

## Täysistunto

Tiistai 5.5.2026 klo 14.00—21.39

### 16. 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

*Toinen käsittely, ainoa käsittely*

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Toiseen käsittelyyn ja ainoaan käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 16. asia. Nyt voidaan toisessa käsittelyssä hyväksyä tai hylätä lakiehdotus, jonka sisällöstä päätettiin ensimmäisessä käsittelyssä. Lopuksi päätetään ainoassa käsittelyssä toimenpidealoitteista. — Keskustelua. Edustaja Hänninen, olkaa hyvä.

*Keskustelu*

20.14 **Juha Hänninen kok:** Arvoisa puhemies! Liikenteessä jokainen meistä tekee päätöksiä, joilla on vaikutus 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, siis takaamme turvallisemman liikenteen. Tässä uudistuksessa erityinen huoli liittyy nuoriin kuljettajiin. He ovat edelleen ryhmä, jolle vähäinen ajokokemus, ympäristön paineet ja riskeille altis ajo-tyyli muodostavat helposti liikenteessä vaarallisia tilanteita ja jopa onnettomuuksia. Tutkimustieto kertoo selvästi, että yön aikana 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 vahinko sattuu. Näin rakennamme asenteita, jotka kantavat nuorta pitkälle aikuisuuteen. — Kiitos, arvoisa puhemies.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 45/2026 vp

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Sillanpää, olkaa hyvä.

**20.17 Pia Sillanpää ps:** Arvoisa puhemies! Liikenneturvallisuus koskettaa oikeastaan jokaista, joka lähtee kotiovesta ulos. Se on kaikkien tielläliikkujien ja jalankulkijoiden yhteispeliä, jossa huomioimme toinen toisemme liikenteessä. Liikennetaitoja täytyy harjoitella, ja me aikuiset olemme tärkeässä roolissa siinä, minkälaista liikennekulttuuria ope-  
tamme lapsillemme.

Suomi on ottanut tavoitteekseen, että vuoteen 2050 mennessä liikenteessä ei kuolisi yksikään ihminen. Se on hyvä tavoite, jonka toivoisi toteutuvan jo hyvin paljon aikaisemmin. Tavoite vaatii sen, että ihmiset ottaisivat vähemmän turhia riskejä liikenteessä ja meillä olisi enemmän ennakkointia, pelisääntöjen noudattamista ja muiden huomioon ottamista. Tie-  
liikennekuolemien määrä on Suomessa laskenut viimeisen vuosikymmenen aikana 29 prosenttia vuoteen 2023, kun keskimääräinen lasku EU:n alueella on ollut vain 16 prosenttia. Eli töitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi on tehty jo paljon, mutta työ on vielä kesken.

Arvoisa puhemies! Tämä esitys keskittyy erityisesti nuoriin kuljettajiin, sillä nuoret ovat liikenteessä yliedustettuina onnettomuuksissa. Vaikka nuoria on koko väestöstä vain pieni osa, he näkyvät tieliikenteen turmatilastoissa aivan liian usein. Näitä surullisia uutisia olemme lukeneet liikaa tässä muutamien viimeisten vuosien aikana. Väestöstä 15—24-  
vuotiaita nuoria on vain noin 11 prosenttia, mutta 29 prosenttia poliisin tietoon tulleista tieliikenteessä loukkaantuneista ja kuolleista vuosina 2020—2024 oli tämän ikäisiä. Se on paljon, ja jokainen loukkaantuminen ja kuolema on ollut täysin turha.

On selvää, ettei uudella ja nuorella kuljettajalla ole kertynyt vielä ajokokemusta kortin saadessa ainakaan kovin paljoa. Ajokokemusta kertyy vain ajamalla ja olemalla liikenteessä, mutta olennaista on se, miten siellä liikenteessä ollaan. Ylinopeudet, alkoholi, riskit, puhelimella viestittely, pelleily tai näyttämisen halu kavereille eivät kuulu liikenteeseen. Siksi on järkevää, että lisäämme ajokoulutusta. Mitä enemmän puhumme liikenteen riskeistä ja opetamme nuoria tunnistamaan niitä, sitä paremmin nuoret osaavat välttää niitä. Yksi lisätunti ajo-opetusta tai teoriakoulutusta voi kuulostaa pieneltä määrältä, mutta joillekin se on enemmän kuin tarpeen.

