaisuja Henkilöauton ajokortin hankkimisen harjoittelu-, opetus- ja tutkintokäytännöt Euroopassa (Trafin julkaisu 6/2016) ja Ajo-oikeuden hakijoiden, haltijoiden ja uusijoiden terveysvaatimusten täyttymisen varmistamisen käytännöt Euroopassa (Trafin julkaisu 15/2015) sekä Liikenneturvan ja Liikennevakuutuskeskuksen verkkosivuilla olevaa liikenneturvallisuutta koskevaa aineistoa. Kuljettajantutkimuksen arvioinnin osalta on käytetty kansainvälisen kuljettajantutkintojärjestön CIECAN vuonna 2016 tekemästä kuljettajantutkintojärjestelmän auditoinnista tehtyä raporttia (EAG Visit Report to TRAFI, Finland, September 2016).

5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

5.2.1 Lähtökohtia koskevasta muistiosta saadut lausunnot

Lausunnoissa kannatettiin järjestelmän selkeyttämistä, opetusmenetelmien päivittämistä sekä uuden teknologian ja digitaalisuuden käyttöä ajokortin suorittamisessa kuitenkin niin, että simulaattoriajon ei katsottu korvaavan käytännön ajo-opetusta vaan toimivan lähinnä sen tukena. Lausunnoissa tuotiin esiin myös tutkinnon kehittämistarpeita tutkintopainotteisuuteen siirtymisestä riippumatta.

Suurella osalla saatuja lausuntoja (muun muassa Suomen Autokoululiitto, Liikennevakuutuskeskus, Liikenneturva, Liikenneturvallisuuskouluttajat (LIITU), Jyväskylän liikenneopettajaopisto, Hämeen Ammattinstituutti, Ammatinopettajien liitto ry, Itä-Uudenmaan Ajoharjoitteluratasäätiön, Autokoulu Huhtala Oy sekä Oulun ja Lapin läänin ja Uudenmaan autokouluyhdistykset) ei kannateta luopumista opetus suunnitelmaperusteisesta opetuksesta ja sen vaiheistuksesta B-luokassa. Lausunnoissa kiinnitetään huomiota uudistuksen vaikutuksiin uusien kuljettajien valmiuksiin ja liikenneturvallisuuteen, jos uudistuksen tavoitteena on pelkästään ajokorttikustannusten alentamiskeinojen etsiminen. Uudistuksen katsotaan olevan päinvastainen muualla Euroopassa tapahtuvan kehityksen kanssa. Siellä kehityssuunta on kohti vaiheistettua jäsenläämpää koulutusta sisällöin, jotka jo ovat olleet menestyksellisesti käytössä suomalaisessa kuljettajaopetuksessa.

Autokoululiiton mukaan pelkällä pakollisella mopoluokan tutkintovaatimuksella ei yksinään ollut merkittäviä turvallisuusvaikutuksia, vaan nämä vaikutukset näkyivät vasta vuonna 2011 mopo-opetuksen käyttöönoton jälkeen. Lausunnoissa viitataan Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi) seurantatutkimukseen, jonka mukaan vuoden 2013 B-luokan ajokorttiuudistuksessa uusien kuljettajien valmiudet, erityisesti sosiaaliset ja vuorovaikutuksen taidot paranivat, opetuslupalaisten tutkinnon ensimmäisen yrityskerran läpäisyprosentti parani ja autokoululaisten ja opetuslupalaisten välinen ero tutkinnon läpäisyssä tasoittui. Autokoululiiton lausuntoon sisältyy liitteitä Trafin seurantatutkimuksista ja tutkintopainotteisen tutkinnon vaatimuksia koskeva raportti.

Opetusta painottavien lausuntojen mukaan uudistuksessa olisi kiinnitettävä huomiota ajo-opetuksen laadun varmistamiseen, mikä tällä hetkellä on tehty sääntelyyn ja tutkimuksiin perustuvalla opetus suunnitelmaperusteisella opetuksella ja opetukseen liittyvillä pätevyys- ja lupavaatimuksilla. Nykymuotoisella kuljettajakoulutusjärjestelmällä on saatua uusien kuljettajien riskialtis aika lyhenemään merkittävästi. Pelkästään tutkintoa riittävän osaamisen ja opetuksen laadun varmistamisessa pidetään kyseenalaisena sen rajallisuuden takia. Rajallisuus ilmenee esimerkiksi turvallisuuteen ja asenteisiin liittyvien sisältöjen kohdalla.

Vaikka säännösten purkua pidetään myös kuljettajakoulutuksessa perusteltuna, muutosten olisi lausuntojen mukaan tapahduttava hallitusti moniammatillisena yhteistyönä tutkimuksen, tiedon ja kokeilujen pohjalta sekä nykyiset keskeiset ja toimivat osat säilyttäen. Nykylainsäädännössä päällekkäisyydet katsotaan jo säännösmuutoksina poistetuiksi ja jo toteutuneen sääntelyn keventämisen katsotaan antaneen mahdollisuuksia eri-

HE 146/2017 vp

laisten opetusmenetelmien käyttöön sekä erilaisiin pedagogisiin menetelmiin ja työkaluihin kuljettajaopetuksen tavoitteiden mukaisesti. Liikenneturvan lausuntoon sisältyy ehdotus malliksi, jossa tutkinnossa mitattavissa olevat ajoneuvon hallintaan ja käsittelyyn liittyvät tekniset valmiudet olisivat vapaasti hankittavissa. Kuljettajakoulutus olisi kuitenkin lausunnon mukaan vietävä päätökseen tutkinnon jälkeen suoritettavalla koulutuksella, joka painottuisi turvallisuuteen liittyviin asioihin. Liikenneturvan mukaan menettelyllä tuettaisiin kuljettajaa riskialtteinpana aikana itsenäisen ajamisen alkaessa. Pelkkää tutkinnon riskientunnistamiskoetta se ei pidä riittävänä.

Muun muassa Trafi ja Autoliitto kannattavat sääntelyn purkamista ja luopumista ajokortin suorittamisesta vaiheittain. Trafín mukaan kuljettajakoulutus on nykyisellään hankaloittanut uusien innovaatioiden käyttöönottoa ja johtanut hallinnollisen taakan ja kustannusten kasvuun sekä joustavuuden ja valinnan mahdollisuuksien kapeuteen. Trafín mukaan opetuksen hankinnan vapautumisen ja vaiheistuksesta luopumisen tavoitteet ja vaikutukset liittyisivät ajokorttikustannusten alenemiseen keskimääräisten kuluttajahintojen laskiessa ja opetusta ja autokoulutoimintaa koskevan sääntelyn purkamiseen. Trafín mukaan turvallisuutta ylläpidettäisiin riskientunnistamiskokeella ja opetusluvan korvaavalla ajoharjoittelua lisäävällä mallilla ja itsenäisen harjoittelun mahdollisuutta tarkasteltaessa voitaisiin arvioida myös ajokortin vähimmäisikää. Autoliitto kyseenalaistaa kuljettajakoulutuksen kehittämisen taustalla olevien tutkimusten riippumattomuuden tutkimusten rahoitustaustoista johtuen ja katsoo, että muun muassa vaiheistettuun opetukseen liittyvä pakko suorittaa jatkovaiheet autokoulussa vääristää markkinoita ja ajokortin hintaa.

Ajoharjoittelun lisääminen valvottuna autokouluopetuksen yhteydessä saa kannatusta ja useissa lausunnoissa katsotaan opetuslupamallin soveltuvan tähän tarkoitukseen. Ajo-opetuksen ja -harjoittelun aloittamisajankohdan aikaistaminen saa kannatusta, ajokortti-ian laskemista 17 vuoteen kannattavat muun muassa Trafi, Maa- ja metsätaloustuottajien Keskusliitto MTK, Liikenteen ympäristöyhdistys ja Suomen Moottorikerho Smoto, kun sen sijaan muun muassa sisäasiainministeriö, poliisihallitus, Liikenneturva, Liikennevakuutuskeskus, SF-Caravan, Oulun- ja Lapin Autokouluyhdistys, Psykologiliiton liikennepsykologian toimikunta vastustavat sitä. Autoliiton lausunnossa arvioidaan ikärajojen laskulla voivan olla vaikutusta mopoautokortin suorittamishalukkuuteen. Opetushallituksen ja Ammatillisen koulutuksen tuki LOT:n lausunnoissa ehdotetaan ikärajan laskemista 17 vuoteen ammatillisen koulutuksen yhteydessä opetusten yhteensovittamisen edistämiseksi ja käytännön harjoittelun mahdollistamiseksi nykyistä aiemmin B-luokan pakettiautolla. B-luokan opetuksen määrällisen sääntelyn ja vaiheistamisen katsotaan aiheuttavan päällekkäisyyttä ja ylimääräisiä kustannuksia ammatillisessa koulutuksessa.

Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry (SKAL), Autoliikenteen työnantajaliitto (ALT) ja Linja-autoliitto (LAL) nostivat traktorikorttien uudelleen tarkastelun esiin ehdottaen muun muassa LT-luokan traktorikortin suorittamiseen opetusvaatimusta ja tähän luokkaan kuuluville mönkijöille joko omaa ajokorttiluokkaa tai niiden rinnastamista mopoautoon sekä kuljetusoikeutta B-luokan kortilla. Liikenneturva ehdotti mönkijätraktoreiden suoritusvaatimusten harmonisointia AM-luokan kanssa ja kuljetusoikeuden sisällyttämistä B-luokkaan sekä T- ja LT-luokan traktorikorttien uudelleen tarkastelua vaatimusten mahdollisen päällekkäisyyden takia. Teknisen kaupan liiton lausunnossa kiirehditään mönkijöitä koskevia muutoksia.

Muun muassa sosiaali- ja terveysministeriön ja Lääkäriliiton lausunnoissa katsotaan mahdolliseksi keventää ajoterveysten valvontaa alempien luokkien ajokorttia haettaessa lääkärintarkastuksesta luopumalla, koska kysymyksessä ovat pääasiallisesti perusterveet nuoret. Esimerkiksi terveydenhuoltohenkilöstön kytkemisellä hakumenettelyyn voitaisiin lausuntojen mukaan tutustua hakijan aiempaan terveyshistoriaan ja ohjata hänet tarvittaessa lääkärintarkastukseen. Liikenneturvan mukaan ryhmän 1 kuljettajilla voitaisiin ikätarkastusten aloittaminen lykätä 70 vuodesta 75 vuoteen. Eräissä lausunnoissa nostetaan esiin tarve ajokokeiden eriyttämiseen käytettäessä niitä ajokykyisyyden arviointiin.

Sisäasiainministeriön ja Poliisihallituksen lausunnoissa suhtaudutaan varauksin rajoitetun ajo-oikeuden käyttöönottoon siihen sisältyvän liikenneturvallisuusriskin takia. Sisäasiainministeriön lausunnossa edellytetään käyttöönotto tarkkaan arvioitavaksi. Työ- ja elinkeinoministeriön lausunnossa kannatetaan muidenkin kuin sopimusmaiden ajokorttien hyväksymistä täällä ajamiseen. Trafín ja Autoliiton mukaan ei sopimusmaiden ajokorttien suoraa vaihtamista tulisi vaikeuttaa. Poliisihallituksen lausunnossa edellytetään ulkomaiseen ajokorttiin perustuvan ajo-oikeuden olevan selkeästi määritelty.

Useissa lausunnoissa korostetaan teoriaopetuksen ja yleensä liikenneopetuksen sisällyttämistä kouluopetukseen. Valtiovarainministeriön lausunnossa edellytetään uudistusta suunniteltaessa otettavaksi huomioon, ettei alan toimijoiden ja viranomaisten hallinnollinen taakka kasva uudistuksen johdosta. SKAL, ALT ja LAL ottavat lausunnossaan kantaa ajokorttikysymyksiin myös raskaan kaluston kuljettajien kannalta. Kuljetusalan kannalta todetaan olevan tärkeää, että on riittävästi auton ajokortin omaavia henkilöitä potentiaalisina tulevana kuljettajina, samalla kun auton ajo-oikeuden hankkiminen toimii perustana raskaan kaluston kuljettaja-

HE 146/2017 vp

opetukselle. Kuljettajakoulutusta on selvitetty muissa Euroopan maissa B-luokan osalta, vastaava selvitys olisi tehtävä ainakin yleisimpien ryhmän 2 luokkien osalta ja raskaan kaluston ajokorttivaatimuksia olisi valmisteltava yhdessä muun muassa kaikkien koulutusta antavien tahojen kanssa, jotta asia ei huku muun liikennekaaren yhteydessä tehtävien muutosten sekaan. Jos perustason ammattipätevyyden hankkimisessa mahdollistetaan pelkän kokeen malli, olisi ryhmän 2 ajokorttikoulutukseen tarpeen jättää määrämuotoista opetusta erikseen tarkasteltava määrä. C1-luokan koulutus voitaisiin arvioida kuljettajakoulutushankkeen yhteydessä. Koska ajokorttikysymyksiä käsitellään sekä kuljettajakoulutuksen uudistamishankkeessa että liikennekaareissa, olisi Trafín mukaan yhteyden ja tiedonvaihdon hankkeiden välillä toimittava muutostarpeet yhtenä kokonaisuutena arvioiden.

Annettuja lausuntoja on käytetty esityksen valmistelussa. Esityksessä ei ole huomioitu kaikkia lausunnoissa esiin tulleita kehittämiskohteita eikä ehdotuksia, jotka eivät ole mahdollisia EU:n lainsäädännön takia. Näistä tapauksissa asiasta on pyritty toteamaan perusteluissa.

5.2.2 Esitysluonnoksesta saadut lausunnot

Esitysluonnoksesta annettiin 56 lausuntoa. Lausunnoissa kannatettiin ajokorttisääntelyn keventämistä silloin, kun se ei tapahdu liikenneturvallisuuden kustannuksella. Erityisesti kuljettajakoulutusalan ja liikenneturvallisuuksiin ajokortin suorittamista koskeissa ehdotuksissa ei katsottu liikenneturvallisuuden vaatimuksia ja asiaa aiemmin sivuvia lausuntoja otetun huomioon. Erityisesti Liikennevakuutuskeskuksen lausunnossa kritisoitiin muutosehdotuksia ja uudistuksen valmistelua. Lausunnoissa vastustettiin laajasti opetussuunnitelmaperusteisista ajo-opetusvaatimuksista ja B-luokan vaiheistetusta suorittamisesta luopumista sekä tutkintopainotteisuuteen siirtymistä ilman näyttöä tutkintojen todellisista kehittämistoimenpiteistä. Eräissä lausunnoissa katsottiin, ettei tutkintopainotteisuus sovi kaksipyöräisten koulutukseen, varsinkaan jos tutkintoa ei kehitetä. Ehdotettujen muutosten arvioitiin heikentävän liikenneturvallisuutta ja romuttavan ne turvallisuusvaikutukset, jotka on saavutettu pitkäjänteisellä tutkimuksiin perustuneella kuljettajakoulutuksen kehittämistyöllä. Erityisesti kuljettajakoulutusalan lausunnoissa painotettiin moniammatillisen tutkimuksiin perustuvan jatkokäsittelyn tarvetta. Kysymyksessä on todettu olevan mittava kuljettajakoulutuksen uudistus, johon olisi liitettävä seuranta ja valmius muutoksiin, mikä siihen tarvetta liikenneturvallisuuksista olisi.

Myönteisimmin ajokortin suorittamista ja siihen ehdotettuihin muutoksiin suhtauduttiin Autoliiton ja Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi) lausunnoissa. Autoliitto kannatti ehdotuksia lausunnoilla olevana kokonaisuutena ja katsoi tutkintopainotteisuuden vastaavan nykyaikaa. Liikenteen turvallisuusviraston lausunnossa kannatettiin ehdotuksia mm. valinnanvapauden lisäämisen, menettelyjen keventämisen ja palveluiden sähköistämisen näkökulmasta.

Ajo-opetuksen aloitusten alentamista B-luokassa kannatettiin pitemmän ajokokemuksen saamiseksi valvoituissa olosuhteissa. Alentamiseen suhtauduttiin osin kriittisesti, koska aiemmat muutokset eivät ole johtaneet opetuksen aloittamiseen aikaisemmin. Myöskään tässä tapauksessa ei katsottu olevan takeita siitä, että ajo-opetukseen käytettävissä oleva lisäaika tultaisiin käyttämään hyväksi (Liikenneturva, Poliisihallitus). Auto-kouluopetuksen ja opetuslupaharjoittelun yhteensovittamista myös epäiltiin näin pitkällä aikajanelalla. Realistisena ja kustannustehokkaana aikana autokouluopiskelulle pidettiin sen aloittamista noin kolme kuukautta ennen ajokortti-ikää (Liikenneturva).

Viranomaisen vahvistamista opetussuunnitelmista luovuttaessa muuhun kuin ammattiopetukseen olisi oltava kyllin yksityiskohtaiset osaamisen kuvaukset opetuksen ohjaamiseksi (Liikenneturva, Hämeen Ammatti-instituutti). Turvallisuuspainotteiset koulutukset saivat osin kannatusta, mutta erityisesti B-luokan vaiheistuksesta luopumista ja riskien tunnistamiskoulutuksen paikkaa arvosteltiin. Vaiheistuksen pysyttämistä puolsivat Hämeen Ammatti-instituutti, Jyväskylän Liikenneopettajaopisto, Liikenteen turvallisuuslaittajat LIITU ry, Suomen Autokouluiliitto SAKL/Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Uudenmaan autokoulu yhdistys ry, Kanta-Hämeen Autokoulu yhdistys ry, ajoharjoitteluradat (useita), Suomen psykologiliiton liikenneturvallisuuden toimikunta, Vuorio, Taksiliitto. Vaiheistuksesta luopumista puolsivat Autoliitto, Liikenteen turvallisuusvirasto, SF-Caravan ry ja lähtökohtaisesti myös Poliisihallitus vaiheistuksen valvontaan liittyvien haasteiden johdosta jatkovaiheiden suorittamisen viivästyessä. Muutosta vastustavien mukaan kuljettajantutkimuksen jälkeen suoritettavalla koulutuksella on erityisesti ollut vaikutusta uusien kuljettajien riskialttiin ajan lyhenemisessä ja koulutuksen sijoittamisen ennen tutkintoa katsotaan jättävän uuden kuljettajan täysin vaille tukea itsenäisen ajamisen alkaessa. Ensimmäiset kolme kuukautta ovat erityisen riskialtista aikaa, johon koulutus olisi useiden lausuntojen mukaan paremmin sijoitettavissa. Koska takeita ajoharjoittelumäärän lisääntymisestä ei ole, kuljettajalla ei välttämättä katsottu olevan sellaista ajokokemusta, jota kykenisi hyödyntämään koulutuksessa ennen tutkintoa.

HE 146/2017 vp

Syventävää vaihetta vastaavan B-luokan riskien tunnistamiskoulutuksen toteutusta kannatettiin sekä simulaattorilla että ajoharjoitteluradalla. Useissa lausunnoissa pidettiin rataharjoittelun vahvuuksina todenmukais-ta tuntumaa ajoneuvon käyttäytymiseen poikkeuksellisissa olosuhteissa ja simulaattorien kohdalla katsottiin laitteiden ominaisuuksien rajoittavan niiden käyttöä. Trafín ja LIITU:n lausunnoissa katsottiin, että koulutus olisi voitava kokonaan suorittaa simulaattorilla. LIITU:n lausuntoon sisältyi myös alustavia tuloksia käynnissä olleesta simulaattorikokeilusta. Ajoharjoitteluratoja ylläpitävät yhteisöt olivat lausunnoissaan huolissaan aikanaan vaaditun rataverkoston alasajosta, jos rataopetusta koskevasta sääntelystä luovutaan ja arvioivat korvaavien toimintamahdollisuuksien löytymisen vaikeaksi ratojen sijainnista johtuen. Ratojen ylläpitäminen on vaatinut kustannuksia ja lausunnoissa nostettiin esiin muun muassa toiminnan hallittu lopettaminen ja kustannusten korvaaminen.

Uuden kuljettajan ajokieltoon ja ajokortin palauttamiseen liittyvään koulutukseen suhtauduttiin myönteisesti sisäasiainministeriön (SM), Liikenneturvan, Autoliiton ja Opetushallituksen lausunnoissa. Liikennevakuutuskeskuksen lausunnossa koulutukseen suhtautumiseen vaikutti ajokortin saamista edeltävän opetuksen poistuminen. Liikenneturvan mukaan koulutuksessa olisi oltava valtakunnallinen tai yhtenäinen opetussuunnitelma ja opetus annettava sen luonteen vuoksi lähiopetuksena kun taas Autoliitto edellytti, ettei opetus ole aina sama ajokiellon perusteena olleista teoista riippumatta. Poliisihallituksen lausunnossa kiinnitettiin huomio todistuksen saamisen ja sen esittämisen mahdolliseen vaikutukseen määräaikaisen ajokiellon päättymisessä.

Useissa lausunnoissa arvosteltiin erityisesti mopokortin koulutuksesta luopumista samoin kuin liikenneajo-kokeen puuttumista (Kanta-Hämeen ja Uudenmaan autokouluyhdistykset, Liikenneturva, Suomen Yrittäjät, Hämeen Ammatti-instituutti, Jyväskylän Liikenneopettajaopisto, Autokoululiitto/AKT, Moto Survival Finland ry, Suomen moottoripyöräkouluttajat ry (SMOK), useat ajoharjoitteluradat, LIITU). Edellisen mopokorttiuudistuksen ja koulutusvaatimusten hyvät vaikutukset katsottiin menetettävän ajo-opetusvaatimuksista luopumalla. Teknisen Kaupan liitto ry:n moottoripyörä- ja maastoajoneuvojaoston lausunnossa esitettiin AM-luokan suorittamista yhdellä teoriakokeella ja Suomen motoristit ry:n lausunnossa esitettiin mopoilijoille kevennettyä ensimmäisen kortin koulutusta, etteivät mopoilijat joudu tämän koulutuksen maksumiehiksi.

Moottoripyöräopetuksen määrät ehdotettiin pysytettäväksi ennallaan ja luokkakorotuksissa ajokoevaihtoehdon rinnalla pysytettäväksi nykyinen EU-mallin mukainen koulutusvaihtoehto (LIITU, Moto Survival Finland, Moottoripyöräkouluttajat ry, Autokoululiitto/AKT). Kanta-Hämeen autokouluyhdistys ehdotti käsitte-lykokeen vastaanottoa liikenneopettajalle ja harjoituslupamallista luopumista sekä luokkakorotuksissa ope-tusta vain kertaalleen. Teknisen kaupan liitto hyväksyi ensimmäisen kortin koulutuksen jos se on vapaasti hankittavissa, yhden käsitteykokeen luokkakorotuksissa ja ehdotti A1-luokan moottoripyörän ajo-oikeuden sisällyttämistä B-luokkaan minkä EU:n lainsäädäntö mahdollistaa. Trafín lausunnossa kyseenalaistettiin moottoripyörän harjoituslupaan liitettävä ohjaus, mitä on kannatettu eräissä lausunnoissa, joskin Liikenne-turvan mukaan ilman tarkempaa sisältöä se voi jäädä nimeksi paperilla.

B-luokkaan ehdotettuun poikkeuslupamenettelyn keventämiseen ajokortin saamiseksi alle 18-vuotiaana suh-tauduttiin kriittisesti erityisesti Psykologiliiton liikennepsykologian työryhmän ja LIITU:n lausunnoissa. Maa- ja Metsätaloustuottajien Keskusliitto MTK ja Metsäteollisuus kannattivat ehdotusta maa- ja metsäta-louden koulutuksen näkökulmasta ja Liikenneturva edellytti poikkeuslupien myöntämisen tarkkaa rajaamis-ta, ettei siitä muodostu yleistä käytäntöä. Ehdotukseen liittyen useissa lausunnoissa ehdotettiin ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskeleville mahdollisuutta B-luokan ajokortin saamiseen 17-vuotiaana paketti-autoilla tapahtuvassa työharjoittelussa kokemuksen kerryttämiseksi ennen raskaampien ajoneuvojen kuljet-tamista, koska ikävaatimuksista johtuen työharjoittelu keskittyy nykyisin vasta opintojen loppuun. Muutos mahdollistaisi myös työharjoittelussa kulkemisen työpaikoille, jotka ovat usein syrjässä liikenneyhteyksistä. Työllistävän poikkeuslupakäsittelyn välttämiseksi säännös ehdotettiin sisällytettäväksi lakiin (Opetus- ja kulttuuriministeriö, Opetushallitus, Yleinen teollisuusliitto ja logistiikka-asiain neuvottelukunta, Autoliiken-teen työnantajaliitto ALT ry, Koneyrittäjien liitto, Logistiikan opetuksen tuki ry, Suomen Osto- ja Logistiik-kayhdistys LOGY ry, Metsäliitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry).

Autokoulu- ja opetuslupien pysyttäminen sai kannatusta. Oikeusministeriön lausunnossa puututtiin autokou-lujen ja muiden kuin autokoululuvalla toimivien valvonnan järjestämiseen perustuslain näkökulmasta ja tar-kemman sääntelyn tarpeeseen. Trafín lausunnossa on autokouluvalvonnan kulujen kattamiseksi esitetty 100 euron suuruisen vuosittaisen valvontamaksun käyttöönottoa autokoululupia myönnettäessä perittävän 400 euron maksun sijaan, koska ehdotukset sisältävät edelleen lakisääteisen koulutuksen valvontaan liittyviä teh-täviä. Trafín mukaan vastaava menettely on käytössä eräissä liikennemuodoissa.

Opetuslupavaatimusten muutoksia opettajan kokeesta ja rikostaustan selvittämisestä luopumiseksi ei pidetty perusteltuina turvallisuuden näkökulmasta (SM, Liikenneturva, Autokatsastajat Ak ry, Jyväskylän liikenne-

HE 146/2017 vp

opettajaopisto, LIITU, Poliisihallitus, Psykologiliitto). Opettajan kokeesta luopumisen sijaan eräissä lausunnoissa ehdotetaan sen kehittämistä. Trafi kannattaa rikostaustan selvittämisestä luopumista tarpeettomia työvaiheita myöntämisessä aiheuttavana. Useissa lausunnoissa katsottiin opetustilanteen poikkeavan olennaisesti muusta ajoneuvon kuljettamisesta, koska opetustilanteessa siirretään myös asenteita oppilaalle eikä turvallisuusseikkoihin huomion kiinnittäminen ole kaikille itsestään selvää. Poliisihallituksen lausunnossa ei ajokortin omaamisajan pidentämisellä nähty olevan korvaavia vaikutuksia.

Etenkin kuljettajaopetusalan lausunnoissa nähtiin hyvänä opetuslupaopetuksen pysyttäminen pääosin perhepiirissä, mutta vaadittiin myös perheen ulkopuolisten opettamismahdollisuuden poistamista, koska ehdotuksen katsottiin lisäävän harmaata taloutta (Keski-Hämeen autokouluyhdistys, Uudenmaan autokouluyhdistys, Autokoululiitto/AKT, Jyväskylän liikenneopettajaopisto, ajoharjoitteluradat). Työ- ja elinkeinoministeriön (TEM) lausunnossa ei rajoituksia kannateta, koska nykyisessäkin laissa ei ole kaupallisuutta koskevia rajoituksia, mistä syystä muutoksessa on kysymys elinkeinoharjoittamisesta ja myös toimivan yrityksen toiminnan kieltämisestä. Lausunnon mukaan toiminnan avoimuus ehkäisee harmaata taloutta.

Opetusajoneuvon lisäpolkimista luopumista vastustettiin erityisesti muulle liikenteelle aiheutuvan turvallisuusrisin vuoksi kun mahdollisuutta ajoneuvon pysäyttämiseen ei olisi. (Keski-Hämeen ja Uudenmaan autokouluyhdistykset, Laine, Vuorio, LIITU, ajoharjoitteluradat, Liikenneturva, Autokatsastajat AK ry, Ajovarman, Poliisihallitus, Autokoululiitto/AKT). Lisäpolkimien katsottiin vaikuttaneen opetusajon turvallisuuteen ja niiden opetuksellista merkitystä myös korostettiin. Ajokokeen vastaanottajien kohdalla nähtiin polkimien puuttuminen myös työturvallisuusriskinä (Autokatsastajat, Ajovarman, Liikenneturva). Opetusajosta tutkintoajon katsottiin erottavan sen, että ajokokeen vastaanottajalla ei ole kokelaan taustaa ja osaamista tiedossa ja esimerkkinä tutkintotilanteista mainittiin ulkomaalaisen kokelaan ajokokeen vastaanotto tulkin välityksellä. Autokatsastajien lausunnon mukaan lisäpolkimiin joudutaan turvautumaan päivittäin.

Lausunnoissa kritisoitiin voimakkaimmin tutkinnon kehittämistä. Esitysluonnoksen ei katsottu antavan kuvaa tutkinnon kehittämistä, mikä vaikeutti useissa tapauksissa lausunnon antamista. Ristiriitaisena koettiin tavoite liikenteessä ajamisen ja palautteellisuuden lisäämisestä ajokokeen kokonaiskesto pidentämättä, koska liikenteessä ajamisen osuuden katsottiin silloin verottavan nykyisestä kymmenen minuutin palauteajasta puolet. Tutkintoa olisi Liikenneturvan mukaan kehitettävä tunnistamaan osaamista monipuolisesti sekä integroimalla opettaja ajokokeeseen ja palautteen antamiseen. Ajovarman mukaan teoriakoetta olisi aikapaineistettava ja ajokokeen kesto pidennettävä. Ajovarman ehdotuksen mukaan ajokokeen kesto voitaisiin lisätä 15 minuutilla, josta kymmenen minuuttia liikenteessä ajamiseen ja loput palautteen antamiseen. LIITU:n lausunnossa ehdotetaan teoriakokeen kehittämistä aikapaineistamisella, riskientunnistamista mittaavan osion kytkemisellä ennen koetta annettavaan opetukseen hyödyntämällä sisällöissä liikennevahinkotilastojen tietoja ja ottamalla ajosimulaattori riskientunnistamista mittaavan osion alustaksi. Ajokoetta olisi kehitettävä kaikissa luokissa ja kokeisiin olisi sisällytettävä liikenteessä ajamisen arviointia, ajokokeen suorituspaikkakunnan liikenneympäristön vähimmäisvaatimuksia olisi tiukennettava, ajokokeessa käytettävät reitit ja liikenneympäristöt olisi määriteltävä tarkemmin, sallittujen virheiden määrää olisi vähennettävä ja lievien painoarvoa tiukennettava. Edelleen LIITU:n lausunnossa ajokokeen kokonaiskesto ehdotettiin pidennettäväksi kaikissa ryhmän 1 kokeissa määräämällä liikenteessä ajamisen vähimmäisajaksi 45 minuuttia ja loppukeskustelun kestoksi 15 minuuttia. Lisäksi ehdotettiin opettajan integroimista loppukeskusteluun ja palautteellisuuden lisäämistä.

Psykologiliiton ja Trafian lausunnoissa kannatettiin ikäperusteisista tarkastuksista luopumista ja siirtymistä riskitekijöihin perustuvaan ajoterveyden seurantaan. Lääkäriliiton lausunnossa kannatettiin ehdotuksia ja myös luopumista nuorison terveystodistuksen käytöstä ajokorttia haettaessa. Sosiaali- ja terveysministeriön lausunnossa todettiin ehdotusten purkavan palvelujen käyttöä terveystodistuksista, mutta ensimmäisen ajokortin hakijoiden kohdalla kannettiin erityisesti huolta päihteiden ja lääkkeiden väärinkäyttäjien tunnistamisesta omavakuutukseen perustuvassa järjestelmässä. Lausunnossa ehdotettiin sairaan- ja terveydenhoitajille, jotka ammattitoiminnassaan kohtaavat usein päihteiden käyttäjiä, annettavaksi oikeus ilmoittaa tapauksista, jolloin ajoterveysvaatimukset eivät enää täytyisi päihteiden jatkuvan väärinkäytön takia. Ilmoitusvelvollisuuden asettamista hoitajille pidettiin lausunnossa kohtuuttomana, koska ilmoituskynnyksen täyttymistä voi olla vaikea arvioida. Toinen mahdollinen ammattiryhmä hoitajien ohella voisi lausunnon mukaan olla apteekkin farmaseutit ja proviisorit. Kriittisimmän omavakuutukseen suhtauduttiin SM:n, Poliisihallituksen, Suomen liikennelääketieteen yhdistyksen, Tervon (Liikennelääketiede) ja Sainion (Työterveyslaitos), Suomen ajokyyrarioiden ja Jyväskylän liikenneopettajaopiston lausunnoissa. Lausunnoissa edellytettiin edelleen terveydenhuollon asiantuntijan tarkastusta perusteina muun muassa päihdeongelmien ja mielenterveysongelmien tunnistaminen, koska omavakuutusta ei voida pitää luotettavana eikä henkilöllä välttämättä ole tietoa siitä mitä on pidettävä riittävänä ajoterveytenä. Suomen ajokyyrarioiden lausunnossa pidettiin epäkohtana myös nuorison terveystodistusta ja sitä, että ilman ajokorttia mopon kuljetusoikeuden omaava voi jatkaa ajamista, vaikka menettää ajokortin esimerkiksi rattijuopumuksen vuoksi. Poliisihallituksen mukaan vaatimuksia olisi

HE 146/2017 vp

liikenneturvallisuusperustein paremminkin kiristettävä kuin lievennettävä, jos valvontaa ei muuten tehosteta. Lausunnoissa edellytettiin myös muun muassa lääkäreiden ilmoitusvelvollisuuden ja tarkastusten tehostamista, tiedonkulun parantamista viranomaisten kesken ja lääkärikoulutuksen kehittämistä. Vähäisten hylkäävien hakemusten määrää ei pidetty kestäväenä perusteluna hylätyille hakemuksille, koska nykyisten vaatimusten katsottiin vaikuttaneen siihen, ettei hakemuksia ole tehty edellytysten puuttuessa. Lääkärintodistuksen vaatimiseen vasta 70 vuotta täyttäneiden ajokorttia uusittaessa ei ole ollut huomauttamista edellyttäen, että lääkärintarkastuksissa kiinnitetään asianmukainen huomio terveydentilaan ja siinä tapahtuviin muutoksiin.

Traktoreita koskevien ehdotusten kohdalla esiin nousseet huolet liittyivät T-luokan vähäisiin vaatimuksiin ottaen huomioon raskaiden traktoreiden kuljettaminen ja toisaalta traktoriluokkiin kuuluvien traktorimönkijöiden yleistymisen tieliikenteessä. Maa- ja metsätalousministeriön ja Maa- ja Metsätaloustuottajien Keskusliiton MTK:n lausunnoissa kannatettiin traktoriluokkien yhdistämistä ehdotetulla tavalla. Myös Luonnonvarakeskus kannatti muutosta, mutta ei varauksetta pitänyt pelkkää teoriakoetta riittävänä jopa 40 tonnin painoisille traktoriyhdistelmille. T-luokkaan vaativat ajokoetta Liikenneturva ja LIITU sekä Logistiikkayritysten Liitto ry nopeusluokassa 40–60 kilometriä tunnissa. Koneyrittäjien liiton lausunnossa ei T- ja LT-luokkien yhdistämistä pidetty ongelmallisena siitä syystä, että työturvallisuuslainsäädännön myötä rajoitetaan alle 18-vuotiaiden traktoreiden käyttöä, mutta lausunnossa pidettiin yli 60 kilometriä tunnissa kulkevien traktoreiden auton ajokorttivaatimuksia ongelmallisina kuorma-autojen ja traktoreiden erilaisuudesta johtuen ja ehdotettiin uutta traktoriluokitusta. Poliisihallituksen, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n ja Ammattipätevyyskouluttajat ry:n lausunnoissa vastustettiin LT-luokasta luopumista. Ammattipätevyyskouluttajien mukaan T-luokassa on enimmäisnopeuden oltava 40 kilometriä tunnissa ja sitä nopeammilta on vaadittava auton ajokortti. Poliisihallituksen ja SKAL:in ja lausunnoissa ehdotettiin myös ratkaisuja traktorimönkijöiden kuljetusoikeuden sallimiseksi B-luokan ajokortilla. SKAL ehdotti eron tekemistä perinteisten traktoreiden ja traktorimönkijöiden välillä 3 500 kilogramman painon perusteella tai katsomalla mönkijöiksi T3 ajoneuvoluokan ajoneuvot. Poliisihallituksen ehdotuksen mukaan oikeus T3b ajoneuvoluokan ajoneuvojen kuljettamiseen voitaisiin antaa B-luokan kortilla tai rajaamalla paino 500 kilogrammaan.

Ulkomaisten ajokorttien laajempaa hyväksymistä koskevia ehdotuksia kannatettiin. Ehdotusten nähtiin edistävän matkailupalvelujen käyttöä (TEM) ja luontomatkailua (Luonnonvaraliitto) sekä vähentävän ulkomaisten edustustojen lähetetyn henkilöstön ajokorttien vaihtotarpeita (Ulkoasiainministeriö).

Lisäksi lausunnoissa ehdotettiin yhden huoltajan suostumuksen riittävyttä ajokorttiasioissa (Koneyrittäjien liitto ja Trafí) ja Trafín lausunnossa viitattiin passilain ja hallintolain säännöksiin yhden huoltajan suostumuksen hyväksymisestä. Poliisihallituksen lausunnossa nostettiin esiin erilaisia ajokieltojen liittyviä seikkoja ja puolustusministeriön lausunnossa ehdotettiin pitempiä määräaikoja puolustusvoimissa suoritetuille todistuksille ja siellä ajokorttimenettelyssä esitetyille lääkärintodistuksille. Poliisihallituksen lausunnossa katsottiin vakinaista asuinpaikkaa koskevasta sääntelystä aiheutuvan valvonnassa ongelmia erityisesti täällä opiskelevien kohdalla ja ehdotettiin harkittavaksi sääntelyä, joka ei edellyttäisi poliisivalvonnassa tarpeetonta selvittelyä oleskelun tarkoituksesta. Autoliiton ja Trafín lausunnoissa todettiin B-luokan opetusluvan ja ajokorttiluvan voimassaolon pidentämistarpeista opetukseen käytettävissä olevan ajan pidentyessä ja Autoliiton lausunnossa todettiin, ettei etäopetuksessa käytettävälle tekniselle käyttöliittymälle tule asettaa vaatimuksia, joilla estetään kehityksen huomioon ottaminen. Trafín lausunnossa ehdotettiin Sveitsissä annetun ajokortin vaihtamisessa sovellettavaksi samaa menettelyä kuin mitä sovelletaan Japanissa annettuihin ajokortteihin niitä suomalaisiin vaihdettaessa. Trafín lausunnossa esitettiin voimaantuloajankohdaksi 1.9.2018.

Lausunnoissa esitetyt asiat ja ehdotukset on pyritty huomioimaan esitysluonnoksen ehdotuksissa ja perusteluissa. Esimerkiksi liikenneturvallisuusperustein ehdotetaan mopokortin suoritusvaatimuksiin lisättäväksi ajokoe liikenteessä. T-luokasta ehdotetaan erotettavaksi T3 ajoneuvoluokan traktorit, joiden rakenteellinen nopeus on 40–60 kilometriä tunnissa ja joiden katsotaan lähinnä vastaavan niitä tieliikenteessä käytettäviä mönkijöitä, joiden kuljettajien vaatimuksista on lausunnoissa kannettu huolta. Niiden suoritusvaatimuksiksi ehdotetaan teoriakoe ja ajokoe liikenteessä. Auton B-luokan ajokoetta ehdotetaan pidennettäväksi sekä opetusluvan hakijan rikostaustan selvittäminen ja tutkinto- ja opetusajoneuvojen poljinvaatimus pysytettäväksi. Sairaan- ja terveydenhoitajille ehdotetaan oikeus ilmoittaa poliisille, jos jatkuva päihteiden väärinkäyttö on esteenä ajokortin terveysvaatimusten täyttymiselle. Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevalle ehdotetaan B-luokan ajokortin vähimmäisikävaatimuksen laskemista 17-vuoteen opintoihin liittyvissä ajoissa. Lisäksi ehdotetaan autokoulujen valvontaa koskevaa sääntelyä tarkennettavaksi ja autokoululuvan myöntämismaksu korvattavaksi vuotuisella valvontamaksulla, joka peritään myös muilta lakisääteistä koulutusta antamaan hyväksytyiltä toimijoilta. Eräiden lupien ja todistusten voimassaoloaikoja, huoltajan suostumussäännöksiä ja ulkomaisen ajokortin hyväksymisen määräaikaan vaikuttavaa ajankohtaa ehdotetaan myös tarkistettaviksi. Osa lausunnoissa esiin tuoduista asioista ei ole lainsäädännöllä tai ajokorttilainsäädännössä ratkaistavissa, osa soveltuu muussa yhteydessä tai muilla keinoilla hoidettaviksi. Esimerkiksi ajokieltoihin liittyvien muutostarpeiden katsotaan soveltuvan siinä yhteydessä käsiteltäviksi, kun näiden säännösten muutos-

HE 146/2017 vp

tarpeita joudutaan arvioimaan muiden valtioneuvoston piirissä vireillä olevien ja näihin säännöksiin vaikuttavien säädöshankkeiden yhteydessä. Sveitsiläisen ajokortin vaihtomenettelyä koskeva sääntely soveltuu toteutettavaksi asetustason muutosten yhteydessä.

6 Riippuvuus muista esityksistä

Esitykseen sisältyvät ehdotukset ammattipätevyydestä ja ajokorttilain 5 §:n 2 momentin, 10 §:n 2 kohdan ja 82 §:n 4 momentin muuttamisesta liittyvät eduskunnalle annettuun hallituksen esitykseen liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi, valtioneuvoston yleisistunto 19 päivänä lokakuuta 2017) ja siihen sisältyviin raskaan kaluston kuljettajien ammattipätevyyssäännöksiä ja liikenneasioiden rekisteriä koskeviin ehdotuksiin. Alempien ikävaatimusten soveltaminen perustuu säädettyjen ammattipätevyysvaatimusten täyttymiseen.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

2 §. Soveltamisalan rajaus. Pykälään siirrettäisiin nykyiseen tieliikennelakiin (267/1981) sisältyvä säännös ajoneuvoista, joiden kuljettamiseen ei ajokorttidirektiivin mukaan vaadita ajokorttia. Säännös koskisi kaksi- ja kolmipyöräisiä moottoriajoneuvoja, joiden suurin rakenteellinen nopeus olisi enintään 25 kilometriä tunnissa. Sen lisäksi säännös koskisi kävellen ohjattavaksi tarkoitettuja ajoneuvoja, joita myös kuljetettaisiin kävellen. Kaksi- tai kolmipyöräisten ajoneuvojen kuljettamisen vähimmäisikä olisi 15 vuotta. Asiallisesti pykälään sisältyvät säännökset olisivat ennallaan.

3 §. Määritelmiä. Pykälän 3 kohta kumottaisiin B-luokan vaiheistetusta suorittamisesta luovuttaessa ja 10 kohdassa otettaisiin huomioon ammatillisen koulutuksen reformin edellyttämät muutokset. Pykälän 14 kohtaan lisättäisiin uutena hakijan terveysvaatimusten täyttymistä koskeva vakuutus, joka annettaisiin hakemuslomakkeessa. Sitä voitaisiin käyttää lääkärintuomion sijaan ensimmäistä ryhmän 1 ajokorttia haettaessa.

4 §. Ajokorttiluokat. Pykälän 1 momentin 1 kohdan b alakohtaa muutettaisiin T3-ajoneuvoluokkaan kuuluvien traktoreiden siihen liittämisen takia. Alakohtaan kuuluisivat sekä kevyet nelipyörät että ajoneuvoluokan T3traktoreista ne, joiden rakenteellinen nopeus olisi yli 40 mutta ei yli 60 kilometriä tunnissa. T3-ajoneuvoluokan traktorin omamassa ajokuntoisena on enintään 600 pro. Ajoneuvojen kuljetusoikeuden suorittamista koskisivat yhdenmukaiset vaatimukset. Nelipyöräisten kuljetusoikeus AM-luokan kortilla tunnustettaisiin muuallakin EU:n lainsäädännön mukaisena. Traktoreiden kuljetusoikeus AM-luokan kortilla perustuisi kansalliseen käytäntöön, eikä muilla mailla ole velvoitteita ajo-oikeuden tunnustamiseen.

Momentin 8 kohta kumottaisiin LT-luokasta luopumisen takia ja 7 kohtaa muutettaisiin. T-luokassa rakenteellinen nopeus nousisi enintään 60 kilometriin tunnissa. Luokasta erotettaisiin kuitenkin momentin 1 kohdan b alakohtaan ehdotetun muutoksen mukaisesti ajoneuvoluokkaan T3 kuuluvista traktoreista ne, joiden rakenteellinen nopeus olisi yli 40 kilometriä tunnissa. Myöskään T-luokan ajokortin hyväksymiseen ei ole muita valtioita velvoittavia säännöksiä.

5 §. Ikävaatimukset. Pykälän 1 momentin 7 ja 9 kohdassa tarkennettaisiin kysymyksen olevan ammattipätevyyden nopeutetusta koulutuksesta. 10 kohdasta poistettaisiin LT-luokkaa koskeva maininta traktorikorttien luokitukseen ehdotetun muutoksen takia. Pykälän viittaus ammattipätevyyslakiin muutettaisiin viittaukseksi liikenteen palveluista annettuun lakiin.

Pykälän 2 momentin säännöstä muutettaisiin ehdotetusta B-luokan vaiheistetusta opetuksesta luopumisen takia. Muulta osin momentti liittyisi liikenteen palvelulain raskaan kaluston kuljettajien ammattipätevyyttä koskeviin ehdotuksiin ammatillisessa koulutuksessa olevien opiskelusta ja sen perusteella annettavasta hyväksymisasiakirjasta. Ajokorttien vähimmäisikä olisi laskettavissa vain 280 tunnin ammattipätevyyskoulutuksella saavutetun ammattipätevyyden perusteella. Asiallisesti säännös olisi ennallaan.

Pykälään lisättäisiin uusi 6 momentti ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien oikeudesta ajokortin suorittamiseen 17-vuotiaana. Ammatillisessa perustutkintokoulutuksessa ennen raskaamman kaluston koulutukseen siirtymistä aloitetaan kevyemmällä kalustolla. Ajokortti oikeuttaisi koulutukseen liittyviin ajoihin ja mahdollistaisi työssäoppimisen pakettiauton kuljettajana ja helpottaisi kulkemista opiskelu- ja työssäoppimispaikoille. Opiskelu osoitettaisiin tutkintoon tultaessa oppilaitoksen antamalla todistuksella 10 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettulla todistuksella.

HE 146/2017 vp

7 §. Ajo-oikeuden laajuus. Pykälän 2 momenttia tarkistettaisiin LT-luokasta luopumisen ja eräiden T3-ajoneuvoluokan traktoreiden AM-luokkaan sijoittamisen takia. Rakenteelliselta nopeudeltaan nopeampaa T-luokan traktoria, samoin kuin AM-luokan traktoria, saisi kuljettaa auton B-luokan ajokortilla ja sen lisäksi myös moottoripyörien ajokortilla, mikä vastaisi nykyistä käytäntöä T-luokan traktorin ja AM-luokan kevyen nelipyörän kuljettamisessa. Pykälän 5 momentista poistettaisiin LT-luokka ja sinne lisättäisiin eräiden T3-ajoneuvoluokan traktorin kuljettamista koskeva maininta. T-luokka olisi kansallinen ajokorttiluokka ja traktorin kuljettamisesta AM-luokan ajokortilla ei olisi EU-tason sääntelyä. Traktoreiden ja AM-luokan ajo-oikeudet pysytettäisiin edelleen erillään siitä huolimatta, että T3 ajoneuvoluokan traktorit sisällytettäisiin AM-luokkaan.

9 §. Ajokorttiluvan hakeminen. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin, koska 10 §:n 1 momentin 6 kohta ehdotetaan kumottavaksi. Momenttiin lisättäisiin säännös siitä, että huoltajan suostumus vaadittaisiin aina, jos ajokortin vähimmäisikävaatimus olisi alle 18 vuotta eikä hakija olisi 18-vuotias. Säännöksen mukaan suostumus koskisi myös 5 §:n 6 momentissa tarkoitettuja ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevia, jotka voisivat saada B-luokan ajokortin 17-vuotiaana. Aiemmasta poiketen riittäisi yhden huoltajan suostumus. Molempien huoltajien suostumuksen edellyttämisen on katsottu voivan aiheuttaa käytännössä riitatilanteita vanhempien välillä. Passilain (671/2006) 11 §:n mukaan passi voidaan huoltajan suostumuksen epäamisestä huolimatta myöntää alaikäiselle, jos sen myöntämättä jättäminen olisi selvästi vastoin lapsen etua ja jos voidaan pitää ilmeisenä, ettei lasta vastoin huoltajansa suostumusta muutoin kuin tilapäisesti viedä toiseen valtioon. Myös hallintolain (434/2003) 14 §:n 3 momentin mukaan viisitoista vuotta täyttäneellä alaikäisellä ja hänen huoltajallaan tai muulla laillisella edustajallaan on kummallakin oikeus erikseen käyttää puhevaltaa asiassa, joka koskee alaikäisen henkilöä taikka henkilökohtaista etua tai oikeutta. Asiallisesti säännös vastaisi 10 §:n muuten 1 momentin 6-kohdan säännöstä. Pykälän 3 momenttia henkilöllisyyden osoittamisesta tarkennettaisiin. Henkilöllisyys olisi osoitettava aina tutkintoon tullessa ja henkilökohtaisesti asioitaessa joko ajokorttihakemusta jätettäessä tai ajokorttia noudettaessa. Henkilöllisyyden osoittamista tutkinnossa koskeva vaatimus vastaisi tutkintoon pääsyä koskevaa sääntelyä ja olisi yhdenmukainen sen kanssa.

