

Punkt i protokollet PR 18/2026 rd

Plenum

Torsdag 5.3.2026 kl. 16.00—19.52

4. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av körkortslagen Regeringens proposition RP 11/2026 rd

Remissdebatt

Andre vice talman Tarja Filatov: Ärende 4 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet.

För debatten reserveras i detta skede högst 45 minuter. Om vi inte inom denna tid hinner gå igenom talarlistan avbryts behandlingen av ärendet och fortsätter efter de övriga ärendena på dagordningen.

Debatten börjar. — Minister Ranne, presentationsanförande, varsågod.

Debatt

18.01 **Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Hallituksen antamassa ajokorttilain muutosesityksessä ehdotetaan useita muutoksia, joiden pääasiallisena tavoitteena on parantaa nuorten liikenneturvallisuutta. Vaikka liikenneturvallisuus on täällä Suomessa parantunut hyvin pitkään myönteiseen suuntaan, olemme erittäin kaukana tavoitteesta nolla liikennekuolemaa. Me pääsimme jopa onnettomuuksien määrien osalta ennätyksellisen alhaiseen, mutta olemme edelleen hyvin paljon jäljessä esimerkiksi Norjaa ja Ruotsia. Onnettomuustietojen ja -tilastojen mukaan vuonna 25 kuoli 189 ihmistä tieliikenneonnettomuuksissa. Tämä on 189 liikaa.

Yhteinen tavoite on meitä vienyt myöskin hallituksessa siihen, että tämä tämän päivän esitys nimenomaan parantaa nuorten liikenneturvallisuutta. Jokaisella nuorella, ihan jokaisella, on oikeus palata sieltä liikenteestä kokonaisuudessaan kunnossa kotiin joka päivä.

Me puutemme selkeästi poikkeuslupaan. Esityksessä esitetään, että poikkeusluvalla henkilöauton ajokortin voi suorittaa 17-vuotiaana mutta aikaisempaa tiukemmin myöntämishdoin. Tavoitteena on siis aikaisempaa täsmällisemmin varmistaa se, että poikkeuslupaa haetaan oikeasti tarpeeseen, ja myöskin se, että nuorilla on huomattavasti paremmat riskienhallintakyvyt ja -asenteet, kun he sitten poikkeusluvan alaikäisenä saavat.

Uusien kuljettajien valmiutta riskitilanteiden tunnistamiseen ja välttämiseen pyritään parantamaan kuljettajakoulutuksen muutoksilla. Esityksessä ehdotetaan henkilöauton eli B-luokan ajokortin suorittajalta vaadittavan turvallisuuspainotteisen riskientunnistamiskoulutuksen vaatimusten ja keston lisäämistä. Koulutuksen kesto pidentyisi neljällä tunnilla ja olisi jatkossa yhteensä 12 tunnin laajuinen. Simulaattoriopetuksen määrää rajoitettaisiin enintään puoleen riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetuksen määrästä.

Esityksessä ehdotetaan alaikäisen B-luokan ajo-oikeuden rajoittamista kieltämällä ajaminen yöaikaan puolenyön ja aamuviiden välillä. Tavoitteena on ehkäistä liikenteen vaaratilanteita ja onnettomuuksia rajoittamalla alaikäisten henkilöauton kuljettajien ajamista

Punkt i protokollet PR 18/2026 rd

riskialttiiseen aikaan. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien osalta voi todeta, että siellä, missä 17-vuotias kuljettaja on ollut mukana, nämä onnettomuudet ovat tapahtuneet 41-prosenttisesti kello 00:n ja aamuviiiden välillä. Esitykset perustuvat faktoihin ja tietoihin. Rajoituksen valvomiseksi alaikäisen kuljettajan olisi käytettävä autoon kiinnitettävää alaikäisen kuljettajan tunnusta. Myöskin poliisi on kannattanut tätä.

Esityksessä ehdotetaan lakiin lisättäväksi säännökset uudesta hallinnollisesta seuraamuksesta kuljettajatutkinnon teoriakokeissa vilppiin syyllistyneelle. Tätäkin on hyvä kiristää. Syyllistyneelle voidaan asettaa kuuden kuukauden mittainen kielto osallistua teoriakokeeseen.

Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvää koulutusta koskeva vaatimus ulotettaisiin koskemaan moottoripyörän ja henkilöauton ajokorttiluokissa ajokieltoon määrättyjen lisäksi mopon, kevyen nelipyörän ja traktorin ajokorttiluokissa ajokieltoon määrättyjä kuljettajia. Lisäksi vaatimus ulotettaisiin mainituissa ajokorttiluokissa väliaikaiseen ajokieltoon määrättyihin kuljettajiin. Tavoitteena on ohjata ajokieltoon määrätty tuoreet kuljettajat aiempaa kattavammin heille tarpeellisen, tehokkaaksi todetun lisäkoulutuksen piiriin, mikä ehkäisee ajokieltoon uudelleen määräämisistä ja edistää liikenneturvallisuutta. Lisäksi esityksessä ehdotetaan muun muassa vanhentuneen ajokortin palauttamisvelvollisuudesta luopumista ja eräiden Liikenne- ja viestintäviraston lupien sähköisesti esittämisen mahdollistamista.

Ehdotetun lain on tarkoitus tulla voimaan jo ennen kevätjuhlia eli 29.5.2026. Riskiennustamiskoulutusta koskevien muutosten ehdotetaan tulevan voimaan 1.10.2026. Minä uskon, että tämä esitys saa hyvin laajaa kannatusta ja kaikki kokevat tämän tärkeäksi. Tämän lisäksi tietenkin hallitus myöskin edistää yhteistyössä valiokunnan kanssa ja yli hallitus—oppositio-rajojen esimerkiksi yhteisen liikenneturvallisuusstrategian päivitystä. — Kiitoksia.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Kiitokset ministerille esittelystä. Jos on tarve käydä nopeatahtista keskustelua, niin voimme lyhyen sellaisen käydä, koska salissa ei ole niin kovin paljon ihmisiä. — Edustaja Ovaska, olkaa hyvä.

18.07 **Jouni Ovaska kesk** (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! On hienoa tuommoisen kiivaan kyselytunnin jälkeen tulla puhumaan tänne oikeata asiaa ja käydä vakavasti näitä asioita, mitä mennään, eikä vain huudella puolin ja toisin. Ennen kaikkea kiitoksia tästä esityksestä. Uskon, että me kaikki tuemme liikenneturvallisuuden eteen tehtäviä töitä, erityisesti kun puhutaan nuorista kuljettajista. Tämä yöaikainen ajokielto on erittäin tervetullut, ja myöskin se, että lisää ajo-opetusta tulee kaikille.