Arvoisa puhemies! Tässä esityksessä yksi todella tärkeä muutos nykytilaan on se, että 17-vuotiaiden yöajoa rajoitetaan. On selvää, että yöaikainen ajaminen on riskialtista. Kun ajaa väsyneenä ja pimeässä, virheitä voi sattua myös kokeneillekin kuskeille. Riskit ovat suuremmat nuorille ja kokemattomille kuskeille, jotka saattavat usein myös kaveriporukan paineen alaisena sortua hölmöilyihin, kun ajellaan porukalla yöaikaan. Siksi on vain oikein, että rajoitamme alaikäisten nuorten yöajelua. Parhaimmassa tapauksessa se säästää ihmishenkiä.

Autoihin lisättävä merkki alaikäisestä kuljettajasta on myös turvallisuutta parantava tekijä. Se kertoo muille tienkäyttäjille, että kyseessä on uusi ja nuori kuski, joka voidaan ottaa vielä paremmin huomioon liikenteessä. Ja täytyy muistaa, että liikenteessä sattuu virheitä ja niitä sattuu kaikille. Tärkeintä on oppia niistä virheistä, jotta niitä voi välttää jatkossa. Siihen liittyy tuleva ajokieltokoulutus. Jos nuori tekee virheen ja menettää ajokortin, tärkeintä on se, miten hän voi oppia toimimaan jatkossa toisin. Se on osa liikennekasvatusta, eli käydään läpi, mikä meni pieleen ja miten jatkossa toimitaan paremmin ja ennen kaikkea turvallisemmin.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 45/2026 vp

Arvoisa puhemies! On myös hyvä tiedostaa, että varsinkin maaseudulla on tärkeää, että nuoret pääsevät liikkumaan harrastuksiin, työharjoitteluun tai kesätöihin itsenäisesti, kun ei ole julkista liikennettä. Haasteen tekee se, miten liikkuminen toteutetaan mahdollisimman turvallisesti. Tässä esityksessä olevat muutokset tekevät parannuksia moneen asiaan, mutta työtä ja erityisesti nuorten liikennekasvatusta täytyy jatkaa. Se on myös jokaisen aikuisen vastuu. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Mikkonen, Anna-Kristiina.

**20.22 Anna-Kristiina Mikkonen sd:** Arvoisa puhemies! Tällä hallituksen esityksellä ehdotetaan muutettavaksi ajokorttilakia. Esityksen pääasiallisena tavoitteena on edistää erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta. 17-vuotiaiden poikkeuslupamenettelyä muutettaisiin tarkentamalla poikkeusluvan myöntämisen ehtoja kokonaisvaltaisesti.

Hakemusten ja myönteisten poikkeuslupapäätösten määrän kasvun valossa nykymuotoista poikkeuslupamenettelyä ei voi pitää tarkoituksenmukaisena. Vuonna 2024 17-vuotiaiden B-luokan ajokortin suorittajien määrä ylitti ensimmäistä kertaa 18-vuotiaiden B-luokan ajokortin suorittajien määrän. Poikkeuslupaehtojen kiristämällä pyritään aiempaa täsmällisemmin varmistamaan, että ikäpoikkeuslupaa haetaan nuoren jatkuvaan ja olennaiseen liikkumistarpeeseen. Tavoitteena on edistää liikenneturvallisuutta.