10 §. Hakemuksen liitteet. Pykälän 1 momentin 2 kohtaa tarkennettaisiin kysymyksessä olevan hakijan valokuva. Ajokortissa voidaan käyttää myös passin valokuvaa, joka haetaan silloin poliisin rekistereistä ajoneuvoliikennerekisterin sijaan. Maininta ajoneuvoliikennerekisteriin tallennetusta valokuvasta muutettaisiin viranomaisen rekistereihin tallennetuksi valokuvaksi. 5 kohtaan lisättäisiin koulutuksen järjestäjän antama todistus 5 §:n 4 momentissa tarkoitettua ajokorttitarpeesta. Sama kouluttajan antaman todistuksen tarve liittyisi 5 §:n 6 momentissa tarkoitettuun ajokortin suorittamiseen. Kyseisessä kohdassa säädetään tehtävistä, joissa toimittaessa ei ammattipätevyyttä vaadita ja siitä huolimatta sovellettaisiin alempia ikävaatimuksia (5 §:n 4 momentti), mikä perustuu EU-lainsäädäntöön. Tällaisessa tapauksessa ajokorttiin merkitään erityisehto 131, joka on yritys- tai yhteisökohtainen ja rajoittaa ajo-oikeuden vain tällaisissa tehtävissä suoritettaviin kuljetuksiin ennen kuin säädetty ikävaatimus muuten täyttyy. Esimerkiksi raskaan kaluston korjaajakoulutuksessa oleva henkilö, joka voi suorittaa tarvittavan C-luokan ajokortin ilman ammattipätevyyttä, tarvitsee työharjoittelua varten mainitun erityisehdon ajokorttiinsa. Koska erityisehtohakemuksen liitteenä on oltava selvitys erityisehdon tarpeesta, niin harjoittelupaikan vaihtuessa tarvittaisiin aina uusi selvitys. Menettelyä kevennettäisiin siten, että työnantajan sijaan myös kouluttava oppilaitos voisi antaa todistuksen työharjoittelua varten tarvittavasta kuljetusoikeudesta, jolloin harjoittelu voitaisiin toteuttaa yhdellä todistuksella vaikka harjoittelupaikka vaihtuisikin. Koulutuksen järjestäjän todistuksella osoitettaisiin myös kysymyksen olevan 5 §:n 6 momentissa tarkoitettua ammatillisesta kuljettajakoulutuksesta. Tässä tapauksessa todistus vaadittaisiin vasta tutkintoon tullessa kun muissa tapauksissa todistus vaadittaisiin ajokorttilupaa haettaessa. Ajojen rajaaminen pykälässä tarkoitettuihin ajoihin B-luokan ajoneuvoilla ei edellyttäisi rajoituksen kirjaamista ajokorttiin. Momentin 6 kohta kumottaisiin sähköisen hakumenettelyn edistämiseksi. Suostumus vaadittaisiin vasta kuljettajantutkintoon pääsyn yhteydessä. Kumottavaa säännöstä vastaava säännös huoltajan suostumuksesta sisällytettäisiin 9 §:n 2 momenttiin. Pykälän 5 momentin mukaan selvityksen antajan on ilmoitettava ajokorttivilanomaiselle, jos todistuksen antamisen perusteet muuttuvat. Tämä koskisi esimerkiksi sen koulutuksen keskeyttämistä, josta todistus on annettu.

Pykälän 2 momentin 2 kohta muutettaisiin siten, että kolme vuotta aiemmin puolustusvoimien kuljettajantutkinnon ja ajokortin myöntämisen yhteydessä tarkistettu ajoterveysvaatimusten täyttyminen hyväksyttäisiin osoituksena terveysvaatimusten täytymisestä siviilijokorttia myönnettäessä ilman uuden lääkärinlausunnon esittämistä. Muutoksella yhdenmukaistettaisiin määräaika tutkintotodistuksen hyväksymisen kanssa. Momenttiin lisättäisiin uusi 4 kohta terveysvaatimusten täyttymistä koskevan vakuutuksen käyttöönoton johdosta. Momenttiin sisältyisi poikkeussäännös 1 momentin 1 kohdassa säädetystä lääkärinlausunnon esittämisvaatimuksesta. Lääkärinlausuntoa ei vaadittaisi ensimmäistä ryhmän 1 ajokorttia haettaessa, jos hakija vakuuttaisi, ettei terveydentilan puolesta ole tiedossa estettä ajokortin myöntämiselle. Ellei vakuutusta pystyttäisi antamaan syystä, että hakijan kohdalla täyttyy jokin hakemuslomakkeella mainituista ajoterveyteen vaikuttavista kohdista, hakemukseen olisi liitettävä lääkärinlausunto. Lääkärinlausunto voisi tulla vaadittavaksi

HE 146/2017 vp

esimerkiksi tiettyjen ajoterveyteen vaikuttavien sairauksien yhteydessä. Momentin johdantokappaletta tarkistettaisiin selvitysten osalta. Pykälän 3 momentti nuorison terveystodistuksen käytöstä kumottaisiin 2 momentin 4 kohdan johdosta. Mikäli hakijalla olisi ajoterveyteen vaikuttava sairaus tai muu peruste, olisi ajantasainen lääkärinlausunto hankittava nuorison terveystodistuksen sijaan. Nuorison terveystarkastuksen perusteella annettava todistus annetaan noin 15-vuotiaille ja se on voimassa viisi vuotta.

13 §. Ajokorttilupahakemuksen ratkaiseminen. Pykälä ehdotetaan kumottavaksi ja pykälän 2 momentti siirrettäväksi 14 §:ään. Hakemusasiat edellytetään hallintolaissa käsiteltäviksi ilman aiheetonta viivytystä, minä takia 1 momentti kumottaisiin tarpeettomana.

14 §. Ajokorttiluvan myöntäminen. Pykälän 4 momenttiin siirrettäisiin 13 §:stä säännös ajokorttiverkoston käytöstä ajokortteja myönnettäessä. Tarkistaminen olisi tehtävä tarvittaessa myös ajokorttilupaa myönnettäessä silloin kun ajokorttilupa vaadittaisiin. Ajokorttiluvan voimassaoloaika 4 momentissa nostettaisiin kolmeen vuoteen B-luokan ajo-opetukseen käytettävissä olevan ajan pidentyessä vuodella.

15 a §. Ajokortin luokan muuttaminen. Pykälän 1 ja 2 momentista kumottaisiin säännös siitä, että muutoksen olisi oltava pysyvä tai kestettävä enintään kaksi vuotta. Esimerkiksi 5 §:n 6 kohtaan ehdotetun muutoksen yhteydessä ajokortin luokka voitaisiin muuttaa siihen saakka kunnes ajokortinhaltija täyttää 18 vuotta, jos momentissa tarkoitetut opinnot keskeytettäisiin. Terveydellisin perustein ajokortin luokkaa muutettaessa luokka voitaisiin palauttaa ennalleen lääkärinlausunnon perusteella, koska muutoksen ei tarvitsisi olla pysyvä edes siinä tapauksessa, että syy muutokseen kestäisi pitempään kuin kaksi vuotta.

16 §. Ajokortin ehdot ja rajoitukset. Pykälän 1 momentin johdantolauseen viittaussäännöstä muutettaisiin 5 §:n 2 momenttiin ja 97 §:n 2 momenttiin ehdotettujen rajoitusten johdosta. Momentin 4 kohta kumottaisiin, koska B-luokan vaiheistetusta suorittamisesta ehdotetaan luovuttavaksi. 3 momentin viittaussäännöstä tarkistettaisiin 1 momentin 4 kohdan kumoamisen takia.

17 §. Ajokortin terveysvaatimukset ryhmässä 1. Pykälän 2 momentin säännöstä näkökenttää koskevasta vaatimuksesta poikkeamiseksi täsmennettäisiin. Poikkeaminen tapahtuisi erikoislääkärin harkinnan mukaan ilman erityistä poikkeuslupamenettelyä Liikenteen turvallisuusviraston ohjeistusta noudattaen. Näkövaatimukseen liittyen erikoislääkärillä tarkoitettaisiin silmätautien erikoislääkäriä, mutta muillakin lääkäreillä, lähinnä neurologeilla, voisi joissakin tapauksissa olla edellytykset tarvittavan arvion tekemiseen. Menettely vastaisi ajokorttidirektiivin vaatimuksia ja säännös olisi asiallisesti ennallaan. Valtuussäännöstä määräysten ja tarkempien määräysten antamiseen Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä tarkennettaisiin niin, että virasto voisi antaa määräyksiä. Käytännössä se on usein määräysten sijaan käyttänyt ohjeistusta.

18 §. Ajokortin terveysvaatimukset ryhmässä 2. Pykälän 2 momentin valtuussäännöksiä tarkennettaisiin vastaavasti kuin 17 §:ssä. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa määräyksiä ja tarkempia määräyksiä.

21 §. Ajoterveydentilaa koskevat ilmoitukset. Ajoterveydentilasta tehtäviä ilmoituksia koskevaa pykälää täydennettäisiin sairaan- ja terveydenhoitajille annettavalla oikeudella ilmoittaa ajoterveydentilan puuttumisesta, jos syynä on jatkuva päihteiden väärinkäyttö. Päihteiden väärinkäyttäjät käyttävät usein päivystyspalveluja erilaisten terveyteen ja päihteiden käyttöön liittyvien ongelmien vuoksi ilman, että lääkärin hoitoa aina vaadittaisiin. Hoitajalla olisi vain oikeus ilmoituksen tekemiseen havaitessaan potilaan päihdeongelman esimerkiksi toistuvien päivystyskäyntien yhteydessä. Päihdeongelman tunnistamisesta on terveydenhuollon ammattilaisille tarkoitettua ohjeistusta ja hyväksi havaittuja käytäntöjä. Päihteiden käyttöön liittyvät kysymykset ja ilmoituskynnyksen täyttyminen voivat olla joskus hankalasti arvioitavissa, mistä syystä tiukemman ilmoitusvelvollisuuden asettaminen olisi kohtuutonta. Selvissä tapauksissa ilmoitusoikeus antaisi mahdollisuuden ilmoittamiseen itsenäisesti siirtämättä asiaa lääkärille. Hoitajilla on omassa vastaanotto toiminnassaan pääsääntöisesti järjestetty mahdollisuus konsultoida lääkäriä vaikeammin arvioitavissa potilastilanteissa. Säännökset olisivat muuten asiallisesti ennallaan.

24 §. Ajokortin luovuttamisen edellytykset. Pykälän 4 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että luokkia erottelematta puolustusvoimien tutkintotodistuksen voimassaoloaika olisi kolme vuotta. Käytännössä muutoksella pidennettäisiin C1E-luokan tutkintotodistuksen voimassaoloaika, mikä vähentäisi siviilikortin ajokorttikustannuksia ja mahdollistaisi ajokorttiasioiden hoitamisen yhdellä kertaa raskaan kaluston siviilikorttia haettaessa.

25 §. Ajokortin luovuttamisen esteet. Pykälän 2 momentin sanamuotoa hakijan ajokorteista ja ajokortin palauttamatta jättämisen syistä tarkennettaisiin momenttia asiallisesti muuttamatta. Ajokortti olisi aina palautettava, mutta ellei se olisi mahdollista momentissa luetellusta syystä, palauttamatta jättämisen syystä olisi annettava selvitys.

HE 146/2017 vp

26 §. Ajokortin luovuttaminen. Pykälän 1 momentin valtuussäännöstä tarkistettaisiin, koska ajokortit toimitetaan ensisijaisesti postitse. Tarkempia säännöksiä voitaisiin tästä syystä antaa esteistä, jotka olisivat esteenä postitse toimittamiselle.

27 §. Ajokortin uudistaminen. Pykälän 1 momentin 3 kohdasta poistettaisiin maininta lääkärintodistuksen vaatimisesta 1 ryhmän ajokorttia uudistettaessa, jos 70 vuoden ikä täyttyisi uuden ajokortin voimassa ollessa. Lääkärintodistus vaadittaisiin, jos hakija olisi täyttänyt 70 vuotta. Jos 70 ikävuoteen voimassaoleva ajokortti uudistettaisiin ennen voimassaoloajan päättymistä, lääkärintodistusta ei vaadittaisi vasta kuin seuraavan keran ajokorttia uudistettaessa. Pykälän 2 momentin muutoksen mukaan laajennettu lääkärintodistus vaadittaisiin siinä tapauksessa, että lääkärintodistus tulisi esitettäväksi. Ryhmän 1 ajokortin uusijoiden kohdalla olisi ikääntymisen vaikutukset otettava huomioon, jos hakija olisi täyttänyt 70 vuotta ja lääkärintodistus sen takia vaadittaisiin.

31 §. Ajokortin vaatimukset. Pykälän 2 momentin säännöstä vanhan valokuvan käytettävyydestä tarkennettaisiin. Käyttämisen perusteena olisi, ettei valokuva olisi vanhentunut ja että se olisi viranomaisen rekistereissä uuteen ajokorttiin käytettäväksi. Ajokortissa voidaan ajokortissa aiemmin käytetyn valokuvan ohella käyttää myös poliisin järjestelmistä löytyvää passin valokuvaa. Ajokortin 15 vuoden vanhentumisaikaa koskeva säännös perustuu ajokorttidirektiiviin.

4 luku. Kuljettajaopetus

Kuljettajaopetusta koskevan luvun pykälät muutettaisiin opetusvaatimuksiin ehdotettujen muutosten johdosta. Yksityiskohtaisista kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä olevista opetusvaatimuksista luovuttaisiin. Lukuun sisältyisi ajo-opetuksen saamista koskevia vaatimuksia samoin kuin uusia turvallisuuspainotteisia koulutusvaatimuksia, mutta vaihtoehtoisuus lisääntyisi ajotaidon hankkimisessa ja ajokortin suorittamisavoissa. Opetusvaatimuksiin ehdotettujen muutosten johdosta myös liukkaalla ajamisen opetukseen käytettyjen ajoharjoitteluratojen sääntelemisestä luovuttaisiin. Ajoharjoitteluratoja voitaisiin edelleen käyttää esimerkiksi B-luokkaan ehdotetussa riskientunnistamiskoulutuksessa. Muutosten laajuuden vuoksi koko luku ehdotetaan muutettavaksi.

34 §. Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun luvanvaraisuus. Pykälässä säädettäisiin ajokorttia varten annettavan ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun luvanvaraisuudesta, mikä jättäisi teoriaopetuksen antamisen lupavaatimuksen ulkopuolelle silloin kun siitä ei erikseen toisin säädettäisi. Liikenneturvallisuuden ylläpitämiseksi liikenteessä ajo-opetusta antavalla ja ajoharjoittelua ohjaavalla olisi oltava siihen lupa. Pykälä koskisi vain ajokorttia varten annettavaa opetusta ja harjoittelua, ei esimerkiksi autoliikkeiden antamaa uuden ajoneuvon ostamiseen liittyvää koulutusta. Ajokorttia varten annettava koulutus ja harjoittelu tapahtuisivat ajokortin suorittamiseksi tai sen ylläpitämiseksi esimerkiksi jatkokoulutuksella. Harjoituslupa mahdollistaisi edelleen 3 momentin mukaan itsenäisen ajoharjoittelun ja lupa myönnettäisiin opetuslupamenettelystä poiketen harjoittelijalle itselleen.

Pykälän 1 momentin mukaan käsittelyopetusta koskisivat samat säännökset kuin ajo-opetusta, jollei toisin säädettäisi.

Pykälän 2 momentissa edellytettäisiin autokoulupaikalla autokoulun pitämiseen sekä yleensä ammattimaiseen tai kaupalliseen ajo-opetuksen antamiseen ja ajoharjoittelun ohjaamiseen. Muukin opetuspalvelujen tarjoaminen tai kaupallinen rahallista tai muuta vastiketta vastaan tai muuten tulonhankkimistarkoituksessa tapahtuva toiminta, vaikka sitä ei voitaisi katsoa ammattimaiseksi, edellyttäisi autokoululupaa. Opetuslupa oikeuttaisi muuhun ajo-opetuksen antamiseen tai ajoharjoittelun ohjaamiseen eikä toiminta voisi olla ammattimaista tai maksua vastaan harjoitettua.

35 §. Ryhmän 1 ajokorttia koskevat koulutusvaatimukset. Pykälän 1 ja 2 momenttiin sisältyisivät alempia luokkia koskevat turvallisuuspainotteiset koulutusvaatimukset, jotka eivät sisältäisi varsinaista ajotaidon saavuttamiseen sisältyvää opetusta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin koulutuksesta, jonka tarkoituksena olisi antaa perustiedot moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajana liikenteeseen tulevalle. Koulutuksessa huomioitavia sisältöjä olisivat liikennejärjestelmä ja sen toiminnan perusteet sekä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan vastuut ja velvollisuudet liikenteen ja muiden tienkäyttäjärühmien turvallisuudesta ja ympäristöstä. Myös liikennetarkoituksien huomioon ottaminen olisi keskeisiä sisältöjä. Koulutus suoritettaisiin vain kertaalleen ja se voitaisiin toteuttaa teoriaopetuksena, jolloin se voisi olla annettavissa myös verkko-opetuksena. Lakisääteisenä vaatimuksena opetuksen tulisi kuitenkin tapahtua valvotusti niin, että oppilas voitaisiin tunnistaa ja opetustapahtuman muut edellytykset olisivat olemassa. Koulutuksen antajan olisi oltava liikenneturvallisuusalan ammattilainen, mistä

HE 146/2017 vp

syystä se annettaisiin pääasiassa autokoululuvalla. Muiden liikenneturvallisuusalan toimijoiden hyväksyminen näihin turvallisuuspainotteisiin koulutuksiin edellyttäisi alan tuntemusta ja osaamista. Koulutukseen ei vaadittaisi yhdenmukaista opetussuunnitelmaa, jolloin opetusta voitaisiin sisältövaatimusten puitteissa painottaa eri tavoin. Tähän olisi vain alan ammattilaisilla edellytykset. Asetustasolla annettaisiin säännökset koulutuksen määrästä. Opetuksen määräksi ehdotetaan neljä tuntia.

Pykälän 2 momenttiin sisällytettäisiin auton B-luokan vaiheistetusta suorittamisesta luopumista koskevan ehdotuksen takia liikenteen vaaratilanteita ja siihen vaikuttavia tekijöitä koskeva koulutusvaatimus kyseistä ajokorttia suorittaville. Koulutuksen tarkoituksena olisi syventävän vaiheen tavoitteiden mukaisesti antaa ajokorttia suorittavalle mahdollisimman laajat valmiudet turvallisuuteen vaikuttavien seikkojen huomioon ottamiseen. Syventävästä vaiheen toteutuksesta poiketen valmiudet olisivat käytettävissä heti itsenäistä ajamista aloitettaessa. Koulutus olisi saatava kuljettajaopetuksen päätteeksi ennen kuljettajantutkinnon suorittamista, jolloin se tukisi itsenäisen ajamisen aloittamista. Koulutuksen sisällöt vastaisivat pitkälti nykyisen syventävän vaiheen sisältöjä.

Koulutuksen tavoitteiden saavuttamiseksi se olisi osin annettava käytännön opetuksena tai harjoituksina aidon ajotuntuman saamiseksi. Toteutuksessa voitaisiin käyttää myös simulaattoria, mutta vain osin. Tarkemmasta toteutuksesta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Jos käytännön osa käsittäisi puolet koulutuksesta, osa tästä olisi simulaattorilla toteutettavissa. Oppilaiden kokemukset ja simulaattoreiden laatua koskevat arvioinnit osoittavat, että laitteiden laatu vaihtelee ja ettei niillä voida korvata aidon liikennetilanteen tuntumaa. Käytännön osuukseen voitaisiin käyttää myös esimerkiksi nykyisin syventävässä vaiheessa käytettyjä ajoharjoitteluratoja, joita koskevaa sääntelyä ei kuitenkaan enää lakiin sisällytettäisi.

Pykälän 5 momentin mukaan koulutus voitaisiin antaa autokoululuvalla koulutukselle asetetun tavoitteen saavuttamiseksi. Opetussuunnitelmien viranomaisvahvistamisesta luovuttaessa autokoulun opetustoiminnasta vastaava johtaja vastaisi autokoulussa noudatettavista opetussuunnitelmista. Koulutuksen painotuksia ei tarkkaan määriteltäisi, jolloin se voitaisiin toteuttaa erilaisin painotuksin kuitenkin säädetyt sisältökohdat koulutukseen sisällyttäen. Opetussuunnitelmien avulla voitaisiin käyttää paitsi koulun omia opetussuunnitelmia myös asiantuntijoiden laatimia suunnitelmia. Koulutuksen määrästä annettaisiin tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella ja määräksi ehdotetaan kahdeksan tuntia, josta vähintään puolet olisi annettava ajo-opetuksena tai ajoharjoitteluna. Ajo-opetuksesta osa olisi suoritettavissa simulaattorilla. Valtuussäännökset tarkempien säännösten antamiseen valtioneuvoston asetuksella sisältyisivät 6 momenttiin. Koulutuksen määrät vastaisivat syventävän vaiheen opetuksen määriä.

Pykälän 3 momenttiin sisältyisi eräitä luokkia koskevia ajo-opetusvaatimuksia. Moottoripyörän ja auton B-luokan ajokorttia varten olisi aina saatava ajo-opetusta opetuksen sisältöjä tarkemmin määrittelemättä. Moottoripyöräriiden kohdalla pakollinen ajo-opetus koskisi ensimmäistä moottoripyöräluokkaa, sillä jatkoluokkia suoritettaessa moottoripyöräilijällä olisi jo käytännön ajokokemusta ja ajo-opetus voitaisiin hankkia tarpeen mukaan. Suoritettaessa ensimmäinen moottoripyörän ajokortti harjoitusluvalla, ajo-opetus olisi harjoitusluvan myöntämisen edellytyksenä. Tarkemmat säännökset edellytetyistä opetusmääristä annettaisiin valtioneuvoston asetuksella. Moottoripyörän kohdalla opetuksen vähimmäismäärä olisi viisi tuntia ja B-luokassa kymmenen tuntia. Harjoitusluvan myöntämisen edellytyksenä olevan ajo-opetuksen vähimmäismäärää ei ehdoteta lisättäväksi nykyisestä. Ajo-opetuksen määrä olisi edelleen neljä tuntia, koska luvan saamiseksi on suoritettava myös käsittelykoe. Säännöksellä ei määriteltäisi ajokortin suorittamisen edellyttämän ajo-opetuksen määrää, vaan ainoastaan varmistettaisiin se tuntimäärä, jolla ajokorttia suorittavan taidot ja ajokortin suorittamisen edellyttämä opetus pystyttäisiin riittävästi arvioimaan. Opettaja ja ajoharjoittelua ohjaava olisi vastuussa siitä, että ajokorttia suorittavalla on riittävät taidot ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun aloittamiseen muuta liikennettä vaarantamatta ja kohtuuttomasti haittaamatta, mitä mainitut vähimmäismäärät tukisivat. Opetuksen antamiseen sovellettaisiin 34 §:n 2 momenttia, jonka mukaan momentin ajo-opetus voitaisiin antaa autokoulussa tai opetusluvalla. Opetuksesta olisi annettava todistus, joka olisi tutkintoon pääsyn ja moottoripyörän harjoitusluvan myöntämisen edellytyksenä.

Pykälän 4 momenttiin sisältyisi poikkeussäännös moottoripyörän ajokortin korottamisesta välittömästi ylempään luokkaan, jos kokemusta alemmassa luokassa olisi vähintään kaksi vuotta. Nykyisen koulutusvaatimuksen lisäksi käytettävissä olisi pelkän ajokokeen suorittaminen. Molemmat vaihtoehdot ja niiden käyttämisen edellytykset perustuvat EU:n lainsäädäntöön. Myös opetuksen määrävaatimus seitsemän tunnin koulutuksesta tulisi EU:n lainsäädännöstä ja olisi asiallisesti ennallaan. Koulutuksen määrästä säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. EU:n lainsäädännöstä johtuen moottoripyöräriiden ajokortit olisi luokittain suoritettava erikseen ja ehdotetun mukaisesti kahden vuoden kokemuksella moottoripyöräluokan korottaminen voisi tapahtua A1-luokan kokemuksella A2-luokkaan ja A2-luokan kokemuksella A-luokkaan. Ajokoevaihtoehtoa koskeva säännös sisältyisi 53 §:n 1 momenttiin. Muussa tapauksessa vaadittaisiin normaalisti teoria- ja ajokokeen

HE 146/2017 vp

suorittaminen. Pykälän 5 momentin mukaan ajokokeen vaihtoehtona olevan koulutuksen antaminen edellyttäisi ammattilaista.

Pykälän 5 momentin mukaan turvallisuuspainotteisten koulutusten antamiseen vaadittaisiin autokoululupa ja sen lisäksi momenttiin sisältyisi säännös, jonka mukaan koulutuksiin voitaisiin hyväksyä myös muita toimijoita. Säännöstä muiden kuin autokoulujen hyväksymisestä pidettäisiin tarpeellisena sen varmistamiseksi, että koulutusta olisi saatavana ja että sen hinnat voitaisiin pysyttää kohtuullisina. Muiden tahojen hyväksymisessä olisi otettava huomioon koulutusten tavoitteet ja koulutusten antaminen vain sellaisten toimijoiden tehtäväksi, joilla olisi edellytykset toimia koulutusten tavoitteiden mukaisesti. Toimijoilta olisi edellytettävä esimerkiksi liikenneopettajalupaa tai Liikenneturvan kouluttaman kouluttajan kelpoisuutta. Ensimmäisen kortin koulutuksen sisältö ja ajokortin suorittajien ikä huomioon ottaen oli perusteltua, että koulutusta voitaisiin antaa myös kouluopetuksessa. Tämän johdosta momenttiin sisällytettäisiin säännös koulutuksen antamisesta peruskoulussa tai toisen asteen koulutuksessa, mikä käsittäisi ammatilliset oppilaitokset ja lukiot. Tällöin ei koulutuksen antamiseen vaadittaisi erillistä hyväksymistä eikä autokoululupaa. Koulutus olisi toteutettava sitä koskevien vaatimusten mukaisesti, mikä sisältäisi muun muassa sen, että sisältöjä olisi noudatettava ja kouluttajien olisi täytettävä edellä tarkoitettu kouluttajavaatimus. Momentissa tarkoitettujen koulutusten valvontaan sovellettaisiin autokouluvalvontaa koskevia säännöksiä myös muiden koulutukseen erikseen hyväksyttävien kohdalla. Valtuus tarkempien säännösten antamiseen olisi 6 momentissa, koska se voisi olla tarpeen muuten kuin autokoululuvalla harjoitettavassa toiminnassa.

Pykälän 6 momenttiin sisältyisivät valtuussäännökset tarkempien säännösten ja määräysten antamisesta. Asetuksella voitaisiin antaa tarkemmat säännökset poikkeuksista muiden koulutuksen antajiin valvonnasta, sillä 4 momentissa todetun mukaisesti kouluttajiin sovellettaisiin autokoulujen valvontaa koskevia säännöksiä. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkemmat määräykset koulutusten sisällöstä, käytännön toteutuksesta ja ulkomailla saadun vastaavan koulutuksen hyväksi lukemisesta, mikä erityisesti voisi koskea esimerkiksi B-luokan riskien tunnistamiskoulutusta ja 3 momentin ajo-opetusta. Viraston määräyksiä voitaisiin käyttää koulutuksia koskevien opetusohjelmien ja -suunnitelmien perusteena.

36 §. Kuljettajaopetus ryhmän 2 ajokorttia varten. Pykälässä säädettäisiin ryhmän 2 kuljettajaopetuksesta ja sen sisällöistä. Pykälän 1 momentti vastaisi nykyisen 36 §:n 1 momentin 5 kohtaa. Säännös onnettomuuspaikalla toimimista koskevasta ensiapukoulutuksesta ja liikenteen vaaratilanteiden tunnistamiseen liittyvästä ennakoivan ajamisen opetuksesta vastaisivat nykyisin asetustasolla olevaa säännöstä. Tätä kautta onnettomuuspaikalla toimimista koskevat sisällöt kattaisivat myös ne raskaan kaluston ajokortin suorittajat, jotka eivät suorita ammattipätevyyttä, johon vastaava oppiaihe sisältyy. Muuten liikennejärjestelmän perusteita ja muita ajamiseen liittyviä vaatimuksia koskevat asiat tulisivat käsiteltyä alempien luokkien ajokortin suorittamisen yhteydessä. Raskaan kaluston kohdalla opetus keskittyisi niiden erityispiirteisiin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin teoria- ja ajo-opetuksen sisällyttämisestä opetukseen ja hyväksi lukemisen perusteista, joilla voitaisiin vaikuttaa opetuksen sisältöihin ja määriin. Raskaan kaluston kohdalla pysytettäisiin vaatimus viranomaisen vahvistamasta opetussuunnitelmasta opetuksen perusteena. Pykälän 3 momenttiin sisältyisi valtuus antaa valtioneuvoston asetuksella säännökset opetuksen määristä ja tarkemmat säännökset toteutuksesta. Käytännössä raskaan kaluston ajokorttikoulutukseen ja sen sisältöihin ei ehdotetaisi muutoksia. Valtioneuvoston asetuksella on säännelty koulutusmääristä ja niissä on huomioitu myös ammattipätevyysvaatimukset. Ajokorttikoulutuksella saavutettaisiin raskaan kaluston ajoneuvon kuljettamisen edellyttämä osaaminen myös niissä tehtävissä, joissa ammattipätevyyttä ei vaadita. Nykyisissä opetusvaatimuksissa on huomioitu aiemmin suoritettujen ajo-oikeudet ja niiden hyödyntäminen ajo-oikeutta laajennettaessa.

37 §. Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvä koulutus. Pykälä koskisi uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvää koulutusvaatimusta. Koulutuksen saaminen olisi ajokortin palauttamisen edellytys. Säännös liittyisi 65 §:n 2 momentissa säädettyyn uuden kuljettajan kahden vuoden seuranta-aikaan. Koulutusvaatimus liittyisi kuitenkin mainitussa pykälässä tarkoitetuista teoista riippumatta kaikkiin seuranta-aikana tehtyihin teoihin, jotka johtaisivat ajokiellon määräämiseen.

Seuraamus voisi liittyä sekä poliisiin että käräjäoikeuden määräämiin ajokieltoihin. Tekona voisivat olla muutkin kuin toistuvina huomioon otettavat teot, kuten esimerkiksi rattijuopumus tai vakava liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Toistuvista teoista huomioitaisiin ne, joiden määrä seuranta-aikana täyttäisi ajokieltoon määräämisen perusteet. Jos ajokieltoperusteet täyttyisivät esimerkiksi vasta tiukemman seuranta-ajan päätyttyä tehdystä teosta, koulutusvaatimus ei koskisi ajokortin palauttamista. Mikäli uuden autonkuljettajan tiukemmat seuranta-ajat menisivät päällekkäin moottoripyöräkorttiin sisältyvän seurannan kanssa tai jatkuisivat heti toisen päättymisen jälkeen katkeamatta, seuranta-aikoja käsiteltäisiin yhtenä seurantajaksona. Koulutus olisi ajokortin takaisin saamisen edellytys ajokiellon päätyttyä. Ajokieltoaikaa sillä ei voitaisi lyhentää.

HE 146/2017 vp

Koska koulutus olisi toteutettavissa teoriaopetuksena, estettä sen suorittamiseen ajokiellon aikana ei olisi. Teoriaopetusvaatimuksella varmistettaisiin koulutuksen saatavuus, vaikka koulutuksen vaikuttavuuden kannalta esimerkiksi ryhmässä tapahtuva lähiopetus olisi aiheen käsittelyn kannalta toivottavaa.

Ajokortin takaisin saaminen edellyttää kortin noutamista poliisilta, jolloin samassa yhteydessä olisi esitettävä todistus koulutuksen saamisesta samaan tapaan kuin nykyisin todistus jatkovaiheiden suorittamisesta toistaiseksi määrätyn ajokiellon päättämiseksi siinä tapauksessa, että ajokortinhaltija on tavattu liikenteessä ajamasta jatkovaiheiden suorittamista koskevan määräajan päättymisen jälkeen koulutustodistusta toimittamatta. Tässä pykälässä tarkoitettu koulutus voisi painottua ajokiellon perusteena olevan riskikäyttäytymisen mukaan, mutta vaatimusta ei tarkemmin kytkettäisi ajokiellon perusteena olleisiin tekoihin eikä ajokortin palauttavalla poliisilla olisi koulutuksen sisällön suhteen mitään lisävelvoitteita koulutuksen sisällön määrittelemiseen tai sen täyttymisen tarkistamiseen. Poliisilla ei olisi velvollisuutta esimerkiksi sen tutkimiseen onko ylinopeuksiin syyllistynyt saanut päihdekäyttäytymisen tai muun riskialttiin käyttäytymisen vaikutuksia käsittelevän koulutuksen. Poliisiin rekisteriin viemä tieto ajokortin palauttamisesta ajokiellon päätyttyä olisi myös osoitus koulutustodistuksen esittämisestä. Todistuksen antaja voisi olla autokoulu tai muu koulutukseen hyväksytytaho, josta tieto olisi poliisin käytettävissä.

Pykälän 2 momenttiin sisältyisi säännös ajokortin palauttamisesta uuden kuljettajan ajokiellon jälkeen, mikä edellyttäisi pykälässä tarkoitettua koulutusvaatimuksen täyttymistä. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin koulutuksen antajasta. Koulutus soveltuisi autokoulun ohella esimerkiksi liikenneturvallisuustyön asiantuntijatahon annettavaksi ja kouluttajilta vaadittaisiin samaa osaamista kuin 35 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitetuissa koulutuksissa. Esimerkiksi päihteiden käyttöön liittyviä vaikutuksia käsittelevien aiheiden kohdalla kelpoisuusvaatimus voisi täytyä esimerkiksi päihdealan asiantuntemuksella. Teoriaopetuksena koulutus voisi olla annettavissa myös verkko-opetuksena valvotusti kuten muunkin lakisääteisen koulutuksen toteutuksessa. Koulutuksen määräksi ehdotetaan neljä tuntia. Säännöstä sovellettaisiin myös moottoripyöräilijöihin, joiden ajokortteihin sovelletaan samanlaista uuden kuljettajan tiukempaa seurantaa kuin auton ajokorteissa. Myös tässä koulutuksessa sovellettaisiin autokoulun valvontaa koskevia säännöksiä.

Pykälän 4 momenttiin sisältyisi valtuussäännös tarkempien säännösten antamiseen. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä koulutuksesta ja sen määrästä. Lisäksi voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä autokouluvalvonnan poikkeuksista kouluttajien toimiessa ilman autokoululupaa. Liikenteen turvallisuusviraston määräykset voisivat taas koskea koulutuksen sisältöä ja toteuttamista.

38 §. Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun aloittamisen vähimmäisikä. Pykälä vastaisi pitkälti nykyisen autokouluopetuksen aloittamista koskevan 38 §:n säännöksiä ajo-opetuksen aloittamisen edellytyksistä. Käytännön opetuksen ja harjoittelun aloittaminen olisi sidoksissa ajokorttia suorittavan vähimmäisikään. Pykälä koskisi sekä autokoulussa että opetusluvalla annettavaa opetusta ja siinä otettaisiin huomioon myös ajoharjoittelu. B-luokassa aloittaminen voisi tapahtua kaksi vuotta ennen vähimmäisikävaatimuksen täyttymistä, jolloin ajoharjoitteluun voitaisiin varata vuotta pitempi aika. Muissa luokissa käytäntö pysyisi ennallaan. Pykälä koskisi vain ajo-opetusta ja ajoharjoittelua, jolloin se ei rajoittaisi 35 §:n 1 momentissa säädettyä ensimmäisen kortin koulutusta, joka teoriaopetuksena olisi toteutettavissa tässä pykälässä säädettyistä ikävaatimusten estämättä. Mopolla ja kevyellä nelipyörällä annettavaan ajo-opetukseen sen sijaan sovellettaisiin momentissa olevaa vähimmäisikää. Pykälän 2 momentissa otettaisiin huomioon ammatillisen koulutuksen reformin edellyttämät tarkistukset sekä B-luokan ajo-opetuksen aloittamisien lasku 16 vuoteen. Muuten momentti vastaisi nykyistä 4 momenttia ja olisi asiallisesti ennallaan. Myös pykälän 3 momentti vastaisi asiallisesti nykyistä käytäntöä. E-luokan yhdistelmäutukintoon tulevan olisi täytettävä vetoauton vähimmäisikävaatimus kyseisen ajokortin omaamisen kautta. Pykälän 4 momenttiin sisältyisi valtuussäännös ajo-opetusta ja ajoharjoittelua koskevien määräysten antamiseen.

39 §. Ajoneuvon kuljettaja ajo-opetuksessa ja ajoharjoittelussa. Pykälässä otettaisiin huomioon sen soveltaminen ajoharjoitteluun ja säänneltäisiin vastuullisesta kuljettajasta ajo-opetuksessa ja ajoharjoittelussa. Pykälä vastaisi 5 ja 6 kohdan traktoreita lukuun ottamatta nykyiseen 47 §:ään sisältyvää sääntelyä. T-luokassa ei ajokoetta vaadita, mutta mahdollisuus ajo-opetukseen ja harjoitteluun olisi perusteltua olla 6 kohdan mukaisesti olemassa. AM-luokkaan ehdotetuilta eräiden T3 ajoneuvoluokan traktoreilta vaadittaisiin ajokoe, ja niiden kohdalla sovellettaisiin 5 kohdan säännöksiä. Erityisen perusteltua se olisi näiden T3 ajoneuvoluokan traktoreiden kohdalla syystä, että luokkaan kuuluvien erilaisten ajoneuvojen arvioidaan yleistyvän. Mitä pykälässä säädettäisiin kuljettajasta ajo-opetuksesta, koskisi 34 §:n 1 momentissa todetun mukaisesti myös kuljettajaa käsittelevä opetuksessa.

40 §. Opetuksessa ja ajoharjoittelussa käytettävät ajoneuvot ja muut opetusvälineet. Pykälä vastaisi nykyiseen 48 §:ään sisältyvää sääntelyä ajoharjoittelulla täydennettynä. Vaatimukset koskisivat myös autokouluopetuksessa käytettäviä ajoneuvoja. Ajoneuvon olisi 1 momentin mukaan vastattava luokkakohtaisia vaati-

HE 146/2017 vp

muksia ja AM-luokassa ajoneuvon luokkaa. Ajoneuvossa vaadittaisiin tarvittaessa erillisenä ajohallintalaitteena käyttöjarruun vaikuttava poljin opettajaa tai ajoharjoittelussa harjoittelua ohjaavaa varten. Autokouluajoneuvossa ei vaadittaisi enää kytkinpoljinta, mutta estettä sen asentamiselle ei olisi. Polkimien asentaminen ei edellyttäisi erillistä hyväksymistä tai muutoskatsastusta. Vaatimukset olisivat yhdenmukaiset sekä opetuslupa- että autokouluopetuksessa.

Pykälän 2 momenttiin sisältyisivät säännökset ajo-opetuksessa ja ajoharjoittelussa sekä muussa opetuksessa käytettävistä muista opetusvälineistä kuin ajoneuvoista. Näitä olisivat simulaattorit, joita voitaisiin käyttää myös säänneltyyn ajo-opetukseen siten kuin valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettäisiin. Opetusvälineiden ja niissä käytettyjen ohjelmien olisi vastattava luokkakohtaisia vaatimuksia. 2 momentissa olisi edelleen vaatimus siitä, että ryhmän 2 opetuksessa opetuksen olisi perustuttava hyväksytylle opetussuunnitelmalle. Simulaattoreilta ei vaadittaisi enää viranomaisen hyväksymistä. B-luokan riskien tunnistamiskoulutuksessa simulaattorin käyttö olisi edellä todetun mukaisesti vain osin mahdollista, minkä tarkoituksena on varmistaa ajoneuvotuntuman saaminen.

Pykälän 3 momenttiin sisällytettäisiin säännös virtuaaliopetuksen toteutuksesta. Momenttiin sisältyisi teknisen käyttöyhteyden avulla annettavaa opetusta koskeva säännös, mikä vastaisi nykyisin asetukseen sisältyvää säännöstä. Käyttöyhteyden olisi mahdollistettava oppilaan tunnistaminen ja reaaliaikainen vuorovaikutus. Teknistä käyttöyhteyttä vastaavaa säännöstä sovellettaisiin myös simulaattoriopetuksen toteutuksessa. Vaatimus koskisi ajokorttilaissa säädettyä opetusta, josta säädetään 35–37 §:ssä ja joka on edellytyksenä kuljettajantutkintoon pääsyyn. Pykälän 4 momenttiin sisältyisivät valtuussäännökset tarkempien säännösten antamiseen. Ajoneuvoista ja muista opetusvälineistä ja niiden käytöstä opetuksessa voitaisiin antaa säännöksiä valtioneuvoston asetuksella. Asetukseen sisällytettäisiin esimerkiksi säännös siitä, että 35 §:n 2 momentissa tarkoitettua käytännön opetuksessa voitaisiin vain osin käyttää simulaattoria. Myös raskaan kaluston ajo-opetuksessa simulaattorin käyttö olisi edelleen rajoitettua. Liikenteen turvallisuusvirastolle ehdotetaan annettavaksi toimivalta simulaattoreita ja muita opetusvälineitä koskevien teknisten määräysten antamiseen. Laitteiden tekninen kehitys on nopeaa, minkä takia menettelyn joustavuuden toteuttamiseksi määräystenantovaltuus olisi perusteltu.

41 §. Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun toteuttaminen. Pykälä vastaisi perusteiltaan nykyiseen 49 §:ään sisältyvää sääntelyä ajoharjoittelulla täydennettynä. Pykälän 1 momentissa olisi säännös ajokorttia suorittavalta vaadittavasta osaamisesta sekä opettajan tai ajoharjoittelua ohjaavan vastuusta osaamisen arvioimisessa ennen liikenteeseen lähtöä. Ajokorttia suorittavalla olisi oltava perustiedot, kuten liikennesäännöt, hallussa ja riittävä ajoneuvon käsittelytaito. Opetuslupaopetuksessa näihin perustietoihin sisältyisi myös 35 §:n 1 momentissa tarkoitettu turvallisuuspainotteinen koulutus, joka olisi edellytys liikenteessä aloitettavalle opetukselle ja harjoittelulle. Vaatimus ei estäisi opetuslupamenettelyn käynnistymistä ja muun opetuksen aloittamista. Opetusluvan käytön laajentaminen perinteisestä opetuksesta ajoharjoitteluun yhdessä opetuslupavaatimusten keventämisen kanssa puoltaisivat vaatimusta. Vaatimus mainitusta koulutuksesta koskisi vain ensimmäisen ajokortin suorittamista. Ehdotettujen muutosten johdosta esimerkiksi ajoharjoitteluun lähdeettäessä ohjaavalla, varsinkin jos näitä on useampia, ei välttämättä ole tietoa saadusta opetuksesta. Ajoharjoitteluun lähtevän harjoittelua ohjaavan olisi varmistuttava siitä, että liikenteessä ajamisen edellytykset olisivat olemassa. Käytännössä ajo-opetukseen tai ajoharjoitteluun lähtevän olisi arvioitava ajokorttia suorittavan osaaminen esimerkiksi harjoitteluun suunnitellun reitin liikenneympäristön ja -tilanteiden mukaan. Opetuslupamenettelyn kautta luvanhakija sitoutuisi opetukseen tai ajoharjoittelun ohjaamiseen ja siihen liittyvään vastuuseen. Ensimmäistä ajokorttia suorittaessa koulutustodistus olisi opetusluvan ohella pidettävä ajossa mukana ja vaadittaessa esitettävä liikennevalvonnassa. Koulutuksen saaminen ennen liikenteessä ajamista tukisi vastuullisen ajotavan kehittymistä. Ammattiopetuksessa koulutus voitaisiin vapaammin sijoittaa opetukseen.

Vastuullisen kuljettajan sääntelyyn liittyen pykälän 2 momentissa säädettäisiin tämän paikasta ajoneuvossa. Säännökset olisivat asiallisesti ennallaan. Ajo-opetusta koskevia säännöksiä sovellettaisiin myös käsittelyopetukseen. Pykälän 3 momenttiin sisältyisivät säännökset ajoneuvoista, joita käytettäessä tarvittaisiin eri laitteet ajo-ohjeiden antamista varten ajokorttia suorittavan ja opettajan tai ohjaavan välillä. Asiallisesti säännös olisi ennallaan. Pykälän 2 ja 3 momenttiin lisättäisiin säännös T- ja AM-luokan traktoreilla tapahtuvasta ajo-opetuksesta ja ajoharjoittelusta, vaikka T-luokan tutkintovaatimuksiin ei vaadittaisi ajokoetta kuten AM-luokassa erälle T3 ajoneuvoluokan traktoreille. Säännös olisi tarpeen, koska myös T-luokkaan kuuluvien erilaisten ajoneuvojen käyttöönoton arvioidaan lisääntyvän, mikä korostaa tarvetta ottaa ajo-opetus ja -harjoittelu säännöksissä huomioon. Momentissa olisi myös säännös ajokorttia suorittavan ajovarusteista. Kysymykseen tulisivat lähinnä turvallisuuteen liittyvät kuljettajaa suojaavat ajovaatteet, esimerkiksi moottoripyörällä kaatumisen varalta.

Pykälän 4 momenttiin sisällytettäisiin säännös simulaattoriopetuksesta. Momentti koskisi lakisäateistä opetusta. Aiemmat momentit koskisivat perinteistä ajoneuvolla toteutettavaa opetusta ja harjoittelua. Muuta kuin

HE 146/2017 vp

lakisääteistä simulaattorilla tapahtuvaa ajo-opetusta ja ajoharjoittelua ei enää säänneltäisi. Simulaattorilla tapahtuvassa ajo-opetuksessa ja harjoittelussa olisi mahdollista menetellä vastaavasti kuin mitä teoriaopetuksen osalta tällä hetkellä autokouluopetuksen toteutuksessa säädetään. Jos opettaja ei olisi samassa tilassa kanssa tätä ohjaamassa, yhteys voitaisiin muodostaa teknisen käyttöyhteyden avulla. Opettaja voisi olla lähellä olevassa valvomossa tai etäyhteyden päässä. Käyttöyhteyden olisi kuitenkin täytettävä 40 §:n vaatimukset oppilaan luotettavasta tunnistamisesta ja kaksisuuntaisesta vuorovaikutuksesta. Menettely mahdollistaisi esimerkiksi useamman oppilaan samanaikaisen ohjaamisen ja valvomisen. Pykälän 5 momenttiin sisältyisi valtuus Liikenteen turvallisuusvirastolle antaa tarkempia määräyksiä ajo-opetuksen ja harjoittelun toteutuksesta eri välineitä käytettäessä, esimerkiksi opettajaa koskevia määräyksiä simulaattorilla tapahtuvassa opetuksessa. Lisäksi se voisi antaa määräykset ajo-ohjeiden vastaanottamiseen tarvittavista laitteista.

42 §. Opetusluvan myöntämisen edellytykset ryhmän 1 ajokorttia varten. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin opetusluvan myöntämisen edellytyksistä ryhmän 1 ajokortin ajo-opetukseen ja ajoharjoittelun ohjaamiseen. Opetuslupa voitaisiin myöntää myös moottoripyörän harjoitusluvan myöntämisen edellytyksenä olevan ajo-opetuksen antamiseen. Estettä luvan hakemiseen pelkästään ajoharjoittelun ohjaamiseen ei olisi, mutta luvassa ei rajoitettaisi sitä pelkästään harjoitteluun sillä lupaperusteet olisivat samat. Momentin 1 kohdan vähimmäisikävaatimus olisi ennallaan. Mopo-opetuksen osalta ikäraja nousisi. Momentin 2 kohdassa vaatimusta ajokortin voimassaoloajasta pidennettäisiin nykyisestä lupaedellytyksiin ehdotettujen kevennysten johdosta. Hakijalla olisi oltava opetuksen luokkaa vastaava ajokortti. Ajokorttina hyväksyttäisiin Suomessa tai muussa EU- tai ETA-valtioissa annetut ajokortit. Muut ajokortit olisi vaihdettava suomalaisen ennen opetusluvan myöntämistä. Ajokokemus voisi perustua muuhunkin ajokorttiin, mutta menettelyn tarkoituksena olisi kohdella kaikkia luvanhaltijoita yhdenmukaisesti. Vaatimuksella varmistettaisiin luvanhaltijoiden rekisteröinti ja valvonta yhdenmukaisten vaatimusten mukaisesti. Luokka määräytyisi ajokorttiluokan ja AM-luokassa ajoneuvon luokan mukaan. Opetuslupaopettajan kokeesta luovuttaisiin. Momentin 3 kohdan edellytys, ettei hakija olisi ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa, olisi ennallaan. Momentin 4 kohtaan sisältyisi nykyistä vastaava vaatimus luvanhakijan henkilökohtaisesta sopivuudesta, joka määriteltäisiin henkilörikostaustan ja muiden viranomaisen rekisteristä ilmenevien merkintöjen perusteella nykyiseen tapaan.

Pykälän 2 momentissa mahdollistettaisiin AM-luokan opetuksessa ja ajoharjoittelun ohjaamisessa ajoneuvo-luokkaa vastaavan ajokortin ohella moottoripyörän ajokortti mopon ja auton ajokortti kevyen nelipyörän ajokorttia suoritettaessa. Lisäksi hyväksyttäisiin auton ajokortti myös mopolla annettavassa opetuksessa, mikä poikkeaisi nykyisestä käytännöstä. Ajokortti kuitenkin vaadittaisiin, jolloin ilman ajokorttia saavutettua oikeutta mopon kuljettamiseen ei hyväksyttäisi. Kaksipyöräisen ajoneuvon ajokortin suorittajia kohdeltaisiin muutoksessa yhdenvertaisesti siinä mielessä, että moottoripyörän opetuslupa voidaan myöntää A-luokan ajo-oikeuden perusteella, joka on saatu aikanaan suorittamalla auton ajokortti. Mopo-opetuksessa olisi yhteys ajokorttia suoritettavaan hoidettava teknisin apuvälinein, mikä voisi tapahtua myös autosta.

