



lintu

# AJO-OIKEUTEEN LIITTYVÄT PROSESSIT

Esiselvitys



# **AJO-OIKEUTEEN LIITTYVÄT PROSESSIT**

**Esiselvitys**

**Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma**

**Lintu-julkaisuja 2/2008**

LINTU-tutkimusohjelma  
Yhteyshenkilö:  
Leif Beilinson  
Liikenne- ja viestintäministeriö  
PL 31  
00023 Valtioneuvosto  
p. (09)16002

Koordinaattori:  
Annu Korhonen  
Linea Konsultit Oy  
Ruoholahdenkatu 8  
00180 HELSINKI  
p. 09-72064264

ISBN 978-952-201-762-8 (painotuote)  
ISBN 978-952-201-763-5 (verkkajulkaisu)  
Edita Prima Oy  
Helsinki 2008

Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Anu Eloranta, Insinööritoimisto Liidea Oy Sonja Lang, Insinööritoimisto Liidea Oy Valde Mikkonen, Valmixa Oy		Julkaisun laji Tutkimus	
		Toimeksiantaja LINTU-tutkimusohjelma	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi Ajo-oikeuteen liittyvät prosessit - Esiselvitys			
Tiivistelmä Tutkimuksessa kuvattiin ajo-oikeusprosessin sisältö ja selvitettiin ajo-oikeusprosessiin kuuluvan yhteistyön ja tiedonkulun toimivuutta sekä prosessiin sisältyvää liikenneturvallisuuspotentiaalia.  Tutkimuksen aineistona käytettiin ajo-oikeuteen liittyviä prosesseja ohjaavaa lainsäädäntöä, prosessin osapuolten toimintaan laadittua ohjeistusta sekä ajo-oikeusprosessia koskevaa tilastoaineistoa. Lisäksi tutkimukseen sisältyi asiantuntijahaastatteluita ja työpajatyöskentelyä.  Absoluuttisesti suurin liikenneturvallisuuspotentiaali ajo-oikeusprosessissa sisältyy ns. tavallisiin kuljettajiin, jotka ovat suurin aiheuttajajoukko liikenneonnettomuuksissa. Ajokortittomat kuljettajat sekä pysyvästi tai tilapäisesti ajokuntonsa menettäneet aiheuttavat alle puolet liikenneonnettomuuksista, mutta näihin ryhmiin kuuluvien yksilöiden suhteellinen onnettomuusriski on moninkertainen tavallisiin kuljettajiin verrattuna.  Viranomaistoiminnan kannalta ajo-oikeusprosessiin sisältyy karkealla tasolla kolme vaihetta: ajo-oikeuden hankkiminen, ajo-oikeuden valvonta ja ajo-oikeuden päätyminen. Näihin vaiheisiin sisältyy lukuisia eri tavoin ohjeistettuja osavaiheita, joissa prosessin eri osapuolet ovat vuorovaikutuksessa keskenään. Eri osapuolten rooleihin, tiedon välittämiseen ja välitettävään tietoon liittyvä prosessin eri vaiheissa puutteita ja ongelmia, joista monet heijastuvat myös liikenneturvallisuuteen.  Ajo-oikeusprosessia kehittämällä voidaan parantaa liikenneturvallisuutta. Keinovalikoimaan sisältyvät mm. kuljettajaopetuksen kehittäminen, terveydentilan valvontaa koskevan tiedonkulun kehittäminen ja prosessiin liittyvän tiedonkulun nopeuttaminen.			
Avainsanat (asiasanat) Liikenneturvallisuus, ajo-oikeus, ajokortti, ajokorttilupa, ajokorttiseuraamus, ajokielto			
Muut tiedot			
Sarjan nimi ja numero LINTU-julkaisuja 2/2008		ISBN 978-952-201-762-8 (painotuote) 978-952-201-763-5 (verkkojulkaisu)	
Kokonaissivumäärä 101	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja LINTU-tutkimusohjelma		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	

Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare)		Typ av publikation	
Anu Eloranta, Insinööri-toimisto Liidea Oy Sonja Lang, Insinööri-toimisto Liidea Oy Valde Mikkonen, Valmixa Oy		Forskning	
		Uppdragsgivare	
		LINTU-forskningsprogram	
		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation (även den finska titeln)			
Processer i anslutning till körrätten – Förutredning / Ajo-oikeuteen liittyvät prosessit - Esiselvitys			
Referat			
<p>Vid forskningen beskrevs innehållet i en körrättsprocess. Dessutom analyserades kvaliteten på samarbetet och informationsutbytet i anslutning till körrättsprocessen samt den trafiksäkerhetspotential som ingår i processen.</p> <p>Forskningsmaterialet bestod av den lagstiftning som reglerar processerna i anslutning till körrätten, de anvisningar som av processens parter utarbetats för verksamheten samt statistiskt material över körrättsprocessen. Dessutom omfattade forskningen specialistintervjuer och arbete i verkstaden.</p> <p>I absoluta tal består den största trafiksäkerhetspotentialen i körrättsprocessen av s.k. vanliga förare som är den grupp som oftast orsakar trafikolyckor. Förare utan körkort samt de som på ett bestående eller temporärt sätt förlorat sin körförmåga orsakar mindre än hälften av alla trafikolyckor, men den relativa olycksrisken för de personer som ingår i dessa grupper är mångdubbel i jämförelse med vanliga förare.</p> <p>Ur myndighetsverksamhetens perspektiv består körrättsprocessen i stora drag av tre steg: skaffande av körrätten, övervakning av körrätten och upphörande av körrätten. Dessa steg inkluderar ett flertal delsteg med anvisningar, där processens olika parter verkar i interaktion med varandra. De olika parternas roller, informationsutbytet och den information som ska förmedlas är i processens olika skeden förknippade med brister och problem, av vilka många även återspeglar sig i trafiksäkerheten.</p> <p>Genom att utveckla körrättsprocessen kan man förbättra trafiksäkerheten. Metodurvalet innehåller bland annat utveckling av förarutbildningen, utveckling av informationsutbytet om övervakningen av hälsotillståndet och snabbare informationsutbyte i anslutning till processerna.</p>			
Nyckelord			
Trafiksäkerhet, körrätt, körkort, körkortstillstånd, körkortspåföljd, körförbud			
Övriga uppgifter			
Seriens namn och nummer		ISBN	
LINTU utredningar 2/2008		ISBN 978-952-201-762-8 (trycksak) ISBN 978-952-201-763-5 (nätpublikation)	
Sidoantal	Språk	Pris	Sekretessgrad
101	finska		offentlig
Distribution		Förlag	
LINTU-forskningsprogram		Kommunikationsministeriet	

Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Anu Eloranta, Insinööritoimisto Liidea Oy Sonja Lang, Insinööritoimisto Liidea Oy Valde Mikkonen, Valmixa Oy		Type of publication <b>Research</b>	
		Assigned by <b>LINTU Research Programme</b>	
		Date when body appointed	
Name of the publication <b>Processes connected to driving licences – Advance clarification</b>			
Abstract <p>The research described the content of the driving licence process and clarified the functionality of co-operation and flow of information, and the traffic safety potential included in the process.</p> <p>The research material was legislation that directs the processes related to driving licence, instructions made for the operation of the process parties, and statistical material handling the driving licence process. In addition, the research included interviews with experts and workshops.</p> <p>The single greatest traffic safety potential in the driving licence process concerns ordinary drivers, who are the biggest group causing traffic accidents. Drivers without driving licences and those with a permanent or temporary loss of driving capability cause less than half of all traffic accidents. However, the individuals belonging to these groups have an increased accident risk compared to ordinary drivers.</p> <p>From the perspective of authority functions, there are roughly three phases in the driving licence process: the acquisition of the driving licence, the monitoring of the driving licence and the termination of the driving licence. These phases include several differently regulated sub-phases in which the process parties interact with each other. In different phases of the process, the roles of different parties, the transferring of information and the transferred information include deficiencies and problems, and many of them are also reflected in traffic safety.</p> <p>By developing the driving licence process it is possible to improve traffic safety. The selection of means include, for example, the development of driver training, the development of the flow of information in health condition monitoring, and the faster flow of process-related information.</p>			
Keywords <b>Traffic safety, driving permission, driving licence, driving licence permit, driving licence implication, driving ban</b>			
Miscellaneous			
Serial name and number <b>LINTU Reports 2/2008</b>		ISBN <b>ISBN 978-952-201-762-8 (printed version)</b> <b>ISBN 978-952-201-763-5 (electronic version)</b>	
Pages, total <b>101</b>	Language <b>Finnish</b>	Price	Confidence status <b>public</b>
Distributed by <b>LINTU Research Programme</b>		Published by <b>Ministry of Transport and Communications</b>	

# Esipuhe

Valtioneuvoston 9.3.2006 antamassa periaatepäätöksessä sekä Tielikenteen turvallisuus 2006–2010 -suunnitelmassa on esitetty vaatimus viranomaisten välisen yhteistyön kehittämistä. Eri viranomaisilta edellytetään tiivistä yhteistyötä sisäisen turvallisuuden ohjelman etenemisen tukemiseksi. Tielikenteen turvallisuus 2006–2010 -suunnitelmassa todetaan, että liikenneturvallisuustyön kehittäminen edellyttää hallinnonalojen yhteistyön ja sen organisoinnin kehittämistä ja vahvistamista.

Moottoriajoneuvon kuljettajan ajo-oikeuden käsittelyyn liittyy sen eri vaiheissa monia eri osapuolia, joiden toiminta perustuu useisiin eri säädöksiin ja erilaisiin sopimuksiin. Tätä monitahoista kokonaisuutta kutsutaan ajo-oikeusprosessiksi. Tässä tutkimuksessa selvitetään mahdollisuuksia ajo-oikeusprosessissa toimivien viranomaisten yhteistyön ja tiedonkulun tehostamiseen sekä kartoitetaan keinoja erityisesti liikenneturvallisuuden parantamiseen ajo-oikeusprosessiin sisältyvää yhteistyötä ja tiedonvälitystä kehittämällä.

Tämä selvitys toteutettiin osana liikenne- ja viestintäministeriön, Tiehallinnon ja Ajoneuvohallintokeskuksen rahoittamaa LINTU-tutkimusohjelmaa.

Työn ohjausryhmän puheenjohtajana toimi Jukka Harjula (AKE). Hänen lisäksi ohjausryhmään kuuluivat: Juha Valtonen, Eija Maunu ja Janne Mänttari (LVM); Heikki Ihalainen ja Leena Piipponen (SM); Veli-Matti Risku (STM); Marjatta Syväterä (ORK); Lena von Knorring (Liikenneturva); sekä Annu Korhonen (LINTU-ohjelma). Työn käytännön toteutuksesta ovat vastanneet Anu Eloranta ja Sonja Lang Insinööritoimisto Liidea Oy:stä sekä Valde Mikkonen Valmixa Oy:stä.

Helsingissä 7.5.2008

Jukka Harjula

Yksikönpäällikkö

Ajoneuvohallintokeskus

# Sisällysluettelo

<b>Esipuhe .....</b>	<b>6</b>
<b>1 Tutkimuksen tausta ja tavoitteet .....</b>	<b>9</b>
1.1 Tausta.....	9
1.2 Tavoitteet .....	9
<b>2 Tutkimusmenetelmät .....</b>	<b>10</b>
2.1 Lähtötietoanalyysi .....	10
2.2 Asiantuntijahaastattelut ja työpajatyöskentely.....	10
2.3 Ajo-oikeusprosessin arviointi .....	10
2.3.1 Ajo-oikeusprosessin toimivuus .....	10
2.3.2 Liikenneturvallisuusnäkökohdat .....	11
2.3.3 Kehittämissesitykset ja niiden vaikuttavuus.....	11
<b>3 Ajo-oikeusprosessin sisältö .....</b>	<b>12</b>
3.1 Lainsäädännöllinen tausta.....	12
3.1.1 Tieliikennelaki.....	12
3.1.2 Toimintaohjeet .....	21
3.2 Ajo-oikeusprosessin osapuolet.....	22
3.2.1 Ajo-oikeusprosessin osavaiheiden kohdejoukot .....	22
3.2.2 Erilaisia kuljettajaryhmiä.....	30
3.3 Tietojärjestelmät ja rekisterit .....	32
3.3.1 AKE:n ylläpitämät rekisterit .....	32
3.3.2 Poliisin ylläpitämät rekisterit .....	34
3.3.3 Oikeusrekisterikeskuksen tietojärjestelmät.....	36
3.3.4 Kuvarekisteri .....	37
<b>4 Ajo-oikeusprosessin kuvaus.....</b>	<b>38</b>
4.1 Ajo-oikeus ilman ajokorttia .....	38
4.2 Mopokortti ja traktorikortti.....	38
4.3 Moottoripyörän ajo-oikeus.....	40
4.4 Henkilöauton ajo-oikeus.....	41
4.4.1 Henkilöauton ajo-oikeuden hankkimisen vaiheet .....	41
4.4.2 Lyhytaikainen ja sitä seuraava vastaava ajokortti.....	41
4.4.3 Varsinaisen ajokortin myöntäminen.....	45
4.4.4 Ajo-oikeuden myöntäminen vammaiselle henkilölle.....	46
4.5 Ajokorttiluokan muuttaminen .....	52



4.6	Ajo-oikeuden valvonta – terveydentilan seuranta .....	55
4.7	Ajo-oikeuden valvonta – liikenne rikokset ja -rikkomukset .....	57
4.8	Ajo-oikeuden päättymisen .....	64
<b>5</b>	<b>Ongelmat ajo-oikeusprosessin toimivuudessa.....</b>	<b>65</b>
5.1	Ajo-oikeuden hankkiminen .....	65
5.2	Terveydentilan valvonta.....	68
5.3	Liikenteen valvonta, liikenne-rikkomukset ja -rikokset .....	71
<b>6</b>	<b>Ajo-oikeusprosessiin sisältyvä liikenneturvallisuuspotentiaali .....</b>	<b>75</b>
6.1	Ajo-oikeusprosessin osavaiheiden liikenneturvallisuusvaikutukset .....	75
6.1.1	Koulutus ja tutkinto .....	75
6.1.2	Liikenteen valvonta ja sanktiot .....	76
6.1.3	Terveydentilan valvonta.....	77
6.2	Liikenneturvallisuusriski eri kuljettajaryhmissä .....	78
<b>7</b>	<b>Kehittämistarpeet.....</b>	<b>82</b>
7.1	Ajankohtaisia kehittämishankkeita.....	82
7.1.1	AKE:n tietojärjestelmien uudistaminen.....	82
7.1.2	Rangaistusmääräyssovelluksen käyttöönotto.....	82
7.1.3	Pimeääjon simulointi autokoulun 1-vaiheeseen.....	83
7.1.4	Nopeusvalvonnan puuttumiskynnyksen alentaminen .....	84
7.1.5	Alkolukkokokeilun jatkaminen .....	84
7.1.6	Tarkkuusalkometrien käytön lisääminen .....	85
7.1.7	Ajoneuvojen konfiskointi.....	85
7.1.8	Ajokieltojärjestelmän kehittäminen.....	86
7.1.9	EU:n kolmas ajokorttidirektiivi.....	86
7.2	Muita ajo-oikeusprosessin kehittämismahdollisuuksia .....	89
7.2.1	Menetelmä.....	89
7.2.2	Ajo-oikeuden hankkiminen.....	89
7.2.3	Ajoterveyden seuranta .....	91
7.2.4	Liikenteen valvonta ja liikenne rikosasioiden käsittely.....	94
7.3	Eri kuljettajaryhmien liikenneturvallisuuteen vaikuttaminen .....	96
	<b>Lähteet .....</b>	<b>99</b>

# 1 Tutkimuksen tausta ja tavoitteet

## 1.1 Tausta

Tutkimuksen lähtökohtana on Valtioneuvoston periaatepäätöksessä (9.3.2006) ja Tieliikenteen turvallisuus 2006–2010-suunnitelmassa esitetty vaatimus viranomaisten välisen yhteistyön kehittämisestä.