Kuljettajaopetusta täydennetään lisäämällä turvallisuuspainotteista riskientunnistamiskoulutusta, sen vaatimuksia ja kestoja. Lisäksi selkeytetään säännöksiä simulaattorilla annettavaan ajo-opetukseen rajoittamalla simulaattoriopetuksen määrää enintään puoleen ajo-opetuksen määrästä. Rataharjoittelun tärkeys korostuu etenkin ajokorttikoulutuksen yhteydessä, jotta uusi kuljettaja sisäistää ennakoivan turvallisuuden merkityksen mahdollisimman aikaisessa vaiheessa ja ymmärtää kokempohjaisesti fysiikan lakien vaikutuksen ajamiseen. Riskientunnistamiskoulutuksen keston pidentäminen ja sisällön tarkentaminen on tarkoituksenmukaista esityksen mukaisesti.

Alaikäisen B-luokan ajo-oikeutta rajoitettaisiin kieltämällä yöaikainen ajaminen kello 00:n ja 05:n välisenä aikana. Rajoituksen valvomiseksi alaikäisen kuljettajan olisi myös käytettävä autoon kiinnitettävää alaikäisen kuljettajan tunnusta. Näitä 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. Yöaikaan henkilöauto-onnettomuuksien lisäys on huomattavasti suurempi kuin mopo- ja moottoripyöräonnettomuuksien vähenemä. Tämän hallituksen esityksen perimmäinen tavoite on parantaa liikenneturvallisuutta ja antaa poikkeuksen vahvistaa säännön.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Kilpi.

**20.25 Marko Kilpi kok:** Arvoisa rouva puhemies! Olen tässä eduskuntaurani aikana tehnyt lukuisia toimenpiteitä juuri tässä aiheessa eli alaikäisille myönnettävissä B-luokan ajokortteissa. Olen ollut sitä mieltä, että se on merkittävä virhe, että lainsäädäntöä on muutettu sillä tavalla sillä tavalla ja siihen suuntaan, että alle 18-vuotiaiden on ollut huomattavan helppoa saada poikkeusluvalla ajokortti.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 45/2026 vp

Nyt tätä tilannetta muutetaan ja korjataan merkittävälläkin tavalla. Se tarkoittaa sitä, että ensinnäkin koulutuksen pituus kasvaa, ja sitten myöskin sitä, millä tavalla simulaattoria voidaan käyttää riskien tunnistamiskoulutuksessa. Sitähän saa vain enintään puolet siitä ajasta käyttää. Yksi, mikä on tietysti merkittävä muutos tässä, on yöaikaisen ajon kieltäminen 00—05 aikaan. Tästä on kyllä selkeätä näyttöä, että juuri se aika on se vaarallisin aika. Sitten on myös se, että alaikäisen kuljettajan tunnus tulee mukaan, eli että tällainen poikkeusluvalla autoa kuljettava henkilö merkitään niin, että muutkin sen näkevät, että tuossa semmoinen menee.

Yksi asia, mikä tässä tietysti on noussut esiin prosessin aikana, on se, että pitäisi myöskin promillerajaa tiputtaa. Yleisesti ottaen, kun katsotaan esimerkiksi Euroopan tasolla, on niin, että promillerajaa on tosiaankin laskettu alaikäisillä kuljettajilla. Tässä kohtaa menettellään niin, että kun tämä uudistus on kaksiosainen, niin tämä promilleraja tulee esille sitten siinä seuraavassa vaiheessa, mutta sekin on kyllä kannatettavaa, että sitä promillerajaa tullaan sieltä laskemaan.

Tässä on kiinnitettävä huomiota siihen, että edelleenkin ne, jotka todellakin ja aidosti poikkeuslupaa tarvitsevat harrastusten tai jonkun muun syyn takia, tulevat sen luvan saamaan. Siinä ei sikäli muutosta tule, mutta todellakin niiltä, jotka ovat saaneet sen aivan tarpeettomasti, se nyt jää pois. Jotenkin kuvaavaa on se, että viime vuonna esimerkiksi 18-vuotiaita, jotka saivat ajokortin, oli vähemmän kuin niillä, jotka saivat poikkeusluvalla alaikäisenä ajokortin. Se kyllä kertoo oma tarinansa siitä, mitenkä tämä tilanne on vääristynyt merkittäväällä tavalla.