43 §. Opetusluvan myöntämisen edellytykset ryhmän 2 ajokorttia varten. Raskaan kaluston kohdalla opetuslupa olisi käytettävissä vain 1 momentin mukaisesti autonkuljettajan ammattiopetukseen rinnastettavan työnantajan antaman koulutuksen yhteydessä kuljetusalan tutkintokoulutuksessa oppisopimuksella, mikä vastaisi nykyistä käytäntöä. Säännöksessä huomioitaisiin ammatillisen koulutuksen reformista liittyvät nimikkeiden muutostarpeet. Luvan myöntämisperusteet 2 momentissa olisivat ennallaan.

44 § Opetusluvan myöntäminen ja voimassaolo. Pykälä vastaisi nykyiseen 42 §:n sisältyvää sääntelyä. Ajo-opetuksen aloittamisajankohdan aikaistumisesta johtuen pykälän 1 momentissa pidennettäisiin B-luokan opetusluvan voimassaoloaikaan vuodella nykyisestä. Lupa olisi myönnettävissä aikaisintaan ajokorttia suorittavan ollessa 16-vuotias. Muiden luokkien kohdalla nykyiset määräajat antavat riittävän ajan opetusprosessille, mistä syystä niihin ei ehdoteta muutoksia. Momentissa olisi viittaus liikenteessä annettavan ajo-opetuksen vähimmäisikään, koska AM-luokassa lupa voitaisiin myöntää ennen mainittua ajankohtaa.

Pykälän 2 momenttiin sisältyisivät luvan myöntämistä koskevat rajoitukset, jotka pysyisivät ennallaan. Muulle kuin lähisukulaiselle tai holhousuhteessa oleville annettavaan opetukseen luvan saaminen olisi rajoitettu kolmeen lupaan kolmessa vuodessa. Luvan käyttö kaupalliseen opetukseen olisi 34 §:n 2 momentin mukaan kielletty. Myös säännös luvan myöntämisestä kahdelle kahden opettamiseen pysytettäisiin perhe- ja huoltajustapauksessa ennallaan. Säännöksellä mahdollistettaisiin esimerkiksi perheen kaksosten opettaminen samalla luvalla.

Pykälän 3 momenttiin sisältyisivät säännökset lupaan merkittävistä tiedoista. Luvassa olisi yksilöitävä luvanhaltija ja ajokortin suorittaja sekä suoritettavan ajo-oikeuden luokka ja AM-luokassa myös se, onko kysymyksessä mopon tai kevyen nelipyörän ajo-oikeuden suorittaminen. Mikäli lupa myönnettäisiin 2 momentissa tarkoitettussa tapauksessa kahdelle, lupaan olisi tehtävä merkintä opetustodistuksen antavasta opettajas-

HE 146/2017 vp

ta. Opetustodistuksen antaminen koskisi tässä tapauksessa vain 35 §:n 3 momentissa tarkoitettua ajo-opetusta.

Pykälän 4 momentissa pysytettäisiin voimassa luvan voimassaolon sitominen kuljettajantutkinnon suorittamiseen ja momenttiin sisältyisi myös säännös mahdollisuudesta luvan voimassaolon jatkamiseen tarvittaessa. Momenttiin sisältyisi myös säännös lupahakemuksen raukeamisesta, jos hakemuksen tehnyt jättäisi esimerkiksi hakemuksen käsittelyn edellytyksenä olevan lisäselvityksen toimittamatta.

45 §. Opetusluvan peruuttaminen. Pykälä vastaisi nykyistä 44 §:ä.

46 §. Moottoripyörän harjoituslupa. Pykälän 1 momentin mukaan lupa myönnettäisiin edelleen ajokorttia suorittavalle ja se oikeuttaisi itsenäiseen ajoharjoitteluun. Tästä syystä ajokorttia suorittava katsottaisiin vastuulliseksi kuljettajaksi harjoitusajossa. Harjoittelussa käytettävän moottoripyörän olisi vastattava suoritettavan ajokortin luokkaa. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin nuorimpien moottoripyörän ajokorttia harjoitusluvalla suorittavien harjoitteluun ehdotetusta ohjaajan vaatimuksesta. Harjoittelua ohjaavan nimeämisen tarkoituksena olisi nostaa harjoittelun laatua harjoitusluvalla ajokortin hankkineiden taidoissa havaittujen puutteiden korjaamiseksi. Etenkin liikennetilanteiden hallinnassa on havaittu puutteita. Jos ajokortti olisi ensimmäinen, kaikille ensimmäistä ajokorttia suorittaville ehdotettu koulutusvaatimus puolestaan sisältäisi turvallisuusseikkojen huomioimisen. Menettelyn tavoitteena olisi, että harjoittelua ohjaava sitoutuisi ohjaustehtävään ja ottaisi vastuuta liikenneajotaitojen kehittämisessä ja seuraisi ajovalmiuksien kehittymistä, myös liikenteessä.

Harjoittelua ohjaavan vaatimus koskisi käytännössä kevytmoottoripyörän korttia harjoitusluvalla suorittavia, jotka eivät olisi täyttäneet 18 vuotta. Harjoitusluvan, samoin kuin ajokortin, saamiseksi vaadittaisiin huoltajan suostumus. Kuten 9 §:n 2 momentissa, tässäkin tapauksessa riittäisi yhden huoltajan suostumus. Kummassakin tapauksessa suostumus olisi esitettävä tutkintoon pääsyn yhteydessä. Kun opetusluvalla opettavien katsotaan olevan lähinnä vanhempia, myös moottoripyörän harjoituslupaharjoittelun ohjaaminen voisi tapahtua pitkälti vanhempien toimesta. Muussa tapauksessa harjoittelua ohjaavan olisi oltava huoltajan hyväksymä ja tämä voitaisiin nimetä esimerkiksi suostumuksessa. Pykälän 3 momenttiin sisältyisi valtuussäännös tarkempien säännösten antamiseen valtioneuvoston asetuksella ajoharjoittelusta ja sen ohjaamisesta.

47 §. Moottoripyörän harjoitusluvan myöntäminen. Harjoitusluvan myöntämisen edellytyksiä muutettaisiin harjoittelun ohjaajan vaatimisen ja opetusvaatimuksia koskevien muutosehdotusten johdosta. Pykälän 1 momentin mukaan lupa myönnettäisiin ajokorttia suorittavan hakemuksesta, koska lupa oikeuttaisi itsenäiseen harjoitteluun ohjaajavaatimuksesta huolimatta. Ajokorttia suorittavan vaadittaisiin edelleen täyttävän ajokorttivaatimukset ajokokeen suorittamista lukuun ottamatta. Hänen olisi täytettävä ajokorttilupaa, ajo-opetusta, teoria- ja käsittelykokeen suorittamista suorittavan ajokortin luokassa eikä hän saisi olla tai ollut edeltäneen viiden vuoden aikana ajokiellossa. Tältä osin vaatimukset olisivat ennallaan. Uutena vaadittaisiin harjoittelua ohjaavan nimeäminen huoltajien suostumuksessa, jos hakija olisi 46 §:n 2 momentin mukaisesti alaikäinen. Myös ensimmäisen ajokortin suorittamiseen liittyvä koulutus vaadittaisiin, jos ajokortti olisi ensimmäinen. Pykälän 2 momenttiin sisältyisi kokemukseen perustuva poikkeussäännös, joka vapauttaisi teoriakokeen suorittamisesta harjoituslupaa haettaessa. Luokkakorotus on suoritettavissa ajokokeella, jos henkilöllä on kahden vuoden kokemus välittömästi alemmassa moottoripyöräluokassa, jonka mukaisesti ei myöskään harjoituslupaa tällä perusteella myönnettäessä teoriakoetta vaadittaisi uudelleen. Ajokokeen vaatimisesta nykyisen koulutusvaatimuksen sijaan säädettäisiin tutkintoa koskevassa 53 §:n 2 momentissa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin lupaan merkittävistä tiedoista ja luvan voimassaoloajasta. Harjoittelua ohjaavaa ei nimeämisestä huolimatta merkittäisi harjoituslupaan, koska tämän läsnäolo ei olisi harjoittelun vaan harjoitusluvan myöntämisen edellytys. Uutta lupaa ei voisi myöntää ilman painavaa syytä, joka olisi ollut esteenä ajokortin suorittamisen loppuun viemiselle määräajassa. Harjoittelussa käytettävän moottoripyörän olisi vastattava lupaan merkittyä suoritettavan ajokortin luokkaa. Pykälän 4 momenttiin sisältyisi valtuussäännös tarkempien määräysten antamiseen luvan edellytyksenä olevasta käsittelykokeesta Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä.

48 §. Moottoripyörän harjoitusluvan peruuttaminen. Pykälä vastaisi nykyiseen 46 §:ään sisältyviä säännöksiä.

49 §. Opetustodistus. Pykälään lisättäisiin viittaussäännös lain pykäliin, joihin sisältyisi opetusta koskevia vaatimuksia. Opetustodistuksen antaminen koskisi näihin pykäliin sisältyvää opetusta, joka olisi edellytyksenä tutkintoon pääsyyn eli ryhmän 2 kuljettajaopetusta, 35 §:n 3 momentin ajo-opetusta, ensimmäisen ajokortin opetusta, B-luokan vaaratilanteita käsittelevää koulutusta ja uuden kuljettajan ajokieltoon liittyvää koulutusta. Moottoripyörän korotuskoulutuksessa ei tutkintoa suoritettaisi vaan todistuksen esittäminen olisi ajo-

HE 146/2017 vp

kortin luovuttamisen edellytys. Pykälää sovellettaisiin kaikkiin, joilla olisi kelpoisuus lain mukaan koulutuksen antamiseen. Pykälään sisältyisi valtuussäännös tarkempien säännösten antamiseen valtioneuvoston asetuksella.

50 §. Kokeilulupa. Kokeilulupaa koskevaa pykälää tarkistettaisiin koskemaan ryhmän 2 ajokorttiopetusta. Ehdotettujen muutosten myötä Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaa määräysten antamisessa ehdotetaan laajennettavaksi, mistä syystä myös kokeilulupien myöntäminen ehdotetaan viraston harkittavaksi ilman ministeriön suostumusta. Laissa asetettaisiin rajat kokeilulle. Kokeilussa voitaisiin poiketa edelleen säädetystä opetuksen määrästä ja toteutusta koskevista vaatimuksista edellyttäen, että kokeiluun osallistuva saa laissa tarkoitetut valmiudet. Koulutusten määrästä ja toteutuksesta voitaisiin säätää valtioneuvoston asetuksella.

51 §. Opetusajoneuvon tunnus. Pykälän 1 momenttiin sisällytettäisiin ajo-opetuksessa ja ajoharjoittelussa käytettävien ajoneuvojen tunnusta ja muuta merkintää koskeva säännös ja 2 momenttiin valtuussäännös tarkempien säännösten antamiseen tunnuksen käytöstä ja ajoneuvon muusta merkitsemisestä valtioneuvoston asetuksella. Tunnusta koskeva sääntely olisi vakiintunut käytössä ja tarvetta sen muuttamiseen ei olisi. Asetustasolla olevaa sääntelyä siirrettäisiin lakiin asiallisesti ennallaan. Autokoululuvalla harjoitettavassa toiminnassa käytettävistä ajoneuvoista olisi edelleen käytävä ilmi myös autokoulun nimi, mikä erottaisi ajoneuvot opetuslupaopetuksessa ja -harjoittelussa olevista ajoneuvoista. Autokoulun nimen merkitseminen koskisi vain ajokorttilaissa tarkoitettua ajo-opetusta, mitä ehdotetaan säännöksessä tarkennettavaksi. Säännös ei koskisi puolustusvoimien ajokorttia varten annettavaa opetusta.

5 luku. Kuljettajantutkinto

52 §. Kuljettajantutkinnon tarkoitus ja sisältö. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin hyväksytyyn kokeen vaatimuksista. Hyväksytyyn tutkintosuorituksen edellytyksenä olisi oltava, että ajokorttia suorittavan tiedot, taidot ja ajotapa osoittavat, että hän kykenee kuljettamaan ajoneuvoa erilaisissa liikennetilanteissa sujuvasti, vastuullisesti ja liikenneturvallisuutta vaarantamatta. Kuljettajan ajokäyttäytymisessä otettaisiin huomioon myös ekologisuuden ja sosiaalisuuden vaatimukset, kuten liikenteen ympäristövaikutusten huomioiminen esimerkiksi ajoneuvon hankinnassa, käytössä ja liikkumisratkaisuisissa sekä muiden tienkäyttäjryhmien ja näiden erityistarpeiden ennakoiminen ja huomioon ottaminen, liikenteen vuorovaikutuksen ymmärtäminen ja sen ymmärtäminen, mikä vaikutus omalla toiminnalla on osana liikennejärjestelmää liikenteen riskien vähentämisessä. Ajokokeessa osoitetusta osaamisesta ja ajotavasta olisi annettava palaute, jossa käsiteltäisiin paitsi asioita, joihin ajotaidon kehittämisessä on tarpeen kiinnittää huomiota, niin myös osoitettua osaamista. Palautteella tuettaisiin itsenäistä ajamista ja sen kehittämistä tai, jos tutkintosuoritus hylättäisiin, uuteen tutkintoon vaadittavaa ajotaidon kehittämistä. Tältä osin palaute liittyisi myös siihen, että uuden tutkinnon edellytykseksi asetetusta lisäopetusvaatimuksesta luovuttaisiin opetusvaatimuksiin ehdotettujen muutosten suuntaisesti. B-luokassa palautteen merkitystä korostaisi osaltaan ehdotus vaiheistetusta ajokortin suorittamisesta luopumisesta.

Pykälän 2 momenttiin sisältyisivät vaatimukset kuljettajantutkinnon arviointikohteista, joilla ajokorttia suorittavan osaamista tutkittaisiin. Osaamista olisi arvioitava mahdollisimman monipuolisesti. Tutkinnon sisältöaiheita laajennettaisiin opetuksessa tapahtuvien muutosten johdosta, jotta turvallisuuteen vaikuttaviin tekijöihin kiinnitettäisiin riittävästi huomiota. Tutkinnossa olisi arvioitava ajokorttia suorittavan ajotapaa ja kykyä ajoneuvon kuljettamiseen erilaisissa ympäristöissä ja tilanteissa sääntöjen ja säännösten mukaisesti ja vastuullisen kuljettajan vaatimukset huomioon ottaen. Erilaisten turvallisuuteen vaikuttavien tekijöiden huomioon ottamista olisi arvioitava sekä teoria- että käytännön kokeissa. Mikäli liikenneympäristö ei tarjoaisi edellytyksiä riittävän monipuoliseen liikennetilanteiden käsittelyyn, olisi tutkintoa kehitettävä muin keinoin korvaamaan ympäristön puutteet.

Pykälän 3 momenttiin sisältyisi säännös siitä, että tutkinnon olisi täytettävä ajokorttidirektiivissä säädetyt vaatimukset. Momenttiin sisältyisi myös valtuussäännös antaa tarkempia säännöksiä tutkinnon sisällöstä Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä.

53 §. Kuljettajantutkinnon rakenne ja toteuttaminen. Pykälään sisältyisivät tutkinnon rakennetta koskevat vaatimukset teoria- ja ajokokeesta ja ajokokeen tarkemmasta toteuttamisesta. Ajokokeeseen pääsy edellyttäisi pääsääntöisesti teoriakokeen suorittamista. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tutkintoon sisältyvästä teoria- ja ajokokeesta ja niitä koskevat poikkeukset. T-luokassa suoritettaisiin edelleen vain teoriakoe, mutta AM-luokassa T3 ajoneuvoluokan traktoreilla suoritettaisiin normaali teoriakoe ja ajokoe. Moottoripyörän ajokorttiluokkaa kahden vuoden kokemuksella korotettaessa siihen riittäisi ajokoe. Myös nykyuotoinen seitsemän tunnin koulutus olisi edelleen 35 §:n 4 momentin mukaan vaihtoehtona käytettävissä. Tarkemmat säännökset siirrettäisiin asetukselta lakiin nykyisiä säännöksiä asiallisesti vastaavina.

HE 146/2017 vp

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tarkemmin ajokokeesta ja käsittelykokeesta sekä ajokokeeseen pääsemisen edellytyksistä. Ajokokeeseen voisi sisältyä erillinen käsittelykoe. Näin tapahtuisi yhdistelmätkinnoissa ja moottoripyörätutkinnoissa. Nykyisestä poiketen mopon ajokorttia suoritettaessa suoritettaisiin aiemmasta poiketen teoriakoe ja ajokoe liikenteessä. Momenttiin sisältyisi myös teoriakoetta koskeva säännös. Säännökset olisivat muuten asiallisesti ennallaan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin ajokokeessa käytettävien ajoneuvojen vaatimuksista. Tutkintoajoneuvoon vaadittaisiin ajokokeen vastaanottajaa varten jarru, joka vaikuttaisi käyttöjarruun. Vaatimus olisi yhdenmukainen opetusajoneuvoja koskevan vaatimuksen kanssa ja edellyttäisi opetuksen antajasta riippumatta vain jarrupolkimen. Vaatimus olisi erityisen tarpeen koska edellä keskeisissä ehdotuksissa todetun mukaisesti ajokokeen vastaanottajalla ei olisi samaa tietoa käytettävissään tutkintoon tulijan ajokyvystä, mistä syystä kaikkien osapuolien turvallisuus edellyttäisi polkimia. Valtuus tarkempien säännösten antamiseen sisältyisi 4 momenttiin. Tarkemmat säännökset ehdotetaan annettaviksi valtioneuvoston asetuksella nykyisen liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen sijaan. Lakiin ehdotettujen muutosten johdosta ministeriön asetus kumoutuisi, koska valtuuksia asetuksen antamiseen ei enää olisi. Momentti olisi muuten asiallisesti ennallaan.

Pykälän 4 momenttiin sisältyisi valtuussäännös ajokokeiden kestoa sekä ajokokeen vastaanottamista ja poljinvaatimuksen poikkeuksia koskevien säännösten antamiseen valtioneuvoston asetuksella. Poljinta ei ole vaadittu, jos ajokorttia suorittavalla ennestään olevan ajokortin kautta hänellä katsotaan olevan riittävät kuljettajan valmiudet. Menettelyssä on sovellettu opetuksen antamista koskevia säännöksiä. Jatkossa poljin vaadittaisiin nykyiseen tapaan kevyessä nelipyörässä, moottoripyörässä ja autoluokkia suoritettaessa sekä myös AM-luokan traktorikorttia suoritettaessa. Ajokokeen vastaanottajan paikka olisi yleensä kokeen suorittajan vieressä, mikä paikka olisi varustettava polkimin samoin kuin opetusajossa. Ajoneuvossa, jossa istuinpaikat olisivat peräkkäin, poljin vaadittaisiin vain, jos ajokokeen vastaanottaja olisi mukana ajoneuvossa. Vaihtoehtona kokeen vastaanottamiselle olisi ajaa perässä toisella ajoneuvolla, jolloin erillisiä polkimia ei tarvittaisi. Näin meneteltäisiin myös mopotutkintoa vastaan otettaessa. Aiempien valmiuksien perusteella esimerkiksi linja-auton ajokorttia suoritettaessa ei ole vaadittu ylimääräisiä polkimia, jos kokelaalla on C-luokan kuorma-auton ajo-oikeus. B-luokassa ehdotetaan ajokokeen kestoa pidennettäväksi nykyisestä, mikä toteutettaisiin asetustason muutoksin. Ajokokeen kestoja koskevat vaatimukset sisältyvät asetukseen. Nykyisin vähimmäiskesto on 45 minuuttia ja aikaa ehdotetaan lisättäväksi 15 minuutilla ajotaidon arvioinnin monipuolistamiseksi. Lisäksi momenttiin sisältyisi valtuuksia tarkempien säännösten antamiseen tutkintoajoneuvoista. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa säännöksiä myös muista tutkintoa koskevista vaatimuksista. Momenttiin sisältyisi myös valtuus määräysten antamiseen Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä tutkintojen käytännön vaatimuksista. Momenttiin sisältyvä valtuus tarkempien määräysten antamiseen ajonäytteestä poistettaisiin, koska 19 §:ään sisältyy jo vastaava valtuussäännös. Edellä 3 momentissa todetun mukaisesti tutkintoajoneuvoja koskeva tarkempi sääntely sisällytettäisiin valtioneuvoston asetukseen. Muulta osin momenttiin sisältyvät säännökset olisivat asiallisesti ennallaan.

54 §. Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset. Pykälän 1 momenttiin koottaisiin kaikki tutkintoon pääsyn edellytykset myös ne, jotka ovat nyt asetustasolla. Muutokset olisivat seurausta opetusvaatimuksiin ehdotetuista muutoksista. Momentin 4 kohdassa tarkoitettuna koulutuksena olisivat pykälissä mainitut turvallisuuspainotteiset koulutukset ja 35 §:n 3 momentissa tarkoitettu moottoripyörän ja auton B-luokan ajokortin suorittamiseen liittyvä vaatimus ajo-opetuksesta, joiden saaminen olisi osoitettava opetustodistuksella. Vaatimukset olisivat tältä osin muuten asiallisesti ennallaan. Momenttiin lisättäisiin uusi 8 kohta huoltajan suostumuksesta, joka vaadittaisiin alle 18-vuotiaalta silloin kun ajokortin vähimmäisikä olisi alle 18 vuotta. Moottoripyörän harjoitusluvan saamiseksi annettavassa suostumuksessa voisi olla myös tieto harjoittelua ohjaavasta tai se voitaisiin antaa erikseen. Pykälän 2 momentti olisi asiallisesti ennallaan. Pykälän 3 momentin viittausta 1 momenttiin tarkistettaisiin uudesta ryhmittelystä johtuen. Teoriakoe voitaisiin suorittaa vähimmäisikää aiemmin vain siinä tapauksessa, ettei se olisi ajo-oikeuden alkamisen peruste. Jos vaatimuksena olisi ajokokeen suorittaminen tai jos ajokokeen muodostaisi pelkästään käsittelykoe, ajo-oikeuden alkaminen tapahtuisi sen mukaan ja teoriakokeeseen voisi päästä ajokortin vähimmäisikää aiemmin. Momenttiin sisältyisi myös viittaus lain 5 §:n 2 momenttiin. Se koskisi tutkintoon pääsyä silloin, kun henkilö olisi liikenteen palvelulain vaatimukset täyttävässä ammattipätevyyden tuottavassa ammatillisessa kuljettajaopetuksessa ilman, että ikärajan alentamiseksi vaadittava perustason ammattipätevyys olisi suoritettuna. Muuten kuin nopeatutulla ammattipätevyyuskoulutuksella saavutettu ammattipätevyys olisi edellytyksenä alemman ikävaatimuksen soveltamiselle.

Pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti johon sisältyisi poikkeussäännös 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua koulutuksesta sillä perusteella, että tutkintoon tulevalle olisi aiemmin ollut vastaava Suomessa tai muussa EU- tai ETA-valtiossa annettu ajokortti tai jos hänellä olisi vastaava muussa valtiossa annettu ajokortti. Aikaisemman ajokortin vuoksi ei esimerkiksi ensimmäisen kortin koulutusta ja B-luokassa riskin tunnistamiskoulutusta vaadittaisi. Näin B-luokassa ei ajokorttia suomalaiseseen vaihdettaessa vaadittaisi riskien tunnistamiskoulutusta.

HE 146/2017 vp

miskoulutusta, koska se liittyisi B-luokan ajokortin suorittamiseen Suomessa. Lisäksi momenttiin sisältyisi säännös siitä, että jos 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettu ryhmän 2 koulutus olisi saatu tutkintoon tulevalle ennestään olevaa raskaan kaluston korttia tai ammattipätevyyttä hyödyntäen, tämän ajokortin tai ammattipätevyyden olisi oltava voimassa. Säännökset vastaisivat asiallisesti nykyistä käytäntöä.

Pykälän 5 momentti vastaisi nykyistä 4 momenttia. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä esimerkiksi siitä, minkä luokan ajoneuvolla ja ajokokeella ulkomaisen ajokortin haltijan ajotaito olisi ajokorttia vaihdettaessa osoitettavissa ilman, että se suoritettaisiin kaikkien hänellä olevien luokkien osalta erikseen vastaavasti kuin uutta ajo-oikeutta suoritettaessa. Tai millä ajoneuvolla ajo-oikeuden haltijan ajokoe suoritetaan, jos hänet määrätään ajokokeella osoittamaan ajokykynsä.

55 §. Kuljettajantutkintotodistus. Hyväksytysti suoritetusta tutkinnosta olisi annettava todistus, joka olisi osoituksena ajo-oikeudesta ennen ajokortin valmistumista. Tutkintotodistuksen kelpoisuusajasta ajo-oikeuden osoittamiseen säädettäisiin 6 §:n 5 momentissa. Pykälän 2 momentti kumottaisiin, koska opetusvaatimuksista luovuttaisiin. Hylätyn tutkintosuorituksen jälkeen uuteen tutkintoon pääsemisen edellytykseksi ei asetettaisi enää lisäopetusvaatimusta. Tutkintopalautteessa voitaisiin käsitellä ajokorttia suorittavan ajotaidon kehittämistarpeita.

58 §. Sotilasajoneuvon kuljettaminen. Pykälän 2 momentista poistettaisiin opetuksen vaiheistusta koskeva säännös.

60 §. Sopimusvaltiossa annettu ajokortti. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 5 kohta. Edellytyksenä olisi, että ajokortti on sen myöntäneessä valtiossa tai alueella voimassa. Pykälän 3 momentin johdantolauseetta tarkennettaisiin ajokortin kelpoisuuden osalta. Momentin 3 kohta kumottaisiin ja luovuttaisiin vaatimuksesta ajaa kuuden kuukauden ajan täällä ennen vaihtoa. Käytännössä vaatimuksen kumoamisella ei saadun kokemuksen perusteella katsota olevan vaikutusta. Määräajan tarkoituksena on ollut seurata henkilön ajokäyttämistä. Myös kohdassa oleva vaatimus vakinaisesta asuinpaikasta täällä on tarpeeton, koska asiasta säädetään ajokorttiluvan edellytyksissä, jotka henkilön on täytettävä. Sopimukseen liittyneeksi valtioksi katsotaan valtio, joka on ratifioimalla tai sitoutumisilmoituksen tekemällä ilmoittanut osallisuutensa ja sitoutumisensa pykälässä mainittuihin kansainvälisiin tieliikennesopimuksiin ja niissä säädettyjen vaatimusten ja menettelyjen noudattamiseen. Valtiot on sen perusteella erikseen kirjattu YK:n pitämään sopimusmaiden luetteloon. Ajokorttien voimassaoloaikaan ja vaihtamismenettelyyn ei muuten ehdoteta muutoksia. Ulkomaisen ajokortin määräaikainen hyväksyminen ehdotetaan edelleen pysytettäväksi, mutta määräaika luettavaksi siitä, kun henkilö merkitään väestörekisteriin. Muutoksella helpotettaisiin ajokorttien valvontaa siihen verrattuna, mitä vakinaisen asuinpaikan selvittäminen vaatii. Tämän jälkeen ajokortti ei oikeuttaisi ajamiseen, vaikka siihen merkitty voimassaoloaika ei olisi päättynyt. Johtuen Ahvenanmaan oikeudesta omaan lainsäädäntöön, sopimusvaltion ajokortin kelpoisuutta ja hyväksymistä koskevaa sääntelyä tarkennettaisiin tältä osin. Pykälän 6 momenttiin lisättäisiin maininta siitä, että tällä lailla säädettäisiin edelleen vain oikeudesta ajamiseen Manner-Suomessa. Momenttiin sisältyisi myös säännös ulkomaisen kortin myöntänyttä maata koskevasta merkinnästä, jos kortti olisi sen perusteella vaihdettu suomalaiseen.

61 §. Muu ulkomainen ajokortti. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin muiden ulkomaisten ajokorttien hyväksymisen edellytyksistä. Kaikkien ulkomaisten ajokorttien hyväksymisen edellytyksenä olisi, ettei niitä ole myönnetty henkilölle, jonka vakinainen asuinpaikka on ollut Suomessa korttia myönnettäessä. Ajokortin olisi oltava voimassa sen myöntäneessä maassa. Kortinhaltijan tietojen ja ajo-oikeuden toteamiseksi niissä olisi käytettävä latinalaisia kirjaimia tai muussa tapauksessa ajokortin mukana olisi oltava virallinen suomen- tai ruotsinkielinen käännös. Ajokortin sisältämien tietojen luettavuuteen liittyy myös se, että kortin sisältämä ajo-oikeus on siitä tunnistettavissa. Kortista on käytävä ilmi, mitä ajoneuvoja se oikeuttaa kuljettamaan. Valokuvan puuttuessa, olisi ajokortin mukana oltava valokuvan sisältävä henkilöllisyysasiakirja. Ajokortin haltijoiden olisi täytettävä luokkakohdaiset ikä- ja terveystaustavaatimukset.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin ajokortin hyväksymisestä täällä ajamiseen ja hyväksymisen määräajasta. Ajokortti hyväksyttäisiin voimassaoloaikansa puitteissa enintään yhden vuoden henkilön väestörekisteriin merkitsemisestä. Ajokortin määräaikaisella hyväksymisellä ajokortin haltijan olisi vaihdettava ajokortti suomalaiseen, mikä takaisi paremmin maassa asuvien ajokortin haltijoiden yhdenmukaisen kohtelun ja rekisteritietojen kautta tapahtuvan seurannan. Terveystilan valvontaa koskevia säännöksiä sovellettaisiin myös näiden korttien haltijoihin. Maassa vakinaisesti asuvan ajoterveystilan valvonnasta ja lääkärinlausuntojen esittämisvelvollisuudesta säädettäisiin 20 §:ssä. Nykyinen 2 momentti sisältyisi 3 momenttiin ja olisi asiallisesti ennallaan. 4 momenttiin sisältyisi nykyinen 3 momentti ja säännös siitä, että ajokortin kelpoisuudesta ja hyväksymisestä säädettäisiin tällä lailla vain Manner-Suomen osalta.

HE 146/2017 vp

62 §. *Velvollisuus ajokortin luovuttamiseen sen vaihtamisen yhteydessä.* Pykälän 1 momentin viittaussäännöstä muutettaisiin ulkomaisten ajokorttien hyväksymiseen ehdotettujen muutosten johdosta.

63 §. *Tilapäinen ajokortti.* Pykälän 1 momentin johdantokappaletta muutettaisiin 61 §:ään ehdotetun muutoksen johdosta ja momentin 2 kohta kumottaisiin. Tarvetta tilapäisen ajokortin antamiseen ei 61 §:ssä tarkoitettujen ajokortin haltijoille olisi, koska ajokortin hyväksymiseen ehdotetaan muutosta. Sopimusmaiden korkeasta poikkeava vaihtomenettely ei myöskään edellyttäisi tilapäisen kortin antomahdollisuutta. Pykälän 2 momentista kumottaisiin tilapäisen ajokortin antamista koskevat rajoitukset. Pykälän 3 momenttia muutettaisiin 1 momentin 2 kohdan kumoamisen takia. Ehdotettu 4 momentti vastaisi nykyistä 4 momenttia.

77 §. *Autokoululuvan myöntämisen edellytykset.* Autokoululuvan tarpeesta autokoulua pidettäessä säädettäisiin 34 §:ssä. Pykälän 1 ja 2 momentissa säädettäisiin luvan myöntämisedellytyksistä, jotka olisivat asiallisesti ennallaan. Haltijaa koskeva sääntely korvattaisiin hakijaa koskevalla sääntelyllä, koska kysymys olisi luvan myöntämisestä ja luvan haltijan olisi täytettävä vaatimukset. Vaatimukset koskisivat edellytyksiä asianmukaisen toiminnan varmistamiseksi. Luvanhakijalla edellytettäisiin olevan riittävät taloudelliset edellytykset toimintaan, mutta nimenomaisesti ei enää säädettäisi opetustiloista, -materiaaleista ja -välineistä. Muita edellytyksiä arvioitaessa olisi huomioitava myös hakijan aiempi toiminta. Hakijan nuhteettomuutta arvioitaessa olisi arvioitava liikennealan kokemusta ja aiempaa toimintaa esimerkiksi luvan haltijana tai opetustoiminnasta vastaavana johtajana toimittaessa. Erityisen tarkasti olisi hakemuksen käsittelyssä arvioitava toiminnan harjoittamisen edellytyksiä, jos hakijan olisi todettu syyllistyneen tai olleen osallisena luvattomaan kuljettajaopetustoiminnan harjoittamiseen. Pykälään lisättäisiin uusi momentti, jossa vastaava edellytysten arviointi ulotettaisiin yhtiömuodossa toimiviin ja niissä määrävissä tehtävissä toimiviin. Ammatilliset vaatimukset autokoulun pitämisessä tulisivat opetushenkilöstöä koskevien vaatimusten kautta.

78 §. *Opetustoiminnasta vastaava johtaja.* Opetustoiminnasta vastaavan johtajan tehtävät olisivat pääosin ennallaan pykälän 1 momentissa. Opetussuunnitelmien viranomaishyväksymisestä luovuttaessa autokoulun opetustoiminnasta vastaava johtaja vastaisi koulussa noudatettavista opetussuunnitelmista. Tehtävään hyväksymisen edellytykset pykälän 2 momentissa olisivat mopo-opetusta lukuun ottamatta ennallaan. Momentin 1 kohtaan lisättäisiin uusi d alakohta, jossa määriteltäisiin pelkästään mopo-opetuksessa toimivan koulun opetustoiminnasta vastaavan johtajan vaatimuksista. Vaihtoehtoisesti johtajalla olisi oltava kokemus moottoripyörän ajo-opetuksessa tai mopo-opetuksessa. Henkilöllä pitäisi olla joko moottoripyörän ajokortti tai hänen olisi pitänyt nimenomaisesti suorittaa AM-luokan tai sitä aiempi mopokortti. B-luokan ajokortin kautta saavutettu mopon ajo-oikeus ei olisi riittävä. Muutos liittyisi mopo-opetuksessa toimivan ajo-opettajan vaatimusten muutoksiin. Mopo-opetuksessa toimivalta vaadittaisiin 84 §:ssä liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon kyseisen tutkinnon osan suorittaminen. Ne, jotka olisivat saavuttaneet pätevyyden silloin kun mopo-opettajan kelpoisuus sisältyi kyseisessä erikoisammattitutkinnossa B-luokan pätevyyden tuottavien tutkinnonosien suorittamiseen, säilyttäisivät kelpoisuutensa siirtymäsäännöksen nojalla. Samoin kelpoisuutensa säilyttäisivät ne, jotka olisivat aiempien säännösten mukaisesti saavuttaneet oikeuden kaikkien luokkien opetukseen. Opetusvaatimuksissa tapahtuviin muutoksiin liittyen mopo-opetuksessa toimivan alemmista vaatimuksista luovuttaisiin ja 3 momentti kumottaisiin. Pykälän 3 momentin johdantokappaletta tarkennettaisiin viittaussäännöksellä osoittamaan sen, mitä tehtävään sopivuudella tarkoitetaan. Muuten opetustoiminnasta vastaavaa koskevat säännökset olisivat asiallisesti ennallaan.

79 §. *Autokoululuvan hakeminen.* Pykälän 3 kohtaan lisättäisiin myös vaatimus aputoiminimien ilmoittamisesta ja 4 kohtaa tarkennettaisiin opetustoiminnasta vastaavan kelpoisuusvaatimuksen osalta. Ehdotetusta 3 kohdasta olisi tarpeen käydä ilmi kaikki ne nimet, joilla toimintaa harjoitetaan.

80 §. *Autokoululuvan myöntäminen ja autokoulun valvontamaksu.* Pykälän 1 momenttia tarkennettaisiin lain koskevan autokoulun pitämistä Manner-Suomessa ja siihen merkittävät tiedot ryhmästä, jota varten opetusta annetaan. Lupaann merkittäisiin ryhmät joiden opetukseen se oikeuttaisi. Pykälän 2 momentin mukaan lupa voitaisiin 1 ryhmässä rajata moottoripyörrien tai mopojen opetukseen. Pykälän 3 momentista kumottaisiin lupaehtojen ja rajoitusten asettaminen opetustiloista ja -välineistä ja opetettavien ryhmäkoosta. Pykälään lisättäisiin uusi momentti, joka koskisi autokoululuvan haltijalta perittävää valvontamaksua. Valvontamaksulla korvattaisiin luvan myöntämisestä perittävä maksu ja sen lisäksi maksu perittäisiin kultakin kalenterivuodelta, jonka autokoululupa on voimassa. Maksu koskisi kaikkia autokoululuvan haltijoita ja kattaisi valvonnasta aiheutuvat kustannukset. Momentin mukaisesti maksu olisi ulosottokelpoinen ilman eri päätöksiä. Maksun suuruudeksi on arvioitu 100 euroa ja siitä säädettäisiin erikseen Liikenteen turvallisuusviraston suoritteita koskevassa päätöksessä. Pykälän 5 momentissa säädettäisiin hakemuksen raukeamisesta hakijasta riippuvasta systä.

81 §. *Autokoulun valvonta.* Pykälää ja sen otsikkoa muutettaisiin. Pykälän 1 momenttiin sisältyisivät valvontaa koskevat säännökset. Valvonta voitaisiin hoitaa palvelutehtävänä yhdistämällä se kuljettajantutkintojen

HE 146/2017 vp

vastaanotto toimintaan kuljettajantutkinnon vastaanottajan vastatessa käytännön valvontatoimenpiteistä. Vastuu ja päätösvalta valvonnassa olisi kuitenkin Liikenteen turvallisuusvirastolla. Pykälän 2 momenttiin sisältyisi virastolle valtuus käyttää apuna ulkopuolista asiantuntijaa, jos se olisi kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmän toiminnan valvomiseksi tarpeen ja säännös toimintaan liittyvistä vastuista. Pykälän 3 momenttiin sisältyisivät säännökset valvonnasta ja siihen liittyvistä luvan haltijan velvollisuuksista valvonnan toteutumiseksi. Momenttiin sisältyisi myös säännös toiminnan järjestämisestä niin, että valvonta voitaisiin toteuttaa kaikissa toimintaan käytettävissä tiloissa ja ajoneuvoissa. Tämän takia toimintaan ei voisi käyttää sellaisia pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja, jotka perustuslain kotirauhan suojaa koskevan 10 §:n mukaan on suljettu valvontamahdollisuuksien ulkopuolelle. Pykälä koskisi toiminnan harjoittajaa, perustuslain säännös valvontaa suorittavaa. Pykälän 4 momentissa säädettäisiin ajokorttilaissa säädetyn koulutuksen antamiseen liittyvistä ilmoituksista ja velvollisuuksista.

82 §. *Autokoulutoimintaa koskevat ilmoitukset.* Pykälässä säädettäisiin toimintaa koskevista ilmoituksista. Pykälän 1 momentissa säädetyt ilmoitukset koskisivat luvanvaraista koulutusta. Pykälän 2 momenttiin sisältyisi ennalta arvaamatonta opetustoiminnasta vastaavan vaihtamista koskeva menettely ja 3 momenttiin menettely luvan haltijan konkurssiin asettamisen takia. Pykälän 4 momenttiin sisältyisi säännös tietojen rekisteriin merkitsemisestä. Ehdotetut säännökset olisivat asiallisesti ennallaan.

84 §. *Autokoulun opetushenkilöstö.* Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin mopo-opetusta koskeva vaatimus vähintään mopon ajokortista. Ajo-oikeus ei voisi olla saavutettu auton ajokortin perusteella. Vaihtoehtoisesti hyväksyttäisiin moottoripyörän ajokortti. Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin säännös mopo-opetuksessa toimivan lisävaatimuksista, millä selkeytettäisiin vaatimuksia kyseistä opetusta antavien kelpoisuusvaatimuksista. Mopo-opetusta antavalta vaadittaisiin yhdenmukaisesti muiden tutkinnon osilla saavutettavien kelpoisuuksien kanssa liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon perusteiden mukainen mopo-opetusta koskevan tutkinnon osan suorittaminen. Momentin muutos ei poistaisi kelpoisuutta niiltä, jotka olisivat saaneet kyseisen kelpoisuuden erikoisammattitutkinnon aiempien tutkintovaatimusten mukaisesti B-luokan kelpoisuuden yhteydessä, mitä koskeva säännös sisällytettäisiin siirtymäsäännöksiin. Myös aiempien liikenneopettajalupien myötä saavutetut oikeudet säilyisivät ajokorttilain siirtymäsäännöksissä todetun mukaisesti. Momentista kumottaisiin A-luokan moottoripyörän tehon rajoittamista koskeva säännös, koska viimeiset A-luokan ajokortit kahden vuoden tehorajoituksella voitiin myöntää 18.1.2013. Pykälän 3 momentista kumottaisiin mopo-opetusta koskeva poikkeussääntely. Pykälän 4 momenttiin tehtäisiin ammatillisen koulutuksen reformista johtuva tarkistus. Pykälän 5 momentissa luovuttaisiin opetustoiminnasta vastaavan johtajan ja opettajien kelpoisuuden osoittamisesta tutkinnon vastaanottajalle. Kelpoisuudet ilmenisivät autokoulun pitämästä ajan-
tasaisesta luettelosta. Muuten pykälä olisi asiallisesti ennallaan.

85 §. *Autokoulun opetustila sekä opetusmateriaali ja -välineet.* Pykälä kumottaisiin opetustilaa ja sen hyväksymistä koskevista vaatimuksista luovuttaessa. Pykälässä olevia säännöksiä vastaavat säännökset siitä, että ryhmän 2 koulutus olisi perustettava hyväksytyyn opetussuunnitelmaan ja ajoneuvojen ja muiden ajo-opetuksessa käytettävien välineiden olisi sovelluttava sen mukaiseen opetukseen, sisältyisivät 40 §:ään.

86 §. *Autokoulun oppilaasta tehtävät ilmoitukset ja oppilaskirjanpito.* Pykälä kumottaisiin ja vastaavat säännökset siirrettäisiin ehdotettuun 81 §:ään.

87 §. *Autokoululuvan haltijan konkurssi.* Pykälä kumottaisiin ja vastaavat säännökset sisältyisivät ehdotettuun 81 §:ään.

88 §. *Liikenneopettajalupa.* Pykälän 1 momenttia tarkennettaisiin liikenneopettajaluvan sisältämän kelpoisuuden osalta. Lupa antaisi aina oikeuden auton B-luokan ja AM-luokan kevyen nelipyörän ajokorttiopetukseen. Muiden luokkien lisävaatimuksista säädettäisiin 84 §:n 2 momentissa. Asiallisesti säännös olisi ennallaan.

90 §. *Liikenneopettajaluvan peruuttaminen ja varoituksen antaminen.* Pykäläviittaukset 1 momentin 1 ja 2 kohdassa korjattaisiin 88 §:n 1 momentin sijaan 88 §:n 2 momenttiin.

94 §. *Luvaton kuljettajaopetustoiminnan harjoittaminen.* Rangaistussäännöstä ehdotetaan muutettavaksi 34 §:ään sisällytetyn nimenomaisen opetuksen ammattimaisuutta tai kaupallisuutta koskevan säännöksen johdosta. Myös ajo-opetuksen antaminen tai ajoharjoittelun ohjaaminen ammattimaisesti tai kaupallisesti rahan-
korvausta tai muuta vastiketta vastaan ilman autokoululupaa olisi rangaistavaa. Muutoksella tarkennettaisiin autokoululuvalla ja opetusluvalla tapahtuvan toiminnan eroja ja ehkäistäisiin harmaata taloutta.

97 §. *Poikkeuslupa.* Poikkeuslupamenettelyä kevennettäisiin luopumalla painavien perusteiden vaatimisesta lupaa myönnettäessä. Poikkeuslupa voitaisiin 1 momentin mukaan myöntää edelleen Liikenteen turvalli-

HE 146/2017 vp

suusviraston tekemän kokonaisharkinnan perusteella ja myös perheen kokonaistilanne huomioon ottaen. Eri-tyisinä syinä hakijan ajokorttitarvetta arvioitaessa voitaisiin ottaa huomioon pitkät etäisyydet, käytettävissä olevat joukkoliikenneyhteydet ja mahdollisuudet niiden käyttöön sekä muut kulkuyhteyksiin liittyvät syyt, jotka ovat esteenä työssäkäyntiin, työharjoitteluun ja opiskeluun liittyvien tai muiden vastaavien välttämättömien matkojen tekemiseksi, taikka johtuen ennalta arvaamattomista muutoksista perheen tilanteesta, perheen välttämättömien asioiden hoitamiseksi tai elinkeinon harjoittamiseksi Erityisiä syitä arvioitaessa kiinnitettäisiin huomio muihin kulkumahdollisuuksiin ja käytettävissä oleviin ratkaisuihin sekä kuljettaviin matkoihin ja niiden välttämättömyyteen hakijan ammatin hankkimisen ja työllistymisen tai muun syyn, kuten perheen elinkeinon, takia. Tarve arvioitaisiin ja myönnettäessä poikkeuslupa se voitaisiin 3 momentin mukaisesti rajata poikkeuslupapäätökseen liitettävällä ehdolla.

Enimmäisaika poikkeamiselle olisi 2 momentin mukaan yksi vuosi. Säännöksessä otettaisiin huomioon se, että koko aika voitaisiin tarvittaessa hyödyntää. Kuljettajantutkintoon pääsyn ja ajo-oikeuden saamisen aikaisin ajankohta olisi 17 vuoden täytyminen. Vaikka kuljettajaopetuksen aloittamisen vähimmäisikä ehdotetaan laskettavaksi 16 vuoteen, poikkeuslupatarpeen harkinnan ja päätöksenteon olisi perusteltua tapahtua vasta lähempänä ajo-oikeuden saamista. Hakemus olisi tehtävä hakijan ja huoltajan yhteisenä hakemuksena. Pykälän 3 momenttiin sisältyisi ajoja koskevan mahdollisen rajoituksen ohella velvollisuus päätöksen mukana pitämiseen ajettaessa ja sen esittämiseen liikennevalvonnassa. Henkilöllä olisi näin ollen käytännössä autolla ajessaan ajokortti ja ikäpoikkeuslupa mukanaan, joiden perusteella ajo-oikeus ja ikäpoikkeuslupa voitaisiin tarkistaa myös rekisterijärjestelmästä. Ellei luvan voimassaoloa olisi erikseen alueellisesti rajoitettu, se olisi voimassa koko maassa.

Pykälän 4 momenttiin sisältyisi valtuus, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä ikäpoikkeusluvan hakemisesta, siinä käytettävistä lomakkeista ja vaadittavista liitteistä. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myös vahvistaa hakemuksessa käytettävän lomakkeen. Esimerkiksi oppilaitoksen tai työnantajan todistus liikkumistarpeesta voisivat olla sellaisia hakemuksen liitteitä, joiden perusteella poikkeusluvan myöntämistä voitaisiin harkita.

108 §. *Lyhytaikaista ajokorttia koskevat siirtymäsäännökset.* Pykälä kumottaisiin B-luokan kuljettajaopetusta ja sen vaiheistusta koskevien muutosten johdosta.

Voimaantulosäännökset

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018. Ehdotetulla lailla olisi liittymäkohtia liikenteen palveluista annettuun lakiin siirrettäviksi ehdotettuihin raskaan kaluston kuljettajien ammattipätevyyttä ja sen suorittamista koskeviin säännöksiin. Ammattipätevyyden suorittamisella voidaan vaikuttaa esimerkiksi raskaan kaluston kuljettajien vähimmäisikään, mistä syystä lakimuutosten olisi perusteltua tulla voimaan samaan aikaan. Lain 61 § ehdotetaan kuitenkin tulemaan voimaan 1 päivänä helmikuuta 2018. Mainitussa pykälässä tarkoitettujen ulkomaisten ajokorttien hyväksymistä koskevien säännösten olisi perusteltua tulla voimaan niin pian kuin laki on hyväksytty ja vahvistettu.

Voimaantulosäännöksen 2 momentin mukaan ensimmäisen ajokortin koulutusta ei vaadittaisi, jos ajokortin suorittaminen olisi esimerkiksi kuljettajakoulutuksen käynnistymisellä aloitettu ennen lain voimaantuloa. Myös aiempien säännösten mukaisesti suoritettu ajokortti poistaisi koulutusvelvoitteen. Vaatimuksen aiemmin suoritetusta ajokortista täyttäisi myös ennen tämän lain voimaantuloa hyväksytysti suoritettu kuljettajan-tutkinto ennen ajokortin luovuttamista. Ajo-oikeus alkaa kun ajokortti tai todistus kuljettajantutkinnon suorittamisesta hyväksytysti luovutetaan.

Pykälän 3 momenttiin sisältyisi säännös, joka liittyisi uusien turvallisuuskoulutusvaatimusten soveltamiseen B-luokan tutkinnossa heti lain voimaantulon jälkeen. Menettely koskisi tapauksia, joissa tutkintoon pääsyn edellyttämä kuljettajaopetus olisi saatu ennen lain voimaantuloa ja tutkinnon ajankohta olisi suunniteltu heti voimaantulon jälkeen tapahtuvaksi. Ensimmäisen ajokortin koulutusvaatimusta ei 2 momentin mukaisesti vaadittaisi, mutta riskientunnistamiseen valmistava koulutus vaadittaisiin, koska sen saamista pidetään tärkeänä kaikille kuljettajille aiemmasta koulutuksesta ja sen määrästä riippumatta. Säännöksen tarkoituksena olisi ehkäistä tutkintoon pääsyn viivästyminen lain voimaantulon jälkeen kyseisen koulutusvaatimuksen takia. Koska järjestelmien yhteensovittaminen ei olisi toteutettavissa niin, että vielä lain voimaantulon jälkeen tutkinnon suorittaville asetettaisiin velvollisuus koulutuksen suorittamisesta, koulutus olisi vaadittava kaikilta lain voimaantulon jälkeen tutkintoon tulevilta. Myös niiltä, jotka olisivat aloittaneet kuljettajantutkinnon suorittamisen esimerkiksi teoriakokeen suorittamalla. Ehdotetulla säännöksellä mahdollistettaisiin koulutusvaatimukseen varautuminen ennakkolisesti ennen tämän lain voimaantuloa. Edellytyksenä opetukseen ottamiselle olisi, että laki olisi eduskuntakäsittelyn jälkeen asianmukaisesti vahvistettu voimaantulevaksi ja sää-

HE 146/2017 vp

döskokoelmassa julkaistu, jolloin muutoksen voimaantulo olisi varmaa. Säännös mahdollistaisi opetukseen pääsyn poikkeuksellisesti ennen tutkintoa ja harjoitteluvaihetta. Tällä tavoin saavutetun syventävän vaiheen opetustodistuksen käyttö olisi mahdollista kahden kuukauden sisällä lain voimaantulosta. Poikkeusmenettely olisi tarkoitettu käytettäväksi aivan kuljettajaopetuksen loppuvaiheessa, jolloin ajokorttia suorittavalla olisi tutkintoon pääsyn ja myös opetukseen tarvittavat edellytykset olemassa. Menettely vastaisi tältä osin ehdotettua riskientunnistamiskoulutusta ja sen suoritusajankohtaa. Koska ajokorttia suorittavalla ei olisi ajo-oikeutta, opetuksen antaminen olisi siltä osin sovittava perusvaiheen vaatimusten mukaan. Opettaja katsotaisiin opetuksessa kuljettajaksi ja ajoneuvon olisi täytettävä opetusajoneuvon vaatimukset.