Valtioneuvoston periaatepäätöksen toteutuksen lähtökohtana on yhteistyön tehostaminen: eri viranomaisilta edellytetään tiivistä yhteistyötä sisäisen turvallisuuden ohjelman etenemisen tukemiseksi. Samoin Tieliikenteen turvallisuus 2006–2010-suunnitelmassa todetaan liikenneturvallisuustyön edellytysten kehittämisen vaativan hallinnonalojen yhteistyön ja sen organisoinnin kehittämistä ja vahvistamista.

## 1.2 Tavoitteet

Tutkimuksen tavoitteena on tehostaa ajo-oikeusprosessissa toimivien viranomaisten yhteistyötä ja tiedonkulkua ja siten parantaa liikenneturvallisuutta.

Ajo-oikeusprosessin kehittäminen tarjoaa mahdollisuuden myös tehostaa hallinnon tuottavuutta sekä parantaa toimenpiteiden kohteena olevan yksilön oikeusturvaa ja tasavertaisuutta.

Tässä työssä laadittu ajo-oikeusprosessin kokonaisuuden kuvaus ja analyysi sekä työssä havaittujen ongelmien korjaaminen luo perustan yhteistyön kokonaisvaltaiselle kehittämiselle, joka puolestaan tarjoaa mahdollisuuden parantaa pitkäjänteisesti liikenneturvallisuutta.

Työn keskeinen sisältö onkin prosessin kuvaaminen ja sen toimivuuden arviointi yhteistyön ja tiedonkulun näkökulmasta sekä näitä koskevien, erityisesti liikenneturvallisuutta edistävien parannusehdotusten esittäminen.

Tutkimuksen lopputuloksena kuvataan ajo-oikeuteen liittyvä prosessi ja siinä havaitut ongelmakohdat, arvioidaan prosessin kehittämiseen sisältyvää liikenneturvallisuuspotentiaalia sekä ehdotetaan toimenpiteitä esiselvitystasolla.

Raportissa esitetään tutkijan kriittinen näkökulma ajo-oikeusprosessin toimivuuteen liittyvistä ongelmista ja kehittämistarpeista. Raportti on tarkoitettu ensisijaisesti ajo-oikeusprosessia kuvaavaksi hakuteokseksi sekä ajo-oikeusprosessiin sisältyvän viranomais-toiminnan kehittämisen taustaselvitykseksi.

## 2 Tutkimusmenetelmät

### 2.1 Lähtötietoanalyysi

Ajo-oikeusprosessi ja siihen liittyvät tahot on kuvattu kirjallisuuslähteiden perusteella. Ajo-oikeuden hakijat muodostavat kirjavan joukon, jonka ominaisuudet vaihtelevat lähes samassa mittakaavassa kuin koko aikuisväestön ominaisuudet. Tässä selvityksessä on kuvattu tyyppitapauksia ajo-oikeuden hakijajoukossa ja luonnehdittu yksilöllisen vaihtelun laajuutta. Lisäksi on kuvattu

- prosessiin liittyvät viranomaistahot ja sidosryhmät
- eri osapuolten väliset vuorovaikutusmekanismit
- lait, asetukset ja muut prosessin kulkua säätelevät määräykset ja ohjeet
- ajo-oikeuden valvontaan ja seuraamukseen liittyvät prosessit sekä niihin liittyvät määräykset ja ohjeet
- ajo-oikeusprosessiin liittyvät rekisterit, niiden käyttöoikeudet, ajantasaisuus sekä ajo-oikeusprosessiin liittyvien tahojen tiedon saantiin ja antamiseen liittyvät oikeudet ja velvollisuudet.

### 2.2 Asiantuntijahaastattelut ja työpajatyöskentely

Ajo-oikeusprosessin kuvausta on täydennetty asiantuntijahaastatteluilla. Haastattelujen yhteydessä on pyritty myös todentamaan ajo-oikeusprosessiin ja siihen liittyvään tiedonvälityksen ja muuhun vuorovaikutukseen liittyviä puutteita ja kehittämistarpeita sekä arvioimaan ajo-oikeusprosessin toimivuutta. Prosessin kuvauksen ja haastattelujen yhteydessä havaittuja puutteita ja kehittämistarpeita on pohdittu asiantuntijayhteistyönä työpajatyöskentelyssä. Haastattelujen ja työpajan päätavoitteina on ollut löytää viranomaistoiminnan kehittämistarpeita sekä arvioida ajo-oikeusprosessiin sisältyvää liikenneturvallisuuspotentiaalia.

### 2.3 Ajo-oikeusprosessin arviointi

#### 2.3.1 Ajo-oikeusprosessin toimivuus

Keskeisenä tehtävänä tässä työssä on arvioida viranomaistoiminnan ja eri tahojen välisen yhteistyön toimivuutta. Arvioinnin kohteita ovat muun muassa tiedonkulun kitkattomuus ja nopeus prosessin eri vaiheissa, resurssien käytön tehokkuus ja prosessin osavaiheista

itse prosessiin saatava lisäarvo. Lisäksi on selvitetty, kuinka suurta osaa kuljettajista prosessin osavaiheet koskevat sekä missä määrin näihin joukkoihin voitaisiin vaikuttaa liikenneturvallisuutta edistävästi.

### **2.3.2 Liikenneturvallisuusnäkökohdat**

Tavoitteena on ollut tunnistaa ajo-oikeusprosessin keskeiset liikenneturvallisuuteen vaikuttavat vaiheet, prosessin mahdolliset liikenneturvallisuuteen vaikuttavat virheet ja puutteet sekä ajo-oikeuden ja liikenneturvallisuuden väliset mahdolliset lainsäädännölliset ristiriidat. Näkökulmina ovat olleet harkintavallan aste ajo-oikeutta koskevissa päätöksissä sekä päätöksentekoon vaikuttavat mahdolliset virheet ja puutteet tiedoissa tai tiedonkulussa.

### **2.3.3 Kehittämisesitykset ja niiden vaikuttavuus**

Esiin tulleiden kehittämistarpeiden pohjalta on pyritty löytämään keinoja, joilla ajo-oikeusprosessia kehitetään nykyistä suoraviivaisemmaksi, lisätään hallinnollista tehokkuutta sekä parannetaan tiedonkulkua yksilöiden tietosuojasta tinkimättä. Kehittämisesitysten vaikuttavuutta on arvioitu ajo-oikeusprosessin sujuvuuden, kansalaisten oikeusturvan ja tasapuolisen kohtelun sekä liikenneturvallisuuden kannalta. Samalla on kartoitettu tarpeet lainsäädännön ja ajo-oikeusprosessin käytännön ohjauksen muuttamiselle.

## 3 Ajo-oikeusprosessin sisältö

*Ajo-oikeusprosessin vaiheita ovat karkealla tasolla ajo-oikeuden hankkiminen, alkaminen, ylläpito ja päättymisen. Ajo-oikeuden voimassaoloaikana ajo-oikeutta on mahdollista korottaa eri ajokorttiluokkiin. Viranomaiset valvovat ajo-oikeutta sekä haltijoiden terveydentilan että liikenteen valvonnan kautta. Liikenne rikkomukset ja -rikokset voivat johtaa väli- tai määräaikaiseen ajokieltoon. Terveystieteiden edellytysten puuttuessa lääkäri voi kieltää ajamisen toistaiseksi tai ilmoittaa asiasta poliisille, joka päättää ajo-oikeuden.*

### 3.1 Lainsäädännöllinen tausta

#### 3.1.1 Tieliikennelaki

Tiellä ajettavasta liikenteestä säädetään tieliikennelaisissa. Tieliikennelain viides luku sisältää ajoneuvon kuljettajaa ja ajo-oikeutta koskevia määräyksiä. Lain mukaan muuta moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuin pienitehoista mopoa tai kävellen ohjattavaksi tarkoitettua moottorikäyttöistä ajoneuvoa saa kuljettaa vain se, jolla on ajoneuvon luokkaa vastaava ajo-oikeus. Ajo-oikeutta koskevat yksityiskohdat on säädetty ajokorttiasetuksessa. Tieliikennelain lisäksi rikoslaisissa, ajoneuvolaissa ja asetuksessa kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyydestä on säädetty, jotka koskevat ajo-oikeutta. Erillisellä asetuksella säädetään myös oikeudesta kuljettaa puolustusvoimien moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ja tämän oikeuden ehdoista sekä kuljettajaopetuksen antamisesta ja kuljettajantutkinnoista puolustusvoimissa.

#### **Ajo-oikeus**

Ajo-oikeus alkaa, kun ajokortti luovutetaan tai, jos ajo-oikeuden saamisen edellytyksenä on kuljettajantutkinnon suorittaminen eikä vastaavaa ajokorttia ole luovutettu, kun todistus tutkinnon suorittamisesta hyväksytysti luovutetaan. Ajo-oikeutta ei ole sillä, joka on määrätty ajokieltoon tai väliaikaiseen ajokieltoon. Ajo-oikeus alkaa uudelleen, kun ajokiellon tai väliaikaisen ajokiellon päättymisen jälkeen ajokortti palautetaan haltijalleen tai hänelle luovutetaan uusi ajokortti.

Poliisin päätöksellä ajo-oikeuteen voidaan liittää asetuksella tarkemmin säädettyjä ehtoja ja rajoituksia.

Ajoneuvoa ei saa luovuttaa kuljetettavaksi henkilölle, jolla ei ole ajo-oikeutta.

### **Autokoululupa sekä opetus- ja harjoituslupa**

Kuljettajaopetusta annetaan autokoulussa ja ammatillisissa oppilaitoksissa kuljettajan ammattiopetuksen yhteydessä. Sen lisäksi poliisi voi asetuksella tarkemmin säädettävin edellytyksin oikeuttaa henkilön, jolla on opetusajoneuvon luokkaa vastaava ajo-oikeus, antamaan määrätylle henkilölle opetusta ajo-oikeuden saamiseksi. Poliisi voi myös oikeuttaa henkilön harjoittelemaan ajoa moottoripyörällä ilman ajo-opettajaa moottoripyörän ajo-oikeuden saamista varten. Opetus- tai harjoituslupa myönnetään määräajaksi, ja se voidaan antaa ehdoin ja rajoituksin. Luvan myöntänyt poliisi voi peruuttaa opetus- tai harjoitusluvan, milloin siihen on syytä. Lupa voidaan peruuttaa väliaikaisesti, jos edellytykset väliaikaiseen ajokielttoon määräämiseen ovat olemassa.

### **Ajokorttilupa**

Poliisi myöntää luvan ajokortin saamiseen hakijalle, joka täyttää asetuksella säädetyt terveystaamukset ja jota ei alkoholin tai muun huumaavan aineen jatkuvan väärinkäytön vuoksi ole katsottava kuljettajana liikenteelle vaaralliseksi. Ajokorttilupaa linja-auton tai raskaan ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin saamiseksi ei myönnetä, jos hakijan ikä on esteenä ajo-oikeuden saamiselle.

Ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksenä on lisäksi, että hakijalla on vakinainen asuinpaikka Suomessa tai että hän opiskelee täällä ja opiskelu on jatkunut vähintään kuusi kuukautta.

Ajokorttilupaa ei kuitenkaan myönnetä ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa olevalle eikä ilman erityistä syytä sille, joka viimeksi kuluneen vuoden aikana on syyllistynyt moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen oikeudetta tai jos hakija on ajokiellossa jossakin Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen jäsenvaltiossa.

Ajokorttilupa on peruutettava, jos sen saaja ei enää täytä edellä lueteltuja edellytyksiä.

### **Ajokortin luovuttaminen**

Ajokortti luovutetaan sille, joka on saanut ajokorttiluvan, täyttää asetuksella säädetyn ikävaatimuksen ja on suorittanut hyväksyttävästi kuljettajantutkinnon. Kahdeksi vuodeksi saatua auton ajo-oikeutta jatkettaessa ajokortti luovutetaan aikaisintaan kuusi kuukautta ennen voimassaoloajan päättymistä. Ajokorttia ei luovuteta, jos ajokorttilupa on peruutettu tai jos ajokorttiluvan myöntämisen jälkeen on ilmennyt este sen myöntämiselle tai peruste ajokieltoon määräämiselle.

Ajokortin luovuttaa poliisi tai tutkinnon vastaanottaja sen mukaan kuin ajokorttiasetuksella tarkemmin säädetään. Ajokortin luovuttamisesta kuljettajatutkintoa vaatimatta ajo-oikeuden voimassaoloa jatkettaessa tai ulkomaista ajokorttia vastaavaan suomalaiseen ajokorttiin vaihdettaessa samoin kuin kuljettajantutkinnosta ja kuljettajaopetuksen tavoitteista säädetään ajokorttiasetuksella.

### **Ajo-oikeuden voimassaolo**

Ajo-oikeus on voimassa, kunnes ajo-oikeuden haltija täyttää 70 vuotta.

Auton ajo-oikeus saadaan kuitenkin ensin vain kahdeksi vuodeksi. Jos ajo-oikeuden haltija on kahden vuoden ajo-oikeuden aikana määrätty tai hänet olisi voitu määrätä ajokieltoon, myös seuraava auton ajo-oikeus saadaan vain kahdeksi vuodeksi, jollei erityistä syytä muuhun ole.

Milloin ajokorttilupa myönnetään 65 vuotta täyttäneelle henkilölle, ajo-oikeus on voimassa määräajan, enintään viisi vuotta. Jos luvan saajalla on ennestään ajo-oikeus, uusi ajo-oikeus saadaan siitä jäljellä olevaksi ajaksi, kuitenkin enintään viideksi vuodeksi. Linja-auton ja raskaan ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeus päättyy kuitenkin aina ajo-oikeuden haltijan täyttäessä 70 vuotta.

