

## Täysistunto

Tiistai 28.4.2026 klo 14.00

### 8. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 11/2026 vp  
Toimenpidealoite TPA 46, 56, 59/2025 vp  
Valiokunnan mietintö LiVM 5/2026 vp

*Ensimmäinen käsittely*

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Ensimmäiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 8. asia. Käsittelyn pohjana on liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö LiVM 5/2026 vp. Nyt päätetään lakiehdotuksen sisällöstä. — Yleiskeskustelu alkaa. Esittelypuheenvuoro, valiokunnan puheenjohtaja, edustaja Ovaska, olkaa hyvä.

*Keskustelu*

16.09 **Jouni Ovaska kesk** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Käsittelyssä oleva liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö koskee hallituksen esitystä laiksi ajokorttilain muuttamisesta. Hallituksen esityksen pääasiallisena tavoitteena on edistää erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta. Hallituksen esityksessä todetaan, että vaikka liikenneturvallisuus on kehittynyt myönteiseen suuntaan, vuodelle 2050 asetettuihin liikenneturvallisuuksitavoitteisiin pääseminen edellyttää lisätoimia, jotta loukkaantumisten ja kuolemien määrä tieliikenteessä jatkaa laskuaan.

Esityksen mukaan lisätoimia on syytä kohdistaa erityisesti nuoriin kuljettajiin, sillä he ovat yliedustettuina tieliikenteen onnettomuustilastoissa. Kun tarkastelu rajataan vain yöaikaan kello 00—05, ovat 17-vuotiaiden onnettomuudet lisääntyneet. Valiokunta katsoo, että hallituksen esityksen tavoitteet ovat kannatettavia ja että niitä on edistettävä, vaikka hallituksen esityksen muutokset voivat aiheuttaa jossain määrin hankaluuksia joillekin nuorille. Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että alaikäisten B-luokan ajo-oikeutta rajoitettaisiin kieltämällä B-luokan ajo-oikeutta edellyttävän ajoneuvon ajaminen yöaikaan kello 00:n ja 05:n välisenä aikana. Valiokunta pitää tätä muutosta perusteltuna ottaen huomioon nuorten kuljettajien onnettomuuksien kehityksen erityisesti yöaikaan. Valiokunta toteaa, että esityksen mukaan alaikäiset kuljettajat voisivat yhä kuljettaa muita kuin B-luokan ajo-oikeutta edellyttäviä ajoneuvoja rajoituksetta. Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että hakemusten ja myönteisten poikkeuslupapäätösten määrän kasvun valossa nykymuotoista poikkeuslupamenettelyä ei hallituksen esityksen mukaan pidetä tarkoituksenmukaisena. Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan myöntämisehtojen tarkentamisella pyritään aiempaa täsmällisemmin varmistamaan, että ikäpoikkeuslupaa haetaan nuoren jatkuvaan ja olennaiseen liikkumistarpeeseen. Tavoitteena on myös edistää liikenneturvallisuutta.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 43/2026 vp

Arvoisa puhemies! Kuljettajakoulutuksen osalta esityksessä ehdotetaan riskientunnistamiskoulutuksen vahvistamista. Valiokunta toteaa, että riskientunnistamiskoulutukseen sisältyvästä ajo-opetuksesta enintään puolet voitaisiin antaa simulaattorilla. Asiantuntijakuulemisessa on esitetty ehdotuksesta toisistaan poikkeavia näkökantoja. Toisaalta simulaattoriopetusta on pidetty vaikuttavana, turvallisena ja ekologisena tapana toteuttaa koulutus. Toisaalta on katsottu, että rataharjoittelun tärkeys korostuu etenkin ajokorttikoulutuksen yhteydessä. Valiokunta toteaa saamansa selvityksen perusteella, että ehdotetun rajoituksen ja sitä kautta henkilöautolla annettavan ajo-opetuksen määrän lisääntymisen arvioidaan parantavan liikenneturvallisuuksia.

Arvoisa puhemies! Hallituksen esityksessä ehdotetaan myös uutta hallinnollista seuraamusta kuljettajantutkimuksen teoriakokeesta vilppiin syyllistyneelle. Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa vilpillisesti toimineen henkilön kuuden kuukauden mittaiseen kieltoon osallistua teoriakokeeseen. Valiokunta pitää tärkeänä, että ajokorttijärjestelmän uskottavuus perustuu luottamukseen siitä, että ajokortin saanut henkilö hallitsee ajoneuvon käsittelyn ja ymmärtää liikennesäännöt sekä vaaratilanteiden ennakoinnin merkityksen. Valiokunnan näkemyksen mukaan esitetty vilpin määritelmä kattaa laajasti vilpin eri muodot, eikä lakiehdotuksen muotoilu ole tarpeen täsmentää.

Arvoisa puhemies! Valiokunta on kiinnittänyt huomiota myös uusien kuljettajien promillerajaan. Asiantuntijakuulemisessa on esitetty alemmaa promillerajaa uusille kuljettajille ja valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että Euroopassa on enää viisi maata, joissa uusien kuljettajien promilleraja on korkeampi kuin 0,2. Valiokunta esittää lausumaa, jonka mukaan eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto ryhtyy toimenpiteisiin alemman promillerajan säätämiseksi uusille kuljettajille.

Valiokunta on tarkastellut myös esityksen taannehtivuutta koskevia kysymyksiä. Valiokunta toteaa, että rajoituksen kohdistamista myös ennen lain voimaantuloa ajo-oikeuden saaneisiin alaikäisiin on perusteltu yhdenmukaisuuden, rajoituksen tavoitteen sekä valvonnan näkökulmasta. Valiokunta pitää tärkeänä, että kuljettajille ilmoitetaan asianmukaisesti heitä koskevista muutoksista.