Se, mistä haluaisin kysyä, on promilleraajat. Mielestäni näille nuorille 17-vuotiaille kuskille olisi voinut laittaa sen nollan tai 0,2 promillen raja, niin kuin muissa Euroopan maissa. Harkittiinko tätä missään vaiheessa?

Toinen kysymys sitten liukkaan kelin ajoharjoittelusta. Nythän onneksi ohjataan ajamiseen oikealla ajoneuvolla ja radalla, mutta pohdittiinko missään vaiheessa, että se suoritettiin aina näillä eikä simulaattorissa tai koneella.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Eli jos joku haluaa käyttää vastauspuheenvuoron, voi painaa V-painiketta ja nousta seisomaan. — Edustaja Kumpula-Natri.

Punkt i protokollet PR 18/2026 rd

18.08 **Miapetra Kumpula-Natri sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ministeri on oikeassa. On kaikkien yhteinen huoli, miten saadaan nuorten onnettomuudet väheneään Suomenmaassa ja nopeasti. Ne ovat liian usein luettuja uutisia, ja näemme prosenteissa, miten paljon niitä nuorille kuskeille osuu ja miten ne osuvat yöaikaan. Tärkeätä on kuitenkin, että meidän nuorille syntyy hyvä liikennekulttuuri. Ajaminen vielä on joillekin tosi iso asia — puhun teinin äitinä.

On vieläkin ollut yleistä, että poikkeuslupa menee läpi, mutta tosi epäsäännöllistä, kenelle se osuu ja mitenkä. Toivottavasti siihen tulee selkeä tulevaisuus, niin että ihmiset ja nuoret kokevat tämän myös oikeudenmukaisesti.

Toinen kysymys, joka pyörii tämän ympärillä, on hinta, eli kuinka paljon nuorelle tämä ajokortin ajaminen maksaa. Perheet ovat hyvin eri asemassa. Välillä meillä oli kouluihin yhdistettyjä ajokouluja ja mahdollisuus hankkia se helpommin. Tuota soisi pohdittavan tämänkin lakiesityksen yhteydessä.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Aittakumpu.

18.09 **Pekka Aittakumpu ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kuten ministeri Ranne tuossa hyvässä esittelypuheenvuorossaan äskettäin kertoi, Suomessa liikenneturvallisuus on parantunut viime vuosina huomattavastikin, mutta samaan aikaan nuorten liikenneonnettomuudet ja liikenneturvallisuus ovat heikommalla tasolla. Siitä on todellakin syytä olla huolissaan, niin kuin näissä puheenvuoroissa on tullut hyvin esille. Nämä muutokset, joita nyt tähän ajokorttilakiin esitetään, ovat hyvin olennaisia ja tärkeitä, koska vuonna 2018 tulleen ajokorttiuudistuksen jälkeen nuorten liikenneonnettomuudet ovat huomattavasti lisääntyneet, ja siksi on täysin ymmärrettävää, että nyt näitä poikkeusluvan saamisen ehtoja kiristetään.

Kiitän ministeri Rannetta tästä hyvästä esityksestä ja myöskin siitä, että olemme äsken saaneet eduskuntaan taksilain korjaussarjan. Nämä molemmat ovat tärkeitä liikenteeseen liittyviä hallituksen esityksiä.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Lehtinen.

18.10 **Rami Lehtinen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Minäkin haluan kiittää heti alkuun ministeri Rannetta tästä erinomaisesta uudistuksesta. Kun havaitaan tietty ongelma, niin siihen pitää olla uskallusta puuttua. 17-vuotiaiden liikennekuolemat ja vakavat liikenneturvallisuuden vaarantumiset ovat viime vuosina merkittävästi lisääntyneet tämän poikkeussääntelyn myötä. Toisaalta samalla on todettava se, että erityisesti maaseudulla asuville poikkeuslupasääntely on erittäin tärkeä, jotta he pääsevät ajoissa liikkeelle pois sieltä ja tutustumaan ystäviinsä ja muun harrastustoiminnan piiriin ja opiskelemaan vapaammin.

Sitten haluaisin kysyä myöskin vähän samaa asiaa tai samaan suuntaan kuin edustaja Ovaska täällä tästä liukkaan kelin harjoittelusta. Eli toivoisin myöskin, että sitä olisi ehkä vielä laajemmin tiukennettu, niin että se olisi pakko suorittaa aina muualla kuin simulatorissa. On erittäin tärkeätä ymmärtää, mitä siellä penkin alla tapahtuu, kun auto lähtee alta. Siitä myöskin olisin kysynyt ministeriltä vielä vähän lisää.

Punkt i protokollet PR 18/2026 rd

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Haluaako ministeri vastata nyt vai sitten tämän aikablokin lopuksi? Silloinkin toki saatte puheenvuoron.

18.11 Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne: Kiitoksia! Voisin tässä itse asiassa ihan muutaman kommentin ottaa:

Ensinnäkin jos mietitään tätä hintaa: Siis arvioitiin sillä tavalla, että tämä lisäys koulutukseen nostaisi hintaa 180—210 euroa, ehkä. Puhutaan kuitenkin kertaluontoisesta ja etukäteen tiedossa olevasta kortin kustannuksesta. Me nähtiin kuitenkin tämä, kun haettiin sitä tasapainoa, kuinka paljon sinne voisi saada sitä tärkeää — elintärkeää — lisäkoulutusta niin, että se olisi kuitenkin kohtuuhintaista.

Promillerajan osalta tietenkin meille tulee se myöskin siihen liikenneturvallisuusstrategian päivitykseen, mutta kun tämä on tämä ensimmäinen vaihe, jossa saadaan nimenomaan tämä poikkeuslupakuvio kuntoon, niin sen lisäksi myöskin, kun ajokorttidirektiiviä ja tätä uudistusta jatketaan, otetaan myöskin tämä listalle. Olisi tietenkin ollut hienoa, että se olisi saatu jo nyt, mutta sekin vielä, onko se 0,2, niin kuin todennäköisesti tulisi olemaan mittausvirheet ja muut huomioden... Se on siinä toisessa vaiheessa. Toivon ja uskonkin oikeastaan, että oli se hallituspohja seuraavalla kierroksella mikä tahansa, niin se pohja, mitä nyt on tehty liikenneturvallisuuden eteen ja nuorten ajokorttien eteen, jatkuu myöskin siinä seuraavassa, koska sen yhteisen liikenneturvallisuusstrategian kautta, jota nytkin taas päivitetään, ja ajokorttidirektiivin niin sanotusti kakkosvaiheen osalta siellä päästään sitten eteenpäin.