Edellä tarkoitetun ajo-oikeuden jälkeen saatava ajo-oikeus on linja-auton ja raskaan ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeutta koskevin poikkeuksin voimassa poliisin määräämän ajan, enintään viisi vuotta kerrallaan.

### **Terveydentilan valvonta**

Suomessa vakinaisesti asuvan ajo-oikeuden haltijan on toimitettava asuinpaikkansa poliisille lääkärin tai optikon antama lausunto näkökykyä koskevien vaatimusten täyttymisestä kahden kuukauden kuluessa siitä, kun hän on täyttänyt 45 vuotta. Kuorma-auton tai linja-auton ajo-oikeuden haltijan ja ammattiajoluovan haltijan on toimitettava asuinpaikkansa poliisille lääkärinlausunto terveystilaa-

timusten täyttymisestä kahden kuukauden kuluessa siitä, kun hän täyttää 50, 55, 60 tai 65 vuotta.

Jos on syytä epäillä, ettei kuljettaja enää täytä ajokorttiluvan saamisen edellytyksenä olevia terveystaavimuksia tai ettei hän terveydentilansa vuoksi enää kykene kuljettamaan turvallisesti sellaista ajoneuvoa, jonka ajo-oikeus hänellä on, poliisi voi määrätä hänet määräajassa toimittamaan lääkärin- tai erikoislääkärinlausunnon terveystaavimusten täyttymisestä taikka todistuksen uudesta ajokokeesta tai tutkinnon vastaanottajan ajonäytteen perusteella antaman lausunnon sairauden, vian tai vamman vaikutuksista ajoneuvon kuljettamiseen ja sen hallintalaitteiden käyttöön.

### **Terveydentilaa koskevat ilmoitukset**

Sen estämättä, mitä tietojen salassapitovelvollisuudesta säädetään, lääkärin on todetessaan ajokorttiluvan hakijan tai ajo-oikeuden haltijan terveydentilan muuten kuin tilapäisesti heikentyneen siten, ettei hän enää täytä ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksenä olevia terveystaavimuksia, ilmoitettava siitä ajo-oikeusasiasassa toimivaltaiselle poliisille. Ennen ilmoituksen tekemistä potilaalle on kerrottava velvollisuudesta ilmoituksen tekemiseen ja terveydentilan vaikutuksesta ajokykyyn. Ilmoituksessa voidaan antaa tieto ainoastaan siitä:

- 1) että ilmoituksen kohteena oleva henkilö ei täytä ajokorttiluvalle asetettuja terveystaavimuksia; ja
- 2) mitä lisätoimenpiteitä lääkäri ehdottaa terveydentilan tai siitä ajokykyyn aiheutuvien vaikutusten tarkemmaksi selvittämiseksi.

Lääkärin ilmoitusvelvollisuudesta säädetty pykälä koskee myös optikkoa 45-vuotistarkastuksen yhteydessä. Ilmoituksessaan optikko voi antaa ainoastaan tiedon siitä, ettei ilmoituksen kohteena oleva henkilö täytä näkökyvylle asetettuja vaatimuksia ja tarvittaessa ehdottaa lääkärin tutkimusta näkökykyyn ilmeisesti vaikuttavan sairauden selvittämiseksi.

### **Uuteen kuljettajantutkintoon määrääminen**

Poliisi voi määrätä kuljettajan uuteen kuljettajantutkintoon, jos hän moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan on toistuvasti syyllistynyt tieliikennelain tai sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten rikkomiseen ja tämän vuoksi tai muutoin on todennäköistä syytä epäillä, ettei hän ole säilyttänyt ajotaitoaan.



### **Perusteet ajokieltoon määräämiselle**

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja on määrättävä ajokieltoon, jos hänen todetaan syyllistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen.

Ajo-oikeuden haltija on pääsääntöisesti määrättävä ajokieltoon:

- 1) jos hän ei enää täytä ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksiä;
- 2) jos hän ei poliisin asettamassa määräjassa ole toimittanut vaadittua lääkärintodistusta tai optikon antamaa todistusta taikka suorittanut hyväksytysti uutta kuljettajantutkintoa, ajokoetta tai ajonäytettä;
- 3) jos hän on moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan syyllistynyt rikoslain nojalla rangaistavaan liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan;
- 4) jos hän on syyllistynyt kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta;
- 5) jos hän on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmasti vuoden kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan tieliikennelain tai rikoslain nojalla rangaistavaan liikenteen vaarantamiseen tai liikennepakoon tieliikenteessä tai ajoneuvo-laissa tarkoitettuun ajoneuvorikkomukseen eli rikkoo ajoneuvon turvallisuutta, vaatimustenmukaisuutta ja hallittavuutta koskevaa vaatimusta, tai kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitettujen kuljettajan ammattipätevyyssäännösten rikkomiseen, lukuun ottamatta muita rikesakolla rangaistavia tekoja kuin ylinopeusrikkomuksia, taikka liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä annetussa laissa tarkoitettuun paljastinlaiterikkomukseen; tai
- 6) jos hänet on ulkomailta tuomittu liikennejuopumuksesta moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tai hän on siellä syyllistynyt tällaiseen tekoon.

Ajo-oikeuden haltija, joka kaksi vuotta voimassa olevan ajo-oikeuden aikana syyllistyy kolmasti kahden vuoden tai kahdesti vuoden kuluessa 5. kohdassa tarkoitettuun tekoon, on kuitenkin mainitussa kohdassa säädetystä poiketen määrättävä ajokieltoon. Sama koskee moottoripyörän ajo-oikeuden haltijaa, jolla ei ole auton ajo-oikeutta, kahden vuoden ajan moottoripyörän ajo-oikeuden saamisesta.

Ajokorttiasetuksella säädetään ajokieltoon määräämistä koskevan muistutuksen lähettämisestä 5. kohdassa tarkoitettuihin tekoihin syyllistyneille.

### **Perusteet väliaikaiseen ajokieltoon määräämiselle**

Poliisimies voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon ja ottaa ajokortin haltuunsa:

- 1) jos on todennäköistä syytä epäillä hänen syyllistyneen rattijuopumusrikokseen;
- 2) jos on syytä epäillä hänen syyllistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen;
- 3) jos on todennäköistä, että edellytykset ajokiellon määräämiselle ovat olemassa;
- 4) jos on ilmeistä, että ajo-oikeuden haltijan ajokyky on sairauden, vian tai muun sellaisen syyn vuoksi siinä määrin heikentynyt, että siitä aiheutuu ajon jatkuessa olennaista vaaraa muulle liikenteelle, eikä terveydentilan selvittämistä voida tästä syystä pitää yksinään riittävänä;
- 5) valvottua ajo-oikeutta koskevan pyynnön peruuttamisen vuoksi;
- 6) jos on syytä epäillä ajo-oikeuden haltijaa valvotun ajo-oikeuden rajoitusten rikkomisesta tai valvottuun ajo-oikeuteen kuuluvan velvollisuuden laiminlyönnistä ilman hyväksyttävää syytä.

Rajavartiomies voi rajatarkastustehtävän yhteydessä määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon ja ottaa ajokortin haltuunsa, jos on todennäköistä syytä epäillä hänen syyllistyneen rattijuopumusrikokseen.

Rajavartiolaitoksen on siirrettävä väliaikaisen ajokiellon määräämistä koskeva asia ajokiellon määräämisen jälkeen viipymättä poliisin käsiteltäväksi. Rajavartiomiehen määräämästä väliaikaisesta ajokiellosta on muutoin voimassa, mitä poliisin määräämästä väliaikaisesta ajokiellosta säädetään.

### **Väliaikaisen ajokiellon kesto**

Rattijuopumuksen perustella määrätty väliaikainen ajokielto jatkuu, kunnes tuomioistuin päättää ajokiellosta. Mikäli kysymyksessä on törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen tai huumausaineiden tai huumaavien lääkkeiden vaikutuksen alaisena ajaminen, poliisin on viipymättä päätettävä, pidetäänkö väliaikainen ajokielto voimassa. Jos on todennäköistä, että väliaikaiseen ajokieltoon määrätty on syyllistynyt törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai huumausaineiden tai huumaavien lääkkeiden vaikutuksen alaisena ajamiseen, väliaikainen ajokielto on pidettävä voimassa, kunnes tuomioistuin päättää ajokiellosta.

Jos esitutkinnan perusteella on ilmeistä, että tuomioistuin määrää ajokiellon ehdollisena, poliisi voi määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään jo ennen kuin tuomioistuin päättää ajokiellosta.

Edellä 3. ja 4. kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa väliaikaiseen ajokieltoon määränneen poliisimiehen on viipymättä ilmoitettava toimenpiteestä ajokiellosta päättävälle poliisille. Tämän on viipymättä 3. kohdassa tarkoitettussa tapauksessa päätettävä ajokiellosta tai 4. kohdassa tarkoitettussa tapauksessa väliaikaisen ajokiellon pitämisestä voimassa.

Jos edellä 1. tai 2. kohdassa tarkoitettusta teosta ei nosteta syytettä tai syyte hylätään tai jos teosta määrätään ajokielto ehdollisena, poliisin on viipymättä palautettava ajokortti. Poliisin on viipymättä palautettava ajokortti ja ilmoitettava ajo-oikeuden jatkumisesta ajo-oikeuden haltijalle myös, jos 3. kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa ajokieltoa ei määrätä tai jos 4. kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa väliaikaista ajokieltoa ei pidetä voimassa.

Edellä 5. ja 6. kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa väliaikainen ajokielto jatkuu, kunnes tuomioistuin päättää alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisesta annetussa laissa tarkoitettun valvotun ajo-oikeuden peruuttamisesta ja ehdollisen ajokiellon määräämisestä täytäntöönpantavaksi.

### **Ajokieltoon määrääminen**

Ajokiellon määrää tuomioistuin, jos kuljettajan todetaan syyllistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen. Rattijuopumukseen syyllistynyt kuljettaja määrätään ajokieltoon vähintään yhdeksi kuukaudeksi ja törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistynyt vähintään kolmeksi kuukaudeksi. Uusintarikoksista ajokiellon kestoksi määrätään:

- 1) vähintään kuusi kuukautta, jos rattijuopumukseen syyllistynyt kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllistynyt uudelleen rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen taikka törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen;
- 2) vähintään yksi vuosi, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllistynyt kahdesti tekoon, joka täyttää törkeän rattijuopumuksen tai törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön.

Tuomioistuin määrää ajokiellon olemaan voimassa enintään viisi vuotta. Tuomioistuimen päätöksessä on mainittava ajokiellon viimeinen voimassaolopäivä. Tuomioistuimen päätös pannaan täytäntöön valituksesta huolimatta.

Jos henkilö ei täytä ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksiä tai jos hän ei poliisin asettamassa määrääjässä ole toimittanut vaadittua lääkärintodistusta tai optikon antamaa todistusta taikka suorittanut hyväksytysti uutta kuljettajantutkintoa, ajokoetta tai ajonäytettä,

ajokielto määrätään olemaan voimassa toistaiseksi. Kappaleessa ”perusteet väliaikaiseen ajokieltoon määräämiselle” 3.–6. kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa ajokielto määrätään olemaan voimassa vähintään yksi ja enintään kuusi kuukautta.

Ajokiellon kestosta määrättäessä otetaan huomioon ne vaikutukset, jotka toimenpiteellä on ajokieltoon määrättävän toimeentuloon ja välttämättömään liikkumiseen. Ajokiellon kestosta määrättäessä on vähennyksenä otettava huomioon aika, jonka kuljettaja on ajokieltoon johtaneen teon vuoksi ollut ilman ajo-oikeutta, taikka katsottava ajokielto väliaikaisen ajokiellon pituuden vuoksi kokonaan kärsityksi. Mikäli ajokielto perustuu toistuviin rikkomuksiin määräajan kuluessa, ajokielto on pantava täytäntöön välittömästi, kun päätös ajokiellosta on tehty.

Jos moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajaa ei törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen, rattijuopumuksen tai törkeään rattijuopumuksen tapauksessa tuomita teostaan rangaistukseen, ajokieltokin voidaan jättää määräämättä.

### **Ehdollinen ajokielto**

Tuomioistuin voi, jollei yleinen etu muuta vaadi, määrätä ajokiellon ehdollisena, jos ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle ammatin takia välttämätön tai jos siihen on muu erityisen painava syy, eikä teosta ole aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle. Ajokiellon tai väliaikaisen ajokiellon aikana taikka koetusaikana tehdystä teosta ei voida määrätä ajokielloa ehdollisena.

Ajokielto on ehdollinen tuomioistuimen asettaman määräajan (*koetusaika*), jonka pituus on vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta. Koetusaika alkaa ehdollisen ajokiellon sisältävän päätöksen julistamisesta tai antamisesta. Tuomioistuimen päätöksessä on määrättävä ehdollisen ajokiellon koetusajan päättymispäivä.

Tuomioistuimen on määrättävä ehdollinen ajokielto pantavaksi täytäntöön, jos ajokieltoon määrätty syyllistyy koetusaikana törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen. Ehdollisena määrätty ajokielto voidaan kuitenkin jättää täytäntöön panematta, jos kuljettajaa ei tuomita kyseisestä teosta rangaistukseen. Kun ehdollinen ajokielto pannaan täytäntöön, on sen viimeinen voimassaolopäivä pisimpään voimassa olevan ajokiellon viimeinen voimassaolopäivä. Tuomioistuimen päätös pannaan täytäntöön valituksesta huolimatta.

Tuomioistuimen päätöksessä on mainittava ne seikat, joiden nojalla ehdollisena määrätty ajokielto määrätään pantavaksi täytäntöön. Jollei ehdollisena määrättyä ajokielloa ole yhden vuoden kuluessa koetusajan päättymisestä määrätty pantavaksi täytäntöön, se on rauennut.

### **Valvottu ajo-oikeus**

Tuomioistuimen on määrättävä rattijuopumukseen syyllistyneelle alkoholitapauksessa alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisestä annetussa laissa tarkoitettu valvottu ajo-oikeus, jos ajokieltoon määrättävä sitä pyytää ja hänen arvioidaan suoriutuvan siihen kuuluvista velvollisuuksista eikä häntä tuomita ehdottomaan vankeusrangaistukseen. Ajokielto on määrättävä ehdollisena valvotun ajo-oikeuden ajaksi. Väliaikainen ajokielto päättyy ja koetus aika alkaa, kun valvottuun ajo-oikeuteen määrätylle luovutetaan alkolukkoajokortti. Koetusajan pituus on yksi vuosi. Valvotusta ajo-oikeudesta ja koetusajan keskeytymisestä säädetään alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisestä annetussa laissa.