Rouva puhemies! Valiokunta on käsitellyt esityksen yhteydessä myös toimenpidealoitteet valtiopäiviltä 2025 eli 46, 56 ja 59. Saamansa selvityksen perusteella valiokunta esittää toimenpidealoitteet hylättäväksi.

Hyvät edustajat! Kokonaisuutena valiokunta katsoo, että esitys edistää liikenneturvallisuuksia ja vastaa erityisesti nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuteen liittyviin haasteisiin. Valiokunta puoltaa lakiehdotuksen hyväksymistä muutettuna, esittää toimenpidealoitteet hylättäviksi ja esittää yhden lausuman hyväksymistä.

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Kiitokset edustaja Ovaskalle esittelystä. — Sitten mennään puhujalistaan. Edustaja Hänninen.

**16.14 Juha Hänninen kok:** Kiitos, 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, jolla suojelemme sekä nuoria että kaikkia tiellä liikkuvia, siis takaamme turvallisemman liikenteen.

Tässä uudistuksessa erityinen huoli liittyy nuoriin kuljettajiin. He ovat edelleen ryhmä, jolle vähäinen ajokokemus, ympäristön paineet ja riskeille altis ajotyylit muodostavat hel-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 43/2026 vp

posti 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 nyt sitä, että poikkeuslupa myönnetään vain aitoon ja säännölliseen liikkumisen tarpeeseen.

Välimatkat ovat Suomessa pitkiä, mutta se ei ole syy laiminlyödä nuortemme 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 vahinkoja sattuu. Näin rakennamme asenteita, jotka kantavat nuorta pitkälle aikuisuuteen. — Kiitos, arvoisa puhemies.

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Edustaja Rintamäki, poissa. — Edustaja Reijonen.

**16.17 Minna Reijonen ps:** Arvoisa puhemies! Käsittelemme nyt liikenneasioita ja nuorten asioita yhdessä. Suomen tavoitteena on, että vuonna 2050 meillä on liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia pyöreät nolla. Tavoite on kunnianhimoinen, mutta se on toteutettavissa, sillä viimeisen kymmenen vuoden aikana liikenneturvallisuuden kannalta on tehty paljon hyvää työtä. Tästä kertoo se, että liikennekuolemat ovat Suomessa laskeneet lähes kaksinkertaisesti muihin Euroopan unionin maihin verrattuna. Voimmekin ylpeydellä sanoa olevamme esimerkkimaa tässäkin asiassa.

Nuorten liikenneonnettomuuksien ja -kuolemien ennaltaehkäisyssä meillä sen sijaan on paljon varaa parantaa, sillä nuoret ovat yliedustettuina onnettomuustilastoissa. Lähes joka kolmas liikenteessä loukkaantunut on iältään 15—24-vuotias, vaikka heidän osuutensa väestöstä on vain noin 11 prosenttia. Liikenteessä sattuneista kuolemista joka viides on nuori kuljettaja. 15—17-vuotiailla on suurempi riski menehtyä liikenteessä muihin Pohjoismaihin verrattuna. Korkein riski liikenteessä menehtymiseen on nuorilla miehillä, sillä heillä riski on moninkertainen verrattuna samanikäisiin naisiin.

Syitä onnettomuuksille on monia: Halutaan kenties näyttää kavereille, kuka on porukan taitavin kuski. Ajetaan liian suurella tilannenopeudella ja otetaan riskejä. Yllytetään kuskina olevaa kaveria ottamaan vähän vielä lisää riskejä ja vielä suuremmalla nopeudella. Ei käytetä turvavyötä. Lähdetään rattiin jopa muutaman oluen jälkeen. Onnettomuuden tapahtumahetki sijoittuukin yleensä yöaikaan, viikonloppuihin ja kesään.

17-vuotiaan poikkeusluvan tarkoitus on mahdollistaa liikkuminen harrastuksiin ja töihin. Valtaosa onnettomuuksista kuitenkin tapahtuu vapaa-ajalla, ei matkalla töihin tai harrastuksiin. Tällä hallituksen esityksellä kiristetään oletusarvoksi muuttuneen poikkeusluvan myöntämisehtoja ja kielletään se yöaikainen ajaminen. Tämän esityksen muutoksilla puututaan edellä mainittuihin riskeihin ja otetaan askel oikeaan suuntaan onnettomuuksien ehkäisemisessä. Tavoitteena ei ole nuorten ilon pilaaminen. Tavoitteena on se, että illalla

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 43/2026 vp

jokainen nuori pääsee ehjänä ja hengissä kotiin. Tavoitteena on siis se, että illalla joka ikinen nuori pääsee ehjänä ja hengissä kotiin. — Kiitos.

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Edustaja Strandman. poissa. — Edustaja Lyly.

16.20 **Lauri Lyly sd:** Arvoisa rouva puhemies! Tämä mietintö nuorten ajokorttilain muuttamisesta: Tämä lakimuutos, joka rajoittaa yöaikaan ajoa 0:n ja 5:n välillä, kohdistuu oikeaan kohtaan, koska onnettomuuksia on tapahtunut paljon niinä aikoina nuorille, ja on siinä mielessä kannatettava. Sitten tämä näkökulma, että rajoitetaan näitä poikkeuslupa-asioita, jotka ovat olleet aika lailla automaatteja. Nyt se kiristyy niin, että poikkeuslupa liittyy oleelliseen tarpeeseen.

Se, minkä takia pyysin puheenvuoron, arvoisa rouva puhemies, liittyy siihen, että Pirkanmaalla meillä on ollut aika monta tämän ikäistä nuorta onnettomuudessa tässä ihan lähiaikoina, ja ne ovat aina kauheita tilanteita niin omaisille kuin kaikille muillekin, ja siinä mielessä kaikki toimet, mitä voidaan tehdä ennalta, ovat järkeviä. Siinä mielessä tämä lakiesitys on hyvä.