Voimaantulosäännöksen 4 momentin mukaan ennen lain voimaantuloa saatuun B-luokan ajo-oikeuteen liit-tyvä velvoite syventävän vaiheen suorittamisesta olisi täytettävä myös tämän lain voimaan tultua. Jollei to-distusta toimitettaisi Liikenteen turvallisuusvirastolle määräajassa ajo-oikeuden saamisesta, se muodostaisi esteen tutkintoon pääsulle auton ajokortin suorittamiseksi nykyisen 54 §:n 4 momentin tapaan ja toistaiseksi ajokieltoon määräämisen perusteet täytyisivät tavattaessa henkilö ajamasta autoa. Harjoitteluvaiheen suori-tamista ei enää vaadittaisi. Velvollisuus voitaisiin täyttää myös suorittamalla tämän lain mukainen riskien tunnistamiskoulutus. Todistus vaadittaisiin edellä tarkoitettua tutkinnon suorittamiseksi ja ajokiellon kysy-myksessä ollen todistus olisi esitettävä poliisille ajokortin takaisin saamiseksi. Lain voimaantultua syntyviin ajo-oikeuksiin ei enää liittyisi myöhemmin suoritettavaa opetusta, koska vastaava koulutus olisi saatava en-nen tutkinnon suorittamista. Säännöksellä varmistettaisiin, että kaikki B-luokan ajokortin suorittavat saavat riskien tunnistamiseen liittyvän koulutuksen.

Voimaantulosäännöksen 5 momentin mukaan ennen tämän lain voimaantuloa toistaiseksi ajokieltoon määrä-tyn olisi ajokortin takaisin saadakseen esitettävä joko todistus syventävän vaiheen opetuksen saamisesta tai tämän lain mukaisen riskien tunnistamiskoulutuksen saamisesta. Tässäkään tapauksessa ei harjoitteluvaiheen suorittamista enää vaadittaisi.

Voimaantulosäännöksen 6 momentin mukaan ajo-oikeus raukeaisi normaalien ajo-oikeuden raukeamista koskevien säännösten mukaisesti, jos opetustodistusta ei toimitettaisi viiden vuoden kuluessa. Ajo-oikeuden takaisin saamiseksi olisi suoritettava sekä uusi tutkinto että säädetty riskientunnistamiskoulutus.

Voimaantulosäännöksen 7 momenttiin sisältyisi säännös uusien kuljettajien ajokieltoon liittyvän koulutus-vaatimuksen soveltamisesta. Huomioon otettaisiin teot, jotka olisi tehty lain voimaantulon jälkeen. Aiemmis-ta teoista ajokieltoon määräytyiltä ei koulutusta ajokorttia palautettaessa vaadittaisi.

Voimaantulosäännöksen 8 momenttiin sisältyisivät säännökset ajokorttiluokituksesta poistuvan LT-luokan ajokortin sisältämästä ajo-oikeudesta ja ajokorttia uudistettaessa tai ajokortin kaksoiskappaletta haettaessa annettavaan ajokorttiin tehtävistä luokkamerkinnöistä. LT-luokka kattaisi T-luokan ja AM-luokkaan kuulu-vat traktorit. Traktoreita koskeva luokkamerkintä merkittäisiin ajokorttiin näkyviin vain siinä tapauksessa, et-tä ajokortissa olisi LT-luokkaa ja sen suorittamista koskeva merkintä. Merkinnät ajokorttiin tehdään silloin, jos luokka on suoritettu erikseen eikä ajo-oikeutta ole saatu esimerkiksi kuorma-auton ajokortin suorittami-sen kautta.

Voimaantulosäännöksen 9 momentin mukaan aiempien vuoden 2010 liikenneopettajan erikoisammattitut-kinnon perusteiden mukaisesti liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon suorittaneet säilyttäisivät oikeuten-sa kyseiseen opetukseen mainitun tutkinnon suorittamisen perusteella myönnettyllä liikenneopettajaluvalla, vaikka tämän lain mukaan mopo-opetuksen antamiseen vaadittaisiin liikenneopettajaluvan lisäksi nykyisten tutkintoperusteiden mukaisen tutkinnon osan suorittaminen. Aiempien tutkintoperusteiden mukaan kelpoi-suus mopo-opetukseen saavutettiin erikoisammattitutkinnon suorittamisella eikä kyseistä tarkoitusta varten ollut omaa tutkinnon osaa. Muista, liikenneministeriön määräysten mukaisten liikenneopettajantutkinnon suorittamisen perusteella myönnettyistä, liikenneopettajaluvista ja niiden sisältämistä kelpoisuuksista sääde-tään ajokorttilain 103 §:ssä.

Voimaantulosäännöksen 10 momenttiin sisältyisi säännös hakemusten käsittelystä, jotka olisi tehty ajokortti-viranomaiselle ennen lain voimaantuloa. Hakemusten käsittely voi kestää niin kauan, että päätös tulisi tehtä-väksi lain voimaantulon jälkeen. Esimerkiksi opetusluvan ajokokemusvaatimuksen nousu tiukentaisi tällöin vaatimusta, jos hakemusta ei ehdittäisi ratkaista ennen lain voimaantuloa. Vastaavasti opetusluvan kohdalla olisi opettajan koe oltava suoritettu.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Tarkempia säännöksiä annettaisiin valtioneuvoston asetuksella ajokorteista. Asetukseen sisällytettäisiin ny-kyisin liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen sisältyvät kuljettajantutkinnossa käytettävien ajoneuvojen

HE 146/2017 vp

vaatimuksia koskevat säännökset sekä muun muassa ehdotettujen koulutusten määriä ja muita vaatimuksia koskevia säännöksiä. Esitykseen sisältyisivät myös valtuudet antaa tarkempia kuljettajantutkintoa ja ehdotettujen koulutusten sisältöä koskevia määräyksiä Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä.

3 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018. Lain 61 § ehdotetaan kuitenkin tulemaan voimaan 1 päivänä helmikuuta 2018.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Perustuslain 22 §:n mukaan julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien, kuten turvallisuuden, toteutuminen. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan linjausten mukaisesti perusoikeutta voidaan tietyissä tapauksissa rajoittaa tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä. Rajoitusten on perustuttava lain tasoiseen sääntelyyn, oltava täsmällisiä ja tarkkarajaisia ja niiden perusteen on oltava perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä ja välttämätön tavoitellun tarkoituksen saavuttamiseksi.

4.1 Turvallisuus

Perustuslain 7 §:n mukaan jokaisella on oikeus elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen. Ajokorttia koskevien vaatimusten taustalla on yleisen liikenneturvallisuuden ylläpitäminen. Turvallisuusperusteina asetettavia vaatimuksia olisivat ehdotukset ajo-opetusta ja ajoharjoittelun ohjaamista ja kuljettajantutkinnon kehittämistä koskeviksi vaatimuksiksi sekä ehdotukset ajokorttia suorittaville asetettavista turvallisuuspainotteisista koulutuksista ja ajo-opetuksesta (35–37 §). Ehdotus uusien kuljettajien ajokieltoseuraamukseen liittyvästä koulutuksesta (37 §) kohdistuisi vain niihin, joiden ajokäyttäytymiseen olisi liittynyt riskikäyttäytymistä siinä määrin, että ajokieltoon määräämisen edellytykset täytyisivät. Ajokielto on turvaamistoimenpide, jonka tarkoituksena on ylläpitää yleistä liikenneturvallisuutta ja estää kuljettajan osallistuminen liikenteeseen silloin, kun tämä on liikennesääntöjen vastaisella ajokäyttäytymisellään osoittanut edellytysten siihen puuttuvan. Ehdotetun uuden kuljettajan ajokieltoon liittyvän koulutuksen erityisenä tavoitteena olisi puuttuvia valmiuksia täydentämällä katkaista riskihakuisen ajotavan kehittyminen. Ajokiellon perusteena olisi säädettyihin liikennetikoksiin tai -rikkomuksiin syyllistyminen, mikä tutkittaisiin rikosasian käsittelyssä. Todettu syyllisyys olisi perusteena hallinnollisille seuraamuksille, ajokiellolle ja siihen liittyvälle koulutusvaatimukselle. Seuraamusten yhteydessä ei syyllisyyttä enää erikseen tutkittaisi. Myös seuraamusten kohdalla olisi kuitenkin muutoksenhakuoikeus käytettävissä. Turvallisuuspainotteisten koulutusten antajiksi soveltuvia koskevat ammattitaitovaatimukset olisivat tarpeen koulutuksella tavoitellun turvallisuusvaikutuksen varmistamiseksi. Ehdotetut säännökset olisivat oikeasuhtaisia ja tarkkarajaisia asetettuun tavoitteeseen nähden.

Esityksessä ehdotetaan, että ajokorttien terveysvaatimusten täyttymistä seurataan liikenneturvallisuusvaatimusten mukaisesti ja otetaan huomioon ajoneuvojen kuljettamisesta aiheutuva vaara yleiselle liikenneturvallisuudelle. Ryhmän 1 ajokorttien kohdalla sovellettaisiin kevyempää menettelyä, mihin myös ajokortteja koskevassa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä annetaan mahdollisuus. Ehdotettuja säännöksiä olisi pidettävä oikeasuhtaisina tavoitteeseen nähden.

4.2 Yksityiselämän suoja

Perustuslain 10 §:n yksityiselämän suoja koskevan 1 momentin mukaan jokaisen yksityiselämä on turvattu ja henkilötietojen suojasta säädetään tarkemmin lailla. Liikenneturvallisuuden ylläpitämiseksi on tarpeen säätää paitsi kuljettajien myös kuljettajaopetusta antavien vaatimuksista. Terveystila- ja rikostiedot ovat henkilötietolain (523/1999) 11:ssä tarkoitettuja arkaluonteisia tietoja, joiden kohdalla tietojen käsittelyn tarpeellisuutta olisi arvioitava tiukoin kriteerein. Tietoja saisi käyttää vain siinä tarkoituksessa, johon niitä hankitaan, tietoja saisivat käsitellä vain ne, jotka näitä tehtäviä hoitavat ja tiedot olisi säilytettävä asianmukaisesti ja hävitettävä, kun niiden käyttöperuste poistuu.

Esitykseen sisältyy nykyistä lainsäädäntöä vastaavia säännöksiä terveysvaatimuksista ja rikkeettömyydestä. Opetuslupaopettajan rikostausta arvioitaisiin opetustehtävään sopivuuden kannalta. Ajokorttikoulutuksessa siirretään myös asenteita, minkä johdosta sopivuuteen vaikuttavina tekoina arvioitaisiin edelleen opetuslupaa hakevan liikennetikoksiä ja -rikkomuksia. Opetuslupan hakija rikostietoja hakijan sopivuutta selvitettyä käsittelee Liikenteen turvallisuusvirasto ajokortti- ja lupaviranomaisena. Asiat käsiteltäisiin virastossa.

Esitykseen sisältyy myös nykyistä lainsäädäntöä vastaava säännös lääkäreiden ilmoitusvelvollisuudesta ja uutena ehdotetaan sairaanhoitajille ja terveydenhoitajille annettavaksi oikeus ilmoituksen tekemiseen, jos

HE 146/2017 vp

henkilön ajoterveysvaatimukset eivät täyty päihteiden jatkuvan väärinkäytön vuoksi. Ilmoitusten tekeminen on tarpeen kaikkien liikenteen osapuolien turvallisuuden varmistamiseksi. Hoitajille ehdotettu ilmoitusoikeus koskisi ainoastaan mainittua päihteiden jatkuvaa väärinkäyttöä, ei muita terveystietoja. Päihteiden käytön katsotaan olevan vakava uhka liikenneturvallisuudelle. Päihteiden väärinkäyttäjät käyttävät usein päivystyspalveluja erilaisten terveyteen tai päihteiden käyttöön liittyvien ongelmien vuoksi ja tapaavat tässä yhteydessä sairaanhoitajan kun sairaus ei edellytä lääkärin hoitoa. Havaitessaan potilaan päihdeongelman toistuvien päivystyskäyntien yhteydessä hoitajalla olisi edellytykset ilmoittamiseen. Hoitajilla on omassa päivystystoiminnassaan lisäksi pääsääntöisesti mahdollisuus lääkärin konsultoimiseen vaikeasti arvioitavissa potilastilanteissa. Päihdeongelman tunnistamisesta on olemassa terveydenhuollon ammattilaisille tarkoitettua ohjeistusta ja hyviksi havaittuja käytäntöjä.

Lääkärin ilmoituksia koskevan säännöksen säädösperustelut sisältyvät hallituksen esitykseen 29/2003 vp tie-liikennelain muuttamisesta. Säännöksen mukaan lääkärin olisi ilmoitettava poliisille, jos henkilö ei muusta kuin tilapäisestä syystä enää täytä ajokortin terveysvaatimuksia. Säännöksellä on vastaava turvallisuustavoite kuin ajokortin terveysvaatimuksilla. Ajokortin haltijan on täytettävä säädetyt vaatimukset ajokortin voimassa pysyttämiseksi. Menettelyn jatkumista puoltaisi myös se, että sen avulla voitaisiin lisääntyvät ajokorttien uudistamiset ja niihin liittyvä ajoterveystilan valvonta sovittaa terveydenhoidon muihin käynteihin ajokortti-tarkastuskäyntejä lisäämättä. Lääkärin ilmoituksella ei annettaisi yksilöä koskevia yksittäisiä terveydentilätietoja. Esitykseen sisältyisi säännös ilmoituksen tekemistä edeltävästä lääkärin menettelystä potilaan tiedonsaannin suhteen. Vastaa menettelyä sovellettaisiin ehdotetussa hoitajien ilmoitusoikeudessa.

Ehdotusta olisi tarkasteltava mainitun perustuslain 10 §:n 1 momentissa tarkoitettuna yksityiselämän suojan samoin kuin samassa säännöksessä tarkoitettuna henkilötietojen suojan kannalta. Perustuslain sääntely antaa mahdollisuuden tavallisella lailla rajoittaa jonkin verran yksityiselämän suojaa ja toteuttaa rajoituksia henkilötietojen suojaan, jos laissa otetaan asianmukaisesti huomioon ne vaatimukset, joita perusoikeuksien rajoittamiseen yleisesti liittyy. Perustuslakivaliokunta on viranomaisten tietojen saamista ja luovuttamista koskevaa sääntelyä perustuslain 10 §:n 1 momentissa säädetyssä yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta arvioidessaan kiinnittänyt huomiota muun muassa siihen, mihin ja ketä koskeviin tietoihin tiedonsaantioikeus ulottuu ja miten tiedonsaantioikeus sidotaan tietojen välttämättömyyteen (PeVL 23/2006 vp, s. 3/I; PeVL 19/2008 vp, s. 3/I). Viranomaisen tietojensaantioikeus ja tietojen luovuttamismahdollisuus ovat valiokunnan mukaan voineet liittyä jonkin tarkoituksen kannalta "tarpeellisiin tietoihin", jos tarkoitettu tietosisällöt on pyrittävä luettelemaan laissa tyhjentävästi. Perustuslain näkökulmasta potilaan yksityiselämän suojaa ei aiheuttomasti vaarannettaisi ilmoituksella.

Menettelyillä puututaan myös perustuslain 7 §:ssä turvattuun henkilökohtaiseen koskemattomuuteen ja rajoitetaan henkilön itsemääräämisoikeutta. Menettelyillä on kuitenkin sama yhteiskunnallinen peruste liikenneturvallisuuden ylläpitämisessä kuin mitä ajokortin terveystietojen kohdalla todetaan. Perustuslakivaliokunta on kannanotoissaan korostanut sääntelyn täsmällisyyden, tarkkarajaisuuden ja oikeasuhtaisuuden vaatimuksia (PeVL 10/2004 vp, s. 2/II; 28/2004 vp., s. 3/II). Säännösehdoitusten on katsottava täyttävän nämä vaatimukset.

Esitykseen sisältyvät myös säännökset ajoterveystietojen ohjeiden antamiseen ajoterveystietojen koskevista vaatimuksista. Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaa ajoterveystietojen ja asian perustuslainmukaisuutta koskeva tarkastelu sisältyy hallituksen esitykseen 313/2014 vp.

4.3 Elinkeinovapaus

Ehdotusta autokoululupien pysyttämistä olisi tarkasteltava elinkeinovapautta koskevan perustuslain 18 §:n kannalta. Sen mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Perustuslakivaliokunnan kannanottojen mukaan elinkeinovapaus on perustuslain mukainen perussääntö ja luvanvaraisuus vain poikkeuksellisesti perusteltua. Laissa säädettävien elinkeinovapauden rajoitusten olisi siksi oltava täsmällisiä ja tarkkarajaisia ja rajoittamisen laajuuden ja edellytysten olisi ilmettävä laista. Myös luvan edellytyksiä ja pysyvyyttä koskevien säännösten olisi annettava riittävä ennustettavuus viranomaistoiminnasta ja viranomaisen toimivallan liittää toimilupaan ehtoja olisi perustuttava riittävä täsmällisiin lain säännöksiin (PeVL 19/2002 vp, s. 2/I).

Autokoululupavaatimus pysytettäisiin liikenneturvallisuuteen ja kuluttajansuojan liittyvistä syistä. Ajokortin saamiseen sisältyisi edelleen lakisäätöisiä koulutusvaatimuksia, mistä syystä lupavaatimuksia pidetään perusteltuina. Lupavaatimukset eivät olisi esteenä alalle pääsyyn eikä lupamenettelyä olisi pidettävä ilmoitusmenettelyä raskaampana tai työllistävämpänä. Lupavaatimuksilla varmistettaisiin toiminnan edellytykset ja koulutuksen laatu sekä mahdollisuus tarvittaessa puuttua toimintaan, mikäli tarvetta siihen olisi. Autokoululle osoitettaisiin eräitä liikenteen turvallisuuden ylläpitämiseen ja ennaltaehkäisevään liikenneturvallisuustyö-

HE 146/2017 vp

hön liittyviä koulutuksia, jotka edellyttävät alan osaamista ja ammattitaitoa. Autokouluissa olisi edelleen oltava opetustoiminnasta vastaava johtaja, joka huolehtisi opetuksen tasosta ja koulutuksessa noudatettavista opetussuunnitelmista. Määrättyjä koulutustehtäviä voitaisiin hyväksyä suorittamaan esimerkiksi alan asiantuntijajärjestöjä lakisäänteisen koulutuksen saatavuuden varmistamiseksi. Muita tahoja hyväksyttäessä olisi arvioitava hyväksymisen perusteita suhteessa koulutuksiin ja niiden tavoitteisiin. Autokoulujen toiminnan sääntelyä ja valvontaa kevennettäisiin. Lupajärjestelmän pysyttämiseksi ja autokouluille ehdotetuilla tehtävillä motivoitaisiin autokouluja huolehtimaan opetuksen laadusta. Lakiin sisältyisivät säännökset autokoululuvan myöntämisen (77 §) ja peruuttamisen edellytyksistä (83 §). Lupaharkinta olisi sidottua harkintaa. Lakiin sisältyisi myös säännöksiä, joilla mahdollistettaisiin toiminnan puutteiden korjaaminen ennen lupaan puuttumista (83 §). Perustuslakivaliokunta on elinkeinotoiminnan sääntelyn yhteydessä vakiintuneesti pitänyt luvan peruuttamista yksilön oikeusasemaan puuttavana viranomaistoimena vaikutuksiltaan jyrkempänä kuin haetun luvan epäämistä. Sääntelyn oikeasuhtaisuuden takia se on pitänyt välttämättömänä sitoa luvan peruuttamismahdollisuus vakaviin tai olennaisiin rikkomuksiin tai laiminlyönteihin ja siihen, että lupanhaltijalle mahdollisesti annetut huomautukset tai varoitukset eivät ole johtaneet toiminnassa esiintyneiden puutteiden korjaamiseen (PeVI 16/2003 vp. s. 2/II; PeVL 44/2004 vp. s. 2-3 ja PeVI 7/2005 vp. s. 9). Säännösehdotuksia olisi tältä osin pidettävä perustuslain mukaisina.

4.4 Julkinen hallintotehtävä

Esitysluonnoksessa säädetään autokoulujen valvonnasta, josta viranomaisena vastaisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Esityksessä ehdotetaan, että tehtävää voitaisiin hoitaa myös palvelutehtävänä ja käyttämällä tarvittaessa apuna asiantuntijaa.

Lakisääteisessä valvonnassa on kysymys viranomaistehtävistä, joiden hoitaminen muun kuin viranomaisen toimesta on arvioitava perustuslain 124 §:n mukaisesti. Mainitun pykälän mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muun kuin viranomaisen hoidettavaksi vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä menettely vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voi kuitenkin hoitaa vain viranomainen.

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä on tarkemmin rajattu edellytyksiä julkisen hallintotehtävän antamiselle muun kuin viranomaisen tehtäväksi. Hallintotehtäviä muulle kuin viranomaiselle annettaessa perustuslakivaliokunta on korostanut oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten noudattamista toiminnassa ja sen turvaamista säädösperusteisesti (PeVL 10/1998 vp ja PeVL 26/2001 vp). Valiokunta on vakiintuneen käytännön mukaisesti edellyttänyt, että tehtävien hoitamisesta ja siinä noudatettavasta menettelystä annettavat säännökset ovat riittävän yksityiskohtaiset, toiminnassa noudatetaan hallinnon yleislakeja ja julkisia hallintotehtäviä hoitavat henkilöt kuuluvat rikosoikeudellisen virkavastuun piiriin (PeVL 46/2002 vp ja PeVL 20/2006 vp).

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi 81 §:n mukaan autokoulujen valvonnasta. Säännöksen mukaan se voisi järjestää valvontaan liittyvät tehtävät kuljettajantutkintotoiminnan yhteydessä tai siitä erillään hoidettaviksi hankkimalla tarvittavia palveluja yksityisiltä tai julkisilta palvelun tuottajilta noudattaen mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa (535/1998) säädetään kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä palvelutehtävänä. Mainittuun lakiin sisältyvät säännökset toiminnan hoitamisesta palvelutehtävänä ja siihen liittyvistä vaatimuksista sekä yleishallintolakien kuten hallintolain soveltamisesta.

Ajokorttilaissa säädetään lakisääteisestä koulutuksesta ja sen valvonnasta. Lakisääteisistä koulutusta voidaan antaa autokoulussa ja koulutuksen saatavuuden turvaamiseksi koulutukseen voidaan hyväksyä myös muita edellytykset omaavia koulutuksenjärjestäjiä (35 ja 37 §). Autokoulujen valvontaa koskevat säännökset sisältyisivät esityksen 81 §:ään. Vastaavia säännöksiä sovellettaisiin 35 ja 37 §:n mukaan myös muihin, lakisääteisistä koulutusta antamaan hyväksytyihin toimijoihin. Mainittuihin pykäliin sisältyisi valtuus, jonka mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää valvonnassa sovellettavista poikkeuksista näiden ilman autokoululupaa toimivien kouluttajien kohdalla.

Valvontaa koskevien säännösten mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus päästä valvonnan toteuttamiseksi autokoulun tiloihin sekä saada salassapitosäännösten estämättä nähtäväkseen valvontatehtävän kannalta tarpeelliset asiakirjat Autokoulun tilaksi katsottaisiin myös virtuaaliopetustila ja vastaava ja valvonta koskisi myös annettavaa virtuaalista opetusta. Autokoulun olisi annettava nähtäväksi valvonnassa tarvittavat asiakirjat, sallittava kuljettajaopetus- ja kuljettajantutkintojärjestelmään liittyvien tietojen tarkastaminen ja annettava muut valvontaa varten tarvittavat tiedot. Autokoulun olisi pidettävä kirjaa oppilaistaan ja lakisääteisestä koulutuksesta annettavista opetustodistuksista, jotka ovat edellytyksenä kuljettajantutkintoon pääsemiseksi. Autokoulujen edellytettäisiin myös tekemään ilmoitukset säädetyistä opetusta ja koulun toimintaa

HE 146/2017 vp

koskevista asioista ja niissä tapahtuvista muutoksista (82 §). Palvelutehtävänä ja kuljettajantutkintotoimintaan yhdistettynä tutkinnon vastaanottajalle kuuluisivat käytännön valvontatoimet, joita olisivat pääsääntöisesti autokoulussa käyminen, opetuksen seuraaminen ja opetus- ja oppilaskirjanpidon tarkistaminen. Valvontakäynnistä tehtäisiin virastolle raportti, jossa havaitut puutteellisuudet tai laiminlyönnit ilmoitettaisiin. Viraston tehtävänä olisi sen pohjalta harkita jatkotoimien tarpeellisuutta ja päättää niistä samoin kuin muistakin valvontaan liittyvistä asioista. Käytännön valvontatehtäviin ei kuuluisi itsenäistä harkintaa tai oikeutta voimakeinojen käyttöön, minkä vuoksi tehtäviin ei olisi katsottava sisältyvän merkittävää julkisen vallan käyttöä.

Ehdotetun 81 §:n mukaan virasto voisi käyttää valvonnassa apunaan asiantuntijaa. Asiantuntijan tarve voisi liittyä lähinnä järjestelmätekniisiin syihin ja se kohdistuisi kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmään ja niiden vaatimuksiin. Asiantuntijan käyttö voisi olla tarpeen, jos tarvittavaa asiantuntemusta ei viranomaisella olisi järjestelmiin liittyvien teknisten erityispiirteiden takia. Säännöksessä säädettäisiin asiantuntijan rikosoikeudellisesta virkavastuusta ja vahingonkorvausta koskevien säännösten soveltamisesta. Asiantuntija ei suorittaisi itsenäisesti valvontaa eikä käyttäisi viranomaiselle kuuluvia toimivaltuuksia, vaan olisi apuna viraston suorittamassa valvonnassa silloin, kun virastossa ei olisi tarvittavaa asiantuntemusta. Perustuslakivaliokunta on katsonut tarpeellisuusvaatimuksen asiantuntijan käyttöön apuna voivan täytyä, jos viranomaisella ei ole tarkastuksen edellyttämää osaamista tai resursseja (PeVL 29/2013 vp.) Ehdotuksen mukaan asiantuntijaa käytettäessä tähän sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta ja myös vahingonkorvausvelvollisuutta koskevia säännöksiä.

Ehdotetun 81 §:n mukaan autokoulutoiminta olisi järjestettävä niin, että valvojilla olisi kotirauhan suojaa koskevan perustuslain 10 §:n estämättä pääsy toiminnassa käytettäviin tiloihin ja ajoneuvoihin, millä turvataisiin valvonnan toteutuminen. Koska opetusta voidaan järjestää esimerkiksi virtuaalitalassa, luvanhaltijan olisi toiminnan järjestämisessä otettava huomioon toimintaan liittyvä valvonta. Toimintaa ei saisi harjoittaa sellaisissa tiloissa, jotka estäisivät valvonnan toteutumisen. Valvontaa ei saisi mainitun perustuslain pykälän mukaisesti kohdistaa kotirauhan suojaa nauttiviin tiloihin. Ehdotettujen 35 ja 37 §:n mukaan autokouluja koskevaa valvontaa sovellettaisiin myös muihin erikseen hyväksytyihin lakisääteisen koulutuksen järjestäjiin ja koska opetus voitaisiin järjestää muutenkin kuin esimerkiksi lähiopetuksena tiettyssä liiketilassa, säännöksessä edellytettäisiin pääsy toiminnassa käytettäviin tiloihin.

4.5 Autokoulun valvontamaksu

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi autokouluille valvontamaksu (21 §), jolla katettaisiin autokoulujen valvonnasta aiheutuvat kustannukset. Perustuslakivaliokunta on käsitellyt verojen ja maksujen välistä rajanvetoa muun muassa rautatielakia koskevassa lausunnossaan PeVL 66/2002 vp, rahoitustarkastusta koskevassa lausunnossa PeVL 67/2002 vp sekä lausunnoissa PeVL 61/2002 vp ja PeVL 3/2003 vp, jotka molemmat koskivat viestintämarkkinalakia. Myös sähköisen viestinnän tietosuojalakia koskevassa perustuslakivaliokunnan lausunnossa PeVL 9/2004 vp on käsitelty asiaa. Perustuslakivaliokunnan vakiintuneen tulkintakäytännön mukaan maksuille on ominaista, että ne ovat korvauksia tai vastikkeita julkisen vallan palveluista. Muut rahasuoritukset valtiolle ovat sen sijaan valtiosääntöoikeudellisesti arvioiden yleensä veroja.

Perustuslakivaliokunnan lausunnoissa on käsitelty asioita, jotka maksun tulisi täyttää, jotta se olisi valtiosääntöoikeudellisesti arvioiden maksu eikä vero. Suoritteiden, joista maksu peritään, tulee olla jollakin tavalla yksilöitävissä. Jos rahasuoritus peritään yleisesti jonkin toiminnan rahoittamiseen, kyseessä on valtiosääntöoikeudellisesti pikemminkin vero kuin maksu. Vaikka maksuluonteeseen edellytyksenä ei olekaan täysi kustannusvastaavuus, maksun suuruuden ja määrätymisperusteiden tulee kuitenkin säilyttää yhteys suoritteiden tuottamisesta aiheutuviin kustannuksiin. Mitä suuremmaksi ero maksun ja etenkin julkisoikeudelliseen tehtävään liittyvän suoritteiden tuottamisesta aiheutuvien kustannusten välillä kasvaa, sitä lähempänä suoritusta on pidettävä verona. Merkitystä voi olla myös sillä, onko asianomaisen suoritteiden vastaanottaminen vapaaehtoista vai pakollista. Veron suuntaan on katsottu viittaavan, jos suoritusvelvollisuuden aiheuttamista suoritteista ei voi kieltäytyä ja velvollisuus koskee suoraan lain nojalla tietyt tunnusmerkit täyttäviä oikeussubjekteja. Rahasuorituksen mahdollisella rajoitetulla käyttötarkoituksella ei perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan ole merkitystä suorituksen valtiosääntöoikeudellisesta luonnosta arvioitaessa.

Autokoulun valvontamaksu koskisi autokoululuvan haltijoita ja se perittäisiin korvauksena autokoulujen lakisääteisestä valvonnasta aiheutuvista kustannuksista. Vaikka yksittäisen autokoulun valvontatoimenpiteet voisivat vaihdella vuosittain, maksu määrättäisiin samansuuruisena. Maksun suuruudesta määrättäisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella Liikenteen turvallisuusviraston suoritteista. Maksun suuruudeksi on valvonnasta aiheutuvien kustannusten perusteella arvioitu 100 euroa vuodessa ja se perittäisiin kalenterivuosittain, jolloin autokoululupa on ollut voimassa. Maksun käyttöönotolla voitaisiin myös tehokkaammin hallinnoida toistaiseksi voimassaolevia lupia.

HE 146/2017 vp

Valvontaa koskevan sääntelyn on katsottava olevan riittävän tarkkarajaista ja täyttävän perustuslain vaatimukset.

4.6 Valtuussäännökset

Esitykseen sisältyisi valtuussäännöksiä perustuslain 80 §:n 1 momentissa tarkoitettujen asetusten antamiseen. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan myös muu viranomaisen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määräytyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä on valtuussäännöksiltä edellytetty tarkkarajaisuutta. Mainitun 80 §:n 2 momentissa tarkoitettujen viranomaisen määräysvallan kohdalla se on edellyttänyt vielä pitemmälle menevää rajausta valtuuden kattamien asioiden määrittelemiseksi tarkasti laissa (Pe VL 16/2002 vp., s.2; PeVL 46/2001 vp. s 3/I.). Perustuslakiuudistuksen yhteydessä mainittiin esimerkkinä viranomaisen norminantovallasta tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä (HE 1/1998 vp. s. 133/II).

Esitykseen sisältyvät valtuussäännökset antaa tarkempia säännöksiä ajokortin luovuttamisen edellytyksiin liittyvistä määräajoista ja muista ajokortin luovuttamisen edellytyksistä (24 §:n 4 momentti), ajokorttien postitse toimittamisen esteistä, postittamisessa noudatettavasta menettelystä ja muista postittamisen vaatimuksista sekä haltijalla ennestään olevan ajokortin palauttamisesta viranomaiselle (26 §:n 1 momentti), ajokortin koodeista ja niiden käytöstä (31 §:n 2 momentti), pykälässä säädetyistä koulutuksista ja niiden toteutuksesta, ajo-opetuksen ja koulutusten määristä sekä säännökset autokouluvalvontaa koskevista poikkeuksista muiden kuin autokoululuvalla toimivien koulutuksenantajien kohdalla (35 §:n 5 momentti), raskaan kaluston kuljettajaopetuksen vähimmäismääristä ja tarkempia säännöksiä opetussuunnitelman, ammattipätevyyden ja opetuksen toteuttamisen vaatimuksista (36 §:n 3 momentti), uuden kuljettajan ajokieltoon liittyvästä koulutuksesta ja määristä sekä säännökset autokoulutoimintaa koskevista poikkeuksista muiden koulutuksen antamiseen hyväksytyjen kohdalla (37 §:n 3 momentti), ajoneuvoista ja muista pykälässä tarkoitetuista opetusvälineistä ja niiden käytöstä (40 §:n 4 momentti), ajoharjoittelusta ja sen ohjaamisesta (46 §:n 3 momentti), opetustodistuksen antamisesta (49 §:n 1 momentti), ajoneuvon tunnuksesta ja sen käytöstä sekä ajoneuvon muusta merkitsemisestä (51 §:n 2 momentti) teoriakokeesta, tutkintoajoneuvoista ja muista kuljettajantutkinnon vaatimuksista sekä säännökset ajokokeiden kestosta sekä ajokokeen vastaanottamisesta ja poikkeuksista poljinvaatimukseen (53 §:n 4 momentti), luokkakohtaisista kuljettajantutkintoon pääsyn ja siihen ilmoittautumisen vaatimuksista, vaatimusten soveltamisesta silloin kun kysymyksessä on kuljettajantutkinnon tai ajokokeen suorittaminen ajo-oikeuden voimassa pysyttämiseksi, uudistamiseksi tai ulkomaisen ajokortin vaihtamiseksi (54 §:n 5 momentti) ja autokoulutoimintaa koskevien ilmoitusten tekemisestä (82 §:n 4 momentti).

Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa määräykset tai tarkempia määräyksiä näkökenttävaatimuksista sekä terveysvaatimusten täyttymisen tutkimiseksi ja ajoterveystarkastuksiksi tehtävistä tarkastuksista ja niiden sisällöstä (17 ja 18 §:n 2 momentti), ilmoitusten tekemisestä (21 §), koulutusten sisällöistä ja toteuttamisesta sekä ulkomailla saadun 2 tai 3 momentin koulutusta vastaavan koulutuksen hyväksi lukemisesta (35 §:n 5 momentti), opetuksen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta sekä ulkomailla saadun vastaavan koulutuksen hyväksi lukemisesta (36 §:n 3 momentti), opetuksen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta (37 §:n 4 momentti), ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun aloittamisen vaatimuksista (38 §:n 4 momentti), muiden opetusvälineiden kuin ajoneuvojen teknisistä vaatimuksista (40 §:n 4 momentti) ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun toteuttamisesta ajoneuvoja, simulaattoreita ja muita opetusvälineitä käytettäessä sekä ajo-ohjeiden vastaanottamiseen tarvittavista laitteista ja kuljettajan ajovarusteista (41 §:n 5 momentti), käsittelykokeesta (47 §:n 4 momentti), kuljettajantutkinnon sisällöstä (52 §:n 3 momentti), teoriakokeen, ajokokeen ja käsittelykokeen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta (53 §:n 4 momentti), oppilaasta tehtävistä ilmoituksista ja oppilaskirjanpidosta (81 §:n 3 momentti), oppilaasta tehtävistä ilmoituksista ja oppilaskirjanpidosta (85 §:n 1 momentti). Esitykseen sisältyy myös ehdotus viraston toimivaltaan kuuluvan ajokorttipoikkeuslupia koskevan pykälän muuttamisesta lupakäytännön keventämiseksi sekä valtuus määräysten antamiseen ikäpoikkeuslupien hakemisesta, siinä käytettävistä lomakkeista ja vaadittavista liitteistä (97 §).

Ehdotuksia valtuussäännöksiksi on pidettävä perustuslain mukaisina.

4.7 Ahvenanmaan asema

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat teitä ja tieliikennettä. Esityksen alaan kuuluvat säännökset kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan.

Esitystä ei edellä olevan perusteella ole pidettävä perustuslain kannalta ongelmallisena. Tämän johdosta katsotaan, että lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lain säätämisyksityksessä.

HE 146/2017 vp

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

ajokorttilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan ajokorttilain (386/2011) 3 §:n 3 kohta, 4 §:n 1 momentin 8 kohta, 10 §:n 1 momentin 6 kohta ja 3 momentti, 13 §, 16 §:n 1 momentin 4 kohta, 78 §:n 3 momentti sekä 85–87 ja 108 §,

sellaisina kuin niistä ovat 4 §:n 1 momentin 8 kohta laissa 1614/2015, 10 §:n 1 momentin 6 kohta ja 3 momentti, 13 §, 16 §:n 1 momentin 4 kohta laissa 70/2015, 85 § osaksi laissa 70/2015 ja 108 § osaksi laissa 1081/2012,

muutetaan 2 §, 3 §:n 14 kohta, 4 §:n 1 momentin 1 kohdan b alakohta ja 7 kohta, 5 §:n 1 momentin 7, 9 ja 10 kohta ja 2 momentti, 7 §:n 2 ja 5 momentti, 9 §:n 2 ja 3 momentti, 10 §:n 1 momentin 2 ja 5 kohta sekä 2 momentin johdantokappale ja 2 kohta, 14 §:n 3 momentti, 15 a §:n 1 ja 2 momentti, 16 §:n 1 momentin johdantokappale ja 3 momentti, 17 §:n 2 momentti, 18 §:n 2 momentti, 21 §, 24 §:n 4 momentti, 25 §:n 2 momentti, 26 §:n 1 momentti, 27 §:n 1 momentin 3 kohta ja 2 momentti, 31 §:n 2 momentti, 4 luku, 52–55 §, 58 §:n 2 momentti, 60 ja 61 §, 62 §:n 1 momentti, 63 ja 77 §, 78 §:n 1 momentti, 79 §:n 3 kohta, 80–82 ja 84 §, 88 §:n 1 momentti, 90 §:n 1 momentin 1 ja 2 kohta sekä 94 ja 97 §,

sellaisina kuin niistä ovat 2, 55 ja 60 § osaksi laissa 1081/2012, 3 §:n 14 kohta, 15 a §:n 1 ja 2 momentti ja 16 §:n 1 momentin johdantokappale laissa 731/2016, 4 §:n 1 momentin 7 kohta sekä 5 §:n 1 momentin 10 kohta laissa 1614/2015, 5 §:n 1 momentin 7 kohta ja 7 §:n 2 momentti laissa 1081/2012, 5 §:n 2 momentti, 9 §:n 2 ja 3 momentti, 10 §:n 1 momentin 2 ja 5 kohta sekä 2 momentin johdantokappale ja 2 kohta, 14 §:n 3 momentti, 16 §:n 3 momentti, 17 §:n 2 momentti, 18 §:n 2 momentti, 24 §:n 4 momentti, 25 §:n 2 momentti, 26 §:n 1 momentti, 27 §:n 1 momentin 3 kohta ja 2 momentti, 54 §, 62 §:n 1 momentti, 88 §:n 1 momentti laissa 70/2015, 21 ja 97 § osaksi laissa 70/2015, 61 ja 63 § osaksi laeissa 1081/2012 ja 70/2015 sekä 84 § laeissa 70/2015 ja 553/2017, sekä

lisätään 5 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 1081/2012, 70/2015, 1614/2015 ja 553/2017, uusi 6 momentti, 10 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 70/2015, uusi 4 kohta ja 78 §:n 2 momentin 1 kohtaan uusi d alakohta seuraavasti:

2 §

Soveltamisalan rajaus

Tämän lain säännöksiä ajo-oikeudesta ja ajokortista sekä muusta ajettaessa mukana pidettävästä luvasta tai todistuksesta sovelletaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen tieliikennelaissa (267/1981) tarkoitetulla tiellä.

Ajokorttia ei kuitenkaan vaadita kuljetettaessa kävellen moottorikäyttöistä ajoneuvoa, joka myös on tarkoitettu kävellen kuljetettavaksi, taikka kaksi- tai kolmipyöräistä moottorikäyttöistä ajoneuvoa, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa ja jonka ajoneuvon valmistaja myös on määritellyt ajoneuvon suurimmaksi rakenteelliseksi nopeudeksi ajoneuvon hyväksynnän yhteydessä. Kaksi- tai kolmipyöräistä ajoneuvoa kuljettavan on oltava 15 vuotta täyttänyt.

Tämä laki ei koske ajokortin tai muun vastaavan luvan kelpoisuutta Ahvenanmaalla tai Ahvenanmaalla annettua ajokorttia ja sen kelpoisuutta muualla Suomessa, jollei toisin säädetä.

3 §

Määritelmiä

Tässä laissa tarkoitetaan:

14) *lääkärintodistuksella* ja *-lausunnolla* tämän lain nojalla tehdyn ajoterveyden arvioinnin perusteella annettua lausuntoa terveysvaatimusten täyttymisestä, *optikon lausunnolla* liikennevalvonnassa tehdyn tarkastuksen sijaan käytettäväksi tarkoitettua tämän lain nojalla annettua lausuntoa näkökyvylle asetettujen vaatimusten täyttymisestä ja *hakijan vakuutuksella terveysvaatimusten täyttymisestä* vakuutusta siitä, ettei hakijan tiedossa ole estettä terveysvaatimusten täyttymiselle;

HE 146/2017 vp

4 §

Ajokorttiluokat

Ryhmän 1 ajokorttiluokat ovat:

1) AM, johon kuuluvat:

b) kevyet nelipyörät ja ne T3 ajoneuvoluokkaan kuuluvat traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on yli 40 kilometriä tunnissa ja enintään 60 kilometriä tunnissa, niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen;

7) T, johon 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuja traktoreita lukuun ottamatta kuuluvat traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa sekä moottoriyökoneet ja moottorikelkat niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen.

5 §

Ikävaatimukset

Vähimmäisikä ajokortin saamiseksi on:

7) C- ja CE-luokassa 21 vuotta tai, jos henkilöllä on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu kuorma-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 18 vuotta;

9) D- ja DE-luokassa:

a) 24 vuotta tai, jos henkilöllä on nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 23 vuotta, taikka, jos henkilöllä on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 21 vuotta; tai

b) D-luokassa 18 vuotta, jos henkilö on suorittanut linja-auton kuljettajan ammatillisen perustutkinnon ja hänellä on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys;

10) T-luokassa 15 vuotta.

Edellä 1 momentin 7 ja 9 kohdassa tarkoitettua perustason ammattipätevyyttä ei C-, CE- ja D-luokan tutkinnon suorittamiseksi vaadita siltä, joka on liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II osan 3 luvun 8 §:n 1 momentissa tarkoitettua ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy perustason ammattipätevyyden suorittaminen muuten kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella ja jolla on mainitussa pykälässä tarkoitettu hyväksymisasiakirja. Ennen edellä tarkoitettua perustason ammattipätevyyden saavuttamista tässä momentissa tarkoitettu ajo-oikeus on voimassa vain hyväksymisasiakirjalla tehtävissä kuljetuksissa tai kun säädetty ikävaatimus muulla perusteella täyttyy.

Edellä 1 momentin 5 kohdasta poiketen vähimmäisikä ajokortin saamiseksi B- ja BE-luokassa on 17 vuotta, jos kysymyksessä on henkilö, joka opiskelee ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen. Opiskelu on osoitettava oppilaitoksen antamalla todistuksella teoriakokeeseen tullessa. Ennen 1 momentin 5 kohdassa säädetyn vähimmäisiän saavuttamista ajo-oikeus oikeuttaa vain tässä momentissa tarkoitettuun opiskeluun sisältyvään työssäoppimiseen liittyviin ajoihin.

7 §

Ajo-oikeuden laajuus

A-luokka sisältää kuitenkin A1- ja A2-luokan ajo-oikeuden, A2-luokka A1-luokan ajo-oikeuden, C-luokka C1-luokan ajo-oikeuden, CE-luokka C1E-luokan ajo-oikeuden, D-luokka D1-luokan ajo-oikeuden, DE-luokka D1E-luokan ajo-oikeuden sekä C1E-, CE-, D1E- ja DE-luokan ajokortti BE-luokan ajo-oikeuden. Kaikki luokat T-luokkaa lukuun ottamatta sisältävät kuitenkin AM-luokan ajo-oikeuden sekä A1-, A2-, A- ja B-luokka T-luokan ajo-oikeuden.

HE 146/2017 vp

T-luokka ja T3 ajoneuvoluokan traktorin kuljetusoikeus AM-luokan ajokortilla ovat voimassa vain Suomessa.

9 §

Ajokorttiluvan hakeminen

Ajokorttilupa voidaan myöntää aikaisintaan vuotta ennen kuin hakija täyttää ajokortin luokkaa vastaavan ikävaatimuksen. B-luokan ajokorttilupa voidaan kuitenkin myöntää aikaisintaan kaksi vuotta ennen ikävaatimuksen täyttymistä. Edellä 7 §:n 4 momentissa tarkoitetun ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeutta varten ajokorttilupaa hakevalla on oltava B-luokan ajo-oikeus. Jos haetun ajokorttiluokan vähimmäisikävaatimus on alle 18 vuotta eikä hakija ole täyttänyt mainittua ikää, ajokortin saamiseksi vaaditaan huoltajan suostumus. Suostumus on edellytys kuljettajantutkinnon suorittamiseksi ja se koskee myös 5 §:n 6 momentissa tarkoitettuja ajokortin suorittajia.

Hakemus voidaan tehdä sähköisesti taikka henkilökohtaisesti tai asiamiestä käyttäen. Hakijan on todistettava henkilöllisyytensä kuljettajantutkinnon vastaanottajalle kuljettajantutkintoa suoritettaessa ja henkilökohtaisesti asioitaessa ajokorttiluvan hakemisen tai ajokortin luovuttamisen yhteydessä.

10 §

Hakemuksen liitteet

Hakemukseen on liitettävä:

2) hakijan valokuva, joka täyttää passivalokuvan vaatimukset lukuun ottamatta vaatimusta siitä, että valokuva on korkeintaan kuusi kuukautta aikaisemmin otettu, jollei ajokortissa käytetä viranomaisen rekistereihin aiemmin tallennettua valokuvaa tai jos valokuvan liittäminen hakemukseen ei 31 §:n mukaan ole tarpeen;

5) viranomaisen, työnantajan, koulutuksen järjestäjän tai muun vastaavan tahon antama selvitys myöntämisperusteesta ja ajokortin tarpeellisuudesta tehtävässä, jos hakemus koskee ajokortin saamista 5 §:n 4 momentissa tarkoitettuja ajoja varten.

Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua lääkärin- tai erikoislääkärinlausuntoa ei kuitenkaan vaadita, ellei se lääkärinlausunnosta tai muutoin Liikenteen turvallisuusviraston tietoon tulleesta syystä ole tarpeen, jos:

2) hakija on puolustusvoimissa varusmiespalveluksen yhteydessä suorittanut haettua luokkaa vastaavan kuljettajantutkinnon korkeintaan kolme vuotta aikaisemmin;

4) hakemus koskee ensimmäistä ryhmään 1 kuuluvaa ajokorttia ja hakija antaa vakuutuksen terveysvaatimusten täyttymisestä.

14 §

Ajokorttiluvan myöntäminen

Ajokortin ja ajokorttiluvan myöntämisedellytysten täytyminen on tarvittaessa tarkistettava Euroopan unionin ajokorttiverkostoa käyttäen. Ajokorttilupa on voimassa kolme vuotta.

15 a §

Ajokortin luokan muuttaminen

Jos ajo-oikeuden haltija ei enää täytä ajo-oikeuden luokkaa vastaavan ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksiä tai sitä vastaavaa ikävaatimusta, poliisi voi muuttaa ajokortin luokituksen sellaista luokitusta vastaavaksi, jonka edellytykset henkilö täyttää.

HE 146/2017 vp

Edellä 1 momentissa tarkoitettu ajo-oikeus palautuu ennalleen, kun ajo-oikeuden haltija osoittaa poliisille täyttävänsä jälleen ajo-oikeuden edellytykset ja poliisi palauttaa hallussaan olevan ajo-oikeutta vastaavan ajokortin.

16 §

Ajokortin ehdot ja rajoitukset

Ajokorttilupaan ja ajokorttiin voidaan 5 §:n 2–4 momentissa, 68 a §:n 2 momentissa ja 97 §:n 3 momentissa tarkoitettujen ehtojen ja rajoitusten lisäksi liittää ehto, jonka mukaan ajo-oikeuden haltijan:

Ehdoista ja rajoituksista on 1 momentin 3 kohdassa ja 97 §:n 3 momentissa tarkoitettua ehtoa lukuun ottamatta tehtävä merkintä ajokorttiin sen ajokorttiluokan yhteyteen, jota ehto tai rajoitus koskee.