Tuomioistuimen on peruutettava valvottu ajo-oikeus ja määrättävä ehdollinen ajokielto pantavaksi täytäntöön, jos valvottava ennen koetusajan alkamista tai koetusajana:

- 1) peruuttaa valvontaa koskevan pyyntönsä;
- 2) määrätään ajokieltoon; taikka
- 3) ilman hyväksyttävää syytä rikkoo valvotun ajo-oikeuden rajoitusta tai laiminlyö valvottuun ajo-oikeuteen kuuluvan velvollisuuden.

Valvotusta ajo-oikeudesta on muutoin soveltuvin osin voimassa, mitä ehdollisesta ajokiellosta säädetään.

### **Varoitus**

Poliisi voi ajokieltoon määräämisen sijaan antaa varoituksen, jos ajo-oikeus on ajo-oikeuden haltijan toimeentulon tai liikkumisen vuoksi välttämätön eikä liikenerikkomusten ole katsottava osoittavan piittaamattomuutta tieliikennettä koskevista säännöksistä ja hänelle niiden rikkomisista tuomituista tai määrätystä seuraamuksista.

Se, joka vuoden kuluessa varoituksen saamisesta syyllistyy edellä tarkoitettuun tekoon, on kuitenkin määrättävä ajokieltoon, jolle erityistä syytä muuhun ole.

### **Ajo-oikeuden raukeaminen**

Kun ajokielto on määrätty olemaan voimassa toistaiseksi, ajo-oikeus raukeaa viiden vuoden kuluttua päätöksen antamisesta, jollei ajokieltoon määrätylle sitä ennen ole hakemuksesta palautettu ajokorttia. Poliisi voi määrätä ajo-oikeuden raukeamaan myös, jos sen haltija sitä itse pyytää.

Ajokorttiluvan raukeamisesta säädetään tarkemmin asetuksella.

### **Ajo-oikeusasiassa toimivaltainen poliisi**

Ajokorttiluvasta, ajo-oikeuden voimassaoloajasta ja ajokiellosta muissa kuin törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen, rattijuopumuksen tai törkeään rattijuopumuksen tapauksissa päättää henkilön asuinpaikan poliisi. Asuinpaikan puuttuessa ajokiellosta päättää henkilön viimeisen asuinpaikan poliisi. Väliaikaisesta ajokiellosta päättää tekopaikan poliisi. Päätöksen tekee poliisipiirin päällikkö tai poliisipiirin ohjesäännössä määrätty muu virkamies.

### **Ajokortin luovuttamisvelvollisuus**

Sen, joka on määrätty ajokieltoon tai jonka ajo-oikeus on rauennut, on luovutettava heti ajokorttinsa poliisille.

### **Puolustusvoimien ajokortti**

Asetuksella säädetään oikeudesta kuljettaa puolustusvoimien moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ja tämän oikeuden ehdoista sekä kuljettajaopetuksen antamisesta ja kuljettajantutkinnoista puolustusvoimissa.

### **Poikkeusluvut**

Ajoneuvohallintokeskus voi erityisistä syistä myöntää poikkeuksen ajokorttilupaa ja ajo-oikeutta koskevista ikä- ja terveysvaatimuksista.

## **3.1.2 Toimintaohjeet**

Eri osapuolten toimintaa ajo-oikeusprosessissa ohjaavat lainsäädännön lisäksi organisaatioiden tai hallinnonalojen sisäiset toimintaohjeet, joissa on esitetty tarkemmat ohjeet ajo-oikeutta säätelevien lakien tulkintaan. Lisäksi eri tilanteisiin on laadittu vakiolomakkeita, joilla ilmoitetaan tai annetaan lausuntoja ajo-oikeutta koskevissa asioissa.

Sosiaali- ja terveysministeriö on laatinut muun muassa lääkärin ilmoitusvelvollisuutta ajoterveysasioissa koskevat soveltamisohjeet sekä ohjeet terveydenhuoltohenkilöstölle päihderiippuvaisten ajo-oikeudesta. Sosiaali- ja terveysministeriö on laatinut myös lomakkeet ajo-oikeuteen liittyviä terveystarkastuksia varten.

Sisäasiainministeriön poliisiosasto ohjeistaa poliisien toimintaa. Se on laatinut muun muassa ohjeen ajokieltoon määräämisestä toistuvien liikenne rikkomusten vuoksi.

Ajoneuvohallintokeskus (AKE) vastaa kuljettajantutkintojen järjestämisestä, laatii ajo-oikeuden hankkimiseen ja korottamiseen liittyvät lomakkeet sekä ohjeistaa ja valvoo autokoulujen ja tutkinnon vastaanottajien toimintaa.

## 3.2 Ajo-oikeusprosessin osapuolet

### 3.2.1 Ajo-oikeusprosessin osavaiheiden kohdejoukot

Ajo-oikeusprosessin yhtenä tavoitteena on pyrkiä karsimaan ajo-oikeuden hakijoiden joukosta henkilöt, joiden toimiminen ajoneuvon kuljettajana saattaisi merkitä suurta liikennetähdettä. Esteenä ajokorttiluvan saamiselle on päihderiippuvuus sekä tietyt ajokorttidirektiivissä ja ajokorttiasetuksessa määritellyt vammat ja sairaudet, jotka olennaisesti heikentävät kykyä toimia ajoneuvon kuljettajana. Myös aikaisemmat liikennetähdet ja -rikokset saattavat estää ajokorttiluvan saamisen.

Ajo-oikeusprosessissa on mukana ajo-oikeuden hakijan tai haltijan lisäksi useita osapuolia. Ajo-opetuksen antaa yleensä autokoulu. Tutkinnon vastaanottaja vastaanottaa kuljettajantutkinnon teoria- ja ajokokeet sekä poliisin määräämät ajokokeet ja ajonäytteet. Poliisilla on kaksitahoinen rooli ajo-oikeusprosessissa. Poliisi myöntää ajo-oikeuden saamiseen tarvittavat luvat, välittää ajo-oikeutta koskevat tiedot eri osapuolille sekä ottaa ajokortit haltuunsa ajokiellon alkaessa ja luovuttaa ne ajo-oikeuden haltijalle ajokiellon päättyessä. Poliisi suorittaa myös ajo-oikeuden valvontaa ja päättää tietyissä tapauksissa ajokielloista. Terveystilaan liittyvissä ajokieltoasioissa poliisi tekee yhteistyötä terveydenhuollon ja rikosasioissa syyttäjän ja tuomioistuimen kanssa. Poliisi toimittaa esimerkiksi ajokieltoasioissa esitutkinnan pöytäkirjan syyttäjänvirastolle. Tehdessään syyttämispäätöksen asia etenee syyttäjältä tuomioistuimen käsittelyyn. Tuomioistuin päättää ajokiellosta aina kun moottoriajoneuvon kuljettaja on syyllistynyt törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen. Tuomioistuimen päätös lähetetään poliisille ja oikeusrekisterikeskukseen, jossa tiedot tallennetaan järjestelmiin.

Terveystarkastuskeskus arvioi ajo-oikeuden hakijoiden ja haltijoiden terveydentilaa ajokorttilupaa haettaessa, ikätarkastusten yhteydessä sekä muissa tapauksissa, kun poliisi ohjaa ajo-oikeuden haltijan lääkärintarkastukseen epäillessään terveydentilan vaikuttavan haitallisesti ajo-oikeuden haltijan ajokykyyn. Terveystilan arviointiin osallistuvia tahoja ovat yleis- ja erikoislääkärit sekä optikot. Lääkärit saattavat ohjata arvioitavia myös erikoislääkärin tutkimukseen sekä ajokokeeseen tai -näytteeseen, tai psykologisiin testeihin, mikäli terveydentilan arviointia ei pystytä tekemään pelkästään terveystarkastuksen ja potilastietojen perusteella.

Ajoneuvohallintokeskus (AKE) toimii ajo-oikeusprosessissa ajoneuvoliikennerekisterin (ALR) ajokorttisovelluksen ja kuljettajantutkintojen tietojärjestelmän (KULTI) ylläpitäjänä, vastaa kul-

jettajatutkintotoiminnan järjestämisestä sekä valvoo ja ohjeistaa kuljettajaopetusta ja kuljettajantutkintotoimintaa. AKE vastaa myös ajokorttien valmistamisesta ja kilpailuttaa ajokorttien valmistajan.

### **Tutkinnon suorittajat**

Vuonna 2006 myönnettiin 10 777 moottoripyöräkorttia, 62 257 henkilöauton ajokorttia ja 18 209 kuorma-auton ajokorttia. Moottoripyöräkorttien määrä on kasvanut lähes 50 prosenttia vuoden 2000 jälkeen. Kuorma-autokorttien määrä on kasvanut 12 prosenttia. Henkilöauton ajokortteja suoritettiin vuonna 2006 sen sijaan hie- man vuotta 2000 vähemmän. (AKE:n tutkintotilastot 2000–2006)

Traktori- ja mopokortteja myönnettiin vuonna 2006 yhteensä 32 779. Näistä mopokortteja oli noin 70 prosenttia, traktorikortteja kolme prosenttia ja yhdistettyjä mopo- ja traktorikortteja (MT-kortteja) 27 prosenttia. Viidessä vuodessa traktorikorttien määrä on laskenut tuntuvasti, mutta toisaalta MT-kortteja on suoritettu aikai- sempaa enemmän. Mopokorttien määrä on yli kolminkertaistunut vuoden 2001 jälkeen. (AKE:n tutkintotilastot 2000–2006)

Ajokorttilupa edellyttää terveystietojen täyttämistä ja niitä evätään tilastojen perusteella harvoin. Nuorilla autokoulua käyvillä ja ensimmäistä ajokorttiaan hankkivilla on harvoin ajokorttiluvan esteenä olevaa sairautta ja yli 70-vuotiaat hyvin sairast henkilöt ei- vät usein enää halua uusia ajokorttilupaansa. Vain harvoin käy niin, että uutta ajokorttia hakeva tai ajokortin uudistamista hakeva henki- lö saa kielteisen lääkärintodistuksen, jonka perusteella ajokorttilupa evätään.

Suurin osa tutkinnon suorittajista hankkii auton kuljettamiseen tarvittavan opetuksen autokouluissa. Vuonna 2006 suoritetuista 62 257 henkilöauton kuljettajantutkinnosta opetusluvalla opetettiin vain noin 7 500 kokelasta. Henkilöauton ajokortin suorittamiseen tähtäävien opetuslupien määrä on laskenut viime vuosien aikana. Sen sijaan moottoripyörän ajokorttia varten myönnettävien harjoi- tuslupien määrä on hivenen noussut.

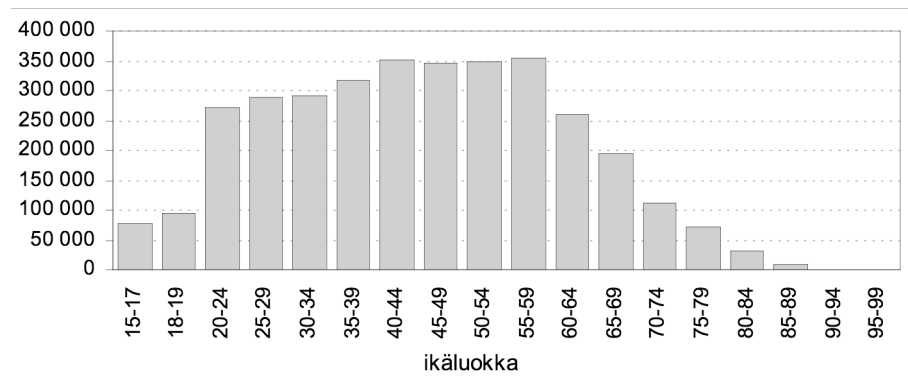
Vuonna 2006 72,2 prosenttia B-kortin suorittajista läpäisi ko- keen ensimmäisellä yrittämällä. Läpäisyprosentti vaihtelee selvästi eri puolilla Suomea. Vuonna 2006 eniten ensimmäisellä kerralla hyväksytyjä suorituksia oli Kanta-Hämeessä (85,3 prosenttia) ja vähiten Keski-Suomessa (66,8 prosenttia). Ajokokeen hyväksymis- prosenttien alueellista vaihtelua voidaan selittää muun muassa suori- tettujen ajokokeiden määrällä, ajo-oppilaiden valmentamisen tasol- la, oppilasaineksella ja paikkakunnan koolla. Hylkäysprosentit ovat riippuvaisia myös kokelaan iästä, sukupuolesta ja koulutustavasta. Naiskokelaiden hylkäysprosentit ovat keskimäärin suurempia kuin



mieskokelaiden. Niin ikään autokouluoppilaat läpäisevät ajokokeen ensimmäisellä kerralla useammin kuin opetusluvalla ajamista harjoitelleet. (Mikkonen 2007)

### Ajokortinhaltijat

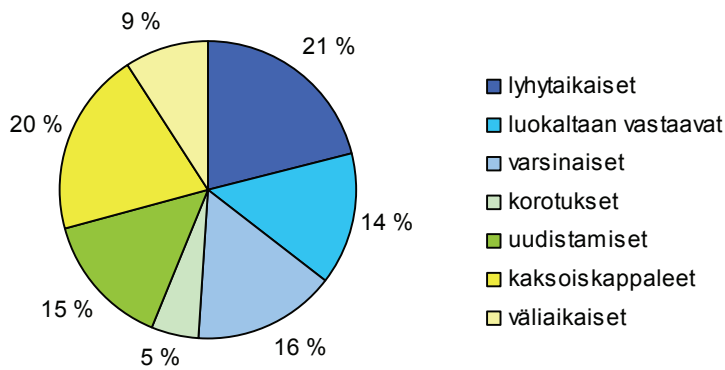
Suomessa oli vuoden 2006 lopussa yhteensä 3 414 330 ajokortin haltijaa. Ajokortinhaltijoista 55 prosenttia oli miehiä ja yli 90 prosenttia iältään 20–75-vuotiaita. Ajokorttien jakautuminen ikäryhmittäin on esitetty kuvassa 1.