Ainut asia, jota minä tässä jäin pohtimaan on se, kun täällä on lausuma promillerajasta, jota on asiantuntijakuulemisessa esitetty, että sitä voitaisiin pudottaa 0,2:een, niin siinä mielessä olisi ehkä ollut järkeväkin se tehdä tässä yhteydessä, ja mielestäni sitä pitäisi pohtia.

Toinen asia, joka tässä promillerajassa meillä aina unohtuu, on se, että vesillä liikkumisessa promilleraja on yksi. Meidän pitäisi ajatella myöskin sitä promillerajaa, että se olisi alempana kuin se yksi, eli se olisi samalla tasolla kuin muuallakin liikenteessä ollaan, koska siellä liikutaan aika lailla semmoisilla kulkuneuvoilla, että vesiturvallisuuden kannalta olisi järkevä sellaisessa tilanteessa ajaa niin, että kaikki aistit ovat kunnossa. Tässä mielessä, kun valiokunta miettii näitä promillerajoja, niin se huolehtisi myös tämän vesiliikenteen promillerajan pudottamisesta alemmas. — Kiitos.

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Edustaja Rasinkangas.

16.22 **Merja Rasinkangas ps:** Arvoisa rouva puhemies! Aivan liian monen nuoren elämäntie päättyy maantielle. Yksikin liian varhain menetetty nuori on liikaa. Vuosien 2020—2024 välillä nuoria, 15—24-vuotiaita on kuollut liikenneonnettomuuksissa keskimäärin kahdeksan per vuosi. Vuonna 2024 kuoli viisi nuorta ja 2025 kuoli 15. Viime vuonna nuorten liikennekuolemat ovat siis kolminkertaistuneet. Tänä vuonna 2026 pelkästään tammi-helmikuun ennakkotietojen mukaan on jo menehtynyt viisi nuorta eli saman verran kuin koko vuonna 2024. Olemme viime aikoina saaneet lukea toinen toistaan surullisempia uutisia: kuinka ohittamaan lähtenyt nuori kuoli Akaalla, kuinka kaksi nuorta miestä kuoli Seinäjoella, kuinka nuori kuljettaja on kokeillut auton tehoja ja 16-vuotiaat tyttö ja poika ovat kuolleet tai kuinka nuoren kuljettama auto suistui tieltä pahoin seurauksin. Tässä vain muutamia esimerkkejä näistä surullisista otsikoista, joita me mediasta olemme voineet lukea.

Jokaisen onnettomuuden taustalla on läheisiä, joiden tuskaa on vaikea kuvitella. Asiantuntijoiden, kuten onnettomuustietokeskuksen ja Liikenneturvan, mukaan nuorten liikennekuolemiin vaikuttavat monet tekijät. Nuoret ovat yliedustettuina tilastoissa erityisesti siksi, että nuoresta iästä johtuen aivotoiminta on vasta kehittyvässä vaiheessa ja ajokoke-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 43/2026 vp

musta on varsin vähän. Myös ajoneuvon kunto ja päihteet ovat mukana muutamissa onnettomuuksissa.

Nuorilla kuljettajilla yksi suurimmista riskitekijöistä on riskinhallinnan puute. Lisäksi monet muut ulkoiset tekijät, kuten ryhmäpaine ja vauhtisokeus, näkyvät valitettavan usein nuorten onnettomuuksissa. Poliisi joutuu työssään puuttumaan paitsi ylinopeuksiin myös muuhun ajotapaan sekä ajoneuvon kuntoon. Näissä nuorten viikonloppuajeluissa näkyy myös näytön halu kavereille ja rohkeuden näyttö: minä osaan, minä uskallan. Edellisessä työssäni poliisina olen nähnyt ja kohdannut näitä asioita nuorten kohtaamispaikoissa, kuten markettien parkkipaikoilla, missä isän bemari ja äidin audi saivat vähän kyytiä: perä heitti ja kumi paloi.

Arvoisa puhemies! Käsittelyssä oleva ajokorttilain uudistus on ehdottomasti tarpeellinen ja jopa ihmishenkiä pelastava. Lakiuudistuksen jälkeen B-luokan ajokortin suorittavalle lisätään pakollista riskientunnistamiskoulutusta. Ajokieltoon määrätylle uudelle kuljettajalle laajennetaan pakollista ajokieltokoulutusta. Aiemmin se koski vain A- ja B-ajokorttia, mutta nyt se laajenee mopo-, mopauto- ja traktoriluokkaan — tämäkin on tärkeä uudistus ajatellen meidän nuorta mopokansaa. 17-vuotiaiden kuljettajien yöaikainen ajaminen kielletään välillä kello 00—05. 17-vuotiaalle kuljettajalle tulee velvollisuus merkitä ajoneuvo alaikäisen kuljettajan tunnuksilla. Lisäksi määrätään seuraamus kuljettajatutkinnon teoriakokeessa vilppiin syyllistyneelle.

Arvoisa puhemies! Edellä mainitut tiukennukset ajokorttilakiin ovat ehdottomasti tarpeellisia, erityisesti huomioiden vuonna 2018 voimaan tullut laki, jolla helpotettiin ikäpoikkeuslupien saamista jo 17-vuotiaana.

Kiitän liikenne- ja viestintäministeri Lulu Rannetta hyvästä työstä liikenneturvallisuuden eteen tämän hallituskauden aikana tehdystä työstä.

Olkaa turvallisesti liikenteessä ja noudattakaa liikennesääntöjä. — Kiitos.

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Edustaja Hoskonen.