17 §

Ajokortin terveysvaatimukset ryhmässä 1

Erikoislääkäri voi erityisestä syystä poiketa lausunnossaan 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetuista ajokortti-direktiivin näkökenttää koskevista vähimmäisvaatimuksista ja katsoa terveysvaatimusten täyttyvän, jos ajokorttidirektiivin liitteessä III säädetyt vaatimukset muutoin täyttyvät ja tarvittaessa suoritettava ajokoe sitä puoltaa. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua näkökenttää koskevien vaatimusten täyttymisestä ja näkökenttävaatimuksista poikkeamisesta sekä 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuja muita terveysvaatimuksia koskevien vaatimusten täyttymisestä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset terveysvaatimusten täyttymisen tutkimiseksi ja ajoterveyden arvioimiseksi tehtävistä tarkastuksista ja niiden sisällöstä niin, että ajokorttidirektiivin ja liikenneturvallisuuden vaatimukset täyttyvät.

18 §

Ajokortin terveysvaatimukset ryhmässä 2

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua näkökenttää ja 4 kohdassa tarkoitettuja muita terveysvaatimuksia koskevien vaatimusten täyttymisestä sekä terveysvaatimusten täyttymisen tutkimiseksi ja ajoterveyden arvioimiseksi tehtävistä tarkastuksista ja niiden sisällöstä niin, että ajokorttidirektiivin ja liikenneturvallisuuden vaatimukset täyttyvät.

21 §

Ajoterveydentilaa koskevat ilmoitukset

Sen estämättä, mitä tietojen salassapitovelvollisuudesta säädetään, lääkärin on ilmoitettava poliisille, jos hän toteaa, ettei ajokorttiluvan hakija tai ajo-oikeuden haltija enää täytä 17 tai 18 §:ssä säädettyjä terveysvaatimuksia terveydentilan muuten kuin tilapäisesti tapahtuneen heikentymisen tai jatkuvan päihteiden väärinkäytön takia.

Sen estämättä, mitä tietojen salassapitovelvollisuudesta säädetään, sairaanhoitajalla ja terveydenhoitajalla on oikeus ilmoittaa poliisille, ettei ajokorttiluvan hakija tai ajo-oikeuden haltija enää täytä 17 tai 18 §:ssä säädettyjä terveysvaatimuksia jatkuvan päihteiden väärinkäytön takia.

Ennen 1 tai 2 momentissa tarkoitettujen ilmoituksen tekemistä potilaalle on kerrottava velvollisuudesta tai oikeudesta ilmoituksen tekemiseen ja terveydentilan vaikutuksesta ajokyykyyn.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettussa ilmoituksessa voidaan antaa tieto ainoastaan:

- 1) siitä, että ilmoituksen kohteena oleva henkilö ei täytä ajokorttiluvan edellytyksenä olevia terveysvaatimuksia;
- 2) lääkärin, sairaanhoitajan tai terveydenhoitajan ehdottamista lisätoimenpiteistä terveydentilan tai siitä ajokyykyyn aiheutuvien vaikutusten tarkemmaksi selvittämiseksi.

Mitä tässä pykälässä säädetään lääkärin ilmoitusvelvollisuudesta, koskee myös optikkoa 20 §:ssä tarkoitettua liikennevalvontaan liittyvän näkökykyä koskevan tarkastuksen yhteydessä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset ilmoituksen tekemisestä.

HE 146/2017 vp

24 §

Ajokortin luovuttamisen edellytykset

Edellä 3 momentissa säädetystä poiketen puolustusvoimissa varusmiespalveluksen aikana suoritettu kuljetajantutkinto voi kuitenkin olla suoritettu enintään kolme vuotta aikaisemmin.

25 §

Ajokortin luovuttamisen esteet

Jos hakijalla on ennestään Suomessa, Ahvenanmaa mukaan lukien, tai ulkomailla annettu ajokortti, hänen on palautettava se uutta ajokorttia luovutettaessa, jollei toisin säädetä. Jos ajokorttia ei voida palauttaa sen anastamisen, tuhoutumisen tai katoamisen takia, siitä on annettava selvitys. Jos ajokortti myöhemmin löytyy, se on palautettava Liikenteen turvallisuusvirastolle.

26 §

Ajokortin luovuttaminen

Ajokortti toimitetaan hakijalle postitse. Jos postitse toimittaminen ei hakijalla ennestään olevan ajokortin viranomaisen haltuun saamiseksi tai muusta asiakirjaturvallisuuteen tai tässä laissa säädettyyn tehtävään liittyvästä syystä ole mahdollista, ajokortin luovuttaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ajokorttien postitse toimittamisen esteistä, postittamisesta noudatettavasta menettelystä ja muista postittamisen vaatimuksista sekä hakijalla ennestään olevan ajokortin palauttamisesta viranomaiselle.

27 §

Ajokortin uudistaminen

Ajokortin uudistamista 22 §:ssä tarkoitetuksi määräajaksi haetaan noudattaen, mitä 9 §:n 3 momentissa säädetään ajokorttiluvan hakemisesta. Hakemukseen on liitettävä:

3) lääkärinlausunto, jos ryhmään 1 kuuluvan ajokortin uudistamista hakeva on täyttänyt 70 vuotta tai, jos ryhmään 2 kuuluvia luokkia sisältävän ajokortin uudistamista hakeva on täyttänyt 45 vuotta tai täyttää mainitun iän uudistettavan ajokortin voimassaolon aikana taikka, jos lääkärinlausunto on esitetyn lääkärinlausunnon tai muutoin lupaviranomaisen tietoon tulleen syyn johdosta tarpeen hakemuksen käsittelemiseksi.

Edellä 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetuissa ryhmän 1 ajokortin uudistamista hakevien lääkärinlausunnoissa on terveysvaatimusten täyttymistä arvioitaessa otettava erityisesti huomioon ikääntymisen vaikutukset ajoterveyteen ja terveysvaatimusten täyttymiseen. Ryhmään 2 kuuluvan ajokortin uudistamiseen liitettävässä lääkärinlausunnossa on edellä tarkoitettujen ikääntymisen vaikutukset otettava huomioon, jos hakija on täyttänyt 68 vuotta tai täyttää mainitun iän uudistettavan ajokortin voimassaolon aikana.

31 §

Ajokortin vaatimukset

Ajokorttiin merkitään ajokorttilupaa vastaavat luokat. Ajokorttiin liitetyt ehtoja, rajoituksia ja muita tietoja koskevat merkinnät tehdään koodin muodossa. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä koodeista ja niiden käytöstä. Ajokorttilupaa tai ajokortin uudistamista koskevaan hakemukseen on liitettävä uusi valokuva, jos viranomaisen rekistereihin tallennettu kuva on yli 15 vuotta vanha.

Kuljettajaopetus

34 §

Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun luvanvaraisuus

Ajo-opetukseen ja ajoharjoittelun ohjaamiseen liikenteessä ajokorttia varten, vaaditaan Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lupa (*opetuslupa*). Ajo-opetusta koskevat säännökset koskevat myös käsittelyopetusta, jollei toisin säädetä.

Autokoulun pitämiseen vaaditaan Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lupa (*autokoululupa*). Autokoululupa vaaditaan myös ammattimaiseen tai kaupalliseen ajo-opetuksen antamiseen tai ajoharjoittelun ohjaamiseen ajokorttia varten. Opetuslupa oikeuttaa muuhun kuin kaupalliseen tai ammattimaiseen ajo-opetuksen antamiseen ja ajoharjoittelun ohjaamiseen ajokorttia varten.

Ajamista moottoripyörällä moottoripyörän ajokortin suorittamista varten voi harjoitella Liikenteen turvallisuusviraston myöntämällä luvalla (*moottoripyörän harjoituslupa*).

35 §

Ryhmän 1 ajokorttia koskevat koulutusvaatimukset

Ryhmän 1 ajokorttia suorittavan, jolla ei ennestään ole tähän ryhmään kuuluvaa ajokorttia, on ajokortin luokasta riippumatta saatava koulutus, jolla annetaan perustiedot liikennejärjestelmästä, liikenteen vuorovai-
kutteisuudesta ja riskeistä, eri tienkäyttäjärühmien turvallisuuteen liittyvistä tekijöistä, moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen liittyvistä vastuista ja velvollisuuksista sekä muista turvallisen ja ympäristön huomioon ottavan ajotavan vaatimuksista. Koulutus saadaan antaa teoriaopetuksena.

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 teoria-opetusta ja ajo-opetusta, joka voidaan osin antaa simulaattorilla.

Moottoripyörän ensimmäisen ajokortin ja auton B-luokan ajokortin suorittamisen edellytyksenä on, että ajokorttia suorittava on saanut ajo-opetusta.

Moottoripyörän ajokorttiluokkaa voidaan korottaa välittömästi ylempään moottoripyörän ajokorttiluokkaan suorittamalla koulutus tai ajokoe, jos ajo-oikeus suoritettavaa ajokorttia välittömästi alempaan luokkaan on saatu vähintään kaksi vuotta aikaisemmin.

Edellä 1, 2 ja 4 momentissa tarkoitettujen koulutuksen antamiseen vaaditaan autokoululupa. Autokoululupa-vaatimuksesta poiketen Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä mainitun koulutuksen antamiseen myös muita liikenneturvallisuusalan toimijoita, joilla on koulutukseen tarvittava alan tuntemus ja osaaminen sekä koulutuskokemus. Ilman autokoululupaa ja erillistä hyväksymistä voidaan 1 momentissa tarkoitettu koulutus antaa peruskoulussa ja toisen asteen koulutuksessa koulutuksen sisältöä ja toteutusta koskevien vaatimusten mukaisesti. Tässä momentissa tarkoitettuihin koulutuksen antajiin sovelletaan autokoulun valvontaa koskevia säännöksiä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettua koulutuksesta ja sen antamisen vaatimuksista, koulutuksen ja ajo-opetuksen määrästä sekä autokouluvalvontaa koskevista poikkeuksista 4 momentissa tarkoitettujen muiden kuin autokoululuvalla toimivien koulutuksenantajien kohdalla. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä koulutuksen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta sekä määräykset ulkomailta saadun 2 tai 3 momentissa tarkoitettua koulutusta vastaavan koulutuksen hyväksi lukemisesta.

36 §

Kuljettajaopetus ryhmän 2 ajokorttia varten

Ryhmän 2 ajokorttia varten annettavaan kuljettajaopetukseen on sisällytettävä opetusta ajoneuvon erityispiirteiden mukaisesti sen oikeasta käyttötavasta, käsittelystä ja kuljettamisesta liikennesääntöjä noudattaen erilaisissa liikennetilanteissa ja ympäristöissä turvallisesti, taloudellisesti, ekologisesti ja joustavasti. Koulutukseen on sisällytettävä myös onnettomuuspaikalla toimimiseen tarvittava ensiapukoulutus ja liikenteen vaaratilanteiden tunnistamista ja välttämistä koskeva ennakoivan ajamisen opetus.

Kuljettajaopetukseen on sisällytettävä luokakohtainen teoria- ja ajo-opetus ja opetuksessa on noudatettava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymää opetussuunnitelmaa. Opetus voidaan antaa ajokorttia suoritta-

HE 146/2017 vp

valla olevaa ryhmän 2 ajokorttia tai kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyyttä täydentävänä opetuksena.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää opetuksen vähimmäismääristä ja antaa tarkempia säännöksiä opetussuunnitelman, ammattipätevyyden ja opetuksen toteuttamisen vaatimuksista. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä opetuksen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta sekä ulkomailla saadun vastaavan koulutuksen hyväksi lukemisesta.

37 §

Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvä koulutus ja ajokortin palauttaminen ajokiellon jälkeen

Jos kuljettaja määrätään auton ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana tehdyistä liikennerikoksista tai toistuvista liikennerikkomuksista ajokieltoon, ajokortin palauttamisen edellytyksenä ajokiellon päättymisen jälkeen on, että hän on saanut riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen käsittelevän lisäkoulutuksen. Säännöstä sovelletaan myös moottoripyörän ajo-oikeuden haltijaan, jolla ei ole auton ajo-oikeutta, kahden vuoden ajan moottoripyörän ensimmäisen ajo-oikeuden saamisesta. Jos tässä momentissa tarkoitettut seuranta-ajat ovat päällekkäiset tai seuraavat toista keskeytyksettä, seuranta-aikoja pidetään yhtenä seurantajaksena.

Ajokortin palauttamisen edellytyksenä 1 momentissa tarkoitettun ajokiellon jälkeen on, että ajokieltoon määrätty esittää todistuksen 1 momentissa tarkoitettun koulutuksen saamisesta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun koulutuksen antamiseen vaaditaan autokoululupa. Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä koulutuksen antamiseen myös muita liikenneturvallisuusalan tai muun alan toimijoita, joilla on koulutukseen tarvittava liikenneturvallisuusalan tuntemus ja osaaminen sekä koulutuskokeemus. Koulutuksen valvontaan sovelletaan autokoulun valvontaa koskevia säännöksiä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä koulutuksesta ja sen määrästä sekä säännökset autokouluvalvontaa koskevista poikkeuksista 3 momentissa tarkoitettujen muiden kuin autokoululuvalla toimivien koulutuksen antajien kohdalla. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset opetuksen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta.

38 §

Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun aloittamisen vähimmäisikä

Ajokorttia suorittavan ajo-opetus ja ajoharjoittelu saadaan aloittaa B-luokassa aikaisintaan kaksi vuotta ja muissa luokissa aikaisintaan kuusi kuukautta ennen vaadittavan vähimmäisiän täyttymistä. Ajo-opetus ja ajoharjoittelu liikenteessä saadaan kuitenkin aloittaa vasta, kun ajokorttia suorittava on täyttänyt 15 vuotta.

Oppilas, joka on kuorma- ja linja-auton kuljettajan tehtävissä toimimiseen suunnatussa Opetushallituksen valvonnassa tapahtuvassa ammatillisessa perustutkintokoulutuksessa, saadaan kuitenkin ottaa tämän koulutuksen yhteydessä annettavaan ryhmään 2 kuuluvan ajokortin saamiseen tähtäävään kuljettajaopetukseen B-luokan ajokorttia vaatimatta sinä vuonna, jona hän täyttää 16 vuotta. Ajo-opetusta liikenteessä saadaan antaa B-luokassa, kun oppilas on täyttänyt 16 vuotta ja kuorma- tai linja-autolla, kun oppilas on täyttänyt 17 vuotta. Linja-autolla ajo-opetusta liikenteessä annettaessa oppilaalla on oltava B-luokan ajo-oikeus ja E-luokan yhdistelmällä ajo-opetusta liikenteessä annettaessa oppilaalla on oltava vetoauton kuljettamiseen oikeuttava ajo-oikeus.

Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun aloittamisen edellytyksenä E-luokassa on, että ajokorttia suorittavalla on vetoauton ajo-oikeus.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun aloittamisen vaatimuksista.

39 §

Ajoneuvon kuljettaja ajo-opetuksessa ja ajoharjoittelussa

Ajo-opetuksessa ja ajoharjoittelussa ajoneuvon kuljettajaksi katsotaan:

- 1) B-luokassa opettaja ja ajoharjoittelussa harjoittelua ohjaava;
- 2) C1- ja C-luokassa opettaja;
- 3) D1- tai D-luokan ajo-opetuksessa opettaja taikka ajokorttia suorittava, jos hänellä on C-luokan ajokortti;
- 4) E-luokassa ajokorttia suorittava;
- 5) mopolla, moottoripyörällä, traktorilla tai kevyellä nelipyörällä, jossa istuinpaikat ovat peräkkäin, ajo-opetusta annettaessa tai ajoa harjoiteltaessa ajokorttia suorittava taikka opettaja ja ajoharjoittelussa harjoittelua ohjaava, jos hän on mukana moottoripyörässä, traktorissa tai kevyessä nelipyörässä;
- 6) T-luokassa ajokorttia suorittava.

HE 146/2017 vp

40 §

Opetuksessa ja ajoharjoittelussa käytettävät ajoneuvot ja muut opetusvälineet

Ajo-opetuksessa ja ajoharjoittelussa käytettävän ajoneuvon on täytettävä suoritettavan ajokortin luokkaa, ja AM-luokassa ajoneuvon luokkaa, koskevat vaatimukset ja siinä on tarvittaessa oltava erillinen ajoneuvon käyttöjarruun vaikuttava poljin opettajaa tai ajoharjoittelussa ajoharjoittelua ohjaavaa varten.

Ajo-opetuksessa ja muussa koulutuksessa voidaan käyttää myös simulaattoreita ja muita opetusvälineitä, joiden on vastattava suoritettavan ajokortin luokkaa koskevia vaatimuksia. Ryhmän 2 opetuksessa käytettävän opetusmateriaalin on vastattava opetuksessa noudatettavaa opetussuunnitelmaa.

Jos ajo-opetusta ja muuta koulutusta annetaan teknisen käyttöyhteyden avulla, käyttöyhteyden on mahdollistettava oppilaan henkilöllisyyden toteaminen luotettavasti sekä reaaliaikainen vuorovaikutus opettajan ja oppilaan välillä koko oppitunnin ajan.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset ajoneuvoista ja muista tässä pykälässä tarkoitetuista opetusvälineistä ja niiden käytöstä ajo-opetuksessa ja muussa koulutuksessa sekä poikkeuksista poljinvaatimukseen. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa määräykset muiden opetusvälineiden kuin ajoneuvojen teknisistä vaatimuksista.

41 §

Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun toteuttaminen

Ajo-opetuksessa ja ajoharjoittelussa opettaja tai ajoharjoittelua ohjaava, joka 39 §:n mukaan katsotaan ajoneuvon kuljettajaksi, vastaa siitä, että ajokorttia suorittavalla on tarvittava ajoneuvon käsittelytaito ja muu osaaminen. Ensimmäistä ajokorttia suorittaessa ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun tapahtuessa opetusluvan nojalla todistus 35 §:n 1 momentissa tarkoitettua koulutuksen suorittamisesta on pidettävä ajettaessa mukana ja vaadittaessa esitettävä 32 §:n 1 momentissa tarkoitettulle henkilölle.

B-, C1- ja C-luokan ajo-opetuksessa opettajan tai ajoharjoittelussa harjoittelua ohjaavan on istuttava oppilaan vieressä. Sama koskee ajo-opetusta ja ajoharjoittelua kevyellä nelipyörällä taikka traktorilla, jos istuinpaikat ajoneuvossa ovat vierekkäin.

Mopolla ja moottoripyörällä, traktorilla sekä kevyellä nelipyörällä, jossa istuimet ovat peräkkäin, ajo-opetusta annettaessa ja ajoharjoittelua ohjattaessa ajokorttia suorittavalla on oltava laitteet ajo-ohjeiden vastaanottamista varten ja kuljettajan suojaamiseksi tarkoitettuja ajovarusteita. Vaatimus ajo-ohjeiden vastaanottamiseen tarvittavista laitteista koskee myös ajo-opetusta ja ajoharjoittelua T-luokan ajoneuvolla, jos opettajalle ei ole istuinpaikkaa ajoneuvossa tai istuimet ovat peräkkäin.

Jos ajo-opetukseen tai ajoharjoitteluun käytetään simulaattoria eikä opettaja ole samassa tilassa ajokorttia suorittavan kanssa, opetus on annettava säädetyt vaatimukset täyttävän teknisen käyttöyhteyden avulla.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun toteuttamisesta ajoneuvoja, simulaattoreita ja muita opetusvälineitä käytettäessä sekä ajo-ohjeiden vastaanottamiseen tarvittavista laitteista ja kuljettajan ajovarusteista.

42 §

Opetusluvan myöntämisen edellytykset ryhmän 1 ajokorttia varten

Ryhmän 1 ajokortin suorittamista varten tarvittavan ajo-opetuksen antamiseen ja ajoharjoittelun ohjaamiseen vaadittavan opetusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

- 1) hakija on täyttänyt 25 vuotta;
- 2) hakijalla on suoritettavan ajokortin luokkaa vastaava Suomessa tai muussa EU- tai ETA-valtiossa annettu ajokortti taikka AM-luokassa ajoneuvon luokkaa vastaava ajokortti, joka on ollut hänellä vähintään viiden vuoden ajan;
- 3) hakija ei ole ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa;
- 4) hakijaa on pidettävä henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan opetustehtävään sopivana.

Edellä 1 momentin 2 kohdassa säädetyistä poiketen AM-luokkaa koskevan opetusluvan hakijalla hyväksyttävänä pidetään myös auton ajokortti sekä mopon ajokorttia suorittaessa myös moottoripyörän ajokorttia.

Hakijaa ei ole pidettävä henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan opetustehtävään sopivana, jos hän on:

- 1) luvan myöntämistä edeltäneen viiden vuoden aikana ollut ajokiellossa rattijuopumuksen, törkeän rattijuopumuksen, törkeän liikenteen vaarantamisen tai sellaisen rikoslain 23 luvun 1 §:n nojalla rangaistavan teon takia, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan; tai hän on tänä aikana syylistynyt mainittuihin tekoihin niin, että ajokieltoon määräämisen perusteet täytyvät;

HE 146/2017 vp

2) viimeisen vuoden aikana ollut ajokiellossa muihin kuin 1 kohdassa tarkoitettuihin liikenne rikoksiin syyllistymisen takia tai tänä aikana syyllistynyt tällaisiin tekoihin niin, että ajokieltoon määräämisen perusteet täyttyvät; tai

3) rikosrekisteriin tai poliisin pitämään rekisteriin sisältyvien tietojen perusteella muutoin toiminnallaan osoittanut olevansa ilmeisen sopimaton opetustehtävään.

43 §

Opetusluvan myöntämisen edellytykset ryhmän 2 ajokorttia varten

Opetuslupa voidaan myöntää ryhmän 2 ajokorttia varten annettavaan kuljettajaopetukseen vain, jos opetus annetaan autonkuljettajan ammattiopetukseen rinnastettavan työnantajan antaman koulutuksen yhteydessä kuljetusalan tutkintokoulutuksessa oppisopimuksella. Oppilaalla on oltava B-luokan ajokortti ja lisäksi vetoauton kuljettamiseen oikeuttava ajokortti, jos opetusta annetaan ajoneuvoyhdistelmän ajokorttia varten.

Opetusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

- 1) hakija on täyttänyt 25 vuotta;
- 2) hakijalla on opetusajoneuvon ajo-oikeus;
- 3) hakija ei ole ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa;
- 4) hakijalla on liikenneopettajalupa C- ja D-luokan opetukseen.

44 §

Opetusluvan myöntäminen ja voimassaolo

B-luokan opetuslupa myönnetään kolmeksi vuodeksi ja aikaisintaan kaksi vuotta ennen kuin ajokorttia suorittava täyttää ajokortin saamiselle säädetyn vähimmäisiän. Muu opetuslupa myönnetään yhdeksäksi kuukaudeksi ja aikaisintaan kuusi kuukautta ennen kuin ajokorttia suorittava täyttää opetusajoneuvon luokkaa vastaavan ajokortin saamiselle säädetyn vähimmäisiän. Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun aloittamisen vähimmäisiästä säädetään 38 §:n 1 momentissa.

Hakijalle voidaan myöntää enintään kolme opetuslupaa kolmen vuoden aikana. Jos hakija on ajokorttia suorittavan isä tai äiti, isoisä tai isoäiti, huoltaja, lapsi, lapsenlapsi tai sisarus, myönnettävien opetuslupien määrää ei kuitenkaan ole rajoitettu. Opetuslupa saadaan myöntää kahdelle ja opetettavia saa olla kaksi, jos opettaja tai opettajat ovat opetettavan tai opetettavien vanhempia, isovanhempia, huoltajia, lapsia, lapsenlapsia tai sisarusia.

Opetuslupa on merkittävä luvanhaltija, ajokorttia suorittava sekä suoritettavan ajokortin luokka ja AM-luokassa myös ajoneuvon luokka. Jos opetuslupa myönnetään 2 momentin mukaisesti kahdelle, toinen heistä on nimettävä vastuulliseksi opettajaksi, joka antaa kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä olevan todistuksen 35 §:n 3 momentissa tarkoitetusta ajo-opetuksesta.

Opetusluvan voimassaolo päättyy, kun kuljettajantutkinto on suoritettu. Opetusluvan voimassaoloa voidaan tarvittaessa jatkaa. Opetuslupahakemus raukeaa, jos sitä ei hakijasta johtuvasta syystä ole voitu käsitellä vuoden kuluessa hakemuksen saapumisesta. Jos hakemus raukeaa, tieto hakemuksesta poistetaan liikenneasioiden rekisteristä.

45 §

Opetusluvan peruuttaminen

Poliisin on peruutettava opetuslupa, jos luvan haltija:

- 1) ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä;
- 2) rikkoo opetuslupaa koskevia säännöksiä tai opetusluvan ehtoja; tai
- 3) sitä pyytää.

Lupa voidaan peruuttaa väliaikaisesti, jos edellytykset väliaikaiseen ajokieltoon määräämiseen ovat olemassa. Luvan väliaikaisessa peruuttamisessa noudatetaan, mitä väliaikaisesta ajokiellosta säädetään.

46 §

Moottoripyörän harjoituslupa

Moottoripyörän harjoituslupa oikeuttaa moottoripyörän ajokorttia suorittavan itsenäiseen ajoharjoitteluun moottoripyörällä. Ajoharjoittelussa on käytettävä suoritettavan ajokortin luokkaan kuuluvaa moottoripyörää. Ajokorttia suorittava katsotaan ajoharjoittelussa kuljettajaksi.

HE 146/2017 vp

Jos suoritettavan ajokortin vähimmäisikävaatimus on alle 18 vuotta eikä ajokorttia suorittava ole täyttänyt mainittua ikää, vaaditaan huoltajan suostumus, joka on edellytyksenä teoriakokeen suorittamiseksi. Huoltajan on lisäksi nimettävä ajoharjoitteluun ohjaaja, jonka on seurattava harjoittelun ja ajotaidon edistymistä. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ajoharjoittelusta ja sen ohjaamisesta.

47 §

Moottoripyörän harjoitusluvan myöntäminen

Moottoripyörän harjoitusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

- 1) hakijalla on voimassa oleva ajokorttilupa;
- 2) hakija on saanut 35 §:n 1 momentissa tarkoitetun ensimmäisen ajokortin suorittamiseen liittyvän koulutuksen ja mainitun pykälän 3 momentissa tarkoitetun ajo-opetuksen;
- 3) hakija on suorittanut hyväksytysti suoritettavan ajokortin luokkaa vastaavan teoriakokeen;
- 4) hakija on suorittanut hyväksytysti suoritettavan ajokortin luokkaa vastaavan moottoripyörän käsittelykokeen;
- 5) hakija ei ole ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa eikä ole lupapäätöstä edeltäneen viiden vuoden aikana ollut ajokiellossa.

Alle 18-vuotiaalle myönnettävän harjoitusluvan edellytyksenä olevasta huoltajan suostumuksesta säädetään 46 §:n 2 momentissa.

Jos hakijalla on ollut moottoripyörän ajokortti vähintään kaksi vuotta suoritettavaa moottoripyörän ajokorttia välittömästi alemmassa luokassa, harjoitusluvan myöntämiseksi ei vaadita 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua teoriakoetta.

Harjoituslupaan on merkittävä harjoittelija ja suoritettavan ajokortin luokka. Harjoituslupa myönnetään enintään kolmeksi kuukaudeksi ja se voidaan antaa ehdoin ja rajoituksin. Uutta lupaa ei saa myöntää ilman painavaa syytä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua käsitte-lykokeesta.

48 §

Moottoripyörän harjoitusluvan peruuttaminen

Moottoripyörän harjoituslupa on peruutettava, jos luvan haltija:

- 1) ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä;
- 2) rikkoo harjoituslupaa koskevia säännöksiä tai harjoitusluvan ehtoja; tai
- 3) sitä pyytää.

Harjoituslupa on peruutettava väliaikaisesti, jos luvan haltija määrätään väliaikaiseen ajokieltoon. Luvan väliaikaisessa peruuttamisessa noudatetaan, mitä väliaikaisesta ajokiellosta säädetään.

49 §

Opetustodistus

Edellä 35–37 §:ssä tarkoitetun koulutuksen ja 35 §:n 3 momentissa tarkoitetun ajo-opetuksen hyväksytysti suorittaneelle on annettava siitä todistus. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä opetustodistuksen antamisesta.

50 §

Kokeilulupa

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää luvan ryhmän 2 kuljettajaopetuksen kehittämiseksi tarpeellisen kokeilun järjestämiseen. Kokeilussa voidaan poiketa tässä laissa säädetyistä kuljettajaopetuksen määrää ja toteutusta koskevista vaatimuksista. Kokeilussa annettavan kuljettajaopetuksen tulee olla tavoitteiltaan ja sisällöltään sellainen, että kokeiluun osallistuva oppilas saa tässä laissa tarkoitettujen kuljettajan valmiudet eikä hänen oikeuksiaan vaaranneta kokeilulla. Kokeilu toteutetaan Liikenteen turvallisuusviraston valvonnassa, ja siinä on noudatettava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymää kokeilusuunnitelmaa sekä sen määräämiä ehtoja ja rajoituksia.

HE 146/2017 vp

51 §

Opetusajoneuvon tunnus

Ajo-opetuksessa ja ajoharjoittelussa käytettävä ajoneuvo on merkittävä valkoisella kolmion muotoisella tunnuksella. Jos kysymyksessä on autokoululuvalla harjoitettavassa toiminnassa käytettävä ajoneuvo, ajoneuvosta on tunnuksen lisäksi käytävä ilmi autokoulun nimi.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset ajoneuvon tunnuksesta ja sen käytöstä sekä ajoneuvon muusta merkitsemisestä.

5 luku

Kuljettajantutkinto

52 §

Kuljettajantutkinnon tarkoitus ja sisältö

Kuljettajantutkinnon tarkoituksena on varmistaa, että ajokorttia suorittavalla on tarvittavat tiedot ja käytännön ajotaito toimia vastuullisena kuljettajana itsenäisesti ja turvallisesti erilaisissa liikennetilanteissa ottaen huomioon myös sosiaalisuuden ja ekologisuuden vaatimukset.

Kuljettajantutkinnossa on monipuolisesti arvioitava ajokorttia suorittavan kykyä:

- 1) kuljettaa ajoneuvoa erilaisissa liikenneympäristöissä ja -tilanteissa liikennesääntöjen mukaisesti ja ajoneuvon erityispiirteet huomioon ottaen turvallisesti, sujuvasti, ekologisesti ja vaaratilanteita aiheuttamatta;
- 2) osoittaa vastuullisuutta muita tienkäyttäjiä ja ympäristöä kohtaan;
- 3) tunnistaa liikenteen vaaratilanteita ja ajonopeuksien, keliolosuhteiden ja erilaisten kuljettajan ajokykyyn vaikuttavien tekijöiden, kuten tunnetilojen, ajoseuran, päihteiden ja lääkkeiden käytön, väsymyksen, näkökyvyn ja terveydentilan, vaikutuksen onnettomuusriskin lisääntymiseen;
- 4) havaita ajoneuvon toimintaan ja turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavia vikoja ja puutteita ja toimia muutenkin vaaratilanteiden välttämisen edellyttämällä tavalla.

Kuljettajantutkinnon on täytettävä ajokorttidirektiivin liitteessä II säädetyt vähimmäisvaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljettajantutkinnon sisällöstä.

53 §

Kuljettajantutkinnon rakenne ja toteuttaminen

Kuljettajantutkintoon sisältyy teoriakoe ja ajokoe. T-luokassa suoritetaan kuitenkin vain teoriakoe. Tutkinnossa, joka suoritetaan moottoripyörän ajokorttiluokan korottamiseksi 35 §:n 4 momentissa tarkoitetussa tapauksessa tai 7 §:n 4 momentissa tarkoitetun B-luokan ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeuden saamiseksi, suoritetaan vain ajokoe.

Ajokokeeseen voi sisältyä erillinen käsittelykoe. Ajokokeen suorittamisen edellytyksenä on, että ajokortin luokkaa ja AM-luokassa ajoneuvon luokkaa vastaava teoriakoe on suoritettu. Teoriakoe suoritetaan Liikenteen turvallisuusviraston aineistoa käyttäen.

Ajokokeessa käytettävän ajoneuvon on täytettävä tutkinnon luokkaa vastaavat vaatimukset ja siinä on tarvittaessa oltava ajokokeen vastaanottajaa varten ajoneuvon käyttöjarruun vaikuttava poljin. Tutkinnon suorittajan on hankittava käytettäväksi ajokokeessa tarvittava ajoneuvo. Ajokokeen aikana hänet katsotaan kuljettajaksi.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan säännökset ajokokeen kestosta sekä ajokokeen vastaanottamisesta ja poikkeuksista poljinvaatimukseen. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä teoriakokeesta, tutkintoajoneuvoista ja muista kuljettajantutkinnon vaatimuksista. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä teoriakokeiden, ajokokeiden ja käsittelykokeiden sisällöstä ja käytännön toteutuksesta.

54 §

Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset

Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytyksenä on, että:

- 1) tutkintoon tulevalle on tutkinnon luokkaa vastaava ajokorttilupa;
- 2) tutkintoon tuleva täyttää tutkinnon luokkaa vastaavan ikävaatimuksen;
- 3) tutkintoon tuleva ei ole ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa;

HE 146/2017 vp

- 4) tutkinnon luokasta riippuen tutkintoon tuleva on saanut 35 tai 36 §:ssä tarkoitetun koulutuksen;
- 5) ryhmän 2 tutkintoon tulevalla on B-luokan ajo-oikeus;
- 6) ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeuden saamiseksi suoritettavaan tutkintoon tulevalla on tutkinnon luokkaa vastaavan vetoauton ajo-oikeus;
- 7) ajokokeeseen tai käsittelykokeeseen tuleva on suorittanut tutkinnon luokkaa vastaavan teoriakokeen, jos sellainen vaaditaan;
- 8) kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen tulevalla on huoltajan suostumus, jos sellainen 9 §:n 2 momentin tai 46 §:n 2 momentin mukaan vaaditaan ja oppilaitoksen antama todistus, jos sellainen 5 §:n 6 momentin mukaan vaaditaan.

Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua ajokorttilupaa ei vaadita eikä toistaiseksi voimassa oleva ajokielto ole esteenä tutkinnon suorittamiselle, jos tutkintoon tulevalla on poliisin määräys uuden ajokokeen suorittamiseksi. Jos henkilö on määrätty toistaiseksi ajokieltoon sillä perusteella, että hän ei enää täytä ajokorttiluvan terveysvaatimuksia, ajokielto ei myöskään ole esteenä tutkintoon pääsulle ajo-oikeuden palauttamiseksi, jos esitettävän lääkärinlausunnon mukaan lääkäri sitä edellyttää tai suosittelee.

Henkilö saadaan 1 momentin 2 kohdasta poiketen ottaa teoriakokeeseen kuukautta ennen säädetyn ikävaatimuksen täyttymistä, jos kuljettajantutkinnon suorittamiseksi ja kuljettajantutkintotodistuksen antamiseksi vaaditaan myös 53 §:ssä tarkoitettu ajokoe. C-, CE- ja D-luokan tutkintoon pääsemisen ikävaatimuksista perustason ammattipätevyyttä ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä suoritettaessa säädetään 5 §:n 2 momentissa.

Jos tutkintoon tulevalla on tai on aikaisemmin ollut Suomessa tai muussa EU- tai ETA-valtiossa saatu vastaavan luokan ajokortti tai hänellä on voimassa vastaavan luokan muu ulkomailla annettu ajokortti, 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua koulutusta ei vaadita. Jos 36 §:ssä tarkoitettu ryhmän 2 kuljettajaopetus on annettu tutkintoon tulevalla olevaa samaan ryhmään kuuluvaa ajo-oikeutta tai ammattipätevyyttä täydentävänä, mainitun ajo-oikeuden tai ammattipätevyyden on oltava voimassa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä luokkakohtaisista kuljettajantutkintoon pääsyn ja siihen ilmoittautumisen vaatimuksista sekä vaatimusten soveltamisesta silloin, kun kysymyksessä on kuljettajantutkinnon tai ajokokeen suorittaminen ajo-oikeuden voimassa pysyttämiseksi, uudistamiseksi tai ulkomaisen ajokortin vaihtamiseksi.

55 §

Kuljettajantutkintotodistus

Kuljettajantutkinnon vastaanottajan on annettava hyväksytysti suoritetusta kuljettajantutkinnosta todistus. Todistusta ei kuitenkaan anneta, jos edellytykset ajokortin luovuttamiseen eivät täyty tai jos tutkinnon suorittajalle annetaan ajokortti taikka väliaikainen ajokortti.

Oikeudesta kuljettaa kuljettajantutkintotodistuksen nojalla ajoneuvoa säädetään 6 §:n 5 momentissa.

58 §

Sotilasajoneuvon kuljettaminen

Mitä tässä laissa säädetään kuljettajantutkintojen sisällöstä sekä kuljettajan terveydentilan vaatimuksista, sovelletaan myös puolustusvoimien ajokorttiin. Tarkemmat säännökset puolustusvoimien ajokortista ja ajoluvasta sekä niiden antamisesta, poisottamisesta, peruuttamisesta ja palauttamisesta annetaan puolustusministeriön asetuksella. Puolustusministeriön asetuksella säädetään lisäksi puolustusvoimien liikenneopettaja- ja kuljettajakoulutuksen sisällöstä, liikenneopettajan- ja kuljettajantutkinnoista ja ajolupakoulutuksesta sekä kuljettajantutkintoja vastaanottavan ajoneuvotarkastajan pätevyysvaatimuksista.

60 §

Sopimusvaltiossa annettu ajokortti

Genevessä vuonna 1949 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen (SopS 11/1959) tai Wienissä vuonna 1968 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen (SopS 30/1986) liittyneessä muussa kuin 59 §:ssä tarkoitettussa valtiossa annettu ajokortti oikeuttaa kuljettamaan Suomessa sellaista ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka sopimuksessa mainittua luokkaa vastaava tunnus on ajokortissa, jos:

- 1) ajokortin haltijan vakinainen asuinpaikka ei ajokorttia myönnettäessä ollut Suomessa;
- 2) ajokortti on sopimuksessa olevan mallin mukainen kansallinen ajokortti tai siitä käyvät latinalaisin kirjaimin ilmi vastaavat tiedot kuin sopimusmallin mukaisesta ajokortista taikka ajokortin lisäksi esitetään sopimuksenmukainen kansainvälinen ajokortti tai ajokortin virallinen suomen- tai ruotsinkielinen käännös;

HE 146/2017 vp

- 3) ajokortin mukana on kuvallinen henkilöllisyysasiakirja, jos ajokortissa ei ole haltijan valokuvaa;
- 4) ajokortin haltija täyttää luokkakohtaiset ikävaatimukset ja terveystavatimukset; ja
- 5) ajokortti on voimassa sen myöntäneessä valtiossa tai alueella.

Mitä 1 momentissa säädetään, koskee myös Hongkongissa, Macaossa tai Taiwanissa annettua alueen sääntöjen mukaista ajokorttia tai kansainvälistä ajokorttia.

Ajokortti hyväksytään ajamiseen Suomessa kaksi vuotta ajokortin haltijan väestörekisteriin merkitsemisestä edellyttäen, että se on voimassa eikä muuta syytä ajokortin kelpoisuuden lakkaamiseen aikaisemmin ole. Kuljettajan ajoterveydentilan valvontaan sovelletaan, mitä 20 ja 21 §:ssä säädetään. Ajokorttia suomalaiseen ajokorttiin vaihdettaessa hakijalle voidaan luovuttaa B-luokan ja moottoripyörän luokkaa vastaava ajokortti 24 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaisesti uutta kuljettajantutkintoa vaatimatta, jos:

1) ajokorttilupaa ajokortin vaihtamiseksi haetaan edellä mainitun kahden vuoden kuluessa ja kuitenkin ennen ajokortin voimassaoloajan päättymistä; ja

2) hakija esittää 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetun kansallisen ajokortin tai ajokortin ja sen käännöksen;

Jos tässä pykälässä tarkoitetun ajokortin haltijan vakinainen asuinpaikka on ajokorttia myönnettäessä ollut Suomessa, ajokortti ei sen lisäksi, ettei se 1 momentin 1 kohdassa säädetyn nojalla oikeuta kuljettamaan moottorikäyttöistä ajoneuvoa Suomessa, ole Suomessa muutenkaan voimassa.

Sopimusvaltiossa annetun ajokortin perusteella annettavaan ajokorttiin on tehtävä merkintä siitä valtiosta tai alueesta, jonka myöntämän ajokortin perusteella se on annettu.

Mitä tässä pykälässä säädetään sopimusvaltiossa annetun ajokortin kelpoisuudesta ja hyväksymisestä Suomessa, ei koske ajokortin kelpoisuutta ja hyväksymistä Ahvenanmaalla.

61 §

Muu ulkomainen ajokortti

Muu kuin 59 tai 60 §:ssä tarkoitettu Suomen tunnustamassa valtiossa myönnetty kansallinen ajokortti oikeuttaa kuljettamaan Suomessa ajokortista ilmenevän luokan mukaista ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jos:

1) ajokortin haltijan vakinainen asuinpaikka ei ajokorttia myönnettäessä ollut Suomessa;

2) ajokortin tiedot on merkitty latinalaisin kirjaimin, tai ajokortin lisäksi esitetään sen virallinen suomen- tai ruotsinkielinen käännös;

3) ajokortissa käytetystä luokituksesta käy ilmi sen sisältämä ajo-oikeus;

4) ajokortin mukana on kuvallinen henkilöllisyysasiakirja, jos ajokortissa ei ole haltijan valokuvaa;

5) ajokortin haltija täyttää ajokortin luokkaa vastaavat ikävaatimukset ja terveystavatimukset;

6) ajokortti on voimassa sen myöntäneessä valtiossa.

Ajokortti hyväksytään ajamiseen Suomessa muualla kuin Ahvenanmaalla yhden vuoden ajan ajokortin haltijan väestörekisteriin merkitsemisestä edellyttäen, että se on voimassa eikä muuta syytä ajokortin kelpoisuuden lakkaamiseen aikaisemmin ole. Kuljettajan ajoterveydentilan valvontaan sovelletaan, mitä 20 ja 21 §:ssä säädetään.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi ulkoasiainministeriön antaman todistuksen mukaisesti myöntää hakemuksesta ajokorttiluvan ulkomaista ajokorttia vastaavan ajokortin saamiseksi Suomessa ja luovuttaa ajokortin 24 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaisesti uutta kuljettajantutkintoa vaatimatta ulkovallan Suomessa toimivan diplomaattisen edustuston, lähetetyn konsulin johtaman konsulaatin tai kansainvälisen järjestön Suomessa sijaitsevan toimipaikan henkilökuntaan kuuluvalla ulkomaalaiselle, joka on saapunut tätä tehtävää varten Suomeen ja tällaisen henkilön perheenjäsenelle.

Ulkomaisen ajokortin perusteella annettavaan ajokorttiin on merkittävä valtio, jonka myöntämän ajokortin perusteella se on annettu. Mitä tässä pykälässä säädetään muun ulkomaisen ajokortin kelpoisuudesta ja hyväksymisestä Suomessa ei koske ajokortin kelpoisuutta ja hyväksymistä Ahvenanmaalla.

62 §

Velvollisuus ajokortin luovuttamiseen sen vaihtamisen yhteydessä

Jos 59–61 §:ssä tarkoitettu ulkomailla annettu ajokortti vaihdetaan suomalaiseen ajokorttiin, ulkomailla annettu ajokortti on luovutettava Liikenteen turvallisuusvirastolle. Tämä koskee myös 59 §:ssä tarkoitettua ajokorttia, joka uudistetaan tämän lain mukaisesti.

Tilapäinen ajokortti

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää Suomessa ajamaan oikeuttavan tilapäisen ajokortin 60 §:ssä tarkoitetun kansallisen ajokortin haltijalle, jos kysymyksessä on:

1) turvapaikan hakija, jonka oleskelulupa-asian käsittely on kesken 60 §:n 3 momentissa säädetyn määräajan umpeutuessa; tai

2) ajokortin aitouden, voimassaolon tai muun kelpoisuuden selvittäminen tai muu vastaava syy, joka estää ajokortin käyttämisen.

Ajokorttilupa tilapäisen ajokortin antamiseksi saadaan myöntää 12 §:n 1 momentin 2 kohdassa säädetyn vakinaista asuinpaikkaa koskevan vaatimuksen estämättä ja ajokortti luovuttaa uutta kuljettajantutkintoa vaatimatta.

Tilapäinen ajokortti annetaan määräajaksi, enintään yhdeksi vuodeksi, kuitenkin enintään niin pitkäksi aikaa kuin alkuperäinen ajokortti on voimassa. Tilapäisen ajokortin voimassaoloa voidaan jatkaa, jos alkuperäinen ajokortti on voimassa. Alkuperäinen ajokortti on tilapäisen ajokortin luovuttamisen yhteydessä otettava Liikenteen turvallisuusviraston haltuun vain, jos se on tarpeen 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetusta syystä.

Tilapäinen ajokortti on pidettävä ajettaessa mukana yhdessä alkuperäisen ajokortin kanssa, jos tilapäisessä ajokortissa ei ole merkintää alkuperäisen ajokortin ottamisesta Liikenteen turvallisuusviraston haltuun.

77 §

Autokoululuvan myöntämisen edellytykset

Autokoululuvan myöntäminen edellyttää, että hakijalla on riittävät taloudelliset ja muut edellytykset toiminnan harjoittamiseen. Jos hakija on luonnollinen henkilö, hänen on oltava täysi-ikäinen.

Vaatimus riittävästä taloudellisista edellytyksistä ei ainakaan täyty, jos hakija on konkurssissa, jos tällä on maksukykyyn nähden vähäistä suurempia velkoja ulosotossa taikka, jos hakija on luonnollinen henkilö, hänen toimintakelpoisuuttaan on rajoitettu. Edellä 1 momentissa tarkoitettuja muita edellytyksiä toiminnan harjoittamiseen arvioitaessa on otettava huomioon ainakin hakijan aikaisempi toiminta liikennealalla ja koulutukseen liittyvissä tehtävissä sekä toiminnan nuhteettomuus.

Mitä tässä pykälässä säädetään hakijasta, koskee yhtiömuodossa toimivan hakijan hallituksen tai hallinto-neuvoston jäsentä tai varajäsentä, toimitusjohtajaa, vastuunalaista yhtiömiestä tai avoimessa yhtiössä yhtiömiestä taikka muussa määräävässä asemassa olevaa henkilöä.

78 §

Opetustoiminnasta vastaava johtaja

Autokoulussa on oltava opetustoiminnasta vastaava johtaja, joka vastaa opetustoiminnan hoitamisesta säännösten ja lupaehtojen mukaisesti. Opetustoiminnasta vastaava johtaja ohjaa koulussa annettavaa opetusta, vastaa sen sisällöistä ja kehittämisestä ja opetuksessa noudatettavista opetussuunnitelmista.

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy opetustoiminnasta vastaavaksi johtajaksi henkilön:

1) jolla on liikenneopettajalupa ja:

d) moottoripyörän tai mopon ajokortti ja vähintään yhden vuoden kokemus moottoripyörän tai mopon ajo-opetuksesta, jos koulussa annetaan opetusta vain mopon ajokortin suorittamiseksi;

79 §

Autokoululuvan hakeminen

Autokoululupaa haetaan Liikenteen turvallisuusvirastolta. Hakemuksessa on:

3) ilmoitettava toiminimi ja mahdollisesti käytössä oleva yksi tai useampi aputoiminimi, jolla toimintaa harjoitetaan;

Autokoululuvan myöntäminen ja autokoulun valvontamaksu

Autokoululupa myönnetään olemaan voimassa toistaiseksi ja se oikeuttaa autokoulun pitämiseen koko maassa Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Lupaann merkittään ryhmä tai ryhmät, joihin kuuluvien ajokorttiluokkien opetukseen se oikeuttaa.

Autokoululupa voidaan myöntää ryhmään 1 tai 2 taikka molempiin ryhmiin kuuluvien ajokorttiluokkien koulutukseen. Ryhmän 1 autokoululupa voidaan rajoittaa vain 2- tai 3-pyöräisellä mopolla tai moottoripyörällä ajamiseksi annettavaan opetukseen.

Lupaann voidaan liittää toiminnan luonne ja laajuus huomioon ottaen toiminnan ja sen valvonnan kannalta tarpeellisia opetuksen käytännön järjestämiseen liittyviä täydentäviä ehtoja ja rajoituksia.

Autokoululupaann liittyvistä lupatehtävistä, rekisterinpidosta, autokoulun valvonnasta ja muista viranomais-tehtävistä aiheutuvien kustannusten kattamiseksi autokoululuvan haltijalta peritään luvan myöntämivuodesta lukien kalenterivuosittain autokoulun valvontamaksu, jonka suuruudesta säädetään Liikenteen turvallisuusviraston suoritteita koskevassa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa. Valvontamaksu on suoraan ulosottokelpoinen ja sen perimiseen sovelletaan verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annettua lakia (706/2007).

Autokoululupaa koskeva hakemus raukeaa, jos sitä ei hakijasta johtuvasta syystä ole voitu käsitellä vuoden kuluessa hakemuksen saapumisesta.

81 §

Autokoulun valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa autokoulujen valvonnasta. Se voi järjestää valvontaan liittyvät tehtävät kuljettajantutkintotoiminnan yhteydessä tai siitä erillään hoidettaviksi hankkimalla tarvittavat palvelut yksityisiltä tai julkisilta palvelun tuottajilta noudattaen mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa säädetään kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä palvelutehtävänä.