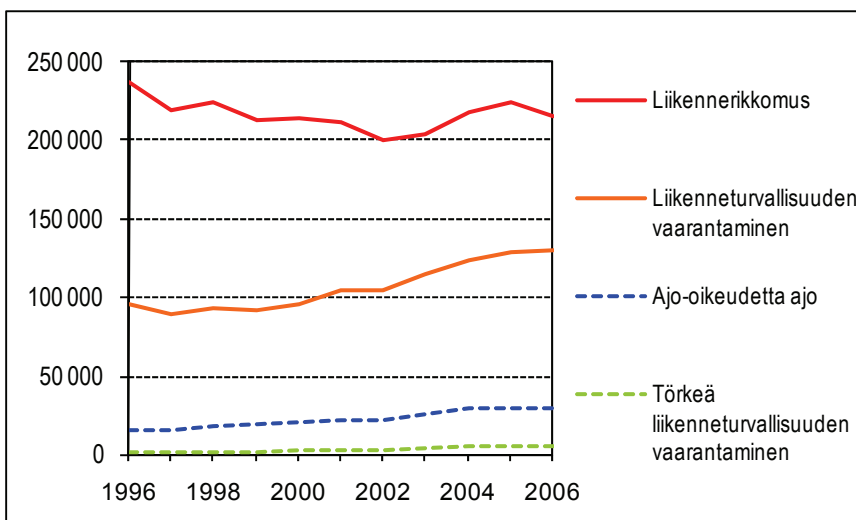
Kuva 1. Voimassaolevat ajokortit ikäluokittain vuonna 2006 (Lähde: AKE:n ajokorttitilastot)

Vuonna 2006 luovutettiin 372 404 ajokorttia, mikä oli lähes 10 000 korttia enemmän kuin edellisellä vuonna. Eniten luovutettiin lyhytaikaisia ajokortteja (78 432) ja vähiten korotettuja ajokortteja (19 247). Korotettujen ajokorttien määrä on kuitenkin kasvanut viidessä vuodessa yli 65 prosenttia. (AKE:n ajokorttitilastot 2000-2006)

Vuoden lopussa voimassa olevista ajokorteista noin 51 prosenttia oli EU-kortteja, 29 prosenttia vanhanmallisia isompia muovikortteja ja 20 prosenttia vanhoja paperikortteja. EU-korttien määrä lisääntyi vuoden 2006 aikana neljä prosenttiyksikköä ja vanhanmallisten muovikorttien ja paperikorttien osuus laski kaksi prosenttiyksikköä.



Kuva 2. Luovutetut ajokortit ajokorttityypin mukaan (Lähde: AKE:n ajokorttitalstatot)



Kuva 3. Poliisin tietoon tulleet liikenneriikokset vuosina 1996–2006

### Liikenneriikoksiin ja -rikkeisiin syyllistyneet

Liikenneriikokset ja liikenneriikkomukset muodostavat yli puolet kaikista poliisin tietoon tulleista rikoksista. Tilastoidun liikenneriikollisuuden määrään vaikuttaa merkittävästi poliisin liikennevalvonnan tehokkuus. Liikennemääräysten tiukentaminen, etenkin ajonopeuksia koskevat rajoitukset ovat parantaneet liikenneturvallisuutta, mutta toisaalta myös lisänneet mahdollisuuksia syyllistyä liikenneriikokseen. Viime vuosina kameravalvonta on lisännyt ilmitulleiden rikosten määrää. (Tilastokeskus 2007)

Vuonna 2006 poliisin tietoon tuli 405 047 liikenneriikosta tai liikenneriikkomusta. Näistä suurin osa on liikenneriikkomuksia eli tie-liikennelain rikkomisia. Poliisin tietoon tulleiden liikenneriikkomusten ja -rikosten määrä laski 1990-luvun puolivälin jälkeen, mutta kääntyi nousuun vuosituhannen alussa. Liikenneturvallisuuden vaarantamiset ovat lisääntyneet vuosikymmenen aikana määrällisesti eniten. Suhteellisesti eniten ovat kasvaneet törkeät liiken-

neturvallisuuden vaarantamiset, joiden määrä on lähes kolminkertaistunut; sekä ajo-oikeudetta ajot, joiden määrä on lähes kaksinkertaistunut vuosikymmenen aikana. (Niemi 2007)

Vuonna 2006 rekisteröitiin 321 269 liikenne rikosta tai -rikkomusta. Niistä tuomittiin 189 762 rangaistus määräystä, 74 576 rikesakkoa ja 56 931 tuomioistuimen päätöstä. Sekä tuomioistuinten päätöksien, rikesakkojen että rangaistus määräysten määrä kasvoi. Kokonaisuudessa liikenne rikoksia ja -rikkomuksia rekisteröitiin 12,5 prosenttia enemmän kuin edellisellä vuotena. (AKE:n vuosikertomus 2006)

Vuonna 2007 poliisin tietoon tuli 27 613 rattijuopumustapausta. (Tilastokeskus 2008) Rattijuopojen määrä vaihtelee satunnaisesti eri vuosina, mutta rattijuopojen määrä liikennevirrassa ei ole merkittävästi muuttunut viimeisen kymmenen vuoden aikana. Vuonna 2007 poliisi puhallutti valtakunnallisissa liikennevirrasta rattijuopuja mittaavissa ratsioissa 97 147 kuljettajaa, joista rattijuopoksi kirjattiin 148 kuljettajaa ja alkoholia nauttineiksi (veren alkoholipitoisuus alle puoli promillea) 693 kuljettajaa. (SM 2007). Valtaosa (90 prosenttia) rattijuopumukseen syylliseksi epäillyistä on miehiä. Rattijuopot jäävät tavallisimmin kiinni poliisiratsiassa (32 prosenttia). Muita yleisiä kiinnijäämistilanteita ovat ilmianto (18 prosenttia), liikennevahinko (12 prosenttia) ja poikkeava ajotapa (kymmenen prosenttia). Lisäksi lähes joka kymmenes rattijuoppo jää kiinni rattijuopumuksesta ylinopeuden, muun liikenne rikoksen tai muun rikoksen yhteydessä. (Niemi 2006)

### **Ikäkuljettajat**

Vuoden 2006 lopussa ajokortin haltijoista 6,5 prosenttia oli yli 70-vuotiaita. Senioriautoilijoiden määrä kasvaa seuraavan vuosikymmenen aikana jyrkästi. Vuonna 2015 – kun ensimmäinen suuri ikäluokka tulee 70 vuoden ikään – arvioidaan seniorikuljettajia olevan lähes kaksinkertainen määrä nykyiseen verrattuna. (Ikäkuljettajien määrä...2007)

*Taulukko 1. Arvio ikäkuljettajien määrän kehityksestä (AKE)*

2006	2010	2015
220 000	300 000	400 000

Vuonna 2006 ajo-oikeuden haltijoille lähetettiin erilaisia muistutuskirjeitä 258 572 kappaletta. Muistutuskirjeitä lähetettiin heille, joiden on joko iän perusteella tai ajokortin erityisehdon takia esitettävä poliisille optikon- tai lääkärintodistus terveydentilastaan. Lisäksi 70 vuotta täyttävälle ja sitä vanhemmille kuljettajille lähe-

tettiin muistutus ajo-oikeuden päättymisestä ja siitä seuraavista toimenpiteistä. Lukuun sisältyvät myös kuljettajan ajotavan ohjausjärjestelmään kuuluvat muistutuskirjeet, joita lähetetään toistuvasti liikenneriikkomuksiin syyllistyneille. (AKE:n vuosikertomus 2006)

Vuonna 2006 käsiteltiin 66 hakemusta, jossa haettiin poikkeuksia ajokorttiluvan ajo-oikeutta koskeviin ikä- ja terveysvaatimuksiin. Vajaa puolet hakemuksista hyväksyttiin. Henkilöauton ammattiajolupaa koskevia ikä- ja terveyspoikkeushakemuksia käsiteltiin 12 ja niistä hyväksyttiin viisi. Kaiken kaikkiaan ikään liittyen myönnettiin 20 ja terveyteen liittyen 16 poikkeuslupaa. (AKE:n vuosikertomus 2006)

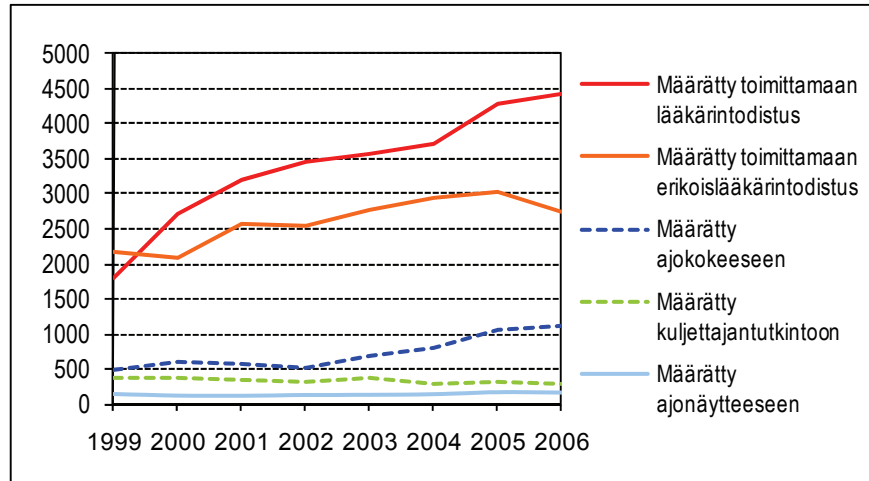
### **Ajo-oikeuspäätösten kohteena olevat kuljettajat ja ajo-oikeuden päätyminen**

Silloin kun poliisi epäilee, ettei kuljettaja enää täytä ajokorttiluvan saamisen edellytyksenä olevia terveysvaatimuksia tai ettei hän enää kykene kuljettamaan turvallisesti ajoneuvoa, voi poliisi määrätä henkilön toimittamaan määräajassa uuden lääkärin- tai erikoislääkärintodistuksen tai suorittamaan uuden ajokokeen tai ajonäytteen. Poliisi voi määrätä kuljettajan myös uuteen kuljettajatutkintoon, jos hän moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan on toistuvasti syyllistynyt lakien tai niiden nojalla annettujen säännösten ja määräysten rikkomiseen ja tämän vuoksi tai muutoin on todennäköistä syytä epäillä, ettei hän ole säilyttänyt ajotaitoaan.

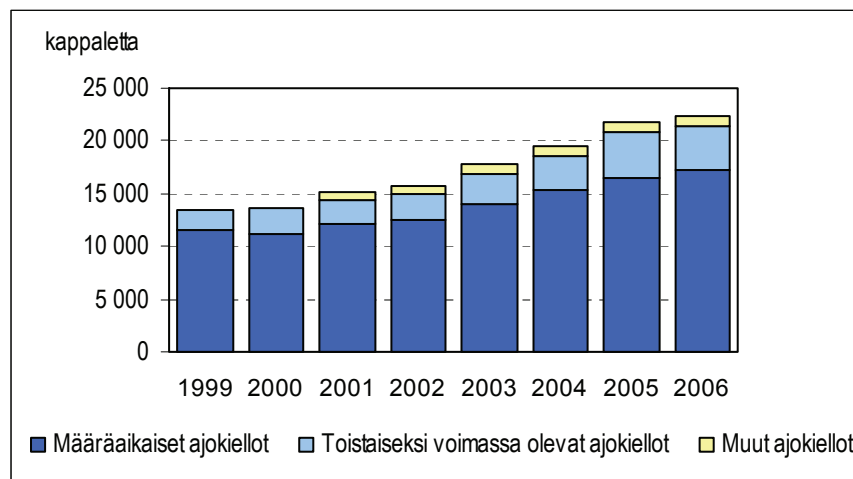
Poliisin edellyttämien lääkärintodistusten määrä on lisääntynyt viime vuosina huomattavasti. Vaatimukset ajonäytteistä tai uudesta kuljettajantutkinnosta ovat pysytelleet samalla tasolla, mutta vaatimukset uudesta ajokokeesta ovat yleistyneet (kuva 4).

Jos ajo-oikeuden haltija ei enää täytä ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksiä, tai jos hän ei poliisin asettamassa määräajassa ole toimittanut vaadittua lääkärintodistusta taikka suorittanut hyväksytysti uutta kuljettajantutkintoa tai ajokoetta, niin poliisi voi määrätä hänet ajokieltoon. Poliisi voi määrätä ajokiellon myös silloin, jos kuljettaja on syyllistynyt kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta taikka liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan. Poliisin määräämien ajokieltojen määrä on kasvanut tasaisesti vuosituhannen vaihteesta lähtien (kuva 5).

Ajo-oikeus raukeaa henkilön oltua toistaiseksi määrättyssä ajokiellossa viisi vuotta. Ajo-oikeus voidaan myös rauettaa henkilön ilmoittaessa poliisille, ettei halua pitää ajo-oikeuttaan voimassa.



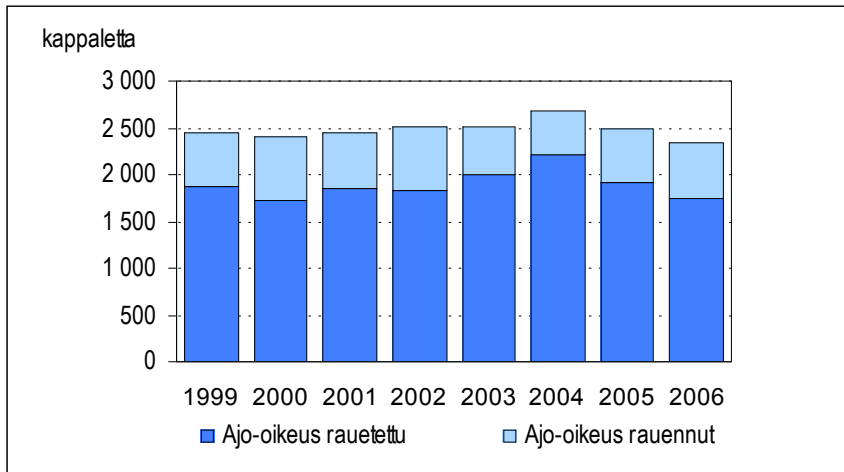
Kuva 4. Poliisin edellyttämät lääkärintodistukset ja erikoislääkärintodistukset sekä vaatimukset ajokokeen, ajonäytteen tai kuljettajantutkinnon suorittamisesta vuosina 1999–2006 (Lähde: AKE ja Tilastokeskus)



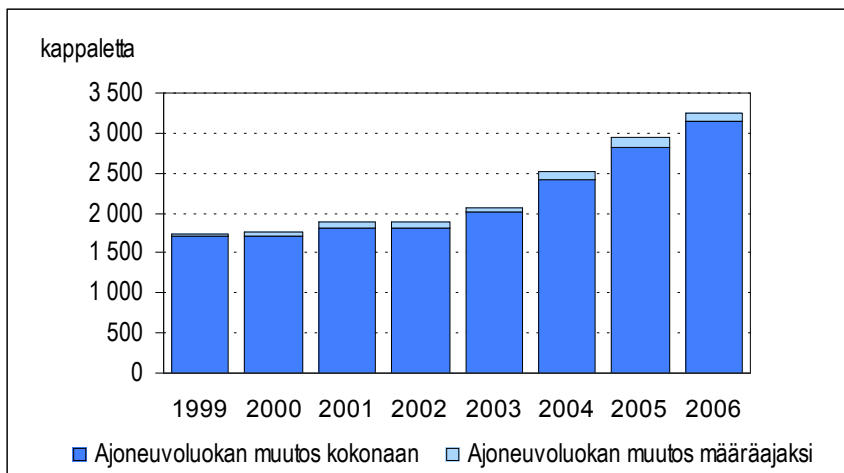
Kuva 5. Ajokiellot 1999–2006 (Lähde: AKE ja Tilastokeskus)

Yleensä ajo-oikeus rautetaan silloin, kun määräaikaistarkastus on tulossa eikä henkilö enää halua toimittaa lääkärintodistusta terveydentilastaan. Tällöin henkilö luopuu omaehtoisesti ajokortista. Iäkkäät naiset luopuvat ajo-oikeudestaan omasta aloitteestaan selvästi miehiä helpommin. Rautettujen ja rauenneiden ajo-oikeuksien määrä vaihtelee vuosittain. Viime vuosina rautettuja ajo-oikeuksia on ollut hieman aikaisempaa vähemmän (kuva 6).