16.27 **Hannu Hoskonen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! On aivan erinomaista, että tällainen hallituksen esitys on tullut käsittelyyn tänne eduskuntaan, ja todella se, mikä lopputulos tässä mietinnössä on, on erittäin hyvä. Se turvallisuuskoulutus pitää ottaa vakavasti ja todella näille nuorille pitää kertoa se, mitä riskejä on ja miten tuolla liikenteessä tulee toimia. Aika usein, kun on tuolla maantien päällä omalla autolla liikkeellä, joutuu toteamaan näitä hurjia ajon ylinopeuksia. En tiedä, ovatko kaikki sitten nuorten ajamia, tuskinpa vain, mutta olemme omalla esimerkillämme ehkä antaneet siihen tilaa, että nuoret voivat sitten hurjastella miten sattuu. Nuoruuteen totta kai liittyy sellainen yltiöpäinen kokeiluhalu ja näyttämisen halu ja tämä oman jengin tai oman porukan paine tietenkin, että pitää näyttää kovaa kaveria. Se on varmaan niitä vaarallisimpia, koska siinä joukossa sitten yllytetään tekemään ihan ihmeellisiä tekoja.

Omasta kokemuksestani kerron sen verran, että olin tuossa yhdessä tilanteessa. Olin lenkillä yhtenä iltana, kesäiltana, ja siinähan niitä nuoria oli kokoontunut. Siellä oli mopoikäisiä, oli joitain traktorimönkijöitä ja muita koolla. Ne olivat vähän laittomalla alueella, ja pikkuisen näytti mopo keulivan aika herkästi, ja olivat semmoisella paikalla, missä ei olisi saanut olla. Minä menin ihan rakentavassa hengessä näiden nuorten miesten ja naisten luokse ja sanoin, kun nämä pojat kysyivät, että aionko soittaa poliisille, että ei tietenkään tässä mitään poliiseja tarvita. Puhutaan nyt niin kuin mies miehelle ja nainen naiselle, että

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 43/2026 vp

ei lähdetä tässä nyt minnekään leveilemään tai uhkailemaan, vaan puhutaan järkeä: Ajakaa, hyvät ihmiset, rauhallisesti, koska teillä on pitkä, pitkä elämä edessä, on loistavia menestyksiä, onnistumisia, ja saatte jonain päivänä ostettua vaikka sen 700-sarjan Bemarin, mikä ehkä teille on tavoite. Älkää nyt tänä iltana pilatko sitä. Se seitsemänsatanen Bemari, niitä valmistetaan vielä, tai iso Mersu taikka loistava Toyota, sekin on hyvä auto, ja te saatte sen tavoitteen täyteen, kun maltatte nyt vähän. Älkää, hyvät ihmiset, särkekö itseänne, pahimmillaan olette invalideja lopun ikänne. Nauttikaa elämästä, älkää tehkö pahojanne, ja jos on kaveri pulassa, niin auttakaa, koska se yhteishenki pitää kääntää voimaksi eikä siihen, että lähdetään tyhmyyksissä tekemään semmoisia juttuja, joista sitten lopun iän kärsii. Niitäkin tapauksia olen kotikunnassani pari tapausta viime vuosina nähnyt, että on käynyt todella huonosti.

Korostan, arvoisa rouva puhemies, sitä kotikasvatuksen merkitystä. Jos isä ja äiti eivät pidä lapsestaan huolta, siitä, että hänelle kerrotaan, miten tämä homma tulee tehdä, taotaan sitä järkeä päähän, niin kyllähän sillä kaikennäköistä sattuu. Hyvä, että laki tuli tähän muotoon nyt mietinnössä, ja pidetään huoli omalta osaltamme, että viedään sitä viestiä eteenpäin, että nuoruus on hienoa aikaa eikä sitä kannata tyrmätä ylinopeusajolla. Nimittäin kun autolla edellisen kerran tänne Helsinkiin ajoin, niin tuossa lähempänä Joensuuta minut ohitti auto. Minulla oli laillinen 100 kilometriä tunnissa nopeus, ja sillä ohittavalla autolla, en pysty arvioimaan, sataviisikymppiä vähintään. Tämä kuvaa sitä, miksi Suomen liikenne on mennyt. Erittäin huolestuttavaa. Mutta toivottavasti nuorilla järki on parempi kuin meillä aikuisilla, että he osaavat varoa, ja tämä laki varmaan on siinä asiassa erittäin hyvä kannustin.

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Edustaja Mikkonen poissa. — Edustaja Eerola.

16.30 **Juho Eerola ps:** Arvoisa rouva puhemies! Kiitokset tosiaan valiokunnalle tästä mainiosta mietinnöstä, mikä tämän mainion lakiesityksen pohjalta on tehty. Tosiaan, niin kuin tässä on monessa puheenvuorossa aikaisemmin kuultu, tämän esityksen vaikutukset kohdistuvat nuoriin, erityisesti näihin 17-vuotiaisiin, ketkä poikkeusluvalla sitten tätä ajokorttia ajavat. Tämä nuorten liikenneturvallisuushan on meidän koko yhteiskunnan asia, ja tämäkin muutamassa puheenvuorossa aikaisemmin jo kuultiin, että Suomen tavoitteena, oikein hallitusohjelmaan kirjoitettuna, on se, että on nolla liikennekuolemaa ja vakavaa loukkaantumista vuonna 2050. Vuoden 2050 17- ja 18-vuotiaathan eivät ole vielä tänä päivänä edes syntyneet, joten meillä on vielä aikaa toteuttaa tämä hyvä tavoite.

No, tähän pääsemiseksi tarvitaan ehkä nämä lakimuutokset... [Puhemies: Mikrofoni hävisi!] — Ei hävinnyt mikrofoni mutta ääni. [Puhemies: No, ääni mikrofonista!] — No niin, nyt löytyi myös äänioikeus minullekin, hyvä. — Eli tosiaan, niin kuin olin sanomassa, tämä lakimuutos varmaan tähän tarvitaan, mutta tarvitaan muitakin toimia, niin kuin vaikuttavaa liikennekasvatusta, sekä kotona että kouluissa ja yhteiskunnassa muutenkin.