Sitten simulaattoreitten osalta: Siellähän alun perin oli hyvinkin vahvasti sitä, että sitä ei lähdeittäisi rajoittamaan oikeastaan, eli siellä olisi hyvinkin vapaat kädet ja simulaattoreita saataisiin käyttää ilman rajoituksia. Tämä on nyt sitten oikeastaan se 50—50, mikä meillä tuolla on nyt lopputuloksena, ja se on hyvin tasapainoinen. Tästä käytiin itse asiassa hyvin tiivis keskustelu myöskin Autokoululiiton kanssa ja hyvin laajasti muutenkin, ja nähtiin, että siinä on puolensa ja puolensa mutta se tasapainoinen ratkaisu olisi tämä.

No, sitten jos mietitään ihan ratojen käyttöä — olen itse asiassa menossa taas yhteen tutustumaankin tässä lähiaikoina — tässä on aika haastavaa löytää se, kun puhutaan taas siitä hinnasta ja puhutaan ylläpitokustannuksista ja kaikesta mahdollisesta, mutta tietenkin se on aina parempaa. Varmasti me kaikki tiedetään, että kun pääsee oikeasti sinne rattiin ja oikeisiin olosuhteisiin, niin aina se on parempi.

Kyllä tässä ollaan niin valiokunnan kanssa keskusteluissa kuin meillä tietenkin virkavalmistelussa oltu varsin perinpohjaisia, ja yritetään nyt saada yksi askel kerrallaan. Vielä viitataan ehkä tuohon taksilakiin, että se saadaan nyt kerralla eteenpäin, mutta tässä on vielä isompi. Tämä on hirvittävän vakava asia, että me saadaan sitten myöskin se promilleraja sinne tuoreille kuskeille. Tässäkin puhutaan taas sitten siitä, että mennään perusoikeuksien puolelle ja niin edespäin.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Kiitoksia. — Sitten siirrytään puhujalistaan. Edustaja Aittakumpu.

18.15 Pekka Aittakumpu ps: Arvoisa rouva puhemies! Kolme otsikkoa viime vuodelta, vuodelta 2025: ”Kuolonkolari vei kahden tytön hengen”, ”Lohduttomat kuvat turmapaikalta: Nuori BMW-kuski kuoli rajussa ulosajossa”, ”Kaksi nuorta kuoli järkyttävässä turmassa”. Kuten ministeri kertoi, liikenneturvallisuus Suomessa on kohentunut, ja esimer-

Punkt i protokollet PR 18/2026 rd

kiksi tieliikennekuolemien määrä laski maassamme vuosikymmenen aikana 29 prosenttia vuoteen 23, kun EU:ssa keskimääräinen lasku oli vain 16 prosenttia. Suomessa on tehty todella paljon hyvää työtä liikenneturvallisuuden parantamiseksi, mutta samaan aikaan nuorten, 15—24-vuotiaiden liikenneturvallisuus ei ole parantunut toivotusti.

Suomi on sitoutunut tavoitteeseen, että kukaan ei kuole tai loukkaannu liikenteessä. Eri-tyistä syytä on kiinnitettävä nuoriin kuljettajiin ja heidän turvallisuutensa kohentamiseen, koska he ovat yliedustettuina tieliikenteen onnettomuustilastoissa. Nuorten liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan ja koko eduskunnan asia, ja uskon, että tämä ajokorttilain muuttamista koskeva hallituksen esitys tulee niin valiokunnassa kuin täällä täysistuntosalissakin nauttimaan suurta suosiota.

Nyt olemme tämän hallituksen esityksen myötä parantamassa nuorten liikenneturvallisuutta. Näitä 17-vuotiaiden poikkeusluvan saannin ehtoja kiristetään, mutta on tärkeää, että edelleenkin nuorilla on mahdollisuus liikkua autolla ja päästä harrastuksiin, töihin ja opiskeluihin, missä sitä autoa sitten tarvitaankin. Mutta jatkossa poikkeusluvan myöntämisehdot ovat tiukemmat: nuorella tulee olla kulkemistarve esimerkiksi harrastukseen tai opintoihin vähintään neljä kertaa viikossa, kun nykyisellään kulkemisen säännöllisyydelle ei ole näin selvää määritelmää, ja jatkossa yhdensuuntaisen matkan esimerkiksi harrastukseen tulee olla vähintään seitsemän kilometriä kävellen, jos joukkoliikennettä ei ole tarjolla, tai kestää vähintään puolitoista tuntia julkisilla kulkuvälineillä, kun tällä hetkellä yhdensuuntaisen matkan vaadittu pituus on kävellen viisi kilometriä.

Ajokortin riskientunnistamiskoulutuksen vaatimuksia lisätään, ja koulutuksen kesto pitenee kaikkiaan kolmella teoriatunnilla ja yhdellä ajotunnilla.

Tämän koulutuksen parantamisen ohella 17-vuotiaiden kuljettajien yöaikaista ajamista rajoitetaan, ja se kielletään kello 00:n ja 05:n välisenä aikana. Lisäksi 17-vuotiaalle kuljettajalle tulee velvollisuus merkitä ajoneuvo alaikäisen kuljettajan tunnuksella — siis silloin kun sillä alaikäinen, 17-vuotias ajaa, siinä pitää olla tämä tunnus, mikä helpottaa sitten esimerkiksi tämän yöaikaisen ajokiellon seuraamista.

Arvoisa rouva puhemies! Näillä muutoksilla puututaan onnettomuustutkinnassa todettuihin keskeisiin riskitekijöihin. Poikkeusluvan myöntämisehtojen kiristäminen on perusteltua, koska puolet onnettomuuksista tapahtui yöaikaan ja lähes yksinomaan vapaa-ajan matkoilla, joilla ei todennäköisesti ole ollut yhteyttä poikkeusluvan perusteena oleviin tarpeisiin. Tämä esitys on oikeansuuntainen askel liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja alaikäisten kuljettajien suojelemiseksi. Aivan kuten ministeri totesi, tämän lain toteutumista tulee sitten tarkoin seurata ja tarvittaessa myöskin muuttaa sitä. On hienoa, että meillä täällä eduskunnassa on kykyä ja tahtoa muuttaa lakeja silloin kun todetaan, että ne eivät aivan toimi, ja tässä on kysymyksessä todella tärkeä asia, kuten ministeri sanoi, nuorten turvallisuus.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Hänninen.

18.19 Juha Hänninen kok: Arvoisa puhemies! Liikenteessä jokainen meistä tekee päätöksiä, joilla on vaikutusta paitsi omaan myös muiden turvallisuuteen. Siksi tämä ajokorttilainsäädännön uudistus ei ole mikä tahansa tekninen välihuomio. Se on yksi tärkeimmistä toimista, joilla suojelemme sekä nuoria että kaikkia tiellä liikkuvia. Siksi takaamme turvallisemman liikenteen.