Poliisi voi myös muuttaa ajo-oikeuden haltijan ajo-oikeutta, jos haltija ei enää täytä ajokorttiluvan saamisen edellytyksiä. Ajo-oikeus voidaan muuttaa kokonaan tai enintään kahden vuoden määräajaksi. Määräajaksi muutettujen ajo-oikeuksien määrä on pysynyt ennallaan, mutta pysyvien ajoneuvoluokan muutosten määrä on kasvanut viime vuosien aikana jyrkästi (kuva 7).



Kuva 6. Rauenneet ja rauetetut ajo-oikeudet 1999–2006 (Lähde: AKE ja Tilastokeskus)



Kuva 7. Ajoneuvoluokan muutokset 1999–2006 (Lähde: AKE ja Tilastokeskus)

### Liikennevahinkojen osalliset

Vuonna 2006 tapahtui 6 740 henkilövahinkoon johtanutta tieliikenneonnettomuutta, joissa kuoli 336 ja loukkaantui 8 580 henkilöä. (Tilastokeskus 2006)

Vuonna 2005 henkilövahinko-onnettomuuksissa oli osallisina yhteensä 10 510 kuljettajaa. Yli 85 prosenttia henkilövahinko-onnettomuuksissa osallisina olleista omisti vähintään henkilöauton kuljettamiseen tarvittavan ajokortin (B-kortti). Mopokortin omisti 3,7 prosenttia, kevytmoottoripyöräkortin 1,6 prosenttia ja traktorikortin 1,7 prosenttia henkilövahinko-onnettomuuksissa osallisina olleista. Reilut neljä prosenttia henkilövahinko-onnettomuuksissa osallisina olleista kuljettajista ajoi ilman kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia. (Tilastokeskus 2006)

Taulukko 2. Moottoriajoneuvojen kuljettajat henkilövahinko-onnettomuuksissa vuonna 2005.  
(Lähde: Tilastokeskus, Tieliikenneonnettomuudet 2005)

Kuljettajan liikenneyksikkö	Mopo	Moottori- pyörä	Henkilö- auto	Linja- auto	Paketti- auto	Kuorma- auto	Traktori	Muu	Yht.
M	388	4	1	-	-	-	-	-	393
T	162	7	2	-	-	-	9	-	180
A1, A	11	151	6	-	-	-	2	-	170
B1, B, BE	32	186	4 837	-	278	3	20	15	5 371
C1, C	12	197	1 636	1	228	188	28	5	2 295
CE, C1E	2	47	423	-	86	339	14	4	915
D1, D1E	1	-	16	3	1	1	-	-	22
D, DE	2	14	97	171	14	87	2	1	388
Harjoituslupa	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ei ajokorttia	40	41	322	-	13	7	3	-	426
Ei tietoa	59	14	202	10	16	20	1	28	350
<b>Yhteensä</b>	<b>709</b>	<b>661</b>	<b>7 542</b>	<b>185</b>	<b>636</b>	<b>645</b>	<b>79</b>	<b>53</b>	<b>10 510</b>

### 3.2.2 Erilaisia kuljettajaryhmiä

Kuljettajat voidaan luokitella ajo-oikeuteen liittyvien prosessien näkökulmasta erottamalla eri syistä ajo-oikeudettomat normaalisti ajo-oikeuden omaavista. Luokituksella on merkitystä, kun etsitään ajo-oikeuden kontrollointiin tarvittavia toimenpiteitä ja on rajattava niiden kohdejoukkoja (luku 6). Tämän hankkeen työpaja-osuudessa on ns. valistuneina arvioina päädytty seuraavaan ryhmittelyyn:

- 1) Ajo-oikeuden omaavat ja sen edellytykset täyttävät kuljettajat (pääjoukko). Ryhmän kooksi jää noin 2 950 000 ajokortin haltijaa, kun kaikkien ajokortin haltijain joukosta erotetaan alempana rajatut ryhmät 3 ja 4.
- 2) Ilman ajo-oikeutta ajavat kuljettajat (kortittomat). Ryhmän koko on noin 7 000 henkilöä, kun arvioinnin lähtökohtana on poliisin liikennevalvonnassa saamat tulokset, joiden mukaan kortittomia on liikenteessä noin 0,2 prosenttia kuljettajista (Mikkonen, 1999).
- 3) Pysyvästi puutteelliset ajo-oikeuden edellytykset omaavat kuljettajat (edellytyksettömät). Ryhmän kooksi arvioidaan noin kymmenen prosenttia ajokortin haltijoista eli 340 000 henkilöä. Ryhmä koostuu erilaisista osaryhmistä, esimerkiksi motoristen toimintojen vajavaisuudesta, psyykkisen suorituskyvyn alentumisesta ja ennen kaikkea näkökyvyn alentumisesta kärsivistä henkilöistä.
- 4) Päihteiden vaikutuksen alaisena ajavat, väsyneet, mielialahäiriöiset jne. (tilapäisesti ajokunnottomat). Ryhmän kooksi arvioidaan noin kolme prosenttia kuljettajista, mikä lukumääränä on noin 102 000.

Eri kuljettajaryhmien osuudet ja lukumäärät ovat karkeahkoja arvioita, koska näistä ei ole tilastointia tai kattavia kertaluonteisten tutkimustenkaan tuloksia. Ajo-oikeuden valvonnan ja kuljettajiin kohdistettavien liikenneturvallisuuksien suunnittelulle ryhmien koon ja koostumuksen tuntemus olisi tärkeää.

### **Pääjoukko – tavalliset kuljettajat**

Suurin kuljettajaryhmä on ajo-oikeuden omaavat ja sen edellytykset täyttävät kuljettajat eli ns. tavalliset kuljettajat. Pääjoukon koko on moninkertainen verrattuna muihin ryhmiin ja näin ollen pienikin liikenneturvallisuuksien väheneminen pääjoukossa voi vaikuttaa kokonaisuutena merkittävästi liikenneturvallisuuteen. Pääjoukossa oleviin kuljettajiin vaikuttaminen on kuitenkin vaikeaa, ja usein huomio kohdistuu ongelmaryhmiin.

Pääjoukkoon sisältyy lähes kaikenlaisia kuljettajia. Toisessa ääripäässä ovat ns. riskikuljettajat ja toisessa rikkeettä ajavat kuljettajat (Salo & Keskinen 2003). Riskikuljettajat ovat pääsääntöisesti miehiä, joiden ajokäyttäytymistä kuvaavat ylinopeudet, liikenne-rikkomukset, päihteiden käyttö sekä aukinaiset turvavyöt. Tavallisesti riskikuljettajat ovat alle 40-vuotiaita ja heidän aiheuttamansa liikenneonnettomuudet keskittyvät alemmalle tieverkolle ja viikonloppujen ilta- ja yötunteihin. Naisista valtaosa ajaa rikkeettömästi. Rikkeettä ajavien riskit eroavat selvästi riskikuljettajista; osalla ongelmana ovat puutteelliset ajotaidot ja -kyvyt, ja onnettomuudet tapahtuvat useammin lumisella tai jäisellä kelillä ja risteyksissä.

### **Kortittomat kuljettajat**

Arvion mukaan noin 0,2 prosenttia kuljettajista ajaa ilman voimassa olevaa ajo-oikeutta. Heterogeenisessä ryhmässä on muun muassa terveydentilan, rattijuopumuksen tai muiden liikenne-rikosten seurauksena ajo-oikeuden menettäneitä, ajo-oikeuden hankkimatta jättäneitä tai sen hankkimiseen liian nuoria henkilöitä. Kortittomat kuljettajat ajavat ajo-oikeuden haltijoita useammin ylinopeutta ja ilman turvavyöitä. Heillä esiintyy myös useammin ajoneuvon käsittelyvirheitä ja tieltä suistumisia, ja he aiheuttavat tavallista enemmän vaaratilanteita ja onnettomuuksia liikenteessä. Usein ajokortittomien ongelmina ovat myös kuljettajan itsehillintään liittyvät ongelmat, kuten alkoholi ja ylinopeudet. (Salo & Keskinen 2003)

### **Pysyvästi edellytyksettömät**

Pysyvästi puutteelliset ajo-oikeuden edellytykset omaavien henkilöiden ryhmään kuuluu muun muassa erilaisista näkövammoista sekä motoriikkaan ja mielenterveyteen liittyvistä ongelmista kärsiviä henkilöitä. Puutteellisilla edellytyksillä ajavien riskiä on vaikea



määritellä. Joissakin tapauksissa ennalta voitaisiin tunnistaa muun muassa sairauskohtausten riski, itsemurha-aiheet, päihderiippuvuus tai havaintovirheiden mahdollisuudet. Ryhmä kasvaa todennäköisesti tulevaisuudessa, kun väestö ikääntyy ja vanhuuteen liittyvät sairaudet lisääntyvät.

### **Tilapäisesti ajokunnottomat**

Tilapäisesti ajokunnottomiksi määritellään ajo-oikeuden haltijat, joiden ajotaitoa heikentävät esimerkiksi päihteet, väsymys tai lääkeneiden vaikutus. Ryhmä ei ole tarkasti rajattavissa, ja puutteellinen ajokunto voi osalla ryhmästä esiintyä vain ajoittain. Tilapäisesti ajokunnottomat voivat osittain sisältyä jo edellä kuvattuihin ryhmiin. Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisen ryhmän muodostavat erityisesti päihteiden alaisuudessa ajavat kuljettajat, jotka suhteellisen vähäisestä määrästäan huolimatta aiheuttavat suuren liikenneturvallisuusriskin. Päihteiden käytön lisääntymisen seurauksena päihtyneiden ajosuoritteen arvioidaan kasvavan. Alkoholin vaikutuksen alaisena ajamista onkin pyrittävä vähentämään kaikin keinoin alkaen tiedon jakamisesta ja päätyen estäviin toimenpiteisiin kuten teknisten sovellusten käyttöönottoon.

## **3.3 Tietojärjestelmät ja rekisterit**

*Ajo-oikeusprosessiin liittyviä tietoja tallennetaan useisiin rekistereihin ja tietojärjestelmiin. Seuraavassa on kuvattu ajo-oikeusprosessin kannalta keskeisimmät järjestelmät ja tietokannat.*

### **3.3.1 AKE:n ylläpitämät rekisterit**

#### **Kuljettajantutkintojen tietojärjestelmä (KULTI) ja Ajoneuvo-liikennerekisteri (ALR)**

AKE toimii ajo-oikeusprosessissa kuljettajantutkintojen tietojärjestelmän (KULTI) ja ajoneuvoliikennerekisterin (ALR) ajokorttisolun ylläpitäjänä.

Kuljettajantutkintotietojärjestelmä (KULTI) sisältää tiedot suoritetuista teoria- ja ajokokeista, ajonäytteistä ja vaarallisten aineiden kansainvälisissä tiekuljetuksissa vaadittavista ADR-ajolupakokeista (European Agreement concerning the international carriage of Dangerous goods by Road). Tietojärjestelmä tuottaa tietoa sekä AKE:n seurantarpeisiin sekä tutkinnon vastaanottajien ja autokoulujen tarpeisiin. Kuljettajantutkintotietojen järjestelmästä saadaan tiedot muun muassa kuljettajakokelaiden ajokokeista, teo-

riakokeista ja annetusta ajo-opetuksesta. Järjestelmään on tallennettu tietoja vuodesta 1999 lähtien.

AKE:n ylläpitämä Ajoneuvoliikennerekisteri sisältää tietoja ajoneuvoista, niiden verotuksesta, kiinnityksestä sekä niitä kuljettavista henkilöistä. Perustietojen (nimi, henkilötunnus, kotikunta jne.) lisäksi rekisteriin tallennetaan tietoja ajokorttiluvista, ajokorttitiedoista, kuljettajatutkinnoista, ajopiirturikorteista, henkilöauton ammattiajoluvista, liikenneopettajaluvista sekä lakisääteisistä maksuista ja veroista. Rekisteriin tallennetaan ajoneuvojen tekniset tiedot, yksilöintitiedot, katsastus- ja hyväksyntätiedot, käyttötarkoitus-, kiinnitys- ja verotus- sekä ulosottotiedot.

Tietoja rekisteriin saadaan väestötietojärjestelmästä, yritys- ja yhteisötietojärjestelmästä, oikeushallinnolta, ulosottoviranomaisilta, poliisilta, puolustusvoimilta, tullilaitokselta, lääninhallitukselta ja rajavartiolaitokselta. Lisäksi tietoja saadaan yksityisiltä tahoilta kuten ajoneuvojen valmistajilta, maahantuojilta, liikennevakuutuskeskukselta ja -yhtiöiltä, kuljettajatutkintojen vastaanottajilta, katsastuksen suorittajilta ja ajokortin valmistajilta.

Rekisterinpitäjänä AKE päättää tietojen luovuttamisesta. Rekisteristä luovutetaan julkisia tietoja viranomaisille, liikennevakuutuskeskukselle ja -yhtiöille, liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnille, katsastuksen suorittajille, kuljettajatutkinnon vastaanottajille ja tieliikenteen valvontalaitteen korttien käsittelijöille. Salassa pidettäviä tietoja voidaan luovuttaa:

1. poliisille ja muulle esitutkintaviranomaiselle ja syyttäjälle rikoksen selvittämistä ja syytteenpanoa varten
2. poliisille ja puolustusvoimille ajokorttiasioiden käsittelyä varten
3. tuomioistuimelle ajo-oikeuteen liittyvien asioiden käsittelyä varten
4. liikenteen valvontaa suorittaville viranomaisille
5. pysäköinnin valvontaa suorittavalle viranomaiselle tiedon vammaisen pysäköintiluvasta
6. liikennelupaviranomaiselle tehtyä rikosta ja siitä seuranneita rangaistuksia ja muita seuraamuksia koskevat tiedot liikennelupa-asioiden käsittelyä varten
7. autokoululupaviranomaiselle tehtyä rikosta ja siitä seuranneita rangaistuksia ja muita seuraamuksia koskevat tiedot autokoululupa-asioiden käsittelyä varten
8. kuljettajatutkinnon vastaanottajalle valokuvan henkilön tunnistamista varten, tietoja henkilön terveydentilasta tutkinnon suorittamista varten, tiedon ajokiellosta ajokokemuksen tarkistamista ja ADR-ajoluvan luovuttamista varten sekä tiedon ajokortin saamisen esteestä;

9. tieliikenteen valvontalaitteen korttien käsittelijälle henkilön valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen korttien käsittelyä varten
10. liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnalle liikenneonnettomuuksien tutkintaa varten tarpeelliset tiedot
11. Ahvenanmaan maakunnan ja toisen ETA-valtion ajoneuvojen tai ajokorttien rekisteröintitehtäviä hoitavalle tai niihin liittyviä valvontatehtäviä hoitavalle viranomaiselle ajoneuvojen ja ajokorttien rekisteröintitehtävien, valvontatoimien ja luovuttamiseen liittyvien toimenpiteiden suorittamiseksi tarpeelliset tiedot
12. rajavartiolaitokselle rikosta ja siitä seuranneita rangaistuksia ja muita seuraamuksia koskevia tietoja rajaturvallisuuden ylläpitämistä, esitutkintaa ja muuta tutkintaa, etsintää, pelastustehtävää ja ulkomaalaislaissa (301/2004) tarkoitetun liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määräämistä varten sekä henkilön valokuva ja nimikirjoitusnäyte henkilön tunnistamista varten.