Edeltävä puhuja, edustaja Hoskonen, kuvasi tilannetta, kun hänet oli ohitettu, ja sitä, minkälaiseksi käytös liikenteessä on mennyt. Näitä tapauksia tosiaan näkee, en sitä kiistä, mutta tilastojen mukaan kuitenkin on menty parempaan suuntaan, niin että näitä liikennekuolemia tapahtuu kuitenkin vähemmän kuin menneinä vuosikymmeninä. Se on hyvää kehitystä. Mutta sitten nuorten eli nyt tässä tapauksessa 15—24-vuotiaitten liikenneturvallisuus ei ole parantunut toivotusti. Huomattavaa on myös nuorten liikennetrikosten voimakas kasvu vuoden 2018 tehdyn ajokorttilain uudistuksen jälkeen, jolloin ikäpoikkeusluvan

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 43/2026 vp

ja opetusluvan saamista helpotettiin ja ajokortin hankkimisprosessia kevennettiin huomattavasti. Melkein yhtä paljon tästä on tullut kritiikkiä ja palautetta kuin taksilaistakin. Tosin myös positiivista palautetta on tullut, että nuoret pääsevät helpommin harrastuksiin ja kouluun pitempien matkojen takaa. Se myönnettäköön myös.

No, Suomi on sitoutunut niin sanottuun nollavisioon, jonka mukaan kenenkään ei tarvitsisi kuolla tai loukkaantua liikenteessä. Hallituksen esitys on oikeansuuntainen askel — tai ehkä ei nyt askel, mutta jonkunnäköinen ratinkääntö — tämän liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja alaikäisten kuljettajien suojelemiseksi.

Tässä ehdotuksessa esitetyt muutokset kohdentuvat hyvin onnettomuustutkinnassa todettuihin keskeisiin riskitekijöihin, mitä on havaittu. Poikkeusluvan myöntämisehtojen kiristäminen on siksi mielestäni oikeinkin perusteltua, sillä puolet näistä onnettomuuksista tapahtuu yöaikaan ja lähes yksinomaan tällaisilla vapaa-ajan matkoilla, joilla ei todennäköisesti ollut minkäänlaisia yhteyttä poikkeusluvan perusteena oleviin tarpeisiin eli siis harrastuksiin ja koulunkäyntiin ja tämän tämmöiseen.

Eli kaikin puolin hyvä esitys, mutta se ainoa pieni duubio, niin kuin nykyään hienosti sanotaan, kun jotain asiaa epäillään, on se, että näille tulisi jonkunnäköinen merkintä. En ole ihan nyt niin tarkkaan selannut tätä mietintöä tai esitystä yleensä, minkälainen merkintä siihen autoon sitten tulisi näille poikkeusluvalla ajaville. Ainakin itse muistan omasta hurjasta nuoruudestani sen, että jos jollain oli kahdeksankymppin lätkä siinä autossa, niin se sitten aiheutti niissä, jotka olivat juuri päässeet eroon siitä kahdeksankymppin lätkästä, sellaisen reaktion, että lähdettiin vähän kiihdyttelemään ja haastamaan sitten sitä kahdeksankymppin lätkäläistä. Se sitten saattoi johtaa kaikennäköisiin riskitilanteisiin, mutta se oli tosiaan silloin omassa nuoruudessani. Nykyiset nuorethan ovat tietenkin kaikin puolin paljon fiksumpia kuin me entiset nuoret. — Kiitos.

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Edustaja Lundén.

16.34 **Mikko Lundén ps:** Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Hallitus haluaa parantaa liikenneturvallisuutta erityisesti nuorten kuljettajien osalta. Suomi on sitoutunut tavoitteeseen, ettei yksikään ihminen kuolisi tai loukkaantuisi vakavasti liikenteessä. Tavoitteena on, että vuoteen 2050 mennessä liikennekuolemia ei tapahtuisi yhtäkään. Tämä tavoite ei kuitenkaan tule itsestään, vaan tarvitsemme siihen turvallisuutta parantavia päätöksiä ja lakeja.

Liikenneturvallisuus on parantunut Suomessa viime vuosien aikana. Tieliikennekuolemien määrä on laskenut merkittävästi viimeisten vuosikymmenien aikana. Tästä huolimatta nimenomaan nuoret kuskit ovat edelleen yliedustettuina onnettomuustilastoissa. Vaikka 15–24-vuotiaat muodostavat vain noin 11 prosenttia koko Suomen väestöstä, heitä on lähes kolmasosa poliisin tietoon tulleissa liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneista tai kuolleista. Siksi meidän pitää tehdä toimia, joilla parannetaan erityisesti nuorten kuskien liikenneturvallisuutta.

Arvoisa rouva puhemies! Tässä esityksessä ehdotetaan useita eri toimia nykytilanteen parantamiseksi.

Ensinnäkin esityksessä vahvistetaan riskien tunnistamiskoulutusta B-luokan ajokorttia suorittaville. Tavoitteena on se, että uudet kuskit voisivat tunnistaa paremmin vaaranpaikkoja ja välttää niitä ajoissa.

Toiseksi esityksessä laajennetaan ajokieltokoulutuksen velvoitetta myös mopo-, mopauto- ja traktoriluokkiin. Näin varmistetaan se, että jos uusi kuljettaja on määrätty ajo-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 43/2026 vp

kieltoon, hänet ohjataan nykyistä kattavammin lisäkoulutukseen, jonka tarkoituksena on ehkäistä uusien rikkomusten ja onnettomuuksien syntymistä.