Virasto voi käyttää valvonnassa apunaan kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmään ja näitä koskeviin vaatimuksiin perehtynyttä asiantuntijaa. Tässä tehtävässä asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Autokoululuvan haltijan on annettava salassapitosäännösten estämättä nähtäväksi valvonnassa tarvittavat asiakirjat, sallittava kuljettajaopetus- ja kuljettajantutkintojärjestelmään liittyvien tietojen tarkastaminen ja annettava muut valvontaa varten tarvittavat tiedot. Autokoulun toiminta on järjestettävä niin, että valvonnan toteuttamiseksi valvojilla on pääsy kaikkiin toiminnassa käytettäviin tiloihin ja ajoneuvoihin.

Autokoulussa on pidettävä kirjaa oppilaista ja opetuksesta annetuista opetustodistuksista. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä oppilaasta tehtävistä ilmoituksista ja oppilaskirjanpidosta.

82 §

Autokoulutoimintaa koskevat ilmoitukset

Autokoululuvan haltijan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle:

1) opetustoiminnasta vastaavan johtajan vaihtumisesta ja ilmoitettava samalla uusi henkilö hyväksyttäväksi tehtävään kuukauden kuluessa siitä, kun opetustoiminnasta vastaava johtaja on lakannut hoitamasta tehtävään;

2) autokoulun toiminnan lakkaamisesta kuukauden kuluessa toiminnan lakkaamisesta.

Jos autokoulun opetustoiminnasta vastaava johtaja on kuollut taikka äkillisen vakavan sairauden, tapaturman, irtisanoutumisen tai muun ennalta arvaamattoman tapahtuman vuoksi kykenemätön hoitamaan tehtäväänsä ja tehtävään ei ole heti esitettävissä henkilöä, joka täyttää 78 §:n 2 momentin 2 kohdassa säädetyn vaatimuksen vastaavan johtajan opinnoista, luvanhaltija voi esittää tehtävään väliaikaisen johtajan, joka ei täytä tätä vaatimusta. Hyväksyminen voidaan antaa enintään kahdeksi vuodeksi.

Jos autokoululuvan haltija asetetaan konkurssiin, konkurssipesällä on oikeus jatkaa entisen luvan nojalla autokoulun pitämistä enintään yhden vuoden ajan konkurssiin asettamisesta. Konkurssipesän on viipymättä ilmoitettava konkurssiin asettamisesta ja siitä, käyttääkö se oikeutta hyväkseen. Opetustoiminnasta vastaavan johtajan tehtävistä vastaavat konkurssipesää hoitavat. Tehtäviä hoitavan on täytettävä opetustoiminnasta vastaavan johtajan kelpoisuusvaatimukset 78 §:n 1 momentin 2 kohtaa lukuun ottamatta.

Tieto hyväksytyistä muutoksista merkittään liikenneasioiden rekisteriin. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ilmoituksen tekemisestä.

Autokoulun opetushenkilöstö

Autokoulun opettajalla on oltava liikenneopettajalupa ja ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeus. Mopo-opetusta antavalla on oltava mopon tai moottoripyörän ajokortti.

Edellä 1 momentissa säädetyn lisäksi opettajan vaatimuksena:

1) moottoripyörän ajokorttia varten annettavassa opetuksessa on, että hän on suorittanut liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon moottoripyöraopetusta koskevan tutkinnon osan ja hänellä on ollut opetuksen luokkaa vastaavan tai sitä ylemmän luokan moottoripyörän ajo-oikeus vähintään kolme vuotta;

2) mopon ajokorttia varten annettavassa opetuksessa on, että hän on suorittanut liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon nuorten liikennekasvatuksen ja AM120:n opettajana toimimista koskevan tutkinnon osan ja hänellä on ollut mopon tai moottoripyörän ajokortti vähintään kolme vuotta;

3) ryhmään 2 kuuluvan luokan ajokorttia varten annettavassa opetuksessa on, että hän on suorittanut liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon kuorma- tai linja-autonkuljettajien kouluttajana toimimista koskevan tutkinnon osan ja hänellä on ollut opetuksen luokkaa vastaavan tai sitä ylemmän luokan kuorma- tai linja-auton ajo-oikeus vähintään kolme vuotta.

Liikenneopettajalupa voidaan erityisestä syystä korvata opetusalan koulutuksella ja käytännön kokemuksella muussa kuin ajo-opetuksessa. Autokoulua valvova kuljettajantutkinnon vastaanottaja hyväksyy kelpoisuuden ennen opetustoimintaan ryhtymistä.

Opetus- ja kulttuuriministeriön luvalla järjestettävässä liikenneopettajan erikoisammattitutkintokoulutuksessa opiskeleva saa liikenneopettajalupavaatimuksesta poiketen toimia autokoulussa opettajana, jos hänellä on opetusharjoittelulupa ja, jos kysymys on 2 momentissa tarkoitettusta opetuksesta, opiskelija on aloittanut kysymyksessä olevan tutkinnon osan suorittamisen.

Autokoulussa on pidettävä ajantasaista luetteloa, josta käyvät ilmi autokoulun opetustoiminnasta vastaava johtaja ja muut opettajat sekä näiden kelpoisuus opetukseen.

Autokoulun opettajaan sovelletaan lasten kanssa työskentelevien rikostaustan selvittämisestä annettua lakia (504/2002).

88 §

Liikenneopettajalupa

Liikenneopettajalupa oikeuttaa kuljettajaopetuksen antamiseen B-luokan ajokorttia varten. Luvanhaltija voi antaa opetusta myös 4 §:n 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen AM-luokan ajoneuvojen ajokorttia varten.

90 §

Liikenneopettajaluvan peruuttaminen ja varoituksen antaminen

Liikenneopettajalupa on peruutettava:

- 1) määräajaksi, jos luvan haltija ei enää täytä 88 §:n 2 momentin 5 kohdassa säädettyä edellytystä;
- 2) toistaiseksi, jos luvan haltija ei enää täytä 88 §:n 2 momentin 4 kohdassa tarkoitettuja terveysvaatimuksia tai hänet määrätään ajokieltoon toistaiseksi;

94 §

Luvaton kuljettajaopetustoiminnan harjoittaminen

Joka pitää autokoulua taikka ammattimaisesti tai kaupallisesti antaa ajo-opetusta tai ohjaa ajoharjoittelua ilman autokoululupaa on tuomittava *luvattomasta kuljettajaopetustoiminnan harjoittamisesta* sakkoon.

Poikkeuslupa

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisistä syistä kokonaisharkinnan perusteella myöntää poikkeuksen B-luokan ajokorttilupaa ja ajokorttia koskevasta vähimmäisikävaatimuksesta. Erityisinä syinä hakijan ajokortti-tarvetta arvioitaessa voidaan ottaa huomioon pitkät etäisyydet, käytettävissä olevat joukkoliikenneyhteydet 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. Kuljettajantutkintoon pääsyn vähimmäisikä on 17 vuotta.

Poikkeuslupapäätökseen voidaan liittää ehto kuljetuksista, joihin poikkeuslupa oikeuttaa ennen säädetyn vähimmäisikävaatimuksen täyttymistä. Poikkeuslupapäätös on pidettävä ajettaessa mukana ja pyydettyä esitettävä poliisille tai muulle liikenteen valvojalle.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ikäpoikkeusluvan hakemisesta, hakemisessa käytettävistä lomakkeista ja hakemukseen tarvittavista liitteistä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Lain 61 § tulee kuitenkin voimaan päivänä kuuta 20 .

Jos kuljettajantutkintoon tulevalla on ennen tämän lain voimaan tuloa saatu ajo-oikeus tai tutkinnon luokkaa vastaavan ajokortin suorittaminen on aloitettu ennen tämän lain voimaantuloa, tutkintoon pääsemiseksi ei vaadita 35 §:n 1 momentissa tarkoitettua koulutusta.

Jos perusvaiheen kuljettajaopetus B-luokan ajokortin suorittamiseksi on saatu, ajokorttia suorittava saadaan ennen tämän lain voimaantuloa mutta sen jälkeen kun tämä laki on vahvistettu, 38 §:n 2 momentissa säädetystä poiketen ottaa syventävän vaiheen opetukseen kuljettajantutkintoa ja harjoitteluvaiheen opetusta suorittamatta ja tästä opetuksesta saatavalla todistuksella voidaan kahden kuukauden sisällä tämän lain voimaantulosta B-luokan kuljettajantutkintoon tultaessa osoittaa tutkintoon pääsyn edellytyksenä oleva 54 §:n 1 momentin 4 kohdassa säädetty vaatimus 35 §:n 2 momentin mukaisen riskientunnistamiskoulutuksen saamisesta täytetyksi. Vaatimus riskien tunnistamiskoulutuksesta koskee myös sitä, joka on aloittanut kuljettajantutkinnon suorittamisen ennen tämän lain voimaantuloa ilman, että B-luokan ajo-oikeutta on saatu. Tässä momentissa tarkoitettussa syventävän vaiheen opetuksessa opetusajoneuvon on täytettävä perusvaiheen opetuksessa käytettävän opetusajoneuvon vaatimukset ja ajo-opetuksessa opettaja katsotaan kuljettajaksi.

Jos B-luokan kuljettajantutkinto on suoritettu ennen tämän lain voimaantuloa ilman, että harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetustodistusta on toimitettu ajokorttiviranomaiselle, ajo-oikeuden haltijan on viimeistään kahden vuoden kuluttua ajo-oikeuden saamisesta toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle todistus 35 §:n 2 momentissa tarkoitetun koulutuksen saamisesta tai sen sijaan todistus tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisen syventävän vaiheen opetuksesta. Jos todistusta ei toimiteta määräajassa, se on esteenä auton ajo-oikeutta koskevan tutkinnon suorittamiseksi ja jos henkilö tavataan ajamasta autoa liikenteessä, edellytykset toistaiseksi ajokieltoon määräämiseen 64 §:n 2 momentin 2 kohdan perusteella täyttyvät. Todistus vaaditaan edellä tarkoitettuun kuljettajantutkintoon pääsemiseksi ja ajokortin palauttamisen edellytyksenä toistaiseksi ajokieltoon määrätyle on, että poliisille esitetään tässä momentissa tarkoitettu todistus.

Jos henkilö on ennen tämän lain voimaantuloa määrätty ajokieltoon toistaiseksi tämän lain voimaan tullessa voimassa olleen 16 §:n 1 momentin 4 kohdassa säädetyn ehdon rikkomisesta, ajokortin palauttamisen edellytyksenä on, että hän esittää poliisille todistuksen 35 §:n 2 kohdassa tarkoitetun koulutuksen tai tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisen syventävän vaiheen opetuksen saamisesta.

Jos edellä 4 tai 5 momentissa tarkoitettua syystä toistaiseksi ajokieltoon määrätyn ajo-oikeus on rauennut, koska säädettyä todistusta ajokortin palauttamiseksi ei ole viiden vuoden kuluessa toistaiseksi ajokieltoon määräämisestä esitetty, ajo-oikeuden voimaan saattamisen edellytyksenä on uuden kuljettajantutkinnon suorittaminen ja todistuksen esittäminen 35 §:n 2 momentissa tarkoitetun koulutuksen saamisesta. Todistus koulutuksesta on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä olevan ajokorttiluvan myöntämiseksi.

Tämän lain 37 §:ään sovelletaan niihin mainitussa pykälässä tarkoitettuihin uusiin kuljettajiin, joiden ajo-oikeus on alkanut tämän lain tultua voimaan.

Tämän lain voimaantulon jälkeen ajokorttilupaa, ajokorttia ja ajokortin kaksoiskappaletta myönnettäessä sekä ajokorttia uusittaessa LT-luokan ajokorttimerkintä korvataan tämän lain 4 §:n 1 momentin 1 kohdan b

HE 146/2017 vp

alakohdan mukaisella AM-luokan merkinnällä ajokorttiluokan merkintöjen tekoa ajokorttiin koskevien säännösten mukaisesti.

Jos liikenneopettajan erikoisammattitutkinto on suoritettu ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain (631/1998) nojalla vuonna 2010 annettujen liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon perusteiden mukaisesti, mainitun tutkinnon perusteella saavutettu liikenneopettajalupa oikeuttaa edelleen 84 §:n 2 momentin 2 kohdan estämättä antamaan AM-luokan mopon kuljettajaopetusta. Muun liikenneopettajaluvan kelpoisuudesta opetukseen on voimassa mitä ajokorttilain 103 §:ssä säädetään.

Ennen tämän lain voimaan tuloa tehty tässä laissa tarkoitettu hakemus käsitellään hakemusta jätettäessä voimassa olleiden säännösten mukaisesti.

Helsingissä 19 päivänä lokakuuta 2017

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

Laki

ajokorttilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan ajokorttilain (386/2011) 3 §:n 3 kohta, 4 §:n 1 momentin 8 kohta, 10 §:n 1 momentin 6 kohta ja 3 momentti, 13 §, 16 §:n 1 momentin 4 kohta, 78 §:n 3 momentti sekä 85–87 ja 108 §,

sellaisina kuin niistä ovat 4 §:n 1 momentin 8 kohta laissa 1614/2015, 10 §:n 1 momentin 6 kohta ja 3 momentti, 13 §, 16 §:n 1 momentin 4 kohta laissa 70/2015, 85 § osaksi laissa 70/2015 ja 108 § osaksi laissa 1081/2012,

muutetaan 2 §, 3 §:n 14 kohta, 4 §:n 1 momentin 1 kohdan b alakohta ja 7 kohta, 5 §:n 1 momentin 7, 9 ja 10 kohta ja 2 momentti, 7 §:n 2 ja 5 momentti, 9 §:n 2 ja 3 momentti, 10 §:n 1 momentin 2 ja 5 kohta sekä 2 momentin johdantokappale ja 2 kohta, 14 §:n 3 momentti, 15 a §:n 1 ja 2 momentti, 16 §:n 1 momentin johdantokappale ja 3 momentti, 17 §:n 2 momentti, 18 §:n 2 momentti, 21 §, 24 §:n 4 momentti, 25 §:n 2 momentti, 26 §:n 1 momentti, 27 §:n 1 momentin 3 kohta ja 2 momentti, 31 §:n 2 momentti, 4 luku, 52–55 §, 58 §:n 2 momentti, 60 ja 61 §, 62 §:n 1 momentti, 63 ja 77 §, 78 §:n 1 momentti, 79 §:n 3 kohta, 80–82 ja 84 §, 88 §:n 1 momentti, 90 §:n 1 momentin 1 ja 2 kohta sekä 94 ja 97 §,

sellaisina kuin niistä ovat 2, 55 ja 60 § osaksi laissa 1081/2012, 3 §:n 14 kohta, 15 a §:n 1 ja 2 momentti ja 16 §:n 1 momentin johdantokappale laissa 731/2016, 4 §:n 1 momentin 7 kohta sekä 5 §:n 1 momentin 10 kohta laissa 1614/2015, 5 §:n 1 momentin 7 kohta ja 7 §:n 2 momentti laissa 1081/2012, 5 §:n 2 momentti, 9 §:n 2 ja 3 momentti, 10 §:n 1 momentin 2 ja 5 kohta sekä 2 momentin johdantokappale ja 2 kohta, 14 §:n 3 momentti, 16 §:n 3 momentti, 17 §:n 2 momentti, 18 §:n 2 momentti, 24 §:n 4 momentti, 25 §:n 2 momentti, 26 §:n 1 momentti, 27 §:n 1 momentin 3 kohta ja 2 momentti, 54 §, 62 §:n 1 momentti, 88 §:n 1 momentti laissa 70/2015, 21 ja 97 § osaksi laissa 70/2015, 61 ja 63 § osaksi laeissa 1081/2012 ja 70/2015 sekä 84 § laeissa 70/2015 ja 553/2017, sekä

lisätään 5 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 1081/2012, 70/2015, 1614/2015 ja 553/2017, uusi 6 momentti, 10 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 70/2015, uusi 4 kohta ja 78 §:n 2 momentin 1 kohtaan uusi d alakohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

2 §

Soveltamisalan rajaus

Tämän lain säännöksiä ajo-oikeudesta ja ajokortista sekä muusta ajettaessa mukana pidettävästä luvasta tai todistuksesta sovelletaan *muun kuin tieliikennelain (267/1981) 63 §:n 2 momentissa tarkoitetun* moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen tieliikennelaissa tarkoitetulla tiellä.

Tämä laki ei koske ajokortin tai muun vastaavan luvan kelpoisuutta Ahvenanmaalla tai Ahvenanmaalla annettua ajokorttia ja sen kelpoisuutta muualla Suomessa, jollei toisin säädetä.

Ehdotus

2 §

Soveltamisalan rajaus

Tämän lain säännöksiä ajo-oikeudesta ja ajokortista sekä muusta ajettaessa mukana pidettävästä luvasta tai todistuksesta sovelletaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen tieliikennelaissa (267/1981) tarkoitetulla tiellä.

Ajokorttia ei kuitenkaan vaadita kuljettaessa kävellen moottorikäyttöistä ajoneuvoa, joka myös on tarkoitettu kävellen kuljetettavaksi, taikka kaksi- tai kolmipyöräistä moottorikäyttöistä ajoneuvoa, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa ja jonka ajoneuvon valmistaja myös on määritellyt ajoneuvon suurimmaksi rakenteelliseksi nopeudeksi ajoneuvon hyväksynnän yhteydessä. Kaksi- tai kolmipyöräistä ajoneuvoa kuljettavan on oltava 15 vuotta täyttänyt.

Tämä laki ei koske ajokortin tai muun vastaavan luvan kelpoisuutta Ahvenanmaalla tai Ahvenanmaalla annettua ajokorttia ja sen kelpoisuutta muualla Suomessa, jollei toisin säädetä.

3 §

Määritelmiä

Tässä laissa tarkoitetaan:

3) *B-luokan kuljettajaopetuksessa perusvaiheen opetuksella kuljettajantutkintoon pääsemiseksi vaadittavaa opetusta sekä harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetuksella B-luokan ajo-oikeuden saamisen jälkeen seuraavien vaiheiden opetusta;*

14) lääkärintodistuksella ja -lausunnolla tämän lain nojalla tehdyn ajoterveyden arvioinnin perusteella annettua lausuntoa terveysvaatimusten täyttymisestä ja optikon lausunnolla liikennevalvonnassa tehdyn tarkastuksen sijaan käytettäväksi tarkoitettua tämän lain nojalla annettua lausuntoa näkökyvylle asetettujen vaatimusten täyttymisestä;

4 §

Ajokorttiluokat

Ryhmän 1 ajokorttiluokat ovat:

1) AM, johon kuuluvat:

b) kevyet nelipyörät;

7) T, johon kuuluvat traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa, moottorityökoneet ja moottorikelkat niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen;

8) LT, traktorit, joiden rakenteellinen nopeus on yli 40 kilometriä tunnissa ja enintään 60 kilometriä tunnissa, niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen.

5 §

Ikävaatimukset

Vähimmäisikä ajokortin saamiseksi on:

7) C- ja CE-luokassa 21 vuotta tai, jos henkilöllä on muu kuin nopeutetusti suoritettu kuorma-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 18 vuotta;

3 §

Määritelmiä

Tässä laissa tarkoitetaan:

14) lääkärintodistuksella ja -lausunnolla tämän lain nojalla tehdyn ajoterveyden arvioinnin perusteella annettua lausuntoa terveysvaatimusten täyttymisestä, optikon lausunnolla liikennevalvonnassa tehdyn tarkastuksen sijaan käytettäväksi tarkoitettua tämän lain nojalla annettua lausuntoa näkökyvylle asetettujen vaatimusten täyttymisestä ja **hakijan vakuutuksella terveysvaatimusten täyttymisestä vakuutusta siitä, ettei hakijan tiedossa ole estettä terveysvaatimusten täyttymiselle;**

4 §

Ajokorttiluokat

Ryhmän 1 ajokorttiluokat ovat:

1) AM, johon kuuluvat:

b) kevyet nelipyörät ja ne T3 ajoneuvoluokkaan kuuluvat traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on yli 40 kilometriä tunnissa ja enintään 60 kilometriä tunnissa, niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen;

7) T, johon 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuja traktoreita lukuun ottamatta kuuluvat traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa sekä moottorityökoneet ja moottorikelkat niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen.

5 §

Ikävaatimukset

Vähimmäisikä ajokortin saamiseksi on:

7) C- ja CE-luokassa 21 vuotta tai, jos henkilöllä on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu kuorma-auton kuljetta-

9) D- ja DE-luokassa:
a) 24 vuotta tai, jos henkilöllä on *nopeutetusti suoritettu* linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 23 vuotta taikka, jos henkilöllä on muu kuin *nopeutetusti suoritettu* linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 21 vuotta; tai

b) D-luokassa 18 vuotta, jos henkilö on suorittanut linja-auton kuljettajan ammatillisen perustutkinnon ja hänellä on muu kuin *nopeutetusti suoritettu* linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys;

10) T- ja LT-luokassa 15 vuotta.

Edellä 1 momentin 7 ja 9 kohdassa tarkoitettua perustason ammattipätevyyttä ei C-, CE- ja D-luokassa vaadita siltä, joka on *mainitun ammattipätevyyden tuottavassa ammattipätevyysslain 6 §:ssä* tarkoitettussa ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa ja jolla on *mainitun pykälän 2 momentissa* tarkoitettu hyväksymisasiakirja. C1E-, CE-, D1- ja D-luokassa *vähimmäisiän lisäksi vaatimuksena on, että ajokortin saaja on saanut tämän lain 37 §:n 2 momentissa tarkoitettun harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetuksen.*

7 §

Ajo-oikeuden laajuus

A-luokka sisältää kuitenkin A1- ja A2-luokan ajo-oikeuden, A2-luokka A1-luokan ajo-oikeuden, C-luokka C1-luokan ajo-oikeuden, CE-luokka C1E-luokan ajo-oikeuden, D-luokka D1-luokan ajo-oikeuden, DE-luokka D1E-luokan ajo-oikeuden sekä C1E-, CE-, D1E- ja DE-luokan ajokortti BE-luokan ajo-oikeuden. Kaikki luokat T- ja LT-luokkaa lukuun ottamatta sisältävät kuitenkin AM-luokan ajo-oikeuden, A1-, A2-, A-, B- ja LT-luokka T-luokan ajo-oikeuden sekä C1- ja C-luokka LT-luokan ajo-oikeuden.

jan perustason ammattipätevyys, 18 vuotta;

9) D- ja DE-luokassa:

a) 24 vuotta tai, jos henkilöllä on *nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu* linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 23 vuotta, taikka, jos henkilöllä on muu kuin *nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu* linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 21 vuotta; tai

b) D-luokassa 18 vuotta, jos henkilö on suorittanut linja-auton kuljettajan ammatillisen perustutkinnon ja hänellä on muu kuin *nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu* linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys;

10) T-luokassa 15 vuotta.

Edellä 1 momentin 7 ja 9 kohdassa tarkoitettua perustason ammattipätevyyttä ei C-, CE- ja D-luokan tutkinnon suorittamiseksi vaadita siltä, joka on *liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II osan 3 luvun 8 §:n 1 momentissa* tarkoitettussa ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, *johon sisältyy perustason ammattipätevyyden suorittaminen muuten kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella ja jolla on mainitussa pykälässä* tarkoitettu hyväksymisasiakirja. Ennen edellä tarkoitettua perustason ammattipätevyyden saavuttamista tässä momentissa tarkoitettu ajo-oikeus on voimassa vain hyväksymisasiakirjalla tehtävissä kuljetuksissa tai kun säädetty ikävaatimus muulla perusteella täyttyy.

Edellä 1 momentin 5 kohdasta poiketen vähimmäisikä ajokortin saamiseksi B- ja BE-luokassa on 17 vuotta, jos kysymyksessä on henkilö, joka opiskelee ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen. Opiskelu on osoitettava oppilaitoksen antamalla todistuksella teoriakokeeseen tultaessa. Ennen 1 momentin 5 kohdassa säädetyn vähimmäisiän saavuttamista ajo-oikeus oikeuttaa vain tässä momentissa tarkoitettuun opiskeluun sisältyvään työssäoppimiseen liittyviin ajoihin.

7 §

Ajo-oikeuden laajuus

A-luokka sisältää kuitenkin A1- ja A2-luokan ajo-oikeuden, A2-luokka A1-luokan ajo-oikeuden, C-luokka C1-luokan ajo-oikeuden, CE-luokka C1E-luokan ajo-oikeuden, D-luokka D1-luokan ajo-oikeuden, DE-luokka D1E-luokan ajo-oikeuden sekä C1E-, CE-, D1E- ja DE-luokan ajokortti BE-luokan ajo-oikeuden. Kaikki luokat T-luokkaa lukuun ottamatta sisältävät kuitenkin AM-luokan ajo-oikeuden sekä A1-, A2-, A- ja B-luokka T-luokan ajo-oikeuden.

T- ja LT-luokka ovat voimassa vain Suomessa.

9 §

Ajokorttiluvan hakeminen

Ajokorttilupa voidaan myöntää aikaisintaan vuotta ennen kuin hakija täyttää ajokortin luokkaa vastaavan ikävaatimuksen. B-luokan ajokorttilupa voidaan kuitenkin myöntää aikaisintaan kaksi vuotta ennen ikävaatimuksen täyttymistä. Edellä 7 §:n 4 momentissa tarkoitettun ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeutta varten ajokorttilupaa hakevalla on oltava B-luokan ajo-oikeus.

Hakemus voidaan tehdä sähköisesti taikka henkilökohtaisesti tai asiamiestä käyttäen. Hakijan on kuitenkin todistettava henkilöllisyytensä *ajokorttilupaa haettaessa tai ajokorttia luovutettaessa taikka kuljettajantutkinnon vastaanottajalle kuljettajantutkintoa suoritettaessa.*

10 §

Hakemuksen liitteet

Hakemukseen on liitettävä:

2) valokuva, joka täyttää passivalokuvan vaatimukset lukuun ottamatta vaatimusta siitä, että valokuva on korkeintaan kuusi kuukautta aikaisemmin otettu, jollei ajokortissa käytetä *ajoneuvoliikennerekisteriin* aiemmin tallennettua valokuvaa tai jos valokuvan liittäminen hakemukseen ei 31 §:n mukaan ole tarpeen;

5) viranomaisen, työnantajan tai muun vastaavan tahon antama selvitys myöntämisperusteesta ja ajokortin tarpeellisuudesta tehtävässä, jos hakemus koskee ajokortin saamista 5 §:n 4 momentissa tarkoitettuja ajoja varten;

6) *huoltajien suostumus, jos haetun ajokorttiluokan vähimmäisikävaatimus on 15 tai 16 vuotta ja hakija ei ole täyttänyt 18 vuotta.*

Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua *selvitystä* ei kuitenkaan vaadita, ellei se lääkärinlausunnosta tai muutoin Liikenteen turvallisuusviraston tie-

T-luokka ja T3 ajoneuvoluokan traktorin kuljetus-oikeus AM-luokan ajokortilla ovat voimassa vain Suomessa.

9 §

Ajokorttiluvan hakeminen

Ajokorttilupa voidaan myöntää aikaisintaan vuotta ennen kuin hakija täyttää ajokortin luokkaa vastaavan ikävaatimuksen. B-luokan ajokorttilupa voidaan kuitenkin myöntää aikaisintaan kaksi vuotta ennen ikävaatimuksen täyttymistä. Edellä 7 §:n 4 momentissa tarkoitettun ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeutta varten ajokorttilupaa hakevalla on oltava B-luokan ajo-oikeus. *Jos haetun ajokorttiluokan vähimmäisikävaatimus on alle 18 vuotta eikä hakija ole täyttänyt mainittua ikää, ajokortin saamiseksi vaaditaan huoltajan suostumus. Suostumus on edellytys kuljettajantutkinnon suorittamiseksi ja se koskee myös 5 §:n 6 momentissa tarkoitettuja ajokortin suorittajia.*

Hakemus voidaan tehdä sähköisesti taikka henkilökohtaisesti tai asiamiestä käyttäen. Hakijan on todistettava henkilöllisyytensä *kuljettajantutkinnon vastaanottajalle kuljettajantutkintoa suoritettaessa ja henkilökohtaisesti asioitaessa ajokorttiluvan hakemisen tai ajokortin luovuttamisen yhteydessä.*

10 §

Hakemuksen liitteet

Hakemukseen on liitettävä:

2) *hakijan* valokuva, joka täyttää passivalokuvan vaatimukset lukuun ottamatta vaatimusta siitä, että valokuva on korkeintaan kuusi kuukautta aikaisemmin otettu, jollei ajokortissa käytetä *viranomaisen rekistereihin* aiemmin tallennettua valokuvaa tai jos valokuvan liittäminen hakemukseen ei 31 §:n mukaan ole tarpeen;

5) viranomaisen, työnantajan, *koulutuksen järjestäjän* tai muun vastaavan tahon antama selvitys myöntämisperusteesta ja ajokortin tarpeellisuudesta tehtävässä, jos hakemus koskee ajokortin saamista 5 §:n 4 momentissa tarkoitettuja ajoja varten.

Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua *lääkärin- tai erikoislääkärinlausuntoa* ei kuitenkaan vaadita, ellei se lääkärinlausunnosta tai muutoin Liiken-

toon tulleesta syystä ole tarpeen, jos:

2) hakija on puolustusvoimissa varusmiespalveluksen yhteydessä suorittanut haettua luokkaa vastaavan kuljettajantutkimuksen korkeintaan *kaksi* vuotta aikaisemmin;

Ryhmän 1 ajokorttia suoritettaessa hyväksytään 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetun lääkärintilauksen sijaan myös jäljennös voimassa olevasta nuorison terveystodistuksesta.

13 §

Ajokorttilupahakemuksen ratkaiseminen

Ajokorttilupahakemus on ratkaistava ilman aiheutonta viivytystä.

Ajokortin edellytysten täytyminen on tarvittaessa tarkistettava Euroopan unionin ajokorttiverkostoa käyttäen.

14 §

Ajokorttiluvan myöntäminen

Ajokorttilupa on voimassa *kaksi* vuotta.

15 a §

Ajokortin luokan muuttaminen

Jos ajo-oikeuden haltija ei enää täytä ajo-oikeuden luokkaa vastaavan ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksiä tai sitä vastaavaa ikävaatimusta, poliisi voi muuttaa ajokortin luokituksen *pysyvästi tai enintään kahden vuoden määräajaksi* sellaista luokitusta vastaavaksi, jonka edellytykset henkilö täyttää.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu *määräajaksi muutettu* ajo-oikeus palautuu ennalleen, kun ajo-oikeuden haltija osoittaa poliisille täyttävänsä jälleen ajo-oikeuden edellytykset ja poliisi palauttaa hallussaan olevan ajo-oikeutta vastaavan ajokortin.

16 §

Ajokortin ehdot ja rajoitukset

teen turvallisuusviraston tietoon tulleesta syystä ole tarpeen, jos:

2) hakija on puolustusvoimissa varusmiespalveluksen yhteydessä suorittanut haettua luokkaa vastaavan kuljettajantutkimuksen korkeintaan *kolme* vuotta aikaisemmin;

4) hakemus koskee ensimmäistä ryhmään 1 kuuluvaa ajokorttia ja hakija antaa vakuutuksen terveystilauksien täyttymisestä.

14 §

Ajokorttiluvan myöntäminen

Ajokortin ja ajokorttiluvan myöntämisedellytysten täytyminen on tarvittaessa tarkistettava Euroopan unionin ajokorttiverkostoa käyttäen. Ajokorttilupa on voimassa kolme vuotta.

15 a §

Ajokortin luokan muuttaminen

Jos ajo-oikeuden haltija ei enää täytä ajo-oikeuden luokkaa vastaavan ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksiä tai sitä vastaavaa ikävaatimusta, poliisi voi muuttaa ajokortin luokituksen sellaista luokitusta vastaavaksi, jonka edellytykset henkilö täyttää.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu ajo-oikeus palautuu ennalleen, kun ajo-oikeuden haltija osoittaa poliisille täyttävänsä jälleen ajo-oikeuden edellytykset ja poliisi palauttaa hallussaan olevan ajo-oikeutta vastaavan ajokortin.

16 §

Ajokortin ehdot ja rajoitukset

Ajokorttilupaan ja ajokorttiin voidaan 5 §:n 3 ja 4 momentissa sekä 68 a §:n 2 momentissa tarkoitettujen ehtojen ja rajoitusten lisäksi liittää ehto, jonka mukaan ajo-oikeuden haltijan:

4) on auton ensimmäistä ajokorttia suorittaessa viimeistään kahden vuoden kuluttua B-luokan ajo-oikeuden saamisesta toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle todistus harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetuksen saamisesta, jos hän kuljettaa autoa määräjän päättymisen jälkeen.

Ehdoista ja rajoituksista on 1 momentin 3 ja 4 kohtaa lukuun ottamatta tehtävä merkintä ajokorttiin sen ajokorttiluokan yhteyteen, jota ehto tai rajoitus koskee.

17 §

Ajokortin terveysvaatimukset ryhmässä 1

Edellä 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetuista ajokorttidirektiivin vähimmäisvaatimuksista voidaan erityisestä syystä poiketa, jos kohdan vaatimukset muutoin täyttyvät erikoislääkärin todistuksen ja tarvittaessa suoritettavan ajokokeen perusteella. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua näkökenttää koskevien vaatimusten täyttymisestä ja näkökenttävaatimuksista poikkeamisesta tämän momentin perusteella sekä 3 kohdassa tarkoitettuja muita terveysvaatimuksia koskevien vaatimusten täyttymisestä. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset terveysvaatimusten täyttymisen tutkimiseksi ja ajoterveyden arvioimiseksi tehtävistä tarkastuksista ja niiden sisällöstä niin, että ajokorttidirektiivin ja liikenneturvallisuuden vaatimukset täyttyvät.

18 §

Ajokortin terveysvaatimukset ryhmässä 2

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua näkökenttää ja 4 kohdassa tarkoitettuja muita terveysvaatimuksia koskevien vaatimusten täyttymisestä. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset terveysvaatimusten täyttymisen tutkimiseksi ja ajoterveyden arvioimiseksi tehtävistä tarkastuksista ja niiden sisällöstä niin, että ajokorttidirektiivin ja liikenneturvallisuuden vaatimukset täyttyvät.

Ajokorttilupaan ja ajokorttiin voidaan 5 §:n 2–4 momentissa, 68 a §:n 2 momentissa ja 97 §:n 3 momentissa tarkoitettujen ehtojen ja rajoitusten lisäksi liittää ehto, jonka mukaan ajo-oikeuden haltijan:

Ehdoista ja rajoituksista on 1 momentin 3 kohdassa ja 97 §:n 3 momentissa tarkoitettua ehtoa lukuun ottamatta tehtävä merkintä ajokorttiin sen ajokorttiluokan yhteyteen, jota ehto tai rajoitus koskee.

17 §

Ajokortin terveysvaatimukset ryhmässä 1

Erikoislääkäri voi erityisestä syystä poiketa lausunnossaan 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetuista ajokorttidirektiivin näkökenttää koskevista vähimmäisvaatimuksista ja katsoa terveysvaatimusten täyttävän, jos ajokorttidirektiivin liitteessä III säädettyt vaatimukset muutoin täyttyvät ja tarvittaessa suoritettava ajokoe sitä puoltaa. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua näkökenttää koskevien vaatimusten täyttymisestä ja näkökenttävaatimuksista poikkeamisesta sekä 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuja muita terveysvaatimuksia koskevien vaatimusten täyttymisestä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset terveysvaatimusten täyttymisen tutkimiseksi ja ajoterveyden arvioimiseksi tehtävistä tarkastuksista ja niiden sisällöstä niin, että ajokorttidirektiivin ja liikenneturvallisuuden vaatimukset täyttyvät.

18 §

Ajokortin terveysvaatimukset ryhmässä 2

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua näkökenttää ja 4 kohdassa tarkoitettuja muita terveysvaatimuksia koskevien vaatimusten täyttymisestä sekä terveysvaatimusten täyttymisen tutkimiseksi ja ajoterveyden arvioimiseksi tehtävistä tarkastuksista ja niiden sisällöstä niin, että ajokorttidirektiivin ja liikenneturvallisuuden vaatimukset täyttyvät.

21 §

Ajoterveydentilaa koskevat ilmoitukset

Sen estämättä, mitä tietojen salassapitovelvollisuudesta säädetään, lääkärin on ilmoitettava poliisille, jos hän toteaa, ettei ajokorttiluvan hakija tai ajo-oikeuden haltija enää täytä 17 tai 18 §:ssä tarkoitettuja terveysvaatimuksia terveydentilan muuten kuin tilapäisesti tapahtuneen heikentymisen tai jatkuvan päihteiden väärinkäytön takia.

Ennen 1 momentissa tarkoitettun ilmoituksen tekemistä potilaalle on kerrottava velvollisuudesta ilmoituksen tekemiseen ja terveydentilan vaikutuksesta ajokorttiin.

Edellä 1 momentissa tarkoitettussa ilmoituksessa voidaan antaa tieto ainoastaan *siitä*:

1) että ilmoituksen kohteena oleva henkilö ei täytä ajokorttiluvalle asetettuja terveysvaatimuksia;

2) mitä lisätoimenpiteitä lääkäri ehdottaa terveydentilan tai siitä ajokorttiin aiheutuvien vaikutusten tarkemmaksi selvittämiseksi.

Mitä tässä pykälässä säädetään lääkärin ilmoitusvelvollisuudesta, koskee myös optikkoa 20 §:ssä tarkoitettun liikennevalvontaan liittyvän näkökykyä koskevan tarkastuksen yhteydessä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset ilmoituksen tekemisestä.

24 §

Ajokortin luovuttamisen edellytykset

Edellä 3 momentissa säädetystä poiketen puolustusvoimissa varusmiespalveluksen aikana suoritettu C-, CE- ja D-luokan tutkinto voi kuitenkin olla suoritettu enintään kolme vuotta aikaisemmin.

25 §

Ajokortin luovuttamisen esteet

Jos hakijalla on ennestään ajokortti, hänen on palautettava se uutta ajokorttia luovutettaessa, jollei toisin säädetä. Jos hakija ei palauta hänellä ennestään olevaa Suomessa, Ahvenanmaalla tai ulkomailta annettua ajokorttia, hänen on annettava selvitys

21 §

Ajoterveydentilaa koskevat ilmoitukset

Sen estämättä, mitä tietojen salassapitovelvollisuudesta säädetään, lääkärin on ilmoitettava poliisille, jos hän toteaa, ettei ajokorttiluvan hakija tai ajo-oikeuden haltija enää täytä 17 tai 18 §:ssä säädettyjä terveysvaatimuksia terveydentilan muuten kuin tilapäisesti tapahtuneen heikentymisen tai jatkuvan päihteiden väärinkäytön takia.

Sen estämättä, mitä tietojen salassapitovelvollisuudesta säädetään, sairaanhoitajalla ja terveydenhoitajalla on oikeus ilmoittaa poliisille, ettei ajokorttiluvan hakija tai ajo-oikeuden haltija enää täytä 17 tai 18 §:ssä säädettyjä terveysvaatimuksia jatkuvan päihteiden väärinkäytön takia.

Ennen 1 tai 2 momentissa tarkoitettun ilmoituksen tekemistä potilaalle on kerrottava velvollisuudesta tai oikeudesta ilmoituksen tekemiseen ja terveydentilan vaikutuksesta ajokorttiin.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettussa ilmoituksessa voidaan antaa tieto ainoastaan:

1) *siitä*, että ilmoituksen kohteena oleva henkilö ei täytä ajokorttiluvan edellytyksenä olevia terveysvaatimuksia;

2) lääkärin, sairaanhoitajan tai terveydenhoitajan ehdottamista lisätoimenpiteistä terveydentilan tai siitä ajokorttiin aiheutuvien vaikutusten tarkemmaksi selvittämiseksi.

Mitä tässä pykälässä säädetään lääkärin ilmoitusvelvollisuudesta, koskee myös optikkoa 20 §:ssä tarkoitettun liikennevalvontaan liittyvän näkökykyä koskevan tarkastuksen yhteydessä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset ilmoituksen tekemisestä.

24 §

Ajokortin luovuttamisen edellytykset

Edellä 3 momentissa säädetystä poiketen puolustusvoimissa varusmiespalveluksen aikana suoritettu kuljettajantutkinto voi kuitenkin olla suoritettu enintään kolme vuotta aikaisemmin.

25 §

Ajokortin luovuttamisen esteet

Jos hakijalla on ennestään Suomessa, Ahvenanmaan mukaan lukien, tai ulkomailla annettu ajokortti, hänen on palautettava se uutta ajokorttia luovutettaessa, jollei toisin säädetä. Jos ajokorttia ei voida palauttaa sen anastamisen, tuhoutumisen tai katoami-

ajokortin häviämisestä, tuhoutumisesta tai katoamisesta. Jos ajokortti myöhemmin löytyy, se on palautettava Liikenteen turvallisuusvirastolle.

26 §

Ajokortin luovuttaminen

Ajokortti toimitetaan hakijalle postitse. Jos postitse toimittaminen ei hakijalla ennestään olevan ajokortin viranomaisen haltuun saamiseksi tai muusta asiakirjaturvallisuuteen tai tässä laissa säädettyyn tehtävään liittyvästä syystä ole mahdollista, ajokortin luovuttaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä *siitä, mitkä ajokortit postitetaan ja postittamisessa noudatettavasta menettelystä ja muista postittamisen vaatimuksista sekä hakijalla ennestään olevan ajokortin palauttamisesta viranomaiselle.*

27 §

Ajokortin uudistaminen

Ajokortin uudistamista 22 §:ssä tarkoitetuksi määrääjäksi haetaan noudattaen, mitä 9 §:n 3 momentissa säädetään ajokorttiluvan hakemisesta. Hakemuksen on liitettävä:

3) lääkärinlausunto, jos ryhmään 1 kuuluvan ajokortin uudistamista hakeva on täyttänyt 70 vuotta *tai täyttää mainitun iän uudistettavan ajokortin voimassaolon aikana* tai, jos ryhmään 2 kuuluvia luokkia sisältävän ajokortin uudistamista hakeva on täyttänyt 45 vuotta tai täyttää mainitun iän uudistettavan ajokortin voimassaolon aikana taikka, jos *sellainen* on esitetyn lääkärinlausunnon tai muutoin lupaviranomaisen tietoon tulleen syyn johdosta tarpeen hakemuksen käsittelemiseksi.

Edellä 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetuissa ryhmän 1 ajokortin uudistamista hakevien lääkärinlausunnoissa on terveysvaatimusten täyttymistä arvioitaessa otettava erityisesti huomioon ikääntymisen vaikutukset ajoterveyteen ja terveysvaatimusten täyttymiseen. *Tätä ei kuitenkaan vaadita uudistettaessa sellaista ryhmään 1 kuuluvaa ajokorttia, joka on voimassa siihen saakka kun haltija täyttää 70 vuotta, jos uudistamista haetaan ennen voimassaoloajan päättymistä.* Ryhmään 2 kuuluvan ajokortin uudistamiseen liitettävässä lääkärinlausunnossa on edellä tarkoitettujen ikääntymisen vaikutukset otettava huomioon, jos hakija on täyttänyt 68 vuotta tai täyttää mainitun iän uudistettavan ajokortin voimassaolon aikana.

sen takia, siitä on annettava selvitys. Jos ajokortti myöhemmin löytyy, se on palautettava Liikenteen turvallisuusvirastolle.

26 §

Ajokortin luovuttaminen

Ajokortti toimitetaan hakijalle postitse. Jos postitse toimittaminen ei hakijalla ennestään olevan ajokortin viranomaisen haltuun saamiseksi tai muusta asiakirjaturvallisuuteen tai tässä laissa säädettyyn tehtävään liittyvästä syystä ole mahdollista, ajokortin luovuttaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä *ajokorttien postitse toimittamisen esteistä, postittamisessa noudatettavasta menettelystä ja muista postittamisen vaatimuksista sekä hakijalla ennestään olevan ajokortin palauttamisesta viranomaiselle.*

27 §

Ajokortin uudistaminen

Ajokortin uudistamista 22 §:ssä tarkoitetuksi määrääjäksi haetaan noudattaen, mitä 9 §:n 3 momentissa säädetään ajokorttiluvan hakemisesta. Hakemuksen on liitettävä:

3) lääkärinlausunto, jos ryhmään 1 kuuluvan ajokortin uudistamista hakeva on täyttänyt 70 vuotta tai, jos ryhmään 2 kuuluvia luokkia sisältävän ajokortin uudistamista hakeva on täyttänyt 45 vuotta tai täyttää mainitun iän uudistettavan ajokortin voimassaolon aikana taikka, jos *lääkärinlausunto* on esitetyn lääkärinlausunnon tai muutoin lupaviranomaisen tietoon tulleen syyn johdosta tarpeen hakemuksen käsittelemiseksi.

Edellä 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetuissa ryhmän 1 ajokortin uudistamista hakevien lääkärinlausunnoissa on terveysvaatimusten täyttymistä arvioitaessa otettava erityisesti huomioon ikääntymisen vaikutukset ajoterveyteen ja terveysvaatimusten täyttymiseen. Ryhmään 2 kuuluvan ajokortin uudistamiseen liitettävässä lääkärinlausunnossa on edellä tarkoitettujen ikääntymisen vaikutukset otettava huomioon, jos hakija on täyttänyt 68 vuotta tai täyttää mainitun iän uudistettavan ajokortin voimassaolon aikana.

31 §

Ajokortin vaatimukset

Ajokorttiin merkitään ajokorttilupaa vastaavat luokat. Ajokorttiin liitetyjä ehtoja, rajoituksia ja muita tietoja koskevat merkinnät tehdään koodin muodossa. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä koodeista ja niiden käytöstä. Ajokorttilupaa tai ajokortin uudistamista koskevaan hakemukseen on liitettävä uusi valokuva, jos uudistettavassa ajokortissa oleva kuva on yli 15 vuotta vanha.

4 luku

Kuljettajaopetus

34 §

Kuljettajaopetus ajokorttia varten

Kuljettajaopetuksen antamiseen ajokorttia varten vaaditaan autokoululupa tai opetuslupa. Ajamisen harjoittelemiseksi moottoripyörän ajokortin saamista varten voidaan myöntää harjoituslupa.

35 §

Kuljettajaopetuksen tavoite

Kuljettajaopetuksen tavoitteena on edistää oppilaiden kehittymistä vastuullisiksi kuljettajiksi antamalla heille perusvalmiudet kuljettaa ajoneuvoa liikenteessä turvallisesti. Tarkoituksena on, että he tuntevat vastuunsa kuljettajina myös muiden tienkäyttäjien turvallisuudesta ja ympäristövaatimusten huomiointamisesta ja soveltavat ajotapansa sen mukaisesti.

31 §

Ajokortin vaatimukset

Ajokorttiin merkitään ajokorttilupaa vastaavat luokat. Ajokorttiin liitetyjä ehtoja, rajoituksia ja muita tietoja koskevat merkinnät tehdään koodin muodossa. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä koodeista ja niiden käytöstä. Ajokorttilupaa tai ajokortin uudistamista koskevaan hakemukseen on liitettävä uusi valokuva, jos viranomaisen rekistereihin tallennettu kuva on yli 15 vuotta vanha.

4 luku

Kuljettajaopetus

34 §

Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun luvanvaraisuus

Ajo-opetukseen ja ajoharjoittelun ohjaamiseen liikenteessä ajokorttia varten, vaaditaan Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lupa (opetuslupa). Ajo-opetusta koskevat säännökset koskevat myös käsittelyopetusta, jollei toisin säädetä.

Autokoulun pitämiseen vaaditaan Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lupa (autokoululupa). Autokoululupa vaaditaan myös ammattimaiseen tai kaupalliseen ajo-opetuksen antamiseen tai ajoharjoittelun ohjaamiseen ajokorttia varten. Opetuslupa oikeuttaa muuhun kuin kaupalliseen tai ammattimaiseen ajo-opetuksen antamiseen ja ajoharjoittelun ohjaamiseen ajokorttia varten.

Ajamista moottoripyörällä moottoripyörän ajokortin suorittamista varten voi harjoitella Liikenteen turvallisuusviraston myöntämällä luvalla (moottoripyörän harjoituslupa).

35 §

Ryhmän 1 ajokorttia koskevat koulutusvaatimukset

Ryhmän 1 ajokorttia suorittavan, jolla ei ennestään ole tähän ryhmään kuuluvaa ajokorttia, on ajokortin luokasta riippumatta saatava koulutus, jolla annetaan perustiedot liikennejärjestelmästä, liikenteen vuorovaikutteisuudesta ja riskeistä, eri tienkäyttäjiryhmien turvallisuuteen liittyvistä tekijöistä, moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen liittyvistä vastuista ja velvollisuuksista sekä muista turvallisen ja ympäristön huomioon ottavan ajotavan vaatimuksista. Koulutus saadaan antaa teoriaopetuksena.

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 teoria-opetusta ja ajo-opetusta, joka voidaan osin antaa simulaattorilla.

Moottoripyörän ensimmäisen ajokortin ja auton B-luokan ajokortin suorittamisen edellytyksenä on, että ajokorttia suorittava on saanut ajo-opetusta.

Moottoripyörän ajokorttiluokkaa voidaan korottaa välittömästi ylempään moottoripyörän ajokorttiluokkaan suorittamalla koulutus tai ajokoe, jos ajo-oikeus suoritettavaa ajokorttia välittömästi alempaan luokkaan on saatu vähintään kaksi vuotta aikaisemmin.

Edellä 1, 2 ja 4 momentissa tarkoitettujen koulutuksen antamiseen vaaditaan autokoululupa. Autokoululupavaatimuksesta poiketen Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä mainitun koulutuksen antamiseen myös muita liikenneturvallisuusalan toimijoita, joilla on koulutukseen tarvittava alan tuntemus ja osaaminen sekä koulutuskokemus. Ilman autokoululupaa ja erillistä hyväksymistä voidaan 1 momentissa tarkoitettu koulutus antaa peruskoulussa ja toisen asteen koulutuksessa koulutuksen sisältöä ja toteutusta koskevien vaatimusten mukaisesti. Tässä momentissa tarkoitettuihin koulutuksen antajiin sovelletaan autokoulun valvontaa koskevia säännöksiä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettua koulutuksesta ja sen antamisen vaatimuksista, koulutuksen ja ajo-opetuksen määristä sekä autokouluvälvontaa koskevista poikkeuksista 4 momentissa tarkoitettujen muiden kuin autokoululuvalla toimivien koulutuksenantajien kohdalla. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä koulutuksen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta sekä määräykset ulkomailla saadun 2 tai 3 momentissa tarkoitettua koulutusta vastaavan koulutuksen hyväksi lukemisesta.