Kyllähän tässä on niin, että fysiologiakin sen puolesta puhuu, että tämä on oikea ratkaisu: varsinkin pojilla etuotsalohkon kehitys on tuossa 16—17 vuoden iässä hyvinkin kriittisessä vaiheessa, ja kun se on kehittymätön, niin riskinotto on ihan toisenlaista kuin mitä se saattaa olla jopa vuodenkin kehityksen jälkeen. Sitä saattaa tapahtua kypsyystasossa huomattavakin ero.

Tämä on äärimmäisen kannatettava ja hyvä lakiesitys. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Lyly.

20.28 **Lauri Lyly sd:** Arvoisa rouva puhemies! Tässähän on todistettu, kuinka tärkeä ja hyvä lakiesitys tämä on. Tällä rajoitetaan nyt tätä erityispoikkeamien saamista alle 18-vuotiaille, ja sillä lailla tämä menee tarpeeseen niille, jotka sitten tällaisen luvan saavat. Sitten on tämä liikenneturvallisuuspuoli, jota pitää korostaa joka vaiheessa, ja kun niitä nuorten liikenneonnettomuuksia on ollut todella paljon suhteessa ikään, niin tämä toivon mukaan auttaa siinä osassa. Jokainen liikenneonnettomuus ja kuolemantapaus tässä ikäryhmässä on turha. Sitten nämä yölliset ajot ja tämä merkintä autossa ovat hyviä asioita, joilla näytetään se, millä aikataululla voi kulkea, ja sitten nähdään myöskin se kulkeminen.

Arvoisa rouva puhemies! Pyysin puheenvuoron nimenomaan tämän valiokunnan lausumaehdotuksen puolesta, joka täällä edellyttää, että valtioneuvosto ryhtyy toimenpiteisiin alemman promillerajan säätämiseksi uusille kuljettajille. Kun tämä lakiesitys oli keskustelussa tuossa ensimmäisessä käsittelyssä, taisin siellä myös puhua siitä, että olisi viisasta, että me säätäisimme veneilijöillekin alemman promillerajan nykyisestä yhdestä promillesta. Kun nyt näitä promillerajoja ruvetaan katsomaan, niin suosittelisin sitten sitä puolta otettavaksi tähän mukaan, koska pelkästään näitten pudottaminen 0,2:een ei vielä ratkaise sitä asiaa, vaan pitäisi se veneilypuoli tuottaa tähän muunkin, maantieliikenteen, promille-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 45/2026 vp

rajojen tasolle ja elää sillä tavalla, koska veneilyssä ne riskit ovat yhtä isoja kuin tuolla maantielläkin. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Kilpi.

20.31 **Marko Kilpi kok:** Arvoisa rouva puhemies! Haluankin heti tarttua tuohon edustaja Lylyn erinomaiseen esitykseen veneilyn promillerajasta, ja kannatan myöskin sen promillerajan laskemista. Sitä ei ehkä tähän kohtaan pysty kovin helposti yhdistämään, koska kysymys on ajokorttilaista. [Lauri Lylyn välihuuto] Kun veneilyssä ei tarvita sitä ajokorttia, niin silloin mennään vähän niin kuin eri lainsäädännön piiriin, mutta tämä on kyllä, kuten sanoin, kannatettava ja otettava jossakin vaiheessa työn alle myöskin.

Sen halusin vielä tässä sanoa, että yleisesti ottaen liikennekuolemien määrään on laskenut tässä koko ajan. Esimerkiksi viime vuonnahan liikennekuolemia meillä Suomessa oli ennätyskellisen vähän, 179 kappaletta. Silloin aikoinaan, kun itse olen poliisina aloittanut, niitä oli noin 450 vuodessa ja se oli aika tasainen määrä silloin vuodesta toiseen, niin että koko ajan on tultu tasaisesti alaspäin. Mutta mikä on huomioitava tässä, on se, että juurikin näitten alaikäisten ja nuorten liikennekuolemien määrä on sitten ollut enemmänkin kasvussa. Tämä on huolestuttava merkki, johonka tällä ajokorttilakiuudistuksella myöskin puututaan.