Kolmanneksi esityksessä ehdotetaan rajoituksia 17-vuotiaiden kuljettajien yöajeluihin. Jatkossa alaikäinen kuljettaja ei voisi kuljettaa henkilöautoa keskiyön ja aamuviiden välisenä aikana. Onnettomuustutkinnassa on havaittu, että suuri osa nuorten vakavista onnettomuuksista tapahtuu juuri yöaikaan ja usein vapaa-ajan matkoilla. Lisäksi alaikäisen kuskin käyttämä ajoneuvo olisi merkittävä tunnuksella, joka kertoo muille tienkäyttäjille kuljettajana olevan alaikäinen, mikä osaltaan helpottaa valvontaa.

Arvoisa rouva puhemies! Meidän täytyy kuitenkin muistaa, etteivät liikenneonnettomuudet tai kuolemat lopu sillä, että me kansanedustajat niin päätämme. Se vaatii laajemman asennemuutoksen kotona, kouluissa ja liikenteessä. On selvää, että nuoret saavat ajokokemusta vain ja ainoastaan ajamalla. Me voimme lisätä riskientunnistamiskoulutusta ja muita ennaltaehkäiseviä keinoja, mutta kokemus karttuu vain sillä, mitä enemmän ajaa ja on liikenteessä. Toisaalta liikenneturvallisuus syntyy myös asenteista ja ympäristöstä. Minkälaisen esimerkin nuoret saavat, ja minkälaista käytöstä me vanhemmat vaadimme nuorilta liikenteessä?

Kaikesta huolimatta kannatan jyrkästi todellakin 17-vuotiaiden ajokorttia, eikä siitä saa luopua. Meillä tuolla maalla ei kulje kovinkaan kattavasti julkinen liikenne, eivät metrot eivätkä ratikat. Monet nuoret käyvät koulun ohella töissä, joutuvat kulkemaan sinne autolla. Itse ainakin pidän tärkeänä, että jokainen nuori pääsee kulkemaan töihin.

Kannatan myös näitä ajokorttilakiin tehtyjä kiristyksiä, vaikka kotona oma jälkipolvi ei tästäkään kiitä. — Kiitos, arvoisa rouva puhemies.

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Edustaja Reijonen.

16.37 **Minna Reijonen ps:** Arvoisa puhemies! Jokainen liikennekuolema on äärettömän paha asia. Kodissa suretaan, suku suree, koulu suree, koko kylä suree, koti itkee, suku itkee, koulu itkee, koko kylä itkee. Vaikka se nuorista tuntuu pahalle, että yöaikaan ei saisi ajella autolla, niin kuitenkin on järkevää, että yöaikaan ei ajella, koska onnettomuuksia just silloin sattuu. Vaikka se tuntuu pahalta, niin se ei kuitenkaan ole hallituksen ilkeyttä vaan sitä, että hallitus haluaa pitää nämä nuoret elossa.

Ja onhan se näin, että jokainen liikennekuolema on liikaa. Kuolla kyllä ehtii muutenkin kuin liikenteessä. Se on vain fakta sekin, ja toivon, että tämä nollalinja toteutuu. Ei tarvita niitä liikennekuolemia.

Tässä edustaja Eerola muisteli sitä kahdeksankymppin lätkää ansiokkaasti, ja sehän oli vähän just tämmöistä aikaa, että kun kahdeksankymppin lätkä nähtiin — tai en nyt puhu omasta puolestani, mutta yleisesti puhutaan — ja se oli näkösällä, niin se takana oleva auto kiihdytti hirveätä vauhtia. Se vain on tämmöistä faktaa, mitä on varmasti sattunut tuolla liikenteessä.

Nämä muutokset ovat erittäin tervetulleita, ja nuoret kuljettajat ovat kyllä ansiokkaasti kuljettaneet, mutta totta kai ikäviä ovat nämä kuolemat aina. Näihin ei pitäisi joutua.

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Edustaja Strandman.

16.39 **Jaana Strandman ps:** Arvoisa rouva puhemies! Ajokorttilain uudistuksen tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta, vastata yhteiskunnan muutoksiin ja varmistaa, että

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 43/2026 vp

ajokorttijärjestelmä on oikeudenmukainen, toimiva ja kansalaisten arkea tukeva. Liikenneympäristömme on muuttunut merkittävästi: ajoneuvoteknologia kehittyy, liikkumisen muodot monipuolistuvat ja samalla ikärakenteemme vanhenee. Näihin muutoksiin tarvitaan lainsäädäntöä, joka ei ainoastaan reagoi ongelmiin jälkikäteen vaan myös ennaltaehkäisee riskejä ja tukee turvallista liikkumista kaikissa ikäryhmissä.

Keskeistä tässä uudistuksessa on liikenneturvallisuus. Erityisesti nuorten kuljettajien kohtuuton onnettomuusriski edellyttää, että kuljettajaopetuksen laatuun, harjoitteluun ja asenteisiin kiinnitetään nykyistä enemmän huomiota. Samalla on huolehdittava siitä, ettei kustannuksia tai byrokratiaa sysätä kohtuuttomasti nuorten tai heidän perheidensä harteille. Nuorten yöaikaisen ajamisen kieltä on erittäin perusteltu.

Arvoisa rouva puhemies! Uudistuksessa on tärkeää myös turvata ajokortin merkitys työssäkäynnin, opiskelun ja arjen sujuvuuden kannalta erityisesti harvaan asutuilla alueilla. Ajokortti ei ole kaikille vain oikeus vaan välttämättömyys. Tästä syystä sääntelyn tulee olla joustavaa ja alueelliset erot tunnistavaa, kuitenkin siitä turvallisuudesta tinkimättä.