Punkt i protokollet PR 18/2026 rd

Tässä uudistuksessa erityinen huoli liittyy nuoriin kuljettajiin. He ovat edelleen ryhmä, jolle vähäinen ajokokemus, ympäristön paineet ja riskeille altis ajotyyli muodostavat helpposti liikenteessä vaarallisia tilanteita ja jopa onnettomuuksia. Tutkimustieto kertoo selvästi, että yöaika, matkustajien läsnäolo ja impulsiivisuus lisäävät nuorten kuljettajien onnettomuuksien todennäköisyyttä huomattavasti. Siksi tavoitteemme on, että alaikäisten kuljettajien yöaikaiselle ajamiselle asetetaan selkeä rajoitus.

Arvoisa puhemies! Meidän on huolehdittava siitä, että poikkeusluvista ei tule oikotietä ajokorttiin. Liikenteen on oltava turvallisempi paikka. Poikkeuslupien määrän kasvu ei ole perustunut liikkumistarpeen todelliseen kasvuun. Se on huolestuttavaa, kun vertaamme sitä liikenteen vaaroihin ja viime aikoina uutisoituihin vakaviin onnettomuuksiin. Siksi tiukennamme sitä nyt, ja poikkeuslupa myönnetään vain aitoon ja säännölliseen liikkumisen tarpeeseen. Välimatkat ovat Suomessa pitkiä, mutta se ei ole syy laiminlyödä nuoremme turvallisuutta. Näin myös suuntaamme vastuun sinne, minne se kuuluu: varmistamaan, että poikkeus on poikkeus.

Turvallisuus ei kuitenkaan synny vain rajoista. Vahvistamme turvallisuutta myös kuljettajakoulutuksessa. Riskientunnistamiskoulutus laajenee, syvenee ja keskittyy entistä enemmän siihen, mikä nuorille on vaikeinta. Jatkossa nuoret oppivat enemmän oman toiminnan arvioinnista, sosiaalisen paineen tunnistamisesta sekä siitä, miten houkutus ottaa riskejä voidaan katkaista ennen kuin vahinko sattuu. Näin rakennamme asenteita, jotka kantavat nuorta pitkälle aikuisuuteen.

Arvoisa puhemies! Tämä uudistus ei ole nuorten vastainen, eikä sitä tehdä nuorten kiuksaksi — päinvastoin. Kyse on siitä, että haluamme heidän kasvavan taitaviksi, vastuullisiksi ja turvallisiksi kuljettajiksi. Se on viesti vanhemmille siitä, että yhteiskunta tukee heidän työtään turvallisuuden eteen, ja se on viesti kaikille tienkäyttäjille siitä, että hallitus ottaa liikenneturvallisuuden vakavasti. Teemme aitoja tekoja turvallisemman arjen puolesta, emme vain puhu siitä. Turvallisuus ei synny yhdestä päätöksestä. Siksi tämäkin esitys on yksi askel monista, joka vie meitä selkeästi oikeaan suuntaan. Haluamme varmistaa, että teillä liikkuminen on turvallista jokaiselle. — Kiitos, arvoisa puhemies.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Strandman.

18.23 Jaana Strandman ps: Arvoisa rouva puhemies! Kunnioitettu ministeri! Hallituksen esityksen tavoitteena on parantaa erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta. Tämä on tärkeä tavoite. Suomessa on tehty pitkään määrätietoista työtä liikenneturvallisuuden eteen, ja tuloksia on saatu. Silti nuoret kuljettajat näkyvät onnettomuustilastoissa edelleen liian usein. Tilastot kertovat selvästi, miksi asiaan on syytä puuttua. 15—24-vuotiaat muodostavat noin 11 prosenttia väestöstä, mutta lähes kolmannes liikenteessä loukkaantuneista ja kuolleista kuuluu tähän ikäryhmään. Siksi on perusteltua tarkastella ajokorttisääntelyä ja sitä, miten nuoria kuljettajia voidaan ohjata turvalliseen ajamiseen.

Esityksessä ehdotetaan useita muutoksia. Riskientunnistamiskoulutusta lisättäisiin, jotta uudet kuljettajat oppivat paremmin tunnistamaan vaaratilanteita ja ennakoimaan liikennettä. Ajokieltokoulutusta laajennettaisiin koskemaan nykyistä useampia ajoneuvoluokkia, jotta ajokieltoon määrättyt nuoret kuljettajat saavat tarvittavaa lisäopetusta.

Arvoisa rouva puhemies! Merkittävä muutos koskee myös 17-vuotiaita kuljettajia. Esityksen mukaan alaikäisten henkilöautonkuljettajien ajo-oikeutta rajoitettaisiin yöaikaan kello 00—05 välillä. Onnettomuustutkinnat osoittavat, että suuri osa vakavista onnetto-

Punkt i protokollet PR 18/2026 rd

muuksista tapahtuu juuri yöaikaan ja usein vapaa-ajan matkoilla. Tämän vuoksi rajoitus on turvallisuuden kannalta perusteltu. Samalla tarkennetaan myös 17-vuotiaiden ajokortin poikkeuslupaa. Poikkeusluvan tarkoituksena on mahdollistaa liikkuminen silloin, kun siihen on todellinen ja jatkuva tarve esimerkiksi opiskelun, työn tai pitkien välimatkojen vuoksi. Esityksessä halutaan varmistaa, että lupa käytetään juuri tähän tarkoitukseen. Lisäksi alaikäisen kuljettajan ajoneuvo merkittäisiin tunnuksella, mikä helpottaa valvontaa ja muistuttaa myös muita tienkäyttäjiä siitä, että ratissa on nuori kuljettaja.

Arvoisa rouva puhemies! On erityisen tärkeää, että nuorten turvallisuuteen panostetaan. Liikenneturvallisuus rakentuu lainsäädännön lisäksi liikennekasvatuksesta kotona, kouluissa ja autokouluissa. Jokaisen tienkäyttäjän vastuu on suuri. Suomi on sitoutunut tavoitteeseen, että liikenteessä ei menetetä ihmishenkiä vuonna 2050. Tämän tavoitteen saavuttaminen edellyttää jatkuvaa työtä. Tämä esitys vahvistaa nuorten kuljettajien turvallisuutta ja vie liikenneturvallisuutta oikeaan suuntaan. Suuret kiitokset, liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne, siitä, että nuorten liikenneturvallisuus on otettu vahvasti huomioon tällä hallituskaudella, ja kiitos myös muuten tekemästasi merkittävästä työstä.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Kallio.