36 §

Kuljettajaopetuksen sisältö

Kuljettajaopetukseen on sisällytettävä ainakin tiedot:

- 1) liikennejärjestelmästä;
- 2) liikenteen sosiaaliseen ympäristöön ja vuorovaikutukseen liittyvistä vaatimuksista;
- 3) liikenteen ympäristövaikutuksista;
- 4) kuljettajan ajokykyyn ja eri tienkäyttäjryhmien turvallisuuden vaikuttavista tekijöistä;

36 §

Kuljettajaopetus ryhmän 2 ajokorttia varten

Ryhmän 2 ajokorttia varten annettavaan kuljettajaopetukseen on sisällytettävä opetusta ajoneuvon erityispiirteiden mukaisesti sen oikeasta käyttötavasta, käsittelystä ja kuljettamisesta liikennesääntöjä noudattaen erilaisissa liikennetilanteissa ja ympäristöissä turvallisesti, taloudellisesti, ekologisesti ja joustavasti. Koulutukseen on sisällytettävä myös onnettomuuspaikalla toimimiseen tarvittava ensiapu-

5) ajoneuvon erityispiirteiden mukaisesti sen oikeasta käytötavasta, käsittelystä ja kuljettamisesta liikennesääntöjä noudattaen erilaisissa liikennetilanteissa ja ympäristöissä turvallisesti, taloudellisesti, ekologisesti ja joustavasti;

6) liikenteen vaaratilanteiden tunnistamisesta ja välttämisestä ja vaikeissa olosuhteissa ajamisesta.

Kuljettajaopetuksen sisällöstä voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

37 §

Kuljettajaopetuksen toteutus

Kuljettajaopetus koostuu teoria- ja ajo-opetuksesta. Opetuksessa on noudatettava Liikenteen turvallisuusviraston vahvistamaa opetussuunnitelmaa.

B-luokan kuljettajaopetuksessa on perusvaiheen lisäksi harjoitteluvaihe ja syventävä vaihe. Harjoitteluvaiheeseen sisältyy itsenäistä opiskelua ja ajoharjoittelua sekä palautejakso autokoulussa. Syventävässä vaiheessa kehitetään perusvaiheen opetuksessa ja harjoitteluvaiheessa hankittuja tietoja ja taitoja sekä lisätään valmiuksia vaaratilanteiden tunnistamisessa ja välttämässä sekä vaikeissa olosuhteissa ajamisessa ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisessa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kuljettajaopetuksen vähimmäismääristä ja opetuksen toteuttamisen vaatimuksista. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä aiemman kelpoisuuden hyväksi lukemisesta opetussuunnitelman mukaisissa kuljettajaopetuksen vähimmäismäärissä niissä rajoissa kuin vähimmäismääristä säädetään sekä vaativissa olosuhteissa ajamisen käytännön opetukseen soveltuvan

koulutus ja liikenteen vaaratilanteiden tunnistamista ja välttämistä koskeva ennakoivan ajamisen opetus.

Kuljettajaopetukseen on sisällytettävä luokkakohdainen teoria- ja ajo-opetus ja opetuksessa on noudatettava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymää opetussuunnitelmaa. Opetus voidaan antaa ajokorttia suorittavalla olevaa ryhmän 2 ajokorttia tai kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyyttä täydentävänä opetuksena.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää opetuksen vähimmäismääristä ja antaa tarkempia säännöksiä opetussuunnitelman, ammattipätevyyden ja opetuksen toteuttamisen vaatimuksista. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä opetuksen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta sekä ulkomailla saadun vastaavan koulutuksen hyväksi lukemisesta.

37 §

Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvä koulutus ja ajokortin palauttaminen ajokiellon jälkeen

Jos kuljettaja määrätään auton ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana tehdyistä liikennetikoksista tai toistuvista liikennetikoksista ajokieltoon, ajokortin palauttamisen edellytyksenä ajokiellon päättymisen jälkeen on, että hän on saanut riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen käsittelevän lisäkoulutuksen. Säännöstä sovelletaan myös moottoripyörän ajo-oikeuden haltijaan, jolla ei ole auton ajo-oikeutta, kahden vuoden ajan moottoripyörän ensimmäisen ajo-oikeuden saamisesta. Jos tässä momentissa tarkoitetut seuranta-ajat ovat päällekkäiset tai seuraavat toista keskeytyksettä, seuranta-aikoja pidetään yhtenä seurantajaksena.

Ajokortin palauttamisen edellytyksenä 1 momentissa tarkoitetun ajokiellon jälkeen on, että ajokieltoon määrätty esittää todistuksen 1 momentissa tarkoitetun koulutuksen saamisesta.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun koulutuksen antamiseen vaaditaan autokoululupa. Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä koulutuksen antamiseen myös muita liikenneturvallisuusalan tai muun alan toimijoita, joilla on koulutukseen tarvittava liikenneturvallisuusalan tuntemus ja osaaminen sekä koulutuskokemus. Koulutuksen valvontaan sovelletaan autokoulun valvontaa koskevia säännöksiä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä koulutuksesta ja sen määrästä sekä säännökset autokouluvalvontaa koskevista poikkeuksista 3 momentissa tarkoitettujen muiden kuin autokoululuvalla toimivien koulutuksen antajien kohdalla. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset opetuksen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta.

ajankohdan määrittelemisestä.

38 §

Autokouluopetuksen aloittamisen edellytykset

Kuljettajaopetus autokoulussa saadaan aloittaa aikaisintaan kuusi kuukautta ennen kuin oppilas täyttää suoritettavaa ajokorttia koskevan vähimmäisiän. B-luokan opetus saadaan kuitenkin aloittaa aikaisintaan vuotta ennen ajokortin vähimmäisiän täyttymistä. Ajo-opetusta saadaan kuitenkin antaa liikenteessä vasta, kun oppilas on täyttänyt 15 vuotta.

B-luokan syventävän vaiheen opetus saadaan aloittaa aikaisintaan kolmen kuukauden kuluttua B-luokan hyväksytyin ajokokeen suorittamisesta edellyttäen, että harjoitteluvaiheen opetus on saatu.

E-luokan kuljettajaopetukseen tulevalle on oltava vetoauton kuljettamiseen oikeuttava ajokortti.

Oppilas, joka opiskelee ammatillisessa oppilaitoksessa Opetushallituksen valvonnassa tapahtuvassa kuorma- tai linja-autonkuljettajan opetussuunnitelmaperusteisessa perustutkintokoulutuksessa, saadaan kuitenkin ottaa tämän koulutuksen yhteydessä annettavaan ryhmään 2 kuuluvan ajokortin saamiseen tähtäävään kuljettajaopetukseen B-luokan ajokorttia vaatimatta sinä vuonna, jona hän täyttää 16 vuotta. Ajo-opetusta saadaan antaa liikenteessä vasta, kun oppilas on täyttänyt 17 vuotta. Ajo-opetusta linja-autolla saa antaa liikenteessä vasta, kun oppilaalla on B-luokan ajokortti, ja E-luokan yhdistelmällä, kun oppilaalla on vetoauton kuljettamiseen oikeuttava ajokortti.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä opetuksen aloittamisen vaatimuksista.

39 §

B-luokan opetusluvan myöntämisen perusteet

Opetusluvan myöntämisen edellytyksenä B-luokan ajokorttia varten annettavaan kuljettajaopetukseen on, että:

- 1) hakija on täyttänyt 25 vuotta;
- 2) hakijalla on B-luokan ajokortti, joka on ollut hänellä vähintään kolmen vuoden ajan;
- 3) hakija on suorittanut kuljettajantutkinnon vastaanottajalle opetettavia asioita koskevan opetusluopaopettajan kokeen tai hänellä on liikenneopettajalupa;
- 4) hakijaa on pidettävä henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan opetustehtävään sopivana;

Hakijaa ei ole pidettävä 1 momentin 4 kohdan mukaisesti opetustehtävään sopivana, jos:

- 1) hän on luvan myöntämistä edeltäneen viiden vuoden aikana ollut ajokiellossa rattijuopumuksen,

38 §

Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun aloittamisen vähimmäisikä

Ajokorttia suorittavan ajo-opetus ja ajoharjoittelu saadaan aloittaa B-luokassa aikaisintaan kaksi vuotta ja muissa luokissa aikaisintaan kuusi kuukautta ennen vaadittavan vähimmäisiän täyttymistä. Ajo-opetus ja ajoharjoittelu liikenteessä saadaan kuitenkin aloittaa vasta, kun ajokorttia suorittava on täyttänyt 15 vuotta.

Oppilas, joka on kuorma- ja linja-auton kuljettajan tehtävissä toimimiseen suunnatussa Opetushallituksen valvonnassa tapahtuvassa ammatillisessa perustutkintokoulutuksessa, saadaan kuitenkin ottaa tämän koulutuksen yhteydessä annettavaan ryhmään 2 kuuluvan ajokortin saamiseen tähtäävään kuljettajaopetukseen B-luokan ajokorttia vaatimatta sinä vuonna, jona hän täyttää 16 vuotta. Ajo-opetusta liikenteessä saadaan antaa B-luokassa, kun oppilas on täyttänyt 16 vuotta ja kuorma- tai linja-autolla, kun oppilas on täyttänyt 17 vuotta. Linja-autolla ajo-opetusta liikenteessä annettaessa oppilaalla on oltava B-luokan ajo-oikeus ja E-luokan yhdistelmällä ajo-opetusta liikenteessä annettaessa oppilaalla on oltava vetoauton kuljettamiseen oikeuttava ajo-oikeus.

Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun aloittamisen edellytyksenä E-luokassa on, että ajokorttia suorittavalla on vetoauton ajo-oikeus.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun aloittamisen vaatimuksista.

39 §

Ajoneuvon kuljettaja ajo-opetuksessa ja ajoharjoittelussa

Ajo-opetuksessa ja ajoharjoittelussa ajoneuvon kuljettajaksi katsotaan:

- 1) B-luokassa opettaja ja ajoharjoittelussa harjoittelua ohjaava;
- 2) C1- ja C-luokassa opettaja;
- 3) D1- tai D-luokan ajo-opetuksessa opettaja taikka ajokorttia suorittava, jos hänellä on C-luokan ajokortti;
- 4) E-luokassa ajokorttia suorittava;
- 5) mopolla, moottoripyörällä, traktorilla tai kevyellä nelipyörällä, jossa istuinpaikat ovat peräkkäin, ajo-opetusta annettaessa tai ajoa harjoiteltaessa ajokorttia suorittava taikka opettaja ja ajoharjoittelussa harjoittelua ohjaava, jos hän on mukana moottoripyörässä, traktorissa tai kevyessä nelipyörässä;
- 6) T-luokassa ajokorttia suorittava.

törkeän rattijuopumuksen, törkeän liikenteen vaaran-
tamisen tai sellaisen rikoslain 23 luvun 1 §:n nojalla
rangaistavan teon takia, joka osoittaa vakavaa piit-
taamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan; tai
hän on tänä aikana syyllistynyt mainittuihin tekoihin
niin, että ajokieltoon määräämisen perusteet täyty-
vät;

2) hän on viimeisen vuoden aikana ollut ajokiel-
lossa muihin kuin 1 kohdassa tarkoitettuihin liiken-
nerikoksiin syyllistymisen takia tai hän on tänä ai-
kana syyllistynyt tällaisiin tekoihin niin, että ajokiel-
toon määräämisen perusteet täytyvät; tai

3) hän on rikosrekisteriin tai poliisin pitämään re-
kisteriin sisältyvien tietojen perusteella muutoin
toiminnallaan osoittanut olevansa ilmeisen sopima-
ton opetustehtävään.

Opetusluvan myöntämisen edellytyksenä harjoitte-
luvaiheen ja syventävän vaiheen opetusta varten on,
että hakijalla on liikenneopettajalupa.

Edellä 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua kokeen
suorittamista ei vaadita, jos hakija on enintään kol-
me vuotta aikaisemmin suorittanut kokeen hyväksy-
tysti. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tar-
kempia määräyksiä kokeen sisällöstä ja toteutukses-
ta.

40 §

Opetuslupaperusteet muuhun kuin B-luokan opetukseseen

Muun kuin B-luokan opetusluvan myöntämiseen
sovelletaan 39 §:n säännöksiä seuraavin poikkeuk-
sin:

1) AM-luokan mopon ajokorttia varten opetuslu-
van hakijan vähimmäisikä on 21 vuotta, ja hänellä
tulee olla mopon tai moottoripyörän ajokortti, joka
on ollut hänellä vähintään kolmen vuoden ajan;

2) AM-luokan kevyen nelipyörän ajokorttia varten
opetusluvan hakijalla tulee olla kevyen nelipyörän
tai B-luokan ajokortti, joka on ollut hänellä vähin-
tään kolmen vuoden ajan;

3) muuta kuin B-luokan sekä 1 ja 2 kohdassa tar-
koitettua AM-luokan mopon tai kevyen nelipyörän
ajokorttia varten opetuslupaa hakevalla tulee olla
opetuksen luokkaa vastaavan ajoneuvon kuljettami-
seen oikeuttava ajokortti, joka on ollut hänellä vä-
hintään kolmen vuoden ajan;

4) ryhmään 2 kuuluvan luokan ajokorttia varten
vaatimuksena on 39 §:ssä säädetyn lisäksi, että ope-
tus annetaan autonkuljettajan ammattiopetukseen
rinnastettavan työnantajan ataman koulutuksen yh-
teydessä kuljetusalan tutkintoon valmistavan koulu-
tuksen oppisopimuksella, oppilaalla on B-luokan
ajokortti ja lisäksi vetoauton kuljettamiseen oikeut-
tava ajokortti, jos opetusta annetaan ajoneuvoyhdis-
telmän ajokorttia varten, ja että opetusluvan hakijal-
la on liikenneopettajalupa C- ja D-luokan opetuks-
seen;

40 §

Opetuksessa ja ajoharjoittelussa käytettävät ajoneuvot ja muut opetusvälineet

*Ajo-opetuksessa ja ajoharjoittelussa käytettävän
ajoneuvon on täytettävä suoritettavan ajokortin
luokkaa, ja AM-luokassa ajoneuvon luokkaa, koske-
vat vaatimukset ja siinä on tarvittaessa oltava erilli-
nen ajoneuvon käyttöjarruun vaikuttava poljin ope-
tataa tai ajoharjoittelussa ajoharjoittelua ohjaavaa
varten.*

*Ajo-opetuksessa ja muussa koulutuksessa voidaan
käyttää myös simulaattoreita ja muita opetusvälinei-
tä, joiden on vastattava suoritettavan ajokortin
luokkaa koskevia vaatimuksia. Ryhmän 2 opetukses-
sa käytettävän opetusmateriaalin on vastattava ope-
tuksessa noudatettavaa opetussuunnitelmaa.*

*Jos ajo-opetusta ja muuta koulutusta annetaan
teknisen käyttöyhteyden avulla, käyttöyhteyden on
mahdollistettava oppilaan henkilöllisyyden toteami-
nen luotettavasti sekä reaaliaikainen vuorovaikutus
opettajan ja oppilaan välillä koko oppitunnin ajan.*

*Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tar-
kemmat säännökset ajoneuvoista ja muista tässä py-
kälässä tarkoitetuista opetusvälineistä ja niiden käy-
töstä ajo-opetuksessa ja muussa koulutuksessa sekä
poikkeuksista poljinvaatimukseen. Liikenteen turval-
lisuusvirasto voi antaa määräykset muiden opetus-
välineiden kuin ajoneuvojen teknisistä vaatimuksis-
ta.*

5) A1-, A2- tai A-luokan opetuslupaa 24 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitetun opetuksen antamiseksi hakevalla on oltava liikenneopettajalupa ja moottoripyörällä ajo-opetusta antavan opettajan kelpoisuus taikka Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä muu kouluttajakoulutuksella tai sitä vastaavalla kokemuksella saavutettu kelpoisuus moottoripyöräkoulutuksen antamiseen.

Edellä 1 momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua AM-luokan opetuslupaa hakevan on osoitettava lupaviranomaiselle, että hänellä on ollut kohdassa tarkoitettu mopon tai kevyen nelipyörän ajo-oikeus kolmen vuoden ajan, jos lupaa haetaan tällä perusteella ja ajo-oikeuden alkamisajankohtaa ei ole ajokorttiin merkitty.

41 §

41 §

Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun toteuttaminen

(Kumottu)

Ajo-opetuksessa ja ajoharjoittelussa opettaja tai ajoharjoittelua ohjaava, joka 39 §:n mukaan katsotaan ajoneuvon kuljettajaksi, vastaa siitä, että ajokorttia suorittavalla on tarvittava ajoneuvon käsittelytaito ja muu osaaminen. Ensimmäistä ajokorttia suoritettaessa ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun tapahtuessa opetusluvan nojalla todistus 35 §:n 1 momentissa tarkoitetun koulutuksen suorittamisesta on pidettävä ajettaessa mukana ja vaadittaessa esitettävä 32 §:n 1 momentissa tarkoitetulle henkilölle.

B-, C1- ja C-luokan ajo-opetuksessa opettajan tai ajoharjoittelussa harjoittelua ohjaavan on istuttava oppilaan vieressä. Sama koskee ajo-opetusta ja ajoharjoittelua kevyellä nelipyörällä taikka traktorilla, jos istuinpaikat ajoneuvossa ovat vierekkäin.

Mopolla ja moottoripyörällä, traktorilla sekä kevyellä nelipyörällä, jossa istuimet ovat peräkkäin, ajo-opetusta annettaessa ja ajoharjoittelua ohjattaessa ajokorttia suorittavalla on oltava laitteet ajo-ohjeiden vastaanottamista varten ja kuljettajan suojaamiseksi tarkoitetut ajovarusteet. Vaatimus ajo-ohjeiden vastaanottamiseen tarvittavista laitteista koskee myös ajo-opetusta ja ajoharjoittelua T-luokan ajoneuvolla, jos opettajalle ei ole istuinpaikkaa ajoneuvossa tai istuimet ovat peräkkäin.

Jos ajo-opetukseen tai ajoharjoitteluun käytetään simulaattoria eikä opettaja ole samassa tilassa ajokorttia suorittavan kanssa, opetus on annettava säädetyt vaatimukset täyttävän teknisen käyttöyhteyden avulla.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun toteuttamisesta ajoneuvoja, simulaattoreita ja muita opetusvälineitä käytettäessä sekä ajo-ohjeiden vastaanottamiseen tarvittavista laitteista ja kuljettajan ajo-varusteista.

42 §

Opetusluvan myöntäminen

Opetuslupa on merkittävä luvanhaltija, opetettava sekä ajo-oikeuden luokka. AM-luokan opetuslupa on lisäksi merkittävä ajoneuvotyyppi, jota koskevaan kuljettajaopetukseen lupa oikeuttaa.

Hakijalle voidaan myöntää enintään kolme opetuslupa kolmen vuoden aikana. Mikäli opettaja on opetettavan vanhempi, isovanhempi, huoltaja, lapsi, lapsenlapsi tai sisarus, myönnettävien opetuslupien määrää ei kuitenkaan ole rajoitettu.

Opetuslupa saadaan myöntää kahdelle ja opetettavia saa olla kaksi, jos opettaja tai opettajat ovat opetettavan tai opetettavien vanhempia, isovanhempia, huoltajia, lapsia, lapsenlapsia tai sisarusia.

Opetuslupa saadaan myöntää kahdelle, jos he ovat 40 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettussa oppisopimussuhteessa olevia opettajia.

Jos opetuslupa myönnetään kahdelle, toinen heistä on nimettävä vastuulliseksi opettajaksi, joka antaa opetustodistuksen.

42 a §

Opetusluvan voimassaolo

B-luokan opetuslupa myönnetään kahdeksi vuodeksi ja aikaisintaan vuotta ennen kuin opetettava täyttää ajokortin saamisen vähimmäisiän. Luvan voimassaolo päättyy, kun lupaan oppilaaksi merkitty on suorittanut hyväksytysti B-luokan kuljettajantutkinnon.

Opetuslupa, joka oikeuttaa antamaan harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetuksen, myönne-

42 §

Opetusluvan myöntämisen edellytykset ryhmän 1 ajokorttia varten

Ryhmän 1 ajokortin suorittamista varten tarvittavan ajo-opetuksen antamiseen ja ajoharjoittelun ohjaamiseen vaadittavan opetusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

1) hakija on täyttänyt 25 vuotta;

2) hakijalla on suoritettavan ajokortin luokkaa vastaava Suomessa tai muussa EU- tai ETA-valtiossa annettu ajokortti taikka AM-luokassa ajoneuvon luokkaa vastaava ajokortti, joka on ollut hänellä vähintään viiden vuoden ajan;

3) hakija ei ole ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa;

4) hakijaa on pidettävä henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan opetustehtävään sopivana.

Edellä 1 momentin 2 kohdassa säädetystä poiketen AM-luokkaa koskevan opetusluvan hakijalla hyväksyttävänä pidetään myös auton ajokortti sekä mopon ajokorttia suoritettaessa myös moottoripyörän ajokorttia.

Hakijaa ei ole pidettävä henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan opetustehtävään sopivana, jos hän on:

1) luvan myöntämistä edeltäneen viiden vuoden aikana ollut ajokiellossa rattijuopumuksen, törkeän rattijuopumuksen, törkeän liikenteen vaarantamisen tai sellaisen rikoslain 23 luvun 1 §:n nojalla rangaistavan teon takia, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuuksiin kohtaan; tai hän on tänä aikana syyllistynyt mainittuihin tekoihin niin, että ajokieltoon määräämisen perusteet täyttyvät;

2) viimeisen vuoden aikana ollut ajokiellossa muuhin kuin 1 kohdassa tarkoitettuihin liikenne rikoksiin syyllistymisen takia tai tänä aikana syyllistynyt tällaisiin tekoihin niin, että ajokieltoon määräämisen perusteet täyttyvät; tai

3) rikosrekisteriin tai poliisin pitämään rekisteriin sisältyvien tietojen perusteella muutoin toiminnallaan osoittanut olevansa ilmeisen sopimaton opetustehtävään.

tään yhdeksi vuodeksi. Opetusluvan voimassaolo päättyy kun opetus on annettu.

Muu opetuslupa myönnetään enintään yhdeksäksi kuukaudeksi ja aikaisintaan kuusi kuukautta ennen kuin opetettava täyttää opetusajoneuvon luokkaa vastaavan ajokortin saamiselle säädetyn vähimmäisiän. Opetusluvan voimassaolo päättyy kun kuljettajantutkinto on suoritettu tai, jos kuljettajantutkintoa ei vaadita, kun opetus on annettu.

Uutta lupaa myönnetyn opetusluvan voimassaolon jatkamiseksi ei saa myöntää ilman pätevää syytä. Luvan myöntämiseen ei sovelleta 42 §:n 2 momentissa olevaa rajoitusta.

43 §

Opetuslupaopetuksen toteuttaminen

Opetuslupaopetuksen sisältöön ja ajoneuvon kuljettajaan sovelletaan opetusluvalla annettavassa opetuksessa, mitä autokouluopetuksesta säädetään. Opetuksen aloittamiseen sovelletaan 38 §:ää.

Ajo-opetuksessa on käytettävä siihen luokkaan ja AM-luokassa siihen ajoneuvotyyppiin kuuluvaa ajoneuvoa, jonka ajo-oikeutta varten opetus annetaan. Perusvaiheen B-luokan ajo-opetuksessa käytettävissä ajoneuvossa on oltava säädetyt ajohallintalaitteet opettajaa varten ja ajoneuvon on oltava muutostarkastuksessa hyväksytty opetusajoneuvoksi. Muita luokkia varten annettavassa ajo-opetuksessa opetusajoneuvoksi hyväksyminen muutostarkastuksessa vaaditaan vain, jos ajoneuvossa on oltava ajohallintalaitteet opettajaa varten. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset opetuslupaajoneuvolle asetettavista vaatimuksista sekä muista opetuslupaan liittyvistä vaatimuksista.

44 §

Opetusluvan peruuttaminen

Poliisin on peruutettava opetuslupa, jos:

- 1) luvan haltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä;
- 2) luvan haltija rikkoo opetuslupaa koskevia säännöksiä tai opetusluvan ehtoja;
- 3) luvan haltija sitä pyytää.

Lupa voidaan peruuttaa väliaikaisesti, jos edellytykset väliaikaiseen ajokieltoon määrittämiseen ovat olemassa. Luvan väliaikaisessa peruuttamisessa noudatetaan, mitä väliaikaisesta ajokiellosta säädetään.

Jos opetuslupa on 43 §:n mukaisesti myönnetty kahdelle henkilölle, lupa voidaan peruuttaa toisen haltijan osalta ja samalla tehdä muutos 43 §:n 1 momentissa tarkoitettuun merkintään vastuullisesta opettajasta, jos se on tarpeen.

43 §

Opetusluvan myöntämisen edellytykset ryhmän 2 ajokorttia varten

Opetuslupa voidaan myöntää ryhmän 2 ajokorttia varten annettavaan kuljettajaopetukseen vain, jos opetus annetaan autonkuljettajan ammattiopetuksen rinnastettavan työnantajan antaman koulutuksen yhteydessä kuljetusalan tutkintokoulutuksessa oppisopimuksella. Oppilaalla on oltava B-luokan ajokortti ja lisäksi vetoauton kuljettamiseen oikeutava ajokortti, jos opetusta annetaan ajoneuvoyhdistelmän ajokorttia varten.

Opetusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

- 1) hakija on täyttänyt 25 vuotta;
- 2) hakijalla on opetusajoneuvon ajo-oikeus;
- 3) hakija ei ole ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa;
- 4) hakijalla on liikenneopettajalupa C- ja D-luokan opetukseen.

44 §

Opetusluvan myöntäminen ja voimassaolo

B-luokan opetuslupa myönnetään kolmeksi vuodeksi ja aikaisintaan kaksi vuotta ennen kuin ajokorttia suorittava täyttää ajokortin saamiselle säädetyn vähimmäisiän. Muu opetuslupa myönnetään yhdeksäksi kuukaudeksi ja aikaisintaan kuusi kuukautta ennen kuin ajokorttia suorittava täyttää opetusajoneuvon luokkaa vastaavan ajokortin saamiselle säädetyn vähimmäisiän. Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun aloittamisen vähimmäisiästä säädetään 38 §:n 1 momentissa.

Hakijalle voidaan myöntää enintään kolme opetuslupaa kolmen vuoden aikana. Jos hakija on ajokorttia suorittavan isä tai äiti, isoisä tai isoäiti, huoltaja, lapsi, lapsenlapsi tai sisarus, myönnettävien opetuslupien määrää ei kuitenkaan ole rajoitettu. Opetuslupa saadaan myöntää kahdelle ja opetettavia saa olla kaksi, jos opettaja tai opettajat ovat opetettavan

tai opetettavien vanhempia, isovanhempia, huoltajia, lapsia, lapsenlapsia tai sisaruksia.

Opetuslupa on merkittävä luvanhaltija, ajokorttia suorittava sekä suoritettavan ajokortin luokka ja AM-luokassa myös ajoneuvon luokka. Jos opetuslupa myönnetään 2 momentin mukaisesti kahdelle, toinen heistä on nimettävä vastuulliseksi opettajaksi, joka antaa kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksinä olevan todistuksen 35 §:n 3 momentissa tarkoitetusta ajo-opetuksesta.

Opetusluvan voimassaolo päättyy, kun kuljettajantutkinto on suoritettu. Opetusluvan voimassaoloa voidaan tarvittaessa jatkaa. Opetuslupahakemus raukeaa, jos sitä ei hakijasta johtuvasta syystä ole voitu käsitellä vuoden kuluessa hakemuksen saapumisesta. Jos hakemus raukeaa, tieto hakemuksesta poistetaan ajoneuvoliikennerekisteristä.

45 §

Moottoripyörän harjoituslupa

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää harjoitusluvan ajamisen harjoittelemiseksi moottoripyörän ajokorttia varten määrättyllä moottoripyörällä ilman ajo-opettajaa, jos:

- 1) hakijalla on voimassa oleva ajokorttilupa;
- 2) hän on saanut säädetyn opetuksen harjoittelulupaa varten;
- 3) hän on suorittanut hyväksytysti kuljettajantutkinnon luokkaa vastaavan teoriakokeen;
- 4) hän on suorittanut hyväksytysti kuljettajantutkinnon luokkaa vastaavan käsittelykokeen moottoripyörällä; ja
- 5) hakija ei ole ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa ja hän ei ole lupapäätöstä edeltäneen viiden vuoden aikana ollut ajokiellossa.

Hakemukseen on liitettävä huoltajien suostumus, jos hakija ei ole täyttänyt 18 vuotta. Harjoituslupa myönnetään enintään kolmeksi kuukaudeksi ja se voidaan antaa ehdoin ja rajoituksin. Utta lupaa ei saa myöntää ilman painavaa syytä.

Harjoitusluvassa määrätyn moottoripyörän on täytettävä sitä ajokorttiluokkaa koskevat vaatimukset, jota vastaavan ajo-oikeuden saamiseksi harjoituslupa myönnetään. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä harjoitusluvan edellyttämän teoria- ja ajo-opetuksen määrästä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentin 4 kohdassa tarkoitetusta käsittelykokeesta.

46 §

Harjoitusluvan peruuttaminen

Moottoripyörän harjoituslupa on peruutettava, jos:

- 1) luvan haltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä;

45 §

Opetusluvan peruuttaminen

Poliisin on peruutettava opetuslupa, jos luvan haltija:

- 1) ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä;
- 2) rikkoo opetuslupaa koskevia säännöksiä tai opetusluvan ehtoja; tai
- 3) sitä pyytää.

Lupa voidaan peruuttaa väliaikaisesti, jos edellytykset väliaikaiseen ajokieltoon määräämiseen ovat olemassa. Luvan väliaikaisessa peruuttamisessa noudatetaan, mitä väliaikaisesta ajokiellosta säädetään.

46 §

Moottoripyörän harjoituslupa

Moottoripyörän harjoituslupa oikeuttaa moottoripyörän ajokorttia suorittavan itsenäiseen ajoharjoitteluun moottoripyörällä. Ajoharjoittelussa on käytet-

2) luvan haltija rikkoo harjoituslupaa koskevia säännöksiä tai harjoitusluvan ehtoja;

3) luvan haltija sitä pyytää tai hänen huoltajansa peruuttaa suostumuksensa.

Harjoituslupa on peruutettava väliaikaisesti, jos luvan haltija määrätään väliaikaiseen ajokieltoon. Luvan väliaikaisessa peruuttamisessa noudatetaan, mitä väliaikaisesta ajokiellosta säädetään.

47 §

Ajoneuvon kuljettaja ajo-opetusta annettaessa

Ajo-opetusta tai käsittelyopetusta annettaessa ajoneuvon kuljettajaksi katsotaan:

1) B-, C1- ja C-luokan ajo-opetuksessa ja käsitteilyopetuksessa opettaja;

2) D1- tai D-luokan ajo-opetuksessa opettaja taikka oppilas, jos hänellä on C-luokan ajokortti;

3) E-luokan ajo-opetuksessa oppilas;

4) mopolla, moottoripyörällä tai kevyellä nelipyörällä ajo-opetusta annettaessa oppilas taikka opettaja, jos hän on mukana moottoripyörässä tai kevyessä nelipyörässä ajo-opetusta annettaessa;

5) harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen kuljetajaopetuksessa oppilas.

Edellä 16 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua määrääjän ylittäminen tai mainitussa kohdassa olevan ehdon rikkomisesta määrätty ajokielto ei ole esteenä tämän pykälän 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettulle opetukselle.

48 §

Opetusajoneuvo ja oppilaan ajovarusteet

Ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon on muussa kuin harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetuksessa täytettävä opetuksen luokkaa vastaavat opetusajoneuvon vaatimukset, ja siinä on tarvittaessa oltava erilliset ajohallintalaitteet ja muut varusteet

tävä suoritettavan ajokortin luokkaan kuuluvaa moottoripyörää. Ajokorttia suorittava katsotaan ajoharjoittelussa kuljettajaksi.

Jos suoritettavan ajokortin vähimmäisikävaatimus on alle 18 vuotta eikä ajokorttia suorittava ole täytännyt mainittua ikää, vaaditaan huoltajan suostumus, joka on edellytyksenä teoriakokeen suorittamiseksi. Huoltajan on lisäksi nimettävä ajoharjoitteluun ohjaaja, jonka on seurattava harjoittelun ja ajotaidon edistymistä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ajoharjoittelusta ja sen ohjaamisesta.

47 §

Moottoripyörän harjoitusluvan myöntäminen

Moottoripyörän harjoitusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

1) hakijalla on voimassa oleva ajokorttilupa;

2) hakija on saanut 35 §:n 1 momentissa tarkoitettua ensimmäisen ajokortin suorittamiseen liittyvän koulutuksen ja mainitun pykälän 3 momentissa tarkoitettua ajo-opetuksen;

3) hakija on suorittanut hyväksytysti suoritettavan ajokortin luokkaa vastaavan teoriakokeen;

4) hakija on suorittanut hyväksytysti suoritettavan ajokortin luokkaa vastaavan moottoripyörän käsitteilykokeen;

5) hakija ei ole ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa eikä ole lupapäätöstä edeltäneen viiden vuoden aikana ollut ajokiellossa.

Alle 18-vuotiaalle myönnettävän harjoitusluvan edellytyksenä olevasta huoltajan suostumuksesta säädetään 46 §:n 2 momentissa.

Jos hakijalla on ollut moottoripyörän ajokortti vähintään kaksi vuotta suoritettavaa moottoripyörän ajokorttia välittömästi alemmassa luokassa, harjoitusluvan myöntämiseksi ei vaadita 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua teoriakoetta.

Harjoituslupaan on merkittävä harjoittelija ja suoritettavan ajokortin luokka. Harjoituslupa myönnetään enintään kolmeksi kuukaudeksi ja se voidaan antaa ehdoin ja rajoituksin. Uutta lupaa ei saa myöntää ilman painavaa syytä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua käsitteilykokeesta.

48 §

Moottoripyörän harjoitusluvan peruuttaminen

Moottoripyörän harjoituslupa on peruutettava, jos luvan haltija:

1) ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä;

2) rikkoo harjoituslupaa koskevia säännöksiä tai harjoitusluvan ehtoja; tai

opettajaa varten. AM-luokassa opetusajoneuvon on lisäksi täytettävä suoritettavaa kuljetusoikeutta vastaavat vaatimukset. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset opetusajoneuvojen vaatimuksista.

Mopolla, kevyellä nelipyörällä ja moottoripyörällä ajo-opetusta annettaessa oppilaalla on oltava laitteet ajo-ohjeiden vastaanottamista varten ja tarvittavat ajovarusteet.

Ajo-opetusta annettaessa ja moottoripyörän harjoitusluvalla ajoa harjoiteltaessa ajoneuvossa on oltava opetusajoneuvon tunnus. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella annetaan tarkemmat säännökset opetusajoneuvon merkitsemisestä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa säännöksiä myös oppilaan ajovarusteita koskevista vaatimuksista opetusajossa.

49 §

Ajo-opetuksen toteuttaminen

Ennen ajo-opetuksen antamista liikenteessä oppilaalle on annettava ajoneuvon kuljettamisen perustiedot ja opetettava riittävä ajoneuvon käsittelytaito. Tätä momenttia ei sovelleta B-luokan harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetukseen.

B-, C1- ja C-luokan ajo-opetuksessa ja käsittelyopetuksessa opettajan on opetusta annettaessa istuttava oppilaan vieressä. Sama koskee kevyellä nelipyörällä annettavaa opetusta, jos sen istuinpaikat ovat vierekkäin.

Oppilaalle on annettava opetusta erilaisissa liikenneympäristöissä ja -tilanteissa ajamisessa. Ajo-opetuksessa käytettävistä muista opetusvälineistä kuin ajoneuvoista ja muista ajo-opetuksen toteutuksen vaatimuksista säädetään valtioneuvoston asetuksella. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajo-opetuksen ja ajoneuvon käsittelyopetuksen sisällöstä.

50 §

Opetustodistus

Kun kuljettajaopetus on annettu, oppilaalle on annettava siitä todistus. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä opetustodistuksesta ja sen antamisesta.

3) sitä pyytää.

Harjoituslupa on peruutettava väliaikaisesti, jos luvan haltija määrätään väliaikaiseen ajokieltoon. Luvan väliaikaisessa peruuttamisessa noudatetaan, mitä väliaikaisesta ajokiellosta säädetään.

49 §

Opetustodistus

Edellä 35–37 §:ssä tarkoitetun koulutuksen ja 35 §:n 3 momentissa tarkoitetun ajo-opetuksen hyväksytysti suorittaneelle on annettava siitä todistus. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä opetustodistuksen antamisesta.

50 §

Kokeilulupa

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää luvan ryhmän 2 kuljettajaopetuksen kehittämiseksi tarpeellisen kokeilun järjestämiseen. Kokeilussa voidaan poiketa tässä laissa säädetyistä kuljettajaopetuksen määrästä ja toteutusta koskevista vaatimuksista. Kokeilussa annettavan kuljettajaopetuksen tulee olla tavoitteiltaan ja sisällöltään sellainen, että kokeiluun osallistuva oppilas saa tässä laissa tarkoitetut kuljettajan valmiudet eikä hänen oikeuksiaan vaaranneta kokeilulla. Kokeilu toteutetaan Liikenteen turvallisuusviraston valvonnassa, ja siinä on noudatettava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymää kokeilusuunnitelmaa sekä sen määrämiä ehtoja ja rajoituksia.

51 §

Ajoharjoitteluradat

Ajoharjoitteluradan on rakenteeltaan, mitoitukseltaan, varusteiltaan ja kunnoltaan sovellettava liukkaalla ajamisen ympärivuotiseen harjoitteluun. Radalla on oltava harjoittelun ja turvallisuuden edellyttämät varusteet, liikenteen ohjauslaitteet ja yhteydenpitovälineet opettajan ja oppilaan välille sekä tarvittavat opetus- ja huoltotilat. Asiattoman liikenteen pääsy rata-alueelle harjoittelun aikana on estettävä aidalla, puomilla, maastoesteellä taikka muulla selvästi havaittavalla tavalla.

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy kuljettajaopetuksessa käytettävät ajoharjoitteluradat ja valvoo yhdessä tutkinnon vastaanottajien kanssa niiden toimintaa. Hakemukseen ajoharjoitteluradan hyväksymiseksi on liitettävä tiedot radasta, sen laitteista ja varusteista sekä radan järjestysäännöt.

Ajoharjoitteluradan hyväksyminen on voimassa toistaiseksi. Hyväksyminen voidaan peruuttaa, jos rata ei enää täytä hyväksymisen edellytyksiä ja puutteet ja laiminlyönnit ovat vakavia tai olennaisia ja radanpitäjälle annetut huomautukset tai varoitukset eivät ole johtaneet puutteiden korjaamiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan säätää tarkemmin ajoharjoitteluratojen mitoituksista, rakenteesta, varusteista ja hyväksymisestä.

51 a §

Kokeilulupa

Liikenteen turvallisuusvirasto voi liikenne- ja viestintäministeriön suostumuksella myöntää luvan kuljettajaopetuksen kehittämiseksi tarpeellisen kokeilun järjestämiseen. Kokeilussa voidaan poiketa tässä laissa säädetyistä kuljettajaopetuksen määrästä ja toteutusta koskevista vaatimuksista. Kokeilussa annettavan kuljettajaopetuksen tulee olla tavoitteiltaan ja sisällöltään sellainen, että kokeiluun osallistuva oppilas saa tässä laissa tarkoitetut kuljettajan valmiudet eikä hänen oikeuksiaan vaaranneta kokeilulla. Kokeilu toteutetaan Liikenteen turvallisuusviraston valvonnassa, ja siinä on noudatettava Liikenteen turvallisuusviraston vahvistamaa opetussuunnitelmaa.

5 luku

Kuljettajantutkinto

51 §

Opetusajoneuvon tunnus

Ajo-opetuksessa ja ajoharjoittelussa käytettävä ajoneuvo on merkittävä valkoisella kolmion muotoisella tunnukseella. Jos kysymyksessä on autokoululla harjoitettavassa toiminnassa käytettävä ajoneuvo, ajoneuvosta on tunnuksen lisäksi käytävä ilmi autokoulun nimi.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset ajoneuvon tunnuksesta ja sen käytöstä sekä ajoneuvon muusta merkitsemisestä.

5 luku

Kuljettajantutkinto

52 §

Kuljettajantutkinnon tarkoitus

Kuljettajantutkinnon tarkoituksena on osoittaa, että tutkinnon suorittaja hallitsee 36 §:ään sisältyvät asiat sekä kykenee soveltamaan niitä ja toimimaan liikenteessä vastuullisesti.

53 §

Kuljettajantutkinnon sisältö ja toteuttaminen

Kuljettajantutkintoon sisältyy teoriakoe ja ajokoe, jollei toisin säädetä. Ajokokeeseen voi sisältyä erillinen käsittelykoe tai pelkästään käsittelykoe. Ajokokeeseen pääsemisen edellytyksenä on vastaavan luokan teoriakokeen suorittaminen.

Kuljettajantutkinnossa käytettävän ajoneuvon on täytettävä opetusajoneuvoja ja tutkinnon luokkaa vastaavat vaatimukset. Tutkintoajoneuvojen vaatimuksista annetaan tarkemmat säännökset liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Tutkinnon suorittajan on hankittava käytettäväksi ajokokeessa tarvittava ajoneuvo. Ajokokeen aikana hänet katsotaan kuljettajaksi.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tar-

52 §

Kuljettajantutkinnon tarkoitus ja sisältö

Kuljettajantutkinnon tarkoituksena on varmistaa, että ajokorttia suorittavalla on tarvittavat tiedot ja käytännön ajotaito toimia vastuullisena kuljettajana itsenäisesti ja turvallisesti erilaisissa liikennetilanteissa ottaen huomioon myös sosiaalisuuden ja ekologisuuden vaatimukset.

Kuljettajantutkinnossa on monipuolisesti arvioitava ajokorttia suorittavan kykyä:

1) kuljettaa ajoneuvoa erilaisissa liikenneympäristöissä ja -tilanteissa liikennesääntöjen mukaisesti ja ajoneuvon erityispiirteet huomioon ottaen turvallisesti, sujuvasti, ekologisesti ja vaaratilanteita aiheuttamatta;

2) osoittaa vastuullisuutta muita tienkäyttäjiä ja ympäristöä kohtaan;

3) tunnistaa liikenteen vaaratilanteita ja ajonopeuksien, keliolosuhteiden ja erilaisten kuljettajan ajokykyyn vaikuttavien tekijöiden, kuten tunnetilojen, ajoseuran, päihteiden ja lääkkeiden käytön, väsymyksen, näkökyvyn ja terveydentilan, vaikutuksen onnettomuusriskin lisääntymiseen;

4) havaita ajoneuvon toimintaan ja turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavia vikoja ja puutteita ja toimia muutenkin vaaratilanteiden välttämisen edellyttämällä tavalla.

Kuljettajantutkinnon on täytettävä ajokorttidirektiivin liitteessä II säädetyt vähimmäisvaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljettajantutkinnon sisällöstä.

53 §

Kuljettajantutkinnon rakenne ja toteuttaminen

Kuljettajantutkintoon sisältyy teoriakoe ja ajokoe. T-luokassa suoritetaan kuitenkin vain teoriakoe.

Tutkinnossa, joka suoritetaan moottoripyörän ajokorttiluokan korottamiseksi 35 §:n 4 momentissa tarkoitettussa tapauksessa tai 7 §:n 4 momentissa tarkoitettun B-luokan ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeuden saamiseksi, suoritetaan vain ajokoe.

Ajokokeeseen voi sisältyä erillinen käsittelykoe. Ajokokeen suorittamisen edellytyksenä on, että ajokortin luokkaa ja AM-luokassa ajoneuvon luokkaa vastaava teoriakoe on suoritettu. Teoriakoe suoritetaan Liikenteen turvallisuusviraston aineistoa käyttäen.

Ajokokeessa käytettävän ajoneuvon on täytettävä tutkinnon luokkaa vastaavat vaatimukset ja siinä on tarvittaessa oltava ajokokeen vastaanottajaa varten ajoneuvon käyttäjarruun vaikuttava poljin. Tutkinnon suorittajan on hankittava käytettäväksi ajokokeessa tarvittava ajoneuvo. Ajokokeen aikana hänet katsotaan kuljettajaksi.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan säännökset

kempia säännöksiä kuljettajantutkinnon vaatimuksista ja poikkeuksista teoria ja ajokokeen vaatimiseen. Teoriakoe suoritetaan Liikenteen turvallisuusviraston kysymysaineistoa käyttäen. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä teoriakokeen, ajokokeen, käsittelykokeen ja ajonäytteen toteuttamisesta.

54 §

Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset

Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytyksenä on, että:

- 1) ajokokeeseen tai, jos ajokokeen sijaan suoritetaan vain käsittelykoe, käsittelykokeeseen tulevalle on tutkinnon luokkaa vastaava ajokorttilupa eikä hän ole ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa;
- 2) tutkintoon tuleva täyttää säädetyn ikävaatimuksen;
- 3) ryhmän 2 tutkintoon tulevalle on B-luokan ajo-oikeus.

Lisäksi edellytetään, että:

- 1) tutkintoon tuleva on saanut tutkinnon luokkaa vastaavan kuljettajaopetuksen tai, jos kyseessä on B-luokan tutkinto, perusvaiheen opetuksen;
- 2) tutkintoon tulevalle on voimassa oleva kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyys ja hän on saanut sitä täydentävän kuljettajaopetuksen;
- 3) tutkintoon tuleva täyttää voimassa olevaa ajo-oikeutta tai ajoharjoittelua koskevan vaatimuksen; tai
- 4) tutkintoon tulevalle on tai on aikaisemmin ollut vastaavan luokan ajokortti.

Edellä 1 momentin 1 kohdan ajokorttilupaa ei vaadita eikä toistaiseksi voimassa oleva ajokielto ole esteenä tutkinnon suorittamiselle, jos tutkintoon tulevalle on poliisin määräys uuden ajokokeen suorittamiseksi. Jos henkilö on määrätty toistaiseksi ajokieltoon sillä perusteella, että hän ei enää täytä ajokorttiluvan terveysvaatimuksia, ajokielto ei myöskään ole esteenä tutkintoon pääsulle ajo-oikeuden palauttamiseksi, jos esitettävän lääkärinlausunnon mukaan lääkäri sitä edellyttää tai suosittelee. *Henkilö saadaan 1 momentin 2 kohdasta poiketen ottaa teoriakokeeseen kuukautta ennen säädetyn ikävaatimuksen täyttymistä, jos kuljettajantutkinnon suorittamiseksi ja kuljettajantutkintotodistuksen antamiseksi vaaditaan myös 53 §:n 1 momentissa tarkoitettu ajokoe.*

Jos 16 §:n 1 momentin 4 kohdassa oleva määräaika on päättynyt ilman, että todistusta harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetuksesta on toimitet-

ajokokeen kestosta sekä ajokokeen vastaanottamisesta ja poikkeuksista poljinvaatimukseen. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä teoriakokeesta, tutkintoajoneuvoista ja muista kuljettajantutkinnon vaatimuksista. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä teoriakokeiden, ajokokeiden ja käsittelykokeiden sisällöstä ja käytännön toteutuksesta.

54 §

Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset

Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytyksenä on, että:

- 1) *tutkintoon tulevalle on tutkinnon luokkaa vastaava ajokorttilupa;*
- 2) *tutkintoon tuleva täyttää tutkinnon luokkaa vastaavan ikävaatimuksen;*
- 3) *tutkintoon tuleva ei ole ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa;*
- 4) *tutkinnon luokasta riippuen tutkintoon tuleva on saanut 35 tai 36 §:ssä tarkoitettun koulutuksen;*
- 5) *ryhmän 2 tutkintoon tulevalle on B-luokan ajo-oikeus;*
- 6) *ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeuden saamiseksi suoritettavaan tutkintoon tulevalle on tutkinnon luokkaa vastaavan vetoauton ajo-oikeus;*
- 7) *ajokokeeseen tai käsittelykokeeseen tuleva on suorittanut tutkinnon luokkaa vastaavan teoriakokeen, jos sellainen vaaditaan;*
- 8) *kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen tulevalle on huoltajan suostumus, jos sellainen 9 §:n 2 momentin tai 46 §:n 2 momentin mukaan vaaditaan ja oppilaitoksen antama todistus, jos sellainen 5 §:n 6 momentin mukaan vaaditaan.*

Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua ajokorttilupaa ei vaadita eikä toistaiseksi voimassa oleva ajokielto ole esteenä tutkinnon suorittamiselle, jos tutkintoon tulevalle on poliisin määräys uuden ajokokeen suorittamiseksi. Jos henkilö on määrätty toistaiseksi ajokieltoon sillä perusteella, että hän ei enää täytä ajokorttiluvan terveysvaatimuksia, ajokielto ei myöskään ole esteenä tutkintoon pääsulle ajo-oikeuden palauttamiseksi, jos esitettävän lääkärinlausunnon mukaan lääkäri sitä edellyttää tai suosittelee.

Henkilö saadaan 1 momentin 2 kohdasta poiketen ottaa teoriakokeeseen kuukautta ennen säädetyn ikävaatimuksen täyttymistä, jos kuljettajantutkinnon suorittamiseksi ja kuljettajantutkintotodistuksen antamiseksi vaaditaan myös 53 §:ssä tarkoitettu ajokoe. C-, CE- ja D-luokan tutkintoon pääsemisen ikävaatimuksista perustason ammattipätevyyttä ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä suoritettaessa säädetään 5 §:n 2 momentissa.