Lisäksi ikääntyvien kuljettajien osalta on löydettävä tasapaino yksilön toimintakyvyn arvioinnin ja ihmisten yhdenvertaisen kohtelun välillä. Ikä ei itsessään saa olla este ajamiselle, mutta samalla meidän on huolehdittava siitä, että ajokykyä arvioidaan riittävän ajoissa ja yksilöllisesti.

Ajokorttilain uudistus on kokonaisuus, jossa onnistuminen mitataan lopulta tieliikenteessä: onko liikenne turvallisempaa, onko järjestelmä oikeudenmukaisempi ja kokevatko kansalaiset sen selkeäksi ja toimivaksi. Näihin tavoitteisiin meidän tulee pyrkiä yli hallitus- ja oppositiorajojen.

Kannatan tätä ajokorttilain uudistusta, joka perustuu tutkittuun tietoon, kuulee asiantuntijoita ja kansalaisia ja jossa liikenneturvallisuus asetetaan etusijalle ilman tarpeetonta byrokratiaa.

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Edustaja Elomaa.

**16.41 Ritva Elomaa ps:** Arvoisa puhemies! Tässä hallituksen esityksessä tosiaan ajokorttilakia uudistetaan, ja kannatan tätä erittäin lämpimästi. Liikenneturvallisuutta tulee kehittää aivan jatkuvasti, koska liikenne vilkastuu koko ajan.

Ennen tosiaan oli kahdeksankymppin lätkä, niin kuin edustaja Eerolakin taisi muistella, ja silloin tiedettiin, että on tuore kuski autossa ajamassa, ja se oli tosi hyvä silloin. Vähän tiesi varoa sitten tällaista kuskia, että voi olla, että ei ole vielä ajokokemusta niin paljon.

Tässä hallituksen esityksessä on ajateltu ennen kaikkea nuoria kuskeja, 17-vuotiaita ja nuoria, ja se on tosi hyvä, koska aika paljon tapahtuu onnettomuuksia just nuorilla. Ne uutiset ovat raastavia, mitä tuolta lehdestäkin lukee.

Tässä yhteydessä myös alleviivaisin tuota talviharjoittelua. Se on tosi tärkeää. Se on niin yllättävää, kun se jää tulee, ja ”talvi yllätti taas autoilijat”, niin kuin aina. [Juho Eerola: Toissa päivänä!] Se on jokaiselle tietysti hyvin tärkeää, että pystyy hallitsemaan jonkun verran sitä autoa myös talvella.

Itselläni myös nuoruudesta on jäänyt inssiajo mieleen kovin. Oli hyvin pelottava inssi. Kaikki pelkäsivät, että ei päästä oikein helposti läpi, ja sydän sykki kovin, mutta kyllä sitten jotenkin läpi pääsi. Minä kiitän kyllä sitä, kun itse olen maaseudulla ajanut traktoria aika paljon — treffeillekin menin traktorin kanssa — se auttoi tässä ajokortin lukemisessa ja läpipääsemisessä ja myös inssikoikeessa.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 43/2026 vp

Täytyy todeta, että jokaiselle meistä ajoturvallisuus on tärkeää ihan iästä riippumatta, ja se sopii meille kaikille. Malttia liikenteeseen on ohje meille kaikille. — Kiitos.

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Edustaja Rasinkangas.

**16.44 Merja Rasinkangas ps:** Kiitos, arvoisa rouva puhemies! On tärkeää, että lasten ja nuorten turvallista liikennekäyttäytymistä huomioidaan jo ihan lapsesta lähtien. Tätä turvallisuuskasvatusta annetaankin jo päiväkodeista lähtien, samoiten kouluissa tehdään tärkeää liikennekasvatustyötä. Mutta ennen kaikkea me aikuiset olemme niitä eläviä esimerkkejä ja malleja tuolla liikenteessä. Tämä meidän pitää hyödyntää myös omille jälkikasvuillemme.

Meillä on onneksi valtakunnallisesti Liikenneturva, joka järjestää monenlaisia koulutus-tapahtumia paitsi opettajille myös eri tapahtumissa ja myöskin kouluissa. Myös koulupoliisit tekevät tänä päivänä laillisuuskasvatuksen lisäksi myös jonkin verran liikennekasvatusta, ja tämä on äärimmäisen tärkeää. Lapsia ja nuoria pitää pitkin elämää lapsesta lähtien muistuttaa ja hoksauttaa ja pitää huolehtia siitä, että heillä on turvalliset välineet, kun he lähtevät liikkumaan. Oli kyseessä sitten pyörä tai mopo tai auto, niin turvavälineiden pitää olla kunnossa.

Sitten kun tullaan tähän ajokortti-ikään, niin myöskin vanhempien kannattaa alaikäisen kanssa, jos on nuori kuljettaja, varmistua siitä, että ajoneuvo on tieliikennekelpoinen. Valitettavan usein näissä nuorten ajoneuvoissa, jotka ovat sitten päätyneet onnettomuuteen, on havaittu epäkuntoisuutta renkaissa, jarruissa tai muuta vastaavaa. Nämä ovat tärkeitä ennaltaehkäiseviä juttuja, mitkä pitäisi huomioida myös turvallisen liikennekäyttäytymisen kasvatuksessa. — Kiitos.

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Edustaja Eskelinen.

**16.45 Seppo Eskelinen sd:** Arvoisa rouva puhemies! Tärkeä lakiuudistus. Silloin, kun edellinen lainsäädäntö tehtiin, vähän kysymysmerkkiä oli, miten tässä käy, ja kyllähän tämä lähti vähän lapasesta. Vuonna 24 myönnettiin jo enemmän 17-vuotiaille ajolupia kuin 18-vuotiaille. Hyvä, että tämä nopealla aikataululla eteni, mutta huolihan tässä oli just se, että erityisesti 17-vuotiaitten osalta yöaikaisen ajamisen ja vakavien liikenneonnettomuuksien osuus oli iso. Tähän oli pakko tarttua.