18.27 Vesa Kallio kesk: Arvoisa rouva puhemies! Kuten täällä on hyvin tuotu esittelyssä ja muutenkin esille, tällä esityksellä täsmennettäisiin ja osin tiukennettaisiin ehtoja, joilla 17-vuotias voisi saada henkilöauton ajokortin poikkeusluvalla, ja samalla tämä yöaikainen ajaminen henkilöautoluokan ajoneuvolla käytännössä kiellettäisiin. Tarkoituksena on varmistaa, että poikkeuslupa haetaan vain nuoren jatkuvaan ja olennaiseen liikkumistarpeeseen. Samalla pyritään parantamaan liikenneturvallisuutta, mikä on varmasti meille kaikille yhteinen tavoite.

Arvoisa puhemies! Tähän lakiluonnokseen annettiin yhteensä yli 60 lausuntoa. Lausunnoissa kannatettiin laajemmin nuorten liikenneturvallisuuden parantamista, riskientunnistamiskoulutuksen laajentamista ja sisällön kehittämistä, teoriakokeen vilpin sanktiointia, ajokieltokoulutuksen laajentamista alempiin ajokorttiluokkiin sekä ajokortin palauttamisvelvollisuuden poistamista. Erimielisyyttäkin näissä lausunnoissa oli muun muassa poikkeusluvan ehtojen kiristämisestä. Osa lausunnonantajista piti ehdotuksia liian tiukkoina ja vaati muun muassa matka-ajan lyhentämistä ehdotetusta puolestatoista tunnista yhteen tuntiin, kulkemisvaatimusten joustavoittamista sekä työsuhteen vähimmäiskeston muuttamista. Myös yöaikainen ajokielto 17-vuotiaille oli tällainen aihe. Sitä puolustavien mukaan sillä on selkeä yhteys onnettomuustilastoihin, niin kuin täällä on hyvin tuotu esille. Sitä vastustavien mielestä sillä on kielteisiä vaikutuksia ammatilliseen koulutukseen, harrastuksiin ja laajoille alueille, joissa joukkoliikenne on heikko. Tätä on hyvä valiokuntakäsittelyssä sitten pohtia myös tästä näkökulmasta. Alaikäisen kuljettajan tunnuksen suhteen tuotiin esiin huolia muun muassa yksityisyydestä, leimautumisesta ja mahdollisesta epätoivotusta liikennekäyttäytymisestä, kuten opetuskolmion kanssa on tapahtunut. Osa lausunnonantajista piti tunnusta hyödyllisenä valvonnalle. Itse olen niin vanha, että olen ajanut tällä kahdeksankymppin lätkällä, ja en nyt muista, että siitä suurempaa harmia olisi ollut. Ehkä joillekin oli, toisille ei.

Arvoisa puhemies! Esityksen tavoite parantaa nuorten liikenneturvallisuutta on luonnollisesti hyväksyttävä ja kannatettava. Tässä tulikin jo tästä promillerajasta puhetta, ja ministeri hyvin toi esille, että työ on jatkumassa. Se on erinomaista kuulla. Samassa yhteydessä

Punkt i protokollet PR 18/2026 rd

voisi pohtia myös tätä matkustajamäärän rajoittamista, joka sisältyi silloin vuoden 2022 muutosesitykseen mutta raukesi sitten vaalikauden päättymisen vuoksi. Kun puheena olevan lakiesityksen itseisarvoinen tavoite on vähentää poikkeuslupia, voidaan kysellä myös nuorten yhdenvertaisuudesta, kun kynnys poikkeusluvalle nousee selvästi, ja sitä, korvautuuko henkilöauto mopoautolla, jolloin olemme taas tiettyjen samojen ongelmien edessä kuin aiemmin. Ja sitten tämä valvontaresurssi, mikä tuli poliisilausunnosta, on myös valio-kuntakäsittelyssä hyvä käydä läpi. Ja kuten ministeri totesi, simulaattori ei korvaa aitoa ajotilannetta, ja on tullut yllättävän monelta nuorelta itseltään esille, että he pitäisivät hyvänä, että olisi tätä ajoharjoittelumahdollisuutta. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Rintamäki.

18.30 Anne Rintamäki ps: Arvoisa puhemies! Tätä käsittelyssä olevaa hallituksen esitystä on odotettu. Kiitos ministeri Ranteelle asian esittelystä ja edistämisestä. Kyseessä on lainsäädäntömuutos, jonka keskeisenä tavoitteena on edistää liikenneturvallisuutta ja erityisesti nuorten kuljettajien turvallisuutta liikenteessä.

Itselläni on neljä lasta, joista kolmella on poikkeusluvalla hankittu ajokortti ja myös viimeinen saa poikkeuslupakortin toivottavasti tänä vuonna. Nuorten kuljettajien äitinä, kuten myös poliisina, tervehdin tätä esitystä ilolla. Poliisi kohtaa liikenteessä valitettavan usein tilanteita, joissa nuorten kuljettajien kokemattomuus, riskinotto tai hetken harkitsemattomuus johtaa vakaviin seurauksiin. Vaikka valtaosa nuorista kuljettajista toimii vastuullisesti, tilastot ja kokemus osoittavat, että juuri uuden kuljettajan alkutaival on riskialttein. Nuoret kuljettajat ovat yliedustettuina onnettomuuksien ja vakavien henkilövahinkojen tilastoissa. On meidän vastuullamme varmistaa, että lainsäädäntö tukee parhaiten turvallista ja vastuullista kuljettajakäyttäytymistä tulevaisuudessa.

Arvoisa puhemies! Hallituksen esitys selkeyttää ja osittain tiukentaa 17-vuotiaiden ajokortin poikkeuslupamenettelyn ehtoja. Poikkeuslupa on tähän asti mahdollistanut nuorille luvan saada henkilöauton ajokortti ennen 18 vuoden ikää esimerkiksi koulumatkojen tai harrastuksiin liittyvien liikkumistarpeiden perusteella. Tulevaisuudessa näitä ehtoja tarkennetaan siten, että nuorella tulee olla selkeä, säännöllinen ja dokumentoitavissa oleva liikkumistarve, esimerkiksi vähintään neljä kertaa viikossa tapahtuva matka harrastuksiin tai opintoihin. Tämän edellytyksen tarkoituksena on kohdistaa poikkeuslupa niille nuorille, jotka todella tarvitsevat ajo-oikeutta jokapäiväiseen liikkumiseen.