Vielä se, mikä tässä on myöskin merkille pantavaa, on se, että välttämättä se kuljettaja ei olekaan siellä se, joka on suurimmassa riskissä ja kuolemanvaarassa, vaan kyytiläiset tämän alaikäisen ja nuoren kuljettajan kyydissä ovat olleet selkeästi suurimmassa vaarassa. Tämähän tarkoittaa juuri sitä, että kun yöaikaan tuolla vähän niin sanotusti venttiiliä nostatetaan ja karstaa poltetaan ja siinä nuorta kuljettajaa nyt sitten kiihotellaan, yhtäkkiä ollaankin jonkun tolpan ympärillä ja kyytiläisiltä henki pakenee. Tämä myös on sellainen asia, mihinkä nyt sitten puututaan olennaisesti. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Mikkonen, Anna-Kristiina.

20.33 **Anna-Kristiina Mikkonen sd:** Arvoisa puhemies! Vielä lisätäkseen tähän promillerajakeskusteluun sen, että asiantuntijakuulemisissa kävi tosiaan ilmi, että Euroopassa on enää viisi maata, joissa uusien kuljettajien promilleraja on korkeampi kuin 0,2, joten toivottavasti eduskunta yhtyy valiokunnan lausumaan.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Immonen.

20.33 **Tomi Immonen ps:** Arvoisa puhemies! Otan myöskin hiukan osaa tähän keskusteluun. Edustaja Kilpi tuossa mainitsi otsalohkon kehittymisestä ja fysiologisista tosiasioista. Valitettavasti täytyy todeta kolmen lapsen isänä, että kaikki kolme lasta saivat juurikin tällä samalla perusteella ajokortin ja kolmannen kohdalla kävi sitten niin, että se onnettomuus sattui kohdalle. Onneksi ei minkäänlaisia isompia vaaratilanteita sen enempää, että ainakaan terveydellisiä ongelmia tai suurempia vahinkoja olisi tullut sille puolelle, mutta riski oli ilmeisen suuri.

Itse pohdin tässä vain tätä samaa asiaa, fysiologisia tosiasioita ja sitä, minkälaisia valmiuksia nuorilla ihmisillä on hypätä sieltä moposta sen jälkeen henkilöautoon. Ajonopeu-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 45/2026 vp

det kasvavat huomattavasti sieltä, kun mopolla ajetaan viittäkymppiä. Sen jälkeen seuraava väline onkin sitten ajoneuvo, jolla kulkunopeus on sitten jo toista sataa, jopa 100 kilometriä tunnissa, ja keli vaihtuukin sitten lumiseksi, jäiseksi, ja olosuhteet ovat ennalta arvaamattomat sille nuorelle kuljettajalle. Vaikka hän kuinka fiksu olisi, kuinka varoisi, niin kokemus puuttuu, ja kun se kokemus perustuu mahdollisesti siihen viittäkymppiä kulkevaan mopoon, niin se ei enää ikään kuin tue sitä osaamista ja ajoneuvojen hallintaa näissä vaikeissa tilanteissa, niin kuin tässä tapauksessa valitettavasti allekirjoittaneen perheeseen tuli sellainen pieni vahingontapainen. Auto romuttui. Onneksi matkustajat ja kuljettaja säilyivät hengissä siinä vaiheessa. Mutta riski on ilmeinen. Siinä ei ihan samoilla ajotottumuksilla pärjätä kuin niillä hitaammilla ajoneuvoilla.

Keskustelu päättyi.

Eduskunta hyväksyi ensimmäisessä käsittelyssä sisällöltään päätetyn, hallituksen esitykseen HE 11/2026 vp sisältyvän lakiehdotuksen. Lakiehdotuksen toinen käsittely päättyi. Eduskunta yhtyi valiokunnan ehdotukseen toimenpideoitteiden hylkäämisestä. Eduskunta hyväksyi mietintöön sisältyvän lausumaehdotuksen. Asian käsittely päättyi.