Ehkä eniten valiokunnassa käytiin keskustelua yöaikaisesta kellonaikarajasta, ja pitkälti nämä vakavat onnettomuudet ovat tapahtuneet 24—05. Siihen nyt tässä päädyttiin, että siihen se raja tulee. Pointtina on tietysti, että lisätään liikenneturvallisuuskasvatusta ja erityisesti riskienhallintakoulutusta ja myös fyysisesti ajoneuvolla ajamista. Kohtuuvähillä tunneilla ja aika pitkälti simulaattoripainotteisesti se opetus aiemmin tapahtui. Nythän simulaattoritunnit jäävät tässä tavallaan minimiin. Myös rikemaksut tulevat tähän mukaan.

Valiokunta ei tällä aikataululla promillerajaa puuttunut, mutta Suomessa kaiken kaikkiaan tämä meidän promilleraja 0,5 on huomattavasti korkeampi kuin monessa Euroopan maassa. Meillä oli ajatus, että nuorten osalta sitä voitaisiin pudottaa 0,2:een, jopa nolnaan alle 18-vuotiaitten ja 18-vuotiaitten osalta, mutta siellä on nyt sitten valiokunnalla lausuma, että jatkovalmistelua sen osalta tehtäisiin ja tuotaisiin se sitten tänne saliin.

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Edustaja Viljanen.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 43/2026 vp

16.48 **Eerikki Viljanen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Tässä on käsittelyssä erittäin tärkeä uudistuspaketti, jolla on tarkoitus parantaa etenkin nuorten liikkumisen turvallisuutta.

Kuten tässä edellisessä puheenvuorossa on todettu, olemme ihan viime vuosina joutuneet todistamaan erittäin monia vakavia onnettomuuksia, joissa osallisina tai tekijöinä on ollut nuoria ajoneuvojen kuljettajia. Onkin erittäin hyvä, että näihin nuorten kuljettajien ajo-ongelmiin ja -haasteisiin on puututtu ja tuotu uutta sääntelyä, jolla tätä ajo-oikeutta, ajo-opetusta, ajo-olosuhteita tullaan nuorten osalta uudelleen säätämään ja rajoittamaan.

Tämä on hyvä paketti, ja kuten edustaja Eskelinen edellisessä puheenvuorossa totesi, tämä yöaikainen ajaminen ja siihen ehdotettu ja tuleva rajoitus on myös paikallaan, koska useimmat näistä erittäin vakavista onnettomuuksista, valitettavista onnettomuuksista, ovat tapahtuneet yöaikaan.

Mutta, arvoisa puhemies, käytän tämän mahdollisuuden myös todetakseni sinänsä itsensänselvän asian, mikä itse kullakin meistä saattaa arjen kiireessä välillä unohtua. Se on se, että mikään säätely ei onnettomuuksia estä, ellei sitä noudateta, ja tässä liikennekulttuurilla on äärimmäisen tärkeä merkitys ja asema. Nuoret oppivat meiltä aikuisilta, omilta vanhemmiltaan, lähipiiriltään asioita, sitä, miten erilaisiin asioihin suhtaudutaan. Tämän johdosta on myös erittäin tärkeää nostaa esille se, että esimerkiksi näyttämällä, esimerkinnä toimimalla me kaikki, jotka liikenteessä liikumme, olemme osaltaan vastuussa siitä, miten nuoret tulevaisuudessa sitten liikenteessä käyttäytyvät. Meidän kaikkien tulisi säilyttää malttimme, toimia toisiamme kunnioittavasti myös tuolla liikenteessä liikkuessamme, jotta nuoret saisivat hyvää esimerkkiä, hyvää mallia siitä, kuinka liikenteessä tulee toimia, ja siten myös ymmärtäisivät paremmin sen, että näitä yhteisiä pelisääntöjä, myös näitä sääntöjä, jotka erityisesti koskevat nuoria, tulee noudattaa. Ne on meidän kaikkien yhteiseksi hyväksi laadittu, ja yhteispelillä toisiamme kunnioittaen liikennekin sujuu turvallisesti.

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Edustaja Elomaa.

16.50 **Ritva Elomaa ps:** Arvoisa puhemies! Vielä otin ihan lyhyen puheenvuoron, koska haluan kiittää valiokunnan edustaja Eskelistä puheenvuorosta, koska siinä tuli huomioduksi se, että te olette erittäin syvästi, koko valiokunta, paneutuneet tähän asiaan, että kuinka saataisiin parempaa liikennekulttuuria ja turvallisuutta. Tämä hallituksen esitys on kokonaisuudessaan se, ja tämä valiokunta on kyllä tehnyt hyvää työtä.

Myös edustaja Viljanen nosti liikennekulttuurin esille, ja näinhän se on. Me olemme rallikansaa, mutta siihen ajamiseen täytyy paneutua ja harjoitella kovin, ennen kuin voi täysillä ajaa kurveja, ja siltikin täytyy vähän varoa, että ei nyt ihan täysillä aja. Nimittäin helposti halutaan näyttää. Se kuuluu nuoruuteen, mutta maltti on valttia, niin kuin tässä on todettu, ja se lähtee sieltä ihan kotoakin.

Yritetään hengissä säilyä ja mennään sitä kohti, että täällä Suomessa ei tapahtuisi näitä järkyttäviä onnettomuuksia. — Kiitos.

Yleiskeskustelu päättyi.

Eduskunta hyväksyi hallituksen esitykseen HE 11/2026 vp sisältyvän lakiehdotuksen sisälön mietinnön mukaisena. Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely päättyi.