Erityisen merkittävää esityksessä on yöaikaisen ajon rajoittaminen puolenyön ja aamuviiden välillä. Kokemukseni perusteella juuri nämä tunnit ovat kaikkein riskialttiimpia. Liikennemäärät ovat vähäisempiä, mutta ylinopeudet, päihteiden vaikutuksen alaisena ajaminen ja matkustajien kannustavat kommentit takapenkiltä — ”Eikö tämä romu kulje kovempaa?” — luovat kuljettajalle painetta kaasujalkaan. Etenkin juuri ryhmäpaine saa kokemattoman kuljettajan unohtamaan riskit ja mahdolliset vaaranpaikat. Tämä yörajoitus ei ole rangaistus nuorille vaan ennalta ehkäisevä suoja toimi, joka saisi mielestäni aivan hyvin jatkua 20 ikävuoteen saakka, mutta hyvä, että edes näin. Vanhemmalla kollegalla oli tapana sanoa partioidessamme Vaasan kaduilla, että jos kaikki olisivat pikkutunneilla kotona omissa sängyissään, monta onnettomuutta jäisi tapahtumatta, ja se pitää paikkansa tänäkin päivänä.

Arvoisa puhemies! Tähän hallituksen esitykseen sisältyy myös merkittäviä koulutusvaatimusten tiukennuksia. Esimerkiksi henkilöautoluokan ajokortin suorittajille pakollinen

Punkt i protokollet PR 18/2026 rd

riskientunnistamiskoulutus laajenee, mikä antaa tuleville kuljettajille paremman valmiuden tunnistaa ja hallita vaaratilanteita liikenteessä. Hallituksen esityksen taustalla on ajatus siitä, että kokemattomuus ja nuoruus lisäävät onnettomuusriskiä. Riskientunnistamiskoulutuksen vahvistaminen on tarpeen. Mitä paremmin nuori kuljettaja ymmärtää nopeuden, kelin, matkustajien ja oman vireystilan vaikutukset ajamiseen, sitä harvemmin poliisi joutuu puuttumaan tilanteeseen jälkikäteen.

Esityksen myötä voimme siis optimistisesti odottaa parantuneita liikenneturvallisuuksia, kun nuorten kuljettajien osaamista ja vastuullisuutta vahvistetaan konkreettisin toimin. Samalla se luo myös selkeämmät ja oikeudenmukaisemmat säännöt ajokortin poikkeusluvan myöntämiselle ja käyttöehdolle.

Poliisin näkökulmasta paras liikenneonnettomuus on se, jota ei koskaan tapahdu. Vakavan onnettomuuden estäminen ennalta merkitsee säästyneitä ihmishenkiä ja vähemmän kärsimystä perheille. On toki selvää, että lakimuutos ei yksin ratkaise kaikkia liikenneturvallisuuksien haasteita, mutta se on askel oikeaan suuntaan. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Perholehto, poissa. Edustaja Kilpi, poissa. — Edustaja Lehtinen.

18.35 Rami Lehtinen ps: Arvoisa rouva puhemies! Meillä Suomessa on vuosittain melkein 200 kuollutta. Jokainen varmaan ajattelee, että se on liikaa. Toisaalta aina, kun ihmiset liikkuvat liikenteessä, on riski siihen, että onnettomuuksia jossain kohtaa tapahtuu, ja väistämättä ne myöskin johtavat henkien menettämiseen. Tältä voitaisiin välttyä ainoastaan sillä, että säädettäisiin vaikkapa niin, että ajoneuvo saisi kulkea ainoastaan yhden kilometrin tunnissa. Silloin kuolleita ei tulisi. Mutta jokainen ymmärtää, että yhteiskunta pysähtyy samana päivänä. Se ei ole realismia. Siksi tämä on aina punnittavissa, mikä on siten suhteessa haittoihin ja hyötyihin se oikea taso, mihin sääntelyä viedään.

Tässä haluaisin korostaa erityisesti edustaja Rintamäen esiin tuomaa seikkaa siitä, että olisi äärimmäisen hyvä tulevaisuudessa harkita sitä, että yöllinen ajokielto olisi pidempi kuin sen ensimmäisen vuoden. Helpolla käy niin, että hölmöily silloin yöaikaan siirtyy siten siihen 18 ikävuoteen, mutta jos kolme vuotta ajaisi ilman sitä nuorten painetta yölliseen aikaan tai keskittymisen herpaantumista, niin varmasti ehkä sitten malttia tulisi enemmän liikenteeseen ja voitaisiin välttyä vielä enemmän niiltä turhilta kuolemilta, joita yöaikaan sattuu.

Sitten ehkä haluaisin nostaa tulevaisuuden harkintaan vielä myöskin sen, että oman kokemukseni perusteella kaikkein merkittävin seikka nuorelle on se, että jos hölmöilee, niin siitä tulee ajokieltoa — ei niinkään se, että siitä tulee sakkoa, vaan se, että siitä tulee ajokieltoa. Se rajoittaa sitä omaa liikkumista. Myöskin tämän suhteen pitäisi hakea semmoinen kompromissi, millä on riittävän suuri vaikutus mutta sitten kuitenkin kestettävä haitta. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Asell.

18.37 Marko Asell sd: Arvoisa puhemies! Käsittelyssämme on tämä ajokorttilain uudistus. Hallituksen esityksen tavoitteena on parantaa erityisesti nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuksia, ja se onkin erittäin tärkeä tavoite. Vaikka liikenneturvallisuus Suomessa on pitkällä aikavälillä kehittynyt myönteisesti, nuoret kuljettajat ovat edelleen yliedustettuina

Punkt i protokollet PR 18/2026 rd

onnettomuustilastoissa. Siksi on perusteltua tarkastella sitä, miten nuorten kuljettajien osaamista ja kokemusta ja turvallisuutta voidaan entisestään vahvistaa.

Tässä esityksessä tarkennetaan 17-vuotiaiden poikkeuslupamenettelyä ja täsmennetään niitä perusteita, joilla alaikäinen voi saada henkilöauton ajo-oikeuden. Samalla ehdotetaan rajoituksia yöaikaiseen ajamiseen sekä tarkennuksia siihen, millaisilla kulkemistarpeilla poikkeuslupa voidaan myöntää.

On kuitenkin hyvä tiedostaa, että poikkeuslupamenettely ei ole mikään uusi tai harvinaisen ilmiö. Poikkeuslupia on myönnetty Suomessa jo pitkään, ja kun hakemuksia on nykyään noin 20 000 vuodessa, on aiheellista kysyä, voidaanko puhua enää varsinaisesti poikkeuksesta. Siksi tämän järjestelmän on oltava mahdollisimman selkeä, oikeudenmukainen ja tasapuolinen. Erityisesti harvaan asutuilla alueilla auto ei ole vain mukavuuskysymys, vaan välttämättömyys. Monille nuorille ajokortti mahdollistaa koulunkäynnin, harrastuksiin osallistumisen tai työssäkäynnin tilanteissa, joissa julkinen liikenne ei tarjoa toimivaa vaihtoehtoa. Siksi on tärkeää, että ajo-oikeuden hankkiminen on aidosti kaikkien saatavissa riippumatta asuinpaikasta tai perheen varallisuudesta.