Lisäksi tietoja voidaan luovuttaa muihin käyttötarkoituksiin kuten mielipide- ja markkinointitutkimuksiin sekä tilastointia ja tutkimuksia varten.

Ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmää uudistaan. Uutta ajoneuvotietoliikennejärjestelmää (ATJ) koskeva lainsäädäntö on astunut voimaan 2.11.2007 ja ATJ:n ajoneuvojärjestelmät on otettu käyttöön 12.11.2007.

### **3.3.2 Poliisin ylläpitämät rekisterit**

#### **Poliisiasiain tietojärjestelmä (PATJA)**

Poliisiasiain tietojärjestelmä (PATJA) on poliisin valtakunnalliseen käyttöön tarkoitettu pysyvä automaattisen tietojenkäsittelyn avulla ylläpidettävä henkilörekisteri. Tietojärjestelmään saadaan tallettaa rikoksesta epäillyn tai esitutkinnan, poliisitutkinnan, poliisin toimenpiteen taikka pakkokeinon kohteena olevan henkilön tiedoista täydellinen nimi, syntymäaika, henkilötunnus, sukupuoli, äidinkieli, kansalaisuus, siviilisäätö, syntymävaltio, syntymäkotikunta, kotikunta, ammatti, osoite ja puhelinnumero tai muu yhteystieto, tieto henkilön kuolemasta, ulkomaalaisen henkilön matkustusasiakirjan tiedot sekä henkilöä koskevat, hänen omaan turvallisuuteensa tai poliisin työturvallisuuteen vaikuttavat tiedot.

Tietojärjestelmään saadaan lisäksi tallettaa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi hankittuja muita tarpeellisia tietoja kuten etsintäkuulutus-, omaisuus-, pidätys- ja tapaamiskielto-tietoja, rikosilmoitus ja -seuraamustietoja, sanomanvälitystietoja, rikosten tekotapa-tietoja sekä rikoksesta epäiltyjen tuntomerkitietoja ja kadonneiden tunnistettavuustietoja. Tietojärjestelmään tallennetaan myös tutkin-

nan ja virka-avun tiedot, virka-avun arkistotiedot sekä tietolähdetiedot.

Poliisiasiain tietojärjestelmästä voidaan hakea tietoja virka-tehtävien suorittamiseksi ja turvallisuusselvityksien tekemiseksi. PATJA:sta luovutetaan tieliikenneonnettomuustietoja myös Tilastokeskukselle (kuukausittain), Tiehallinnolle (kahdesti kuukaudessa), kunnille sekä Liikenneturvalle, vakuutusyhtiöille ja tutkijalautakunnille (liikennevakuutuskeskukset).

### **Hallintoasiain tietojärjestelmä**

Hallintoasiain tietojärjestelmä on poliisin valtakunnalliseen käyttöön tarkoitettu pysyvä automaattisen tietojenkäsittelyn avulla ylläpidettävä henkilörekisteri. Järjestelmään saadaan tallettaa henkilötiedoista täydellinen nimi, syntymäaika, henkilötunnus, sukupuoli, äidinkieli, kansalaisuus, siviilisääty, syntymävaltio, syntymäkotikunta, kotikunta, ammatti, osoite ja puhelinnumero tai muu yhteystieto, tieto henkilön kuolemasta sekä ulkomaalaisen henkilön matkustusasiakirjan tiedot. Tietojärjestelmään saadaan lisäksi tallettaa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi hankittuja muita tarpeellisia tietoja kuten aselupatiedot, henkilökortti- ja passitiedot, kuvatiedot sekä paikallispoliisin turvallisuusselvitystiedot.

Tietoja luovutetaan teknisen käyttöyhteyden avulla tai konekielellisessä muodossa henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain 19 §:n perusteella. Tietoja voidaan luovuttaa tarkemmin määriteltyihin tarkoituksiin puolustusvoimien pääesikunnalle, rajavartiolaitokselle, tullilaitokselle, tuomioistuimille, ulkomaalaisvirastolle, poliisivaltuudet omaaville virkamiehille, metsähallituksen erätarkastajille sekä hätäkeskukselle. Tietoja luovutetaan myös muille viranomaisille, yhteisöille ja yksityiselle siten kuin oikeudesta tietoon on laissa säädetty.

### **Sakkolaskuri**

Poliisi käyttää verottajan tietoihin pohjautuva Sakkolaskuripalvelua päiväsakon määrittämiseen muun muassa gsm-puhelinta käyttäen. Sakkolaskuri laskee sakotettavan päiväsakon edellisen hyväksytyt verotuksen pohjalta. Laskurissa esitetyt päiväsakot ovat ns. normaalipäiväsakkoja tyyppitapauksissa. Poliisilla on kuitenkin mahdollisuus käyttää  $\pm 4$  päiväsakon verran liukumaa jokaisen normaalipäiväsakon kohdalla. Liukuma-asteikkoa voidaan käyttää, kun rikkomusta voidaan pitää tavallista lievempänä tai vakavampana. Teon moitittavuutta lisääviä seikkoja voivat olla esimerkiksi huonot keliolosuhteet, vilkas liikenne tai koulun läheisyys.

### 3.3.3 Oikeusrekisterikeskuksen tietojärjestelmät

Oikeusrekisterikeskus vastaa sakkorangaistusten ja rikesakkojen täytäntöönpanosta sekä valtiolle tuomittujen korvausten ja saamisten sekä ylikuormamaksumääräysten perimisestä. Viraston perii lisäksi rikosvahinkosaamiset sekä panee täytäntöön sakon muunTORangaistukset. Oikeusrekisterikeskus ylläpitää oikeushallinnon rekistereitä kuten rikosrekisteriä ja velkajärjestelyrekisteriä ja vastaa niiden tietojen luovuttamisesta

#### Rikosrekisteri

Rikosrekisteri on valtakunnallinen keskusrekisteri, johon merkitään lähinnä vapausrangaistukseen tuomittujen tietoja. Tietoja kerätään ja talletetaan ja niitä luovutetaan rikosoikeudellisten seuraamusten määrittämistä ja täytäntöönpanoa varten. Tietoja voidaan luovuttaa myös henkilön luotettavuuden tai henkilökohtaisen soveltuvuuden selvittämistä ja arviointia varten. Rikosrekisteriin tulee merkintä, kun henkilö tuomitaan:

- ehdottomaan tai ehdolliseen vankeusrangaistukseen
- ehdollisen vankeusrangaistuksen ohella sakkoon (oheissakkoon), yhdyskuntapalveluun tai valvontaan
- yhdyskuntapalveluun
- nuorisorangaistukseen tai nuorisorangaistuksen sijasta sakkoon
- viralta pantavaksi tai
- jätetään syyntakeettomana tuomitsematta.

Muista kuin edellä luetelluista sakkorangaistuksista ja sakon muunTORangaistuksista ei tule merkintää rikosrekisteriin.

Rikosrekisteriin merkityt tiedot ovat salaisia ja niitä saa luovuttaa vain rikosrekisterilaissa säädetyillä edellytyksillä. Yhteisöillä on vapaa oikeus saada itseään koskeva ote rikosrekisteristä. Jokaisella on salassapidon estämättä oikeus tarkastaa omat tietonsa. Rikosrekisteriin merkityllä henkilöllä on lisäksi oikeus pyynnöstä saada tietää, kenelle ja mihin tarkoitukseen hänestä on annettu tietoja viimeisen vuoden aikana.

#### Sakkorekisteri

Oikeusrekisterikeskuksen ylläpitämä sakkorekisteri sisältää tiedot täytäntöönpanotehtävien suorittamista varten. Rekisterin tietosisältö koostuu henkilötiedoista, ratkaisutiedoista, täytäntöönpanoasia-tiedoista, muunTORangaistusasioista sekä tapahtumatiedoista. Rekisterin tietolähteitä ovat tuomioistuimet, syyttäjät, poliisi, Valtiokonttori, puolustusvoimat, uhkasakkoja tuomitsevat viranomaiset, muiden pohjoismaiden täytäntöönpanoviranomaiset, ulosottoviranomaiset ja väestörekisterikeskus.

Rekisteristä luovutetaan tietoja

- ulosottoviranomaisille ulosottihakemukset asioiden täytäntöönpanoa varten
  - poliisille vankeudeksi muunnettavissa olevien sakkojen ja sakon muuntorangaistusten tiedot maksuvelvollisten etsintäkuulluttamista varten
  - poliisille menettämisseuraamusten täytäntöönpanohakemukset täytäntöönpanoa varten
  - vankiloille täytäntöönpanokirjat sakon muuntorangaistusten täytäntöönpanoa varten
  - tulliviranomaisille tulliasioissa tuomittujen menettämisseuraamusten täytäntöönpanokirjat täytäntöönpanoa varten
  - puolustusvoimille erityistehtäviin määräämistä varten
- Sakkorekisterin sisältämät rikokseen ja rikosoikeudelliseen seuraamukseen liittyvät tiedot on pidettävä salassa.

### **Tuomiolauselmajärjestelmä**

Automaattiseen tietojenkäsittelyyn perustuvaa tuomiolausejärjestelmää käyttävät yleiset alioikeudet ja hovioikeudet välittävät tiedot konekielisessä muodossa suoraan rikosrekisteriin. Tietoja siirretään säännöllisesti tilastokeskukselle ja muille viranomaisille. Järjestelmä sisältää tunnistetiedot, tiedot vastaajasta, syyksi luetut rikokset, hylätyt syytteet, seuraamukset ja tapauksissa sovelletut lainkohdat.

### **Rangaistusmääräysjärjestelmä**

Oikeusrekisterikeskuksen Rangaistusmääräysrekisteri (RM) sisältää tiedot syyttäjien rangaistusmääräysmenettelyssä antamista ratkaisuista. Järjestelmä välittää tietoja täytäntöönpanoa ja rekisteröintiä varten. Sakkojen ja menettämisseuraamusten täytäntöönpanossa tarvittavat tiedot välittyvät Oikeusrekisterikeskuksen perintäjärjestelmään ja liikenne rikkomuksia koskevat tiedot AKE:n järjestelmään syyttäjän tekemän jakelumerkinnän perusteella. Järjestelmästä välittyy lisäksi tullihallitukselle tietoja tullirikoksista.

Aikaisemmin syyttäjät ovat lähettäneet ratkaisuilmoituksia kuukausittain Oikeusrekisterikeskukselle, jossa tiedot on tallennettu. 17.1.2008 Oikeusrekisterikeskuksessa otettiin kuitenkin käyttöön uusi rangaistusmääräyssovellus, jonka myötä tiedot siirtyvät syyttäjän järjestelmästä Rangaistusmääräysrekisteriin konekielisesti.

### **3.3.4 Kuvarekisteri**

Kortinvalmistajilla on käytössään kuvarekisteri, johon digitoidaan ajokortin hankkijoiden nimikirjoitusnäytteet ja passikuvat. Kuvarekisterin tietoja käytetään ajokorttien valmistamiseen.

# 4 Ajo-oikeusprosessin kuvaus

## 4.1 Ajo-oikeus ilman ajokorttia

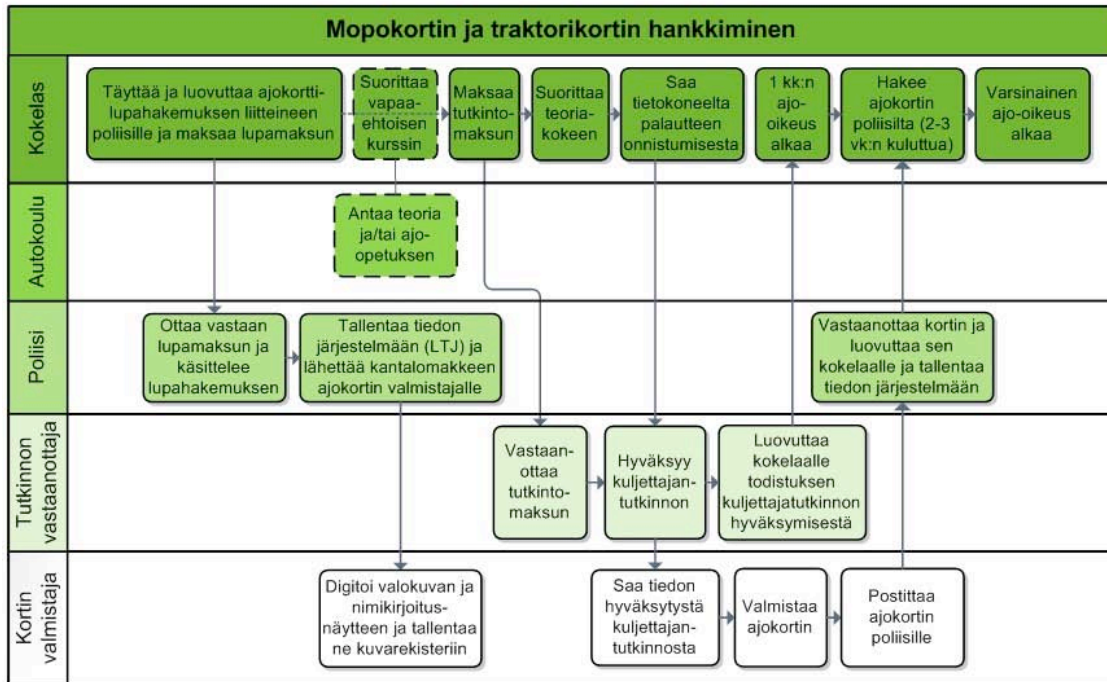
Ilman ajokorttia on lupa ajaa liikenteessä vain pienitehoisella mopolla ja kävellen ohjattavaksi tarkoitettulla moottorikäyttöisellä ajoneuvolla. Ennen vuotta 1985 syntyneet voivat kuljettaa ilman ajokorttia myös kaksi- ja kolmipyöräisiä mopoja (enimmäisnopeus 45 km/h ja moottorin tilavuus 50 cm<sup>3</sup>). Vuoden 1984 jälkeen syntyneiden henkilöiden on suoritettava mopokortti näiden kuljettamiseksi. A1-, A- tai B-luokan ajoneuvon ajo-oikeuden haltija saa kuljettaa ilman erillistä tutkintoa M- ja T-ajokorttiluokkiin kuuluvia ajoneuvoja.