Jos tutkintoon tulevalle on tai on aikaisemmin ollut Suomessa tai muussa EU- tai ETA-valtiossa saatu vastaavan luokan ajokortti tai hänellä on voimas-

tu, todistus vaaditaan auton ajo-oikeutta koskevan tutkinnon suorittamiseksi. Mainitussa kohdassa olevan ehdon rikkomisesta määrätty ajokielto on esteenä auton ajo-oikeutta koskevan tutkinnon suorittamiselle.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä luokkakohtaisista kuljettajantutkintoon pääsyn ja siihen ilmoittautumisen vaatimuksista sekä ajo-oikeuden voimassa pysyttämiseksi, uudistamiseksi ja ulkomaisen ajokortin vaihtamiseksi suoritettavan kuljettajantutkinnon ja ajokokeen vaatimuksista.

55 §

Kuljettajantutkintotodistus ja tutkinnossa hylkääminen

Tämän lain mukaisesti suoritetusta hyväksytystä kuljettajantutkinnosta on annettava todistus. Kuljettajantutkintotodistus oikeuttaa kuljettamaan siinä mainittuun luokkaan kuuluvaa ajoneuvoa Suomessa yhden kuukauden ajan todistuksen antamisesta. Todistusta ei kuitenkaan anneta, jos edellytykset ajokortin luovuttamiseen eivät täyty tai jos tutkinnon suorittajalle annetaan ajokortti taikka väliaikainen ajokortti.

Jos tutkintosuoritus hylätään, kuljettajantutkinnon vastaanottajan on ilmoitettava tutkinnon suorittamista yrittäneelle hylkäämisen syy ja palautettava opetustodistus merkinnällä mahdollisesti tarvittavan lisäopetuksen määrästä. Uuteen ajokokeeseen pääsemisen edellytyksenä on, että määrätty lisäopetus on saatu. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä uuteen tutkintoon pääsemisen edellytyksistä.

58 §

Sotilasajoneuvon kuljettaminen

Mitä tässä laissa säädetään kuljettajantutkintojen ja kuljettajaopetuksen harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetuksen sisällöstä sekä kuljettajan terveydentilan vaatimuksista, sovelletaan myös puolustusvoimien ajokorttiin. Tarkemmat säännökset puolustusvoimien ajokortista ja ajoluvasta sekä niiden antamisesta, poisottamisesta, peruuttamisesta ja palauttamisesta annetaan puolustusministeriön asetuksella. Puolustusministeriön asetuksella säädetään lisäksi puolustusvoimien liikenneopettaja- ja kuljettajakoulutuksen sisällöstä, liikenneopettajan- ja kuljettajantutkinnoista ja ajolupakoulutuksesta sekä kuljettajantutkintoja vastaanottavan ajoneuvotarkastajan pätevyysvaatimuksista.

sa vastaavan luokan muu ulkomailla annettu ajokortti, 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua koulutusta ei vaadita. Jos 36 §:ssä tarkoitettu ryhmän 2 kuljettajaopetus on annettu tutkintoon tulevalla olevaa samaan ryhmään kuuluvaa ajo-oikeutta tai ammattipätevyyttä täydentävänä, mainitun ajo-oikeuden tai ammattipätevyyden on oltava voimassa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä luokkakohtaisista kuljettajantutkintoon pääsyn ja siihen ilmoittautumisen vaatimuksista sekä vaatimusten soveltamisesta silloin, kun kysymyksessä on kuljettajantutkinnon tai ajokokeen suorittaminen ajo-oikeuden voimassa pysyttämiseksi, uudistamiseksi tai ulkomaisen ajokortin vaihtamiseksi.

55 §

Kuljettajantutkintotodistus

Kuljettajantutkinnon vastaanottajan on annettava hyväksytysti suoritetusta kuljettajantutkinnosta todistus. Todistusta ei kuitenkaan anneta, jos edellytykset ajokortin luovuttamiseen eivät täyty tai jos tutkinnon suorittajalle annetaan ajokortti taikka väliaikainen ajokortti.

Oikeudesta kuljettaa kuljettajantutkintotodistuksen nojalla ajoneuvoa säädetään 6 §:n 5 momentissa.

58 §

Sotilasajoneuvon kuljettaminen

Mitä tässä laissa säädetään kuljettajantutkintojen sisällöstä sekä kuljettajan terveydentilan vaatimuksista, sovelletaan myös puolustusvoimien ajokorttiin. Tarkemmat säännökset puolustusvoimien ajokortista ja ajoluvasta sekä niiden antamisesta, poisottamisesta, peruuttamisesta ja palauttamisesta annetaan puolustusministeriön asetuksella. Puolustusministeriön asetuksella säädetään lisäksi puolustusvoimien liikenneopettaja- ja kuljettajakoulutuksen sisällöstä, liikenneopettajan- ja kuljettajantutkinnoista ja ajolupakoulutuksesta sekä kuljettajantutkintoja vastaanottavan ajoneuvotarkastajan pätevyysvaatimuksista.

60 §

Sopimusvaltiossa annettu ajokortti

Genevessä vuonna 1949 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen (SopS 11/1959) tai Wienissä vuonna 1968 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen (SopS 30/1986) liittyneessä muussa kuin 59 §:ssä tarkoitettussa valtiossa annettu ajokortti oikeuttaa kuljettamaan Suomessa sellaista ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka sopimuksessa mainittua luokkaa vastaava tunnus on ajokortissa, jos:

- 1) ajokortin haltijan vakinainen asuinpaikka ei ajokorttia myönnettäessä ollut Suomessa;
- 2) ajokortti on sopimuksessa olevan mallin mukainen kansallinen ajokortti tai siitä käyvät latinalaisin kirjaimin ilmi vastaavat tiedot kuin sopimusmallin mukaisesta ajokortista taikka ajokortin lisäksi esitetään sopimuksenmukainen kansainvälinen ajokortti tai ajokortin virallinen suomen- tai ruotsinkielinen käännös;
- 3) ajokortin mukana on kuvallinen henkilöllisyysasiakirja, jos ajokortissa ei ole haltijan valokuvaa;
- 4) ajokortin haltija täyttää 5 §:n ikävaatimukset ja 20 §:n terveydentilaa koskevat vaatimukset.

Mitä 1 momentissa säädetään, koskee myös Hongkongissa, Macaossa tai Taiwanissa annettua alueen sääntöjen mukaista ajokorttia tai kansainvälistä ajokorttia.

Tässä pykälässä tarkoitettu ajokortti on Suomessa voimassa kaksi vuotta siitä, kun ajokortin haltija asettuu maahan vakinaisesti asumaan, jos ajokortti on voimassa eikä muuta syytä ajokortin kelpoisuuden lakkaamiseen aikaisemmin ole. Kuljettajan ajoterveydentilan valvonnasta on voimassa mitä 20 ja 21 §:ssä säädetään. Ajokorttia suomalaisen ajokorttiin vaihdettaessa hakijalle voidaan luovuttaa B-luokan ja moottoripyörän luokkaa vastaava ajokortti 24 §:n 2 momentin 6 kohdan mukaisesti uutta kuljettajantutkintoa vaatimatta, jos:

- 1) ajokorttilupaa ajokortin vaihtamiseksi haetaan edellä mainitun kahden vuoden kuluessa ja kuitenkin ennen ajokortin voimassaoloajan päättymistä;
- 2) hakija esittää 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetun *sopimuksessa olevan mallin mukaisen* kansallisen ajokortin tai *latinalaisin kirjaimin kirjoitetun kansallisen ajokortin taikka* ajokortin ja sen käännöksen;
- 3) *hakija osoittaa kuljettaneensa autoa tai moottoripyörää Suomessa vähintään kuuden kuukauden ajan ja hän täyttää tämän lain mukaisen vakinaista asuinpaikkaa koskevan vaatimuksen.*

Tämän pykälän 3 momentissa tarkoitetun vaihtamisen perusteella annettavaan ajokorttiin on tehtävä merkintä siitä valtiosta tai alueesta, jonka myöntä-

60 §

Sopimusvaltiossa annettu ajokortti

Genevessä vuonna 1949 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen (SopS 11/1959) tai Wienissä vuonna 1968 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen (SopS 30/1986) liittyneessä muussa kuin 59 §:ssä tarkoitettussa valtiossa annettu ajokortti oikeuttaa kuljettamaan Suomessa sellaista ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka sopimuksessa mainittua luokkaa vastaava tunnus on ajokortissa, jos:

- 1) ajokortin haltijan vakinainen asuinpaikka ei ajokorttia myönnettäessä ollut Suomessa;
- 2) ajokortti on sopimuksessa olevan mallin mukainen kansallinen ajokortti tai siitä käyvät latinalaisin kirjaimin ilmi vastaavat tiedot kuin sopimusmallin mukaisesta ajokortista taikka ajokortin lisäksi esitetään sopimuksenmukainen kansainvälinen ajokortti tai ajokortin virallinen suomen- tai ruotsinkielinen käännös;
- 3) ajokortin mukana on kuvallinen henkilöllisyysasiakirja, jos ajokortissa ei ole haltijan valokuvaa;
- 4) ajokortin haltija täyttää *luokkakohtaiset* ikävaatimukset ja *terveysvaatimukset*; ja
- 5) *ajokortti on voimassa sen myöntäneessä valtiossa tai alueella.*

Mitä 1 momentissa säädetään, koskee myös Hongkongissa, Macaossa tai Taiwanissa annettua alueen sääntöjen mukaista ajokorttia tai kansainvälistä ajokorttia.

Ajokortti hyväksytään ajamiseen Suomessa kaksi vuotta ajokortin haltijan väestörekisteriin merkitsemisestä edellyttäen, että se on voimassa eikä muuta syytä ajokortin kelpoisuuden lakkaamiseen aikaisemmin ole. Kuljettajan ajoterveydentilan valvontaan sovelletaan, mitä 20 ja 21 §:ssä säädetään. Ajokorttia suomalaisen ajokorttiin vaihdettaessa hakijalle voidaan luovuttaa B-luokan ja moottoripyörän luokkaa vastaava ajokortti 24 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaisesti uutta kuljettajantutkintoa vaatimatta, jos:

- 1) ajokorttilupaa ajokortin vaihtamiseksi haetaan edellä mainitun kahden vuoden kuluessa ja kuitenkin ennen ajokortin voimassaoloajan päättymistä; ja
- 2) hakija esittää 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetun kansallisen ajokortin tai ajokortin ja sen käännöksen;

män ajokortin perusteella se on annettu.

Jos tässä pykälässä tarkoitetun ajokortin haltijan vakinainen asuinpaikka on ajokorttia myönnettäessä ollut Suomessa, ajokortti ei sen lisäksi, ettei se 1 momentin 1 kohdassa säädetyn nojalla oikeuta kuljettamaan moottorikäyttöistä ajoneuvoa Suomessa, ole Suomessa muutenkaan voimassa.

61 §

Muu ulkomainen ajokortti

Muut kuin 59 ja 60 §:ssä tarkoitetut ulkomaiset ajokortit eivät oikeuta kuljettamaan moottorikäyttöistä ajoneuvoa Suomessa, ellei kansainvälisistä sopimuksista muuta johdu. Ajokortti ei ole Suomessa muutenkaan voimassa, jos se on myönnetty muussa kuin Suomen tunnustamassa valtiossa tai jos tällaisen ajokortin haltijan vakinainen asuinpaikka on ajokorttia myönnettäessä ollut Suomessa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi ulkoasiainministeriön antaman todistuksen mukaisesti myöntää hakemuksesta ajokorttiluvan ulkomaista ajokorttia vastaavan ajokortin saamiseksi Suomessa ja luovuttaa ajokortin 24 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaisesti uutta kuljettajatutkintoa vaatimatta ulkovallan Suomessa toimivan diplomaattisen edustuston, lähetetyn konsulin johtaman konsulaatin sekä kansainvälisen järjestön Suomessa sijaitsevan toimipaikan henkilökuntaan kuuluvalla ulkomaalaiselle, joka on saapunut tätä tehtävää varten Suomeen ja tällaisen henkilön perheenjäsenelle.

Edellä 2 momentin nojalla annettavaan ajokorttiin on tehtävä merkintä siitä valtiosta tai alueesta, jon-

Jos tässä pykälässä tarkoitetun ajokortin haltijan vakinainen asuinpaikka on ajokorttia myönnettäessä ollut Suomessa, ajokortti ei sen lisäksi, ettei se 1 momentin 1 kohdassa säädetyn nojalla oikeuta kuljettamaan moottorikäyttöistä ajoneuvoa Suomessa, ole Suomessa muutenkaan voimassa.

Sopimusvaltiossa annetun ajokortin perusteella annettavaan ajokorttiin on tehtävä merkintä siitä valtiosta tai alueesta, jonka myöntämän ajokortin perusteella se on annettu.

Mitä tässä pykälässä säädetään sopimusvaltiossa annetun ajokortin kelpoisuudesta ja hyväksymisestä Suomessa, ei koske ajokortin kelpoisuutta ja hyväksymistä Ahvenanmaalla.

61 §

Muu ulkomainen ajokortti

Muu kuin 59 tai 60 §:ssä tarkoitettu Suomen tunnustamassa valtiossa myönnetty kansallinen ajokortti oikeuttaa kuljettamaan Suomessa ajokortista ilmenevän luokan mukaista ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jos:

1) ajokortin haltijan vakinainen asuinpaikka ei ajokorttia myönnettäessä ollut Suomessa;

2) ajokortin tiedot on merkitty latinalaisin kirjaimin, tai ajokortin lisäksi esitetään sen virallinen suomen- tai ruotsinkielinen käännös;

3) ajokortissa käytetystä luokituksesta käy ilmi sen sisältämä ajo-oikeus;

4) ajokortin mukana on kuvallinen henkilöllisyysasiakirja, jos ajokortissa ei ole haltijan valokuvaa;

5) ajokortin haltija täyttää ajokortin luokkaa vastaavat ikävaatimukset ja terveysvaatimukset;

6) ajokortti on voimassa sen myöntäneessä valtiossa.

Ajokortti hyväksytään ajamiseen Suomessa muualla kuin Ahvenanmaalla yhden vuoden ajan ajokortin haltijan väestörekisteriin merkitsemisestä edellyttäen, että se on voimassa eikä muuta syytä ajokortin kelpoisuuden lakkaamiseen aikaisemmin ole. Kuljettajan ajoterveydentilan valvontaan sovelletaan, mitä 20 ja 21 §:ssä säädetään.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi ulkoasiainministeriön antaman todistuksen mukaisesti myöntää hakemuksesta ajokorttiluvan ulkomaista ajokorttia vastaavan ajokortin saamiseksi Suomessa ja luovuttaa ajokortin 24 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaisesti uutta kuljettajatutkintoa vaatimatta ulkovallan Suomessa toimivan diplomaattisen edustuston, lähetetyn konsulin johtaman konsulaatin tai kansainvälisen järjestön Suomessa sijaitsevan toimipaikan henkilökuntaan kuuluvalla ulkomaalaiselle, joka on saapunut tätä tehtävää varten Suomeen ja tällaisen henkilön perheenjäsenelle.

Ulkomaisen ajokortin perusteella annettavaan ajokorttiin on merkittävä valtio, jonka myöntämän ajo-

ka myöntämän ajokortin perusteella *suomalainen ajokortti* on annettu.

62 §

Velvollisuus ajokortin luovuttamiseen sen vaihtamisen yhteydessä

Jos 59 tai 60 §:ssä tarkoitettu ulkomailla annettu ajokortti vaihdetaan suomalaiseen ajokorttiin, ulkomailla annettu ajokortti on luovutettava Liikenteen turvallisuusvirastolle. Tämä koskee myös 59 §:ssä tarkoitettua ajokorttia, joka uudistetaan tämän lain mukaisesti.

63 §

Tilapäinen ajokortti

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää Suomessa ajamaan oikeuttavan tilapäisen ajokortin:

1) 60 §:ssä tarkoitetussa sopimusvaltiossa annetun kansallisen ajokortin haltijalle, jos kysymyksessä on:

a) turvapaikan hakija, jonka oleskelulupa-asian käsittely on kesken mainitun pykälän 3 momentissa säädetyn määräajan umpeutuessa;

b) ajokortin aitouden, voimassaolon tai muun kelpoisuuden selvittäminen tai muu vastaava syy, joka estää ajokortin käyttämisen;

2) 61 §:ssä tarkoitetun ajokortin haltijalle, jonka vakainainen asuinpaikka ei ajokorttia myönnettäessä ollut Suomessa.

Ajokorttilupa tilapäisen ajokortin antamiseksi saadaan myöntää 12 §:n 1 momentin 3 kohdassa säädetystä vakainaista asuinpaikkaa koskevasta vaatimuksesta *poiketen* ja ajokortti luovuttaa uutta kuljettajan-tutkintoa vaatimatta. *Edellä 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettulle ajokortinhaltijalle voidaan myöntää ajokorttilupa vain A1-, A2-, A- ja B-luokan tilapäisen ajokortin saamiseen, jos hakijalla on vastaavan luokan ajokortti.*

Tilapäinen ajokortti annetaan määräajaksi, enintään yhdeksi vuodeksi, kuitenkin enintään niin pitkäksi aikaa kuin alkuperäinen ajokortti on voimassa. *Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu tilapäinen ajokortti voidaan kuitenkin antaa pitemmäksi määräajaksi tai sen voimassaoloa jatkaa, jos alkuperäinen ajokortti on voimassa. Alkuperäinen ajokortti on tilapäisen ajokortin luovuttamisen yhteydessä otettava Liikenteen turvallisuusviraston haltuun vain, jos se on tarpeen 1 momentin 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua syystä.*

Tilapäinen ajokortti on pidettävä ajettaessa mukana yhdessä alkuperäisen ajokortin kanssa, jos tilapäisessä ajokortissa ei ole merkintää alkuperäisen ajokortin ottamisesta Liikenteen turvallisuusviraston

kortin perusteella *se* on annettu. *Mitä tässä pykälässä säädetään muun ulkomaisen ajokortin kelpoisuudesta ja hyväksymisestä Suomessa ei koske ajokortin kelpoisuutta ja hyväksymistä Ahvenanmaalla.*

62 §

Velvollisuus ajokortin luovuttamiseen sen vaihtamisen yhteydessä

Jos 59–61 §:ssä tarkoitettu ulkomailla annettu ajokortti vaihdetaan suomalaiseen ajokorttiin, ulkomailla annettu ajokortti on luovutettava Liikenteen turvallisuusvirastolle. Tämä koskee myös 59 §:ssä tarkoitettua ajokorttia, joka uudistetaan tämän lain mukaisesti.

63 §

Tilapäinen ajokortti

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää Suomessa ajamaan oikeuttavan tilapäisen ajokortin *60 §:ssä tarkoitetun kansallisen ajokortin haltijalle, jos kysymyksessä on:*

1) turvapaikan hakija, jonka oleskelulupa-asian käsittely on kesken 60 §:n 3 momentissa säädetyn määräajan umpeutuessa; tai

2) ajokortin aitouden, voimassaolon tai muun kelpoisuuden selvittäminen tai muu vastaava syy, joka estää ajokortin käyttämisen.

Ajokorttilupa tilapäisen ajokortin antamiseksi saadaan myöntää 12 §:n 1 momentin 2 kohdassa säädetyn vakainaista asuinpaikkaa koskevan vaatimuksen *estämättä* ja ajokortti luovuttaa uutta kuljettajantutkintoa vaatimatta.

Tilapäinen ajokortti annetaan määräajaksi, enintään yhdeksi vuodeksi, kuitenkin enintään niin pitkäksi aikaa kuin alkuperäinen ajokortti on voimassa. *Tilapäisen ajokortin voimassaoloa voidaan jatkaa, jos alkuperäinen ajokortti on voimassa. Alkuperäinen ajokortti on tilapäisen ajokortin luovuttamisen yhteydessä otettava Liikenteen turvallisuusviraston haltuun vain, jos se on tarpeen 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua syystä.*

Tilapäinen ajokortti on pidettävä ajettaessa mukana yhdessä alkuperäisen ajokortin kanssa, jos tilapäisessä ajokortissa ei ole merkintää alkuperäisen ajokortin ottamisesta Liikenteen turvallisuusviraston

haltuun.

77 §

Autokoululupa

Autokoulun pitämiseen vaaditaan autokoululupa.

Autokoululupa myönnetään hakijalle:

1) jolla on riittävät taloudelliset ja muut edellytykset toiminnan harjoittamiseen;

2) joka ei ole konkurssissa ja, jos hakija on luonnollinen henkilö, joka on täysi-ikäinen ja jonka toimintakelpoisuutta ei ole rajoitettu;

3) jolla on säädetyt vaatimukset täyttävä opetustoiminnasta vastaava johtaja ja opetushenkilöstö sekä käytettävissään tarvittavat opetustilat, -materiaali ja -välineet.

Hakijalla ei katsota olevan riittäviä taloudellisia edellytyksiä toiminnan harjoittamiseen ainakaan, jos hakijalla on maksukykyensä nähden vähäistä suurempia velkoja ulosotossa.

Autokoululupa myönnetään ryhmään 1 tai 2 taikka molempiin ryhmiin kuuluvien luokkien koulutukseen. Ryhmän 1 autokoululupa voidaan rajoittaa vain 2- tai 3-pyöräisellä mopolla annettavaan opetukseen.

78 §

Opetustoiminnasta vastaava johtaja

Autokoulussa on oltava opetustoiminnasta vastaava johtaja, joka ohjaa ja kehittää koulussa annettavaa opetusta sekä vastaa opetuksen sisällöstä ja opetustoiminnan hoitamisesta säännösten ja lupaehtojen mukaisesti.

 Jos autokoululupa myönnetään yksinomaan 2- tai 3-pyöräisen mopon ajokorttia varten annettavaan opetukseen, opetustoiminnasta vastaavaksi johtajaksi hyväksytään 1 momentin 1 ja 2 kohdasta poiketen myös se, jolla on liikenneopettajalupa ja vähintään yhden vuoden kokemus moottoripyörän ajokorttia varten annettavassa ajo-opetuksessa.

79 §

haltuun.

77 §

Autokoululuvan myöntämisen edellytykset

Autokoululuvan myöntäminen edellyttää, että hakijalla on riittävät taloudelliset ja muut edellytykset toiminnan harjoittamiseen. Jos hakija on luonnollinen henkilö, hänen on oltava täysi-ikäinen.

Vaatimus riittävästä taloudellisista edellytyksistä ei ainakaan täyty, jos hakija on konkurssissa, jos tällä on maksukykyyn nähden vähäistä suurempia velkoja ulosotossa taikka, jos hakija on luonnollinen henkilö, hänen toimintakelpoisuuttaan on rajoitettu. Edellä 1 momentissa tarkoitettuja muita edellytyksiä toiminnan harjoittamiseen arvioitaessa on otettava huomioon ainakin hakijan aikaisempi toiminta liikennealalla ja koulutukseen liittyvissä tehtävissä sekä toiminnan nuhteettomuus.

Mitä tässä pykälässä säädetään hakijasta, koskee yhtiömuodossa toimivan hakijan hallituksen tai hallintoneuvoston jäsentä tai varajäsentä, toimitusjohtajaa, vastuunalaista yhtiömiestä tai avoimessa yhtiössä yhtiömiestä taikka muussa määräävässä asemassa olevaa henkilöä.

78 §

Opetustoiminnasta vastaava johtaja

Autokoulussa on oltava opetustoiminnasta vastaava johtaja, joka vastaa opetustoiminnan hoitamisesta säännösten ja lupaehtojen mukaisesti. Opetustoiminnasta vastaava johtaja ohjaa koulussa annettavaa opetusta, vastaa sen sisällöstä ja kehittämisestä ja opetuksessa noudatettavista opetussuunnitelmista.

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy opetustoiminnasta vastaavaksi johtajaksi henkilön:

1) jolla on liikenneopettajalupa ja:

 d) moottoripyörän tai mopon ajokortti ja vähintään yhden vuoden kokemus moottoripyörän tai mopon ajo-opetuksesta, jos koulussa annetaan opetusta vain mopon ajokortin suorittamiseksi;

79 §

Autokoululuvan hakeminen

Autokoululupaa haetaan Liikenteen turvallisuusvirastolta. *Hakijan on:*

3) ilmoitettava toiminimi, jolla toimintaa harjoitetaan;

80 §

Autokoululuvan myöntäminen

Autokoululupa myönnetään olemaan voimassa toistaiseksi, ja se oikeuttaa autokoulun pitämiseen koko maassa.

Lupaan voidaan liittää toiminnan luonne ja laajuus huomioon ottaen toiminnan ja sen valvonnan kannalta tarpeellisia opetuksen käytännön järjestämiseen, *opetustiloihin, kalustoon ja -välineisiin sekä oppilasryhmäkokoon* liittyviä täydentäviä ehtoja ja rajoituksia.

81 §

Toimintaa koskevat ilmoitukset

Jos autokoulun opetustoiminnasta vastaava johtaja vaihtuu, luvanhaltijan on viipymättä ilmoitettava uusi opetustoiminnasta vastaava johtaja lupaviranomaisen hyväksyttäväksi.

Jos autokoulun opetustoiminnasta vastaava johtaja on kuollut taikka äkillisen vakavan sairauden, tapaturman, irtisanoutumisen tai muun ennalta arvaamattoman tapahtuman vuoksi kykenemätön hoitamaan

Autokoululuvan hakeminen

Autokoululupaa haetaan Liikenteen turvallisuusvirastolta. *Hakemuksessa on:*

3) ilmoitettava toiminimi *ja mahdollisesti käytössä oleva yksi tai useampi aputoiminimi*, jolla toimintaa harjoitetaan;

80 §

Autokoululuvan myöntäminen ja autokoulun valvontamaksu

Autokoululupa myönnetään olemaan voimassa toistaiseksi ja se oikeuttaa autokoulun pitämiseen koko maassa *Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Lupaan merkitään ryhmä tai ryhmät, joihin kuuluvien ajokorttiluokkien opetukseen se oikeuttaa.*

Autokoululupa voidaan myöntää ryhmään 1 tai 2 taikka molempiin ryhmiin kuuluvien ajokorttiluokkien koulutukseen. Ryhmän 1 autokoululupa voidaan rajoittaa vain 2- tai 3-pyöräisellä mopolla tai moottoripyörällä ajamiseksi annettavaan opetukseen.

Lupaan voidaan liittää toiminnan luonne ja laajuus huomioon ottaen toiminnan ja sen valvonnan kannalta tarpeellisia opetuksen käytännön järjestämiseen liittyviä täydentäviä ehtoja ja rajoituksia.

Autokoululupaan liittyvistä lupatehtävistä, rekisterinpidosta, autokoulun valvonnasta ja muista viranomaistehtävistä aiheutuvien kustannusten kattamiseksi autokoululuvan haltijalta peritään luvan myöntämisvuodesta lukien kalenterivuositain autokoulun valvontamaksu, jonka suuruudesta säädetään Liikenteen turvallisuusviraston suoritteita koskevassa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa. Valvontamaksu on suoraan ulosottokelpoinen ja sen perimiseen sovelletaan verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annettua lakia (706/2007).

Autokoululupaa koskeva hakemus raukeaa, jos sitä ei hakijasta johtuvasta syystä ole voitu käsitellä vuoden kuluessa hakemuksen saapumisesta.

81 §

Autokoulun valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa autokoulujen valvonnasta. Se voi järjestää valvontaan liittyvät tehtävät kuljettajantutkintotoiminnan yhteydessä tai siitä erillään hoidettaviksi hankkimalla tarvittavat palvelut yksityisiltä tai julkisilta palvelun tuottajilta noudattaen mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa säädetään kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä palvelutehtävänä.

tehtäväänsä ja tehtävään ei ole heti esitettävissä henkilöä, joka täyttää 78 §:n 2 momentin 2 kohdan vaatimuksen vastaavan johtajan opinnoista, opetustoiminnasta vastaavana johtajana voidaan hyväksyä enintään kahden vuoden ajan toimimaan henkilö, joka ei täytä mainittua vaatimusta. Opetustoiminnasta vastaavan johtajan tehtävän hoidon keskeytymisestä on viipymättä ilmoitettava ja esitettävä samalla väliaikainen johtaja lupaviranomaisen hyväksyttäväksi.

Jos autokoulun toiminta lakkaa, luvanhaltijan on ilmoitettava siitä lupaviranomaiselle.

Tässä pykälässä tarkoitetut ilmoitukset tehdään Liikenteen turvallisuusvirastolle. Tieto hyväksytyistä muutoksista merkitään ajoneuvoliikennerekisteriin. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ilmoituksen tekemisestä.

82 §

Autokoulun valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa autokoulujen ja opetuslupaopetuksen valvonnasta.

Liikenteen turvallisuusviraston lisäksi valvojina toimivat myös kuljettajantutkinnon vastaanottajat, joiden on välittömästi ilmoitettava valvonnan yhteydessä havaituista puutteista ja laiminlyönneistä Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Virasto voi käyttää valvonnassa apunaan kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmään ja näitä koskeviin vaatimuksiin perehtynyttä asiantuntijaa. Tässä tehtävässä asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Autokoululuvan haltijan on annettava salassapitosäännösten estämättä nähtäväksi valvonnassa tarvittavat asiakirjat, sallittava kuljettajaopetus- ja kuljettajantutkintojärjestelmään liittyvien tietojen tarkastaminen ja annettava muut valvontaa varten tarvittavat tiedot. Autokoulun toiminta on järjestettävä niin, että valvonnan toteuttamiseksi valvojilla on pääsy kaikkiin toiminnassa käytettäviin tiloihin ja ajoneuvoihin.

Autokoulussa on pidettävä kirjaa oppilaista ja opetuksesta annetuista opetustodistuksista. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä oppilaista tehtävistä ilmoituksista ja oppilas-kirjanpidosta.

82 §

Autokoulutoimintaa koskevat ilmoitukset

Autokoululuvan haltijan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle:

1) opetustoiminnasta vastaavan johtajan vaihtumisesta ja ilmoitettava samalla uusi henkilö hyväksyttäväksi tehtävään kuukauden kuluessa siitä, kun opetustoiminnasta vastaava johtaja on lakannut hoitamasta tehtäviään;

2) autokoulun toiminnan lakkaamisesta kuukauden kuluessa toiminnan lakkaamisesta.

Jos autokoulun opetustoiminnasta vastaava johtaja on kuollut taikka äkillisen vakavan sairauden, tapaturman, irtisanoutumisen tai muun ennalta arvaamattoman tapahtuman vuoksi kykenemätön hoitamaan tehtäväänsä ja tehtävään ei ole heti esitettävissä henkilöä, joka täyttää 78 §:n 2 momentin 2 kohdassa säädetyn vaatimuksen vastaavan johtajan opinnoista, luvanhaltija voi esittää tehtävään väliaikaisen johtajan, joka ei täytä tätä vaatimusta. Hyväksyminen voidaan antaa enintään kahdeksi vuodeksi.

Jos autokoululuvan haltija asetetaan konkurssiin, konkurssipesällä on oikeus jatkaa entisen luvan nojalla autokoulun pitämistä enintään yhden vuoden ajan konkurssiin asettamisesta. Konkurssipesän on viipymättä ilmoitettava konkurssiin asettamisesta ja siitä, käyttääkö se oikeutta hyväkseen. Opetustoiminnasta vastaavan johtajan tehtävistä vastaavat konkurssipesää hoitavat. Tehtäviä hoitavan on täytettävä opetustoiminnasta vastaavan johtajan kelpoisuusvaatimukset 78 §:n 1 momentin 2 kohtaa lukuun ottamatta.

Tieto hyväksytyistä muutoksista merkitään liikenneasioiden rekisteriin. Valtioneuvoston asetuksella

84 §

Autokoulun opetushenkilöstö

Autokoulun opettajalla on oltava liikenneopettajalupa ja ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeus.

Opetusta moottoripyörän ajokorttia varten voi antaa liikenneopettajaluvan haltija, joka on suorittanut liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon moottoripyöraoetusta koskevan tutkinnon osan ja jolla on ollut opetuksen luokkaa vastaavan tai sitä ylemmän luokan moottoripyörän ajo-oikeus vähintään kolme vuotta. A-luokassa määräaika koskee ajo-oikeutta, jossa kuljetettavan moottoripyörän tehoa ei ole rajoitettu. Opetusta ryhmään 2 kuuluvan luokan ajokorttia varten voi antaa liikenneopettajaluvan haltija, joka on suorittanut erikoisammattitutkinnon kuorma- tai linja-autonkuljettajien kouluttajana toimimista koskevan tutkinnon osan ja jolla on ollut opetuksen luokkaa vastaavan tai sitä ylemmän luokan kuorma- tai linja-auton ajo-oikeus vähintään kolme vuotta.

Liikenneopettajalupa voidaan, jos siihen on erityisiä syitä, korvata opetusalan koulutuksella ja käytännön kokemuksella muussa kuin ajo-opetuksessa. Autokoulua valvova kuljettajantutkinnon vastaanottaja hyväksyy kelpoisuuden ennen opetustoimintaan ryhtymistä. *Lisäksi AM-luokan mopon ajokorttia varten saa teoria- ja ajo-opetusta antaa myös se, joka täyttää opetusluvan myöntämisen edellytykset AM-luokan mopon ajokorttia varten annettavaan opetukseen.*

Opetus- ja kulttuuriministeriön luvalla järjestettävässä liikenneopettajan erikoisammattitutkintoon valmistavassa koulutuksessa opiskeleva saa liikenneopettajalupavaatimuksesta poiketen toimia autokoulussa opettajana, jos hänellä on opetusharjoittelulupa ja, jos kysymys on 2 momentissa tarkoitetusta opetuksesta, opiskelija on aloittanut kysymyksessä olevan tutkinnon osan opiskelun.

Autokoulussa on pidettävä ajantasaista luetteloa, josta käyvät ilmi autokoulun opetustoiminnasta vastaava johtaja ja muut opettajat sekä näiden kelpoisuus opetukseen. *Opettajan on ennen opetustoimintaan ryhtymistä osoitettava kelpoisuutensa opetukseen autokoulua valvovalle kuljettajantutkinnon vastaanottajalle. Kelpoisuuden osoittamista ei vaadita, jos valvova kuljettajantutkinnon vastaanottaja on*

voidaan antaa tarkempia säännöksiä ilmoituksen tekemisestä.

84 §

Autokoulun opetushenkilöstö

Autokoulun opettajalla on oltava liikenneopettajalupa ja ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeus. *Mopo-opetusta antavalla on oltava mopon tai moottoripyörän ajokortti.*

Edellä 1 momentissa säädetyn lisäksi opettajan vaatimuksena:

1) *moottoripyörän ajokorttia varten annettavassa opetuksessa on, että hän on suorittanut liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon moottoripyöraoetusta koskevan tutkinnon osan ja hänellä on ollut opetuksen luokkaa vastaavan tai sitä ylemmän luokan moottoripyörän ajo-oikeus vähintään kolme vuotta;*

2) *mopon ajokorttia varten annettavassa opetuksessa on, että hän on suorittanut liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon nuorten liikennekasvatuksen ja AM120:n opettajana toimimista koskevan tutkinnon osan ja hänellä on ollut mopon tai moottoripyörän ajokortti vähintään kolme vuotta;*

3) *ryhmään 2 kuuluvan luokan ajokorttia varten annettavassa opetuksessa on, että hän on suorittanut liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon kuorma- tai linja-autonkuljettajien kouluttajana toimimista koskevan tutkinnon osan ja hänellä on ollut opetuksen luokkaa vastaavan tai sitä ylemmän luokan kuorma- tai linja-auton ajo-oikeus vähintään kolme vuotta.*

Liikenneopettajalupa voidaan erityisestä syystä korvata opetusalan koulutuksella ja käytännön kokemuksella muussa kuin ajo-opetuksessa. Autokoulua valvova kuljettajantutkinnon vastaanottaja hyväksyy kelpoisuuden ennen opetustoimintaan ryhtymistä.

Opetus- ja kulttuuriministeriön luvalla järjestettävässä liikenneopettajan erikoisammattitutkintokoulutuksessa opiskeleva saa liikenneopettajalupavaatimuksesta poiketen toimia autokoulussa opettajana, jos hänellä on opetusharjoittelulupa ja, jos kysymys on 2 momentissa tarkoitetusta opetuksesta, opiskelija on aloittanut kysymyksessä olevan tutkinnon osan suorittamisen.

Autokoulussa on pidettävä ajantasaista luetteloa, josta käyvät ilmi autokoulun opetustoiminnasta vastaava johtaja ja muut opettajat sekä näiden kelpoisuus opetukseen.

hyväksynyt kelpoisuuden 3 momentin mukaisesti.

Autokoulun opettajaan sovelletaan lasten kanssa työskentelevien rikostaustan selvittämisestä annettua lakia.

Autokoulun opettajaan sovelletaan lasten kanssa työskentelevien rikostaustan selvittämisestä annettua lakia (504/2002).

85 §

Autokoulun opetustila sekä opetusmateriaali ja -välineet

Teoriaopetus on annettava autokoulun opetustilassa, joka on kuljettajantutkinnon vastaanottajan hyväksyttävä ennen tilan käyttöönottoa. Vaatimus ei koske B-luokassa annettavaa harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetusta. Ryhmään 2 kuuluvien luokkien opetusta annettaessa vaatimus hyväksymisestä koskee vain päätoimipaikan opetustilaa. Opetus voidaan järjestää myös autokoulujen yhteisopetuksena. Autokoulun opetustilan ja muun opetukseen käytettävän tilan on sovelluttava annettavaan opetukseen. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä opetustilan ja autokoulujen yhdessä järjestämän opetuksen vaatimuksista sekä muista opetusjärjestelyistä.

Opetuksessa käytettävän opetusmateriaalin on vastattava hyväksytyä opetussuunnitelmaa. Ajo-opetukseen käytettävien kouluajoneuvojen ja muiden ajo-opetuksessa käytettävien opetusvälineiden on vastattava opetuksen luokkaa ja oltava asianmukaisesti hyväksytyt. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset kouluajoneuvojen ja muiden ajo-opetukseen käytettävien opetusvälineiden vaatimuksista.

86 §

Autokoulun oppilaasta tehtävät ilmoitukset ja oppilaskirjanpito

Autokoulun on pidettävä kirjaa oppilaistaan ja antamastaan opetuksesta sekä tehtävä oppilaita koskevat ilmoitukset autokoulua valvovalle kuljettajantutkinnon vastaanottajalle. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä oppilaasta tehtävistä ilmoituksista ja oppilaskirjanpidosta.

87 §

Autokoululuvan haltijan konkurssi

Jos autokoululuvan haltija joutuu konkurssiin, konkurssipesällä on oikeus jatkaa entisen luvan nojalla autokoulun pitämistä enintään yhden vuoden ajan konkurssiin asettamisesta. Konkurssipesän on viipymättä ilmoitettava lupaviranomaiselle, käyttäkö se oikeutta hyväkseen. Opetustoiminnasta vastaavan johtajan tehtävistä vastaavat konkurssipesää hoitavat. Tehtäviä hoitavan on täytettävä opetustoiminnasta vastaavan johtajan kelpoisuusvaatimukset

78 §:n 1 momentin 2 kohtaa lukuun ottamatta.

88 §

Liikenneopettajalupa

Liikenneopettajalupa oikeuttaa kuljettajaopetuksen antamiseen B-luokan ajokorttia varten. Luvanhaltija voi antaa opetusta myös AM-luokan kevyen nelipyörän ajokorttia varten. Edellä 84 §:n 2 momentissa tarkoitettua opetusta annettaessa luvanhaltijan on lisäksi täytettävä mainitussa momentissa säädetyt vaatimukset.

90 §

Liikenneopettajaluvan peruuttaminen ja varoituksen antaminen

Liikenneopettajalupa on peruutettava:

- 1) määräajaksi, jos luvan haltija ei enää täytä 88 §:n 1 momentin 5 kohdan edellytyksiä;
- 2) toistaiseksi, jos luvan haltija ei enää täytä 88 §:n 1 momentin 4 kohdan edellytyksiä tai hänet määrätään ajokieltoon toistaiseksi;

94 §

Luvaton kuljettajaopetustoiminnan harjoittaminen

Joka harjoittaa tässä laissa tarkoitettua autokoulutoimintaa ilman 77 §:ssä säädettyä autokoululupaa on tuomittava luvattomasta kuljettajaopetustoiminnan harjoittamisesta sakkoon.

97 §

Poikkeusluvut

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää poikkeuksen B-luokan ajokorttilupaa ja ajokorttia koskevasta ikävaatimuksesta, jos siihen on erityisen painavia syitä. Ajokortin vähimmäisiästä voidaan poiketa korkeintaan yhdellä vuodella.

88 §

Liikenneopettajalupa

Liikenneopettajalupa oikeuttaa kuljettajaopetuksen antamiseen B-luokan ajokorttia varten. Luvanhaltija voi antaa opetusta myös 4 §:n 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen AM-luokan ajoneuvojen ajokorttia varten.

90 §

Liikenneopettajaluvan peruuttaminen ja varoituksen antaminen

Liikenneopettajalupa on peruutettava:

- 1) määräajaksi, jos luvan haltija ei enää täytä 88 §:n 2 momentin 5 kohdassa säädettyä edellytystä;
- 2) toistaiseksi, jos luvan haltija ei enää täytä 88 §:n 2 momentin 4 kohdassa tarkoitettuja terveysvaatimuksia tai hänet määrätään ajokieltoon toistaiseksi;

94 §

Luvaton kuljettajaopetustoiminnan harjoittaminen

Joka pitää autokoulua taikka ammattimaisesti tai kaupallisesti antaa ajo-opetusta tai ohjaa ajoharjoittelua ilman autokoululupaa on tuomittava luvattomasta kuljettajaopetustoiminnan harjoittamisesta sakkoon.

97 §

Poikkeuslupa

Liikenteen turvallisuusvirasto 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 joukkoliikenneyhteydet 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 huolta-

jansa yhteisellä hakemuksella. Poikkeuslupa saadaan myöntää aikaisintaan kolme kuukautta ennen kuin ajokorttia hakeva täyttää 17 vuotta. Kuljettajantutkintoon pääsyn vähimmäisikä on 17 vuotta.

Poikkeuslupapäätökseen voidaan liittää ehto kuljetuksista, joihin poikkeuslupa oikeuttaa ennen säädetyn vähimmäisikävaatimuksen täyttymistä. Poikkeuslupapäätös on pidettävä ajettaessa mukana ja pyydettyessä esitettävä poliisille tai muulle liikenteen valvojalle.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ikäpoikkeusluvnan hakemisesta, hakemisessa käytettävistä lomakkeista ja hakemukseen tarvittavista liitteistä.

108 §

Lyhytaikaista ajokorttia koskevat siirtymäsäännökset

B-luokan lyhytaikaisen ajokortin saamiseksi suoritettavaan kuljettajaopetukseen, joka on aloitettu ennen 102 §:n 1 momentissa tarkoitettua voimaantuloa, sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Jos kuljettajantutkinto lyhytaikaisen ajokortin saamiseksi suoritetaan 102 §:n 1 momentissa mainitun voimaantulopäivän jälkeen, ajo-oikeuteen ja ajokorttiin sovelletaan tätä lakia. Jos lyhytaikainen ajo-oikeus on alkanut ennen 102 §:n 1 momentissa mainittua voimaantulopäivää, lyhytaikaista ajokorttia seuraava muu kuin lyhytaikainen ajokortti luovutetaan 25 §:n 2 momentissa säädettyä määräaikaa noudattaen. Ajokortin saajaan sovelletaan tämän lain 65 §:n 2 momentin mukaista lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijan rikkomusseurantaa.

Ennen 102 §:n 1 momentissa mainittua voimaantulopäivää voimassa olleiden säännösten mukaisesti aloitettu kuljettajaopetuksen toisen vaiheen opetus saadaan suorittaa mainittujen säännösten mukaisesti. Näiden säännösten mukaisesti annettu todistus ennen mainittua voimaantulopäivää voimassa olleiden säännösten mukaisesti annetun kuljettajaopetuksen toisen vaiheen suorittamisesta saadaan toimittaa poliisille tämän lain mukaisia määräaikoja noudattaen, ja se oikeuttaa 22 §:ssä tarkoitettua ajokortin saamiseen, jos muut edellytykset täyttyvät. Jos lyhytaikainen ajo-oikeus on alkanut ennen 102 §:n 1 momentissa mainittua voimaantulopäivää, syventävän vaiheen aloittamiseen voimaantulopäivän jälkeen sovelletaan 38 §:n 2 momentissa säädettyä kolmen kuukauden määräaikaa. Harjoitteluvaiheen suorittamista ei vaadita, jos lyhytaikainen ajo-oikeus on alkanut ennen mainittua voimaantulopäivää.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Lain 61 § tulee kuitenkin voimaan päivänä kuuta 20

Jos kuljettajantutkintoon tulevalla on ennen tämän lain voimaan tuloa saatu ajo-oikeus tai tutkinnon luokkaa vastaavan ajokortin suorittaminen on aloitettu ennen tämän lain voimaantuloa, tutkintoon pääsemiseksi ei vaadita 35 §:n 1 momentissa tarkoitettua koulutusta.

Jos perusvaiheen kuljettajaopetus B-luokan ajokortin suorittamiseksi on saatu, ajokorttia suorittava saadaan ennen tämän lain voimaantuloa mutta sen jälkeen kun tämä laki on vahvistettu, 38 §:n 2 momentissa säädetystä poiketen ottaa syventävän vaiheen opetukseen kuljettajantutkintoa ja harjoitteluvaiheen opetusta suorittamatta ja tästä opetuksesta saatavalla todistuksella voidaan kahden kuukauden sisällä tämän lain voimaantulosta B-luokan kuljettajantutkintoon tultaessa osoittaa tutkintoon pääsyn edellytyksenä oleva 54 §:n 1 momentin 4 kohdassa säädetty vaatimus 35 §:n 2 momentin mukaisen riskientunnistamiskoulutuksen saamisesta täytetyksi. Vaatimus riskien tunnistamiskoulutuksesta koskee myös sitä, joka on aloittanut kuljettajantutkinnon suorittamisen ennen tämän lain voimaantuloa ilman, että B-luokan ajo-oikeutta on saatu. Tässä momentissa tarkoitettussa syventävän vaiheen opetuksessa opetusajoneuvon on täytettävä perusvaiheen opetuksessa käytettävän opetusajoneuvon vaatimukset ja ajo-opetuksessa opettaja katsotaan kuljettajaksi.

Jos B-luokan kuljettajantutkinto on suoritettu ennen tämän lain voimaantuloa ilman, että harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetustodistusta on toimitettu ajokorttiviranomaiselle, ajo-oikeuden haltijan on viimeistään kahden vuoden kuluttua ajo-oikeuden saamisesta toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle todistus 35 §:n 2 momentissa tarkoitettun koulutuksen saamisesta tai sen sijaan todistus tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisen syventävän vaiheen opetukselta. Jos todistusta ei toimiteta määräajassa, se on esteenä auton ajo-oikeutta koskevan tutkinnon suorittamiseksi ja jos henkilö tavataan ajamasta autoa liikenteessä, edellytykset toistaiseksi ajokieltoon määräämiseen 64 §:n 2 momentin 2 kohdan perusteella täyttyvät. Todistus vaaditaan edellä tarkoitettuun kuljettajantutkintoon pääsemiseksi ja ajokortin palauttamisen edellytyksenä toistaiseksi ajokieltoon määrätylle on, että poliisille esitetään tässä momentissa tarkoitettu todistus.

Jos henkilö on ennen tämän lain voimaantuloa määrätty ajokieltoon toistaiseksi tämän lain voimaan tullessa voimassa olleen 16 §:n 1 momentin 4 kohdassa säädetyn ehdon rikkomisesta, ajokortin palauttamisen edellytyksenä on, että hän esittää poliisille todistuksen 35 §:n 2 kohdassa tarkoitettun koulutuksen tai tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisen syventävän vaiheen opetuksen saamisesta.

Jos edellä 4 tai 5 momentissa tarkoitettusta syystä

toistaiseksi ajokieltoon määrätyn ajo-oikeus on rauennut, koska säädettyä todistusta ajokortin palauttamiseksi ei ole viiden vuoden kuluessa toistaiseksi ajokieltoon määräämisestä esitetty, ajo-oikeuden voimaan saattamisen edellytyksenä on uuden kuljettajantutkinnon suorittaminen ja todistuksen esittäminen 35 §:n 2 momentissa tarkoitetun koulutuksen saamisesta. Todistus koulutuksesta on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä olevan ajokorttiluvan myöntämiseksi.

Tämän lain 37 §:ään sovelletaan niihin mainitussa pykälässä tarkoitettuihin uusiin kuljettajiin, joiden ajo-oikeus on alkanut tämän lain tultua voimaan.

Tämän lain voimaantulon jälkeen ajokorttilupaa, ajokorttia ja ajokortin kaksoiskappaletta myönnettäessä sekä ajokorttia uusittaessa LT-luokan ajokorttimerkintä korvataan tämän lain 4 §:n 1 momentin 1 kohdan b alakohdan mukaisella AM-luokan merkinnällä ajokorttiluokan merkintöjen tekoa ajokorttiin koskevien säännösten mukaisesti.

Jos liikenneopettajan erikoisammattitutkinto on suoritettu ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain (631/1998) nojalla vuonna 2010 annettujen liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon perusteiden mukaisesti, mainitun tutkinnon perusteella saavutettu liikenneopettajalupa oikeuttaa edelleen 84 §:n 2 momentin 2 kohdan estämättä antamaan AM-luokan mopon kuljettajaopetusta. Muun liikenneopettajaluvan kelpoisuudesta opetukseen on voimassa mitä ajokorttilain 103 §:ssä säädetään.

Ennen tämän lain voimaan tuloa tehty tässä laissa tarkoitettu hakemus käsitellään hakemusta jätettäessä voimassa olleiden säännösten mukaisesti.