Arvoisa puhemies! Viime kaudellahan tätä ajokortti uudistusta koetettiin viedä läpi, ja silloin se valitettavasti loppusuoralla kaatui. Eniten minua harmitti siinä tietysti sitten se, että tämä riskientunnistamiskoulutuksen lisääminen meni siinä samassa pesuvedessä. Nyt tässä lakiesityksessä tätä riskientunnistamiskoulutusta lisätään, ja se on oikeansuuntainen ratkaisu. Kuljettajakoulutuksen laatu ja sisältö ovat keskeisessä roolissa siinä, millaisilla taidoilla nuori lähtee liikenteeseen.

Haluan painottaa sitä, että tähän riskienhallintakoulutukseen on välttämätöntä sisällyttää riittävästi myös käytännön opetusta, eli liikkaan ajon opetusta. Simulaattorit voivat olla hyvä täydentävä työkalu, mutta ne eivät voi korvata todellista ajokokemusta liukkaalla radalla. Kun auto lähtee liukkaalla kelillä heittelemään tai menettää pidon, kuljettajan on pystyttävä toimimaan nopeasti ja oikein. Tällainen tilanne on aivan erilainen oikeassa autossa kuin simulaattorissa. Vain käytännön harjoittelulla kuljettaja oppii tuntemaan auton käyttäytymisen, ohjauksen vastavoimat ja sen, miltä pidon menettäminen oikeasti tuntuu. Simulaattori ei pysty täysin välittämään samoja fyysisiä tuntemuksia, eikä se anna samalaista kokemusta auton hallinnasta. Siksi olisi tärkeää varmistaa, että riskientunnistamiskoulutukseen kuuluu riittävästi oikeaa ajo-opetusta liukkaissa olosuhteissa. Se on taito, joka voi pahimmillaan ratkaista sen, päättyykö vaaratilanne hallittuun tilanteeseen vai onnettomuuteen.

Suomessa on edelleen kattava ajoharjoittelurataverkosto, jolla voi liukkaan kelin ajamista harjoitella turvallisesti valvotuissa olosuhteissa. Näiden ratojen merkitys liikenneturvallisuudelle on suuri. Siksi on tärkeää huolehtia myös siitä, että ajoharjoittelurataverkosto säilyy ja pysyy toimintakykyisenä. Kun tavoitteena on parantaa nuorten kuljettajien osaamista ja turvallisuutta, tarvitaan myös paikkoja, joissa näitä taitoja voidaan harjoitella käytännössä.

Kun tavoitteena on parantaa nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta, meidän on katsottava kokonaisuutta: koulutusta, kokemusta ja realistisia ajotilanteita. Lainsäädännöllä voimme asettaa rajoja ja velvoitteita, mutta todellinen turvallisuus syntyy ennen kaikkea osaamisesta. Siksi on tärkeää, että kuljettajakoulutus antaa nuorille aidot valmiudet kohdata Suomen vaihtelevat ja usein haastavat ajo-olosuhteet, erityisesti talvella.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Laakso.

Punkt i protokollet PR 18/2026 rd

18.41 **Sheikki Laakso ps:** Arvoisa puhemies! En asiasta ole kauhean ylpeä, mutta olen kokemusasiantuntija tässä nuorten kaahailussa, ja muistan aivan hyvin vieläkin, vaikka aikaa on aika paljonkin siitä, miten syynä oli vieressä oleva teinityttö tai joku muu kaveri, mille piti näyttää. Ongelmaksi muodostui tietenkin se, että oli Rovannerän jalat mutta omat kädet, ja ne vehkeethän lipsahtivat aina turhankin usein Metsähallituksen puolelle. En ole pitänyt kirjaa, mutta pitkälti toistakymmentä autoa taisin tuhota siinä ensimmäisenä vuotena, kun liikenteeseen lähdin.

Nyt on tärkeä tavoite tässä kyseessä, ja tämä yöllinen ajorajoitus on äärettömän hyvä kokeilu tässä asiassa, ja tavallansa muullakin tavalla yrittää saada kitkettyä tätä asiaa pois. Mutta tietysti kun tässä yliedustettuina ovat miehet ja aika usein vielä taustalla on ADHD:takin, niin se on eri asia, kuinka paljon sitten kuitenkin se asia korjaantuu sillä, niin ettei pahimmillaan käy niin, että tämä ajosuoritemäärä tulee pysymään samana ja nämä onnettomuudet jatkuisivat.

Tätä on äärettömän tärkeää seurata ja yrittää jatkossakin keksiä uusia, hyviä ratkaisuja tähän asiaan. Tilastot ovat aavistuksen hankalia siinä mielessä, että ne eivät oikein ole otaneet huomioon näitä: tilastot pikkasen näyttävät tällä hetkellä siinä mielessä vääriltä, että 17-vuotiaitten kolarit tai etenkin vakavat kolarit ovat järkyttävässä nousussa, mutta niitä kun ei ole pystytty vertailemaan kuin sen muutaman vuoden ja vastaavasti ne aikaisemmin ovat olleet 18-vuotiaitten tekemiä.

Sinällään toivoisin, että me pystyttäisiin todellakin puuttumaan tähän ja pystyttäisiin jollain tavalla estämään tällaisen minun tapaiseni kaverin toimintaa, mutta toivoisin myös sitä, että seurattaisiin tätä toimintaa sillä tavalla, ettei me tehdä sääntelyä kuitenkaan sitten vain turhaan vaan että me varmasti saadaan oikeasti tuloksia tästä. Ja toivon etenkin sitä, että me edelleen yritetään keksiä ja kehittää uusia juttuja. Tietysti omalta osaltani voisin sanoa aika vakaasti sen, että yksi tapa olisi saada enemmän paikkoja, joissa päästään ajamaan ja kokeilemaan niitä rajoja ja sitä kautta myös oppimaan hallitsemaan sitä autoa siinä kohtaa, kun se meinaa lähteä käsistä, eikä niin, että ensimmäisen kerran kun se takavetoauton perä on rinnalla, ruvetaan keksimään, mitä tässä pitäisi tehdä. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Siponen poissa. — Edustaja Vikman.

18.44 **Sofia Vikman kok:** Arvoisa rouva puhemies! Nuoret ovat yliedustettuina liikennekuolemista. Suomen liikenteessä on kuollut viime vuosina aivan liian monta nuorta. Tilastot kertovat karua kieltä siitä, että riskit kasautuvat nimenomaan nuorille kuljettajille. Kyse on ilmiöstä, johon lainsäätäjän täytyy vastata.