## 4.2 Mopokortti ja traktorikortti

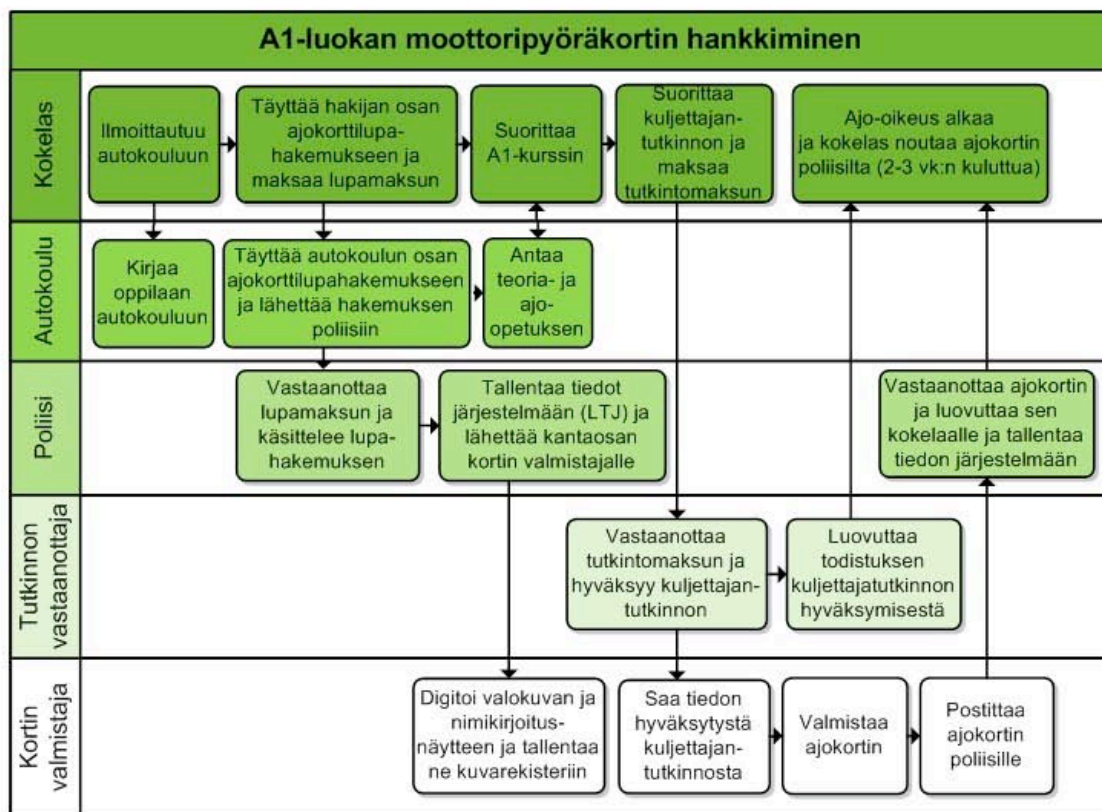
Mopokortilla saa ajaa kaksi- ja kolmipyöräisiä mopoja sekä kevyttä nelipyörää. Traktorikortilla on oikeus kuljettaa traktoreita (liikenne- ja traktoreita lukuun ottamatta) sekä moottorityökoneita ja moottorikelkkoja niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen.

M- tai T-ajokorttiluokan tutkinnonsuorittajan on oltava vähintään 15-vuotias. Mopo- ja traktorikortin hankkimiseen vaaditaan asuinpaikan poliisin myöntämä ajokorttilupa sekä hyväksytysti suoritettu kuljettajantutkinnon teoriakoe. T-ajokorttiluokkaan voidaan vaatia ajokoe, jos se katsotaan tarpeelliseksi. Ajokorttiluvan hakemisen yhteydessä poliisille toimitetaan terveystodistus, kaksi valokuvaa, huoltajien suostumus mikäli hakija on alaikäinen, luotettava selvitys henkilöllisyydestä sekä ajokorttimaksu.

Tutkintoon kuuluu tietokoneella suoritettava teoriakoe. Opetus on vapaaehtoista. Traktori- ja mopokortin (MT) teoriakokeen voi suorittaa samalla kerralla. Ennen kokeen suorittamista maksetaan tutkinnon vastaanottajalle tutkintomaksu. Hylätty teoriakoe voidaan uusaa aikaisintaan kolmen päivän kuluttua hylätystä kokeesta. Hyväksytystä tutkinnosta annetaan tutkintotodistus, joka oikeuttaa ajamaan M- ja/tai T-ajokorttiluokkaan kuuluvia ajoneuvoja Suomessa yhden kuukauden ajan. Varsinainen ajokortti noudetaan poliisilta noin kolmen viikon kuluttua hyväksytystä tutkinnosta.



Kuva 8. Mopokortin ja traktorikortin hankkiminen



Kuva 9. A1-luokan moottoripyöräkortin hankkiminen



Jos mopokortin haltija syyllistyy toistuvasti liikenne rikkomuksiin, voidaan hänet määrätä ajokieltoon. Jos mopoa kuljettaa ilman vaa-dittua ajokorttia, seurauksena on sakkoja. Lisäksi henkilölle ei voi-da myöntää ajokorttia ainakaan vuoteen, ellei siihen ole erityistä syytä. Näin mopolla tehdyt liikenne rikkomukset voivat lykätä myös moottoripyörän tai auton ajokortin hankintaa.

### 4.3 Moottoripyörän ajo-oikeus

Moottoripyöräksi katsotaan joko sivuvaunullinen tai ilman sivu-vaunua oleva kaksipyöräinen ajoneuvo. Jos moottoripyörän sylinteri-ritilavuus on enintään 125 cm<sup>3</sup> ja teho enintään 11 kW, tarvitaan kuljettamiseen A1- tai A-luokan ajokortti.

A1-luokan ajokortin saaminen edellyttää 16 vuoden ikää sekä kuljettajaopetuksen ja tutkinnon hyväksytyä suorittamista.

A-luokan ajokortin voi saada 18-vuotiaana. Kortti oikeuttaa kah-den ensimmäisen vuoden ajan sellaisen moottoripyörän kuljettami-seen, jonka teho on enintään 25 kW eikä pyörän tehon suhde oma-massaan ylitä 0,16 kW/kg. A-luokan ajokortin saaminen ei edellytä A1-luokan ajokortin haltijoilta uutta tutkintoa, mutta uusi ajo-korttilupahakemus on jätettävä asuinpaikan poliisille. Uusi ajokortti haetaan oman asuinkunnan poliisilta. Ilman aikaisempaa ajokorttia suoritetaan säädetty määrä ajo- ja teoriaopetusta sekä kuljettajan-tutkinto sylinteritulavuudeltaan yli 120 cm<sup>3</sup> moottoripyörällä.

Yli 25 kW:n moottoripyörän kuljettaminen edellyttää A-luokan ajo-oikeutta vähintään kahden vuoden ajalta tai erikseen suoritettua ajo- ja käsittelykoetta vähintään 35 kW:n moottoripyörällä. Erilli-sen kokeen korttia varten voi suorittaa 21-vuotiaana.

Taulukko 3. Moottoripyörän kuljettamiseen liittyvät vaatimukset

Ikä	Ajo-oikeus-luokka	Max. teho	Vaatimukset
16 v	A1	11kW	A1 kortin saaminen edellyttää 16 vuoden ikää sekä kuljettajaopetuksen ja tutkinnon hyväksytyä suorittamista.
18 v	A	≤25kW	Jos on aikaisempi A1-kortti, saa A-luokan kortin hakemuksella poliisilta ilman kuljettajantutkintoa, jolloin saa ajaa enintään 25 kW tehoisia pyöriä kahden ensimmäisen vuoden ajan. Ilman aikaisempaa ajokorttia suoritetaan kuljettajantutkinto sylinteritulavuudeltaan yli 120 cm <sup>3</sup> moottoripyörällä.
20 v	A	>25kW	Jos aikaisempi A-luokan ajokortti on ollut vähintään 2 vuotta, saa ajaa yli 25 kW tehoisia pyöriä.
21 v	A	>25kW	Ilman aikaisempaa ajokorttia 21 vuotta täyttänyt voi suorittaa kuljettajan-tutkinnon suoraan yli 35 kW:n tehoisella pyörällä.

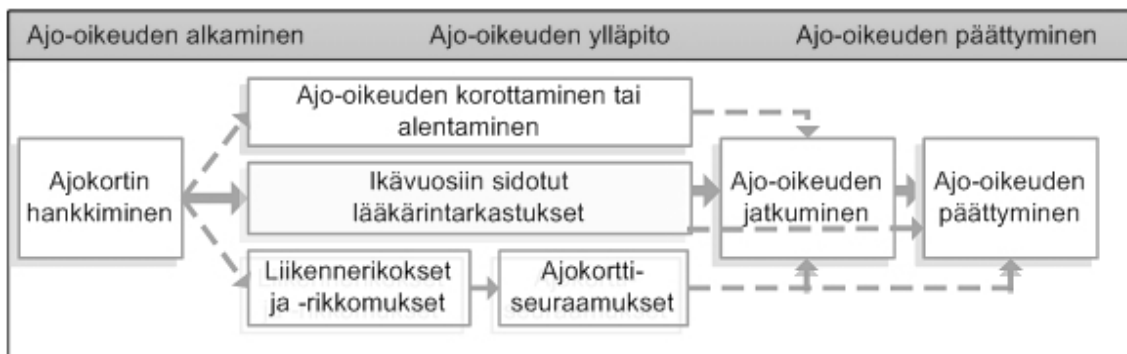
Poliisi voi oikeuttaa henkilön harjoittelemaan ajoa moottoripyörällä myös ilman ajo-opettajaa moottoripyörän ajo-oikeuden saamiseksi. Harjoitusluvan edellytyksenä on, että hakija on saanut vaaditun teoriaopetuksen, suorittanut hyväksytysti teoriakokeen ja käsittelykokeen sekä on saanut ajo-opetusta vähintään kahdeksan kertaa, josta liikenteessä vähintään neljä ajokertaa. Harjoituslupaa haetaan asuinpaikan poliisilta. Harjoituslupa myönnetään enintään kolmeksi kuukaudeksi, eikä sitä ilman erityisen pätevää syytä saa uudistaa.

## 4.4 Henkilöauton ajo-oikeus

### 4.4.1 Henkilöauton ajo-oikeuden hankkimisen vaiheet

Ajo-oikeus alkaa, kun kuljettajantutkinto on hyväksytysti suoritettu ja todistus tutkinnon suorittamisesta luovutettu. Prosessi, joka johtaa ensin kahden vuoden väliaikaisen henkilöauton ajo-oikeuden hallintaan ja lopulta varsinaisen ajokortin saamiseen, sisältää kuitenkin monia vaiheita ja jatkuvaa eri osapuolten välistä yhteydenpitoa. Prosessissa voidaan erottaa ainakin viisi vaihetta:

- 1) ajokorttiluvan hakeminen
- 2) ajokorttiluvan myöntäminen
- 3) kuljettajantutkinnon suorittaminen
- 4) lyhytaikaisen ajokortin luovuttaminen
- 5) varsinaisen ajokortin myöntäminen

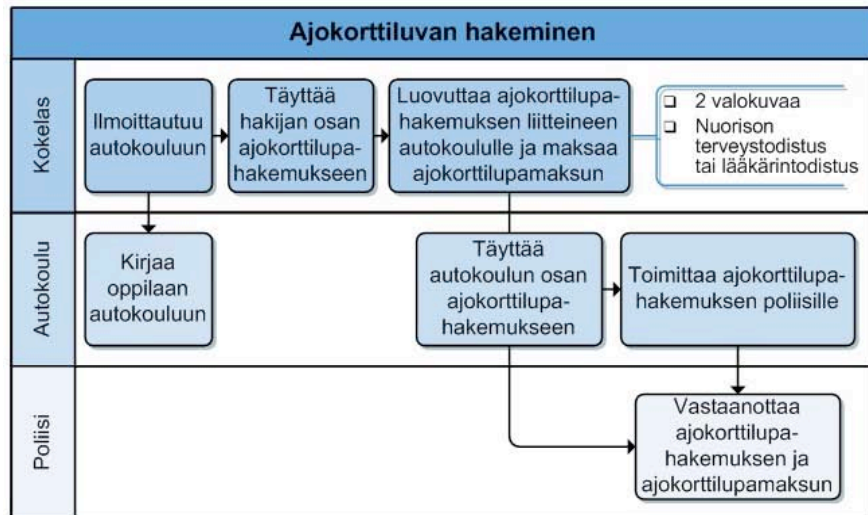


Kuva 10. Ajo-oikeusprosessin kulku

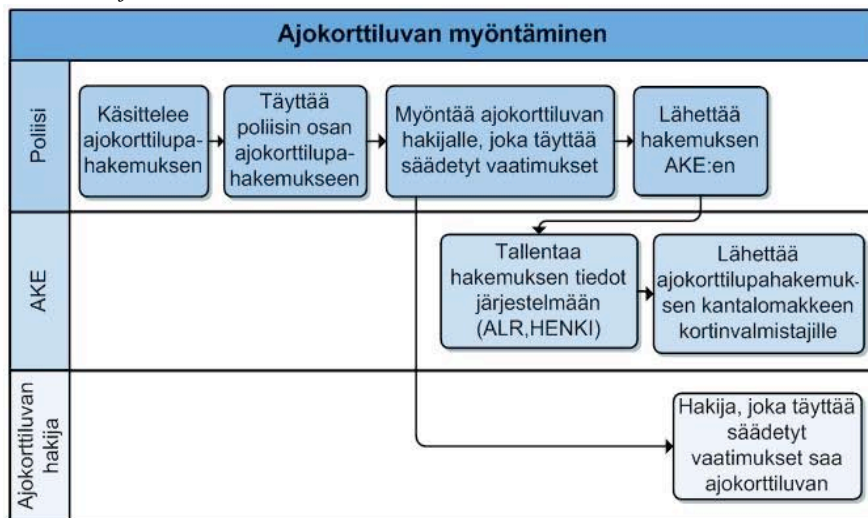
### 4.4.2 Lyhytaikainen ja sitä seuraava vastaava ajokortti

#### Ajokorttiluvan hakeminen