Viime vuosina 17-vuotiaille myönnettyjen ikäpoikkeuslupien määrä on kasvanut merkittävästi ja alaikäisten kuljettajien määrä liikenteessä on lisääntynyt. Ikäpoikkeuslupien määrä on miltei kymmenkertaistunut muutamassa vuodessa. Kun poikkeuksesta tulee käytännössä uusi normaali, alkuperäinen tarkoitus hämärtyy. Eurooppalaisessa vertailussa alaikäisten kuljettajien rajaamaton ajo-oikeus on poikkeuksellista. Monissa maissa nuorten kuljettajien oikeuksiin liittyy riskienhallinnan vuoksi asteittaisia rajoituksia, kuten yöajokieltoja tai matkustajarajoituksia. On perusteltua kysyä, miksi Suomessa 17-vuotias voisi ajaa ilman erityisiä rajoituksia, kun tutkimustieto kertoo nuorten kuljettajien kohonneesta riskitasosta.

Vakavissa onnettomuuksissa korostuvat usein ylinopeus, matkustajien mukanaolo ja yöaika. Edellä mainituista syistä on perusteltua, että ikäpoikkeusluvan ehtoja tiukenne-

Punkt i protokollet PR 18/2026 rd

taan. Poikkeuslupa palautetaan poikkeukseksi, ei automaattiseksi reitiksi nopeampaan ajokorttiin. Olennaista on myös 17-vuotiaiden yöaikaisen ajamisen rajoittaminen henkilöautolla aikavälillä kello 00—05. Merkittävä osa alaikäisten henkilövahingoista tapahtuu juuri näinä tunteina. Rajoitus ei estä välttämätöntä liikkumista, mutta vähentää tilanteita, joissa edellä mainitut riskit kasautuvat. Alaikäisen ajoneuvon tuleva erityinen tunnus helpottaa valvontaa ja lisää läpinäkyvyyttä. Se myös muistuttaa muita tielläliikkuja siitä, että kyseessä on uusi kuljettaja.

Uudistus ei rajoitu pelkästään poikkeuslupiin. Riskientunnistamiskoulutusta lisätään ja teoriakokeen vilppiin puututaan aiempaa tiukemmin, jotta jokainen ajokortin saava on aidosti sisäistänyt liikennesäännöt ja turvallisen ajamisen periaatteet.

On tärkeää korostaa, ettei kyse ole nuorten liikkumismahdollisuuksien romuttamisesta. On tilanteita, joissa auto on edellytys koulun, työn tai harrastusten kannalta. Siksi poikkeuslupamahdollisuus säilyy silloin, kun todellinen tarve on olemassa.

Arvoisa puhemies! Pidän tärkeänä, että eduskuntakäsittelyssä vielä katsotaan läpi ja varmistetaan, että perheiden arki ja nuorten liikkumismahdollisuudet kouluun, harrastuksiin ja mahdollisiin töihin eivät hankaloidu kohtuuttomasti tai tarpeettomasti. Toivon, että eduskuntakäsittelyssä vielä myös pohditaan, mitä seuraa henkilöauton mahdollisesta korvautumisesta mopoautolla tilanteissa, joissa liikkuminen esimerkiksi harrastukseen ei käytännön elämässä ole muutoin mahdollista.

Kaiken kaikkiaan, arvoisa puhemies, on tarpeen, että lainsäätäjät tarttuu tähän ongelmaan, nuorten liikennekuolemiin, ja tekee tarvittavat toimet. On hyvä, että tämä lakiesitys on saatu eduskuntaan.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Ministeri Ranne, olkaa hyvä.

18.48 Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne: Kiitoksia, arvoisa rouva puhemies! Hirvittävän hyvää keskustelua, ja tietenkin koska tämä ei jää tähän, moniin niihin asioihin ja huoliin, jotka täällä salissa ovat nyt nousseet esiin, voidaan muissa yhteyksissä vielä palata.

Nyt on tärkeää, että me saamme nimenomaan tämän ajokorttilain uudistuksen eteenpäin ja maaliin saakka. Siinä on juuri tämä poikkeuslupa, ja esimerkiksi ajokieltoasia. Tähänhän asti on ollut niin, että poikkeusluvan on voinut saada, vaikka olisi ajokielto päällä tai ollut ajokielto. Se tulee nyt esteeksi. Riskienhallintakoulutus, tämä teoriakoevilppi ja muut — tässä on hyvin paljon hyviä asioita, jotka on nyt tässä ensimmäisessä vaiheessa tärkeää saada maaliin, niin että se ei jää roikkumaan.

Mitä meillä tässä rinnalla on lisäksi meneillään, niin meillä on se ajokorttilain kokonaisuudistus, johon tuossa viittasinkin, eli meillä on EU:n ajokorttidirektiivin kansallinen täytäntöönpano, ja siinä yhteydessä tarkastellaan muun muassa sitä promillerajaa ja myöskin ajokieltoasääntelyä laajemmin, ja siinä yhteydessä käsitellään tätä, mitä edustaja Laaksokin otti esiin, että mitä muita vaihtoehtoja ja mitä muuta voimme tehdä vielä. Lisäksi meillä on tämä liikenneturvallisuusstrategian päivitys. Eli nämä ovat kaikki meneillään, ja siinä yhteydessä on mahdollista saada sitten lisää ja tarkempaa eteenpäin. Mutta jotta tämä ei vain jäisi tähän vaiheeseen, nyt on erittäin hienoa ja tärkeää, että saadaan nämä eteenpäin.

Varmasti on paljon asioita esimerkiksi teknologiaan liittyen ja erilaisiin rajoituksiin liittyen, mutta me puhutaan siis, niin kuin edustaja Rintamäki totesi hyvin, suojatoimista.

Punkt i protokollet PR 18/2026 rd

Nuoret eivät aina osaa suojata itseään, heillä ei ole itsesuojeluvaistoa, ja sen takia on hyvin tärkeää, että meillä tämä nyt etenee.

Voin todeta, että varmasti teemme kaikki tässä loppuvaiheessakin kaikkemme, jotta tässä tulee sitten tasapuolinen kohtelu ja poikkeuslupan saa silloin kun sen tarvitsee. Se on ihan selvää, että Suomen kokoisessa maassa näillä etäisyyksillä tarvitaan poikkeuslupia, mutta ei niin, että se on pääsääntö, vaan niin, että se on poikkeus. Tässä ei suinkaan ole tarkoitus, että vaikeutetaan nuorten elämää, vaan pidetään heidät hengissä ja mahdollistetaan nimenomaan se, että heillä on kaikki paremmat kyvyt, asenteet ja riskienhallinta, kun he tuolla autoilevat alaikäisenä. — Kiitoksia tästä keskustelusta, ja oikein hyvää käsittelyä kaikkien osalta. Kiitos.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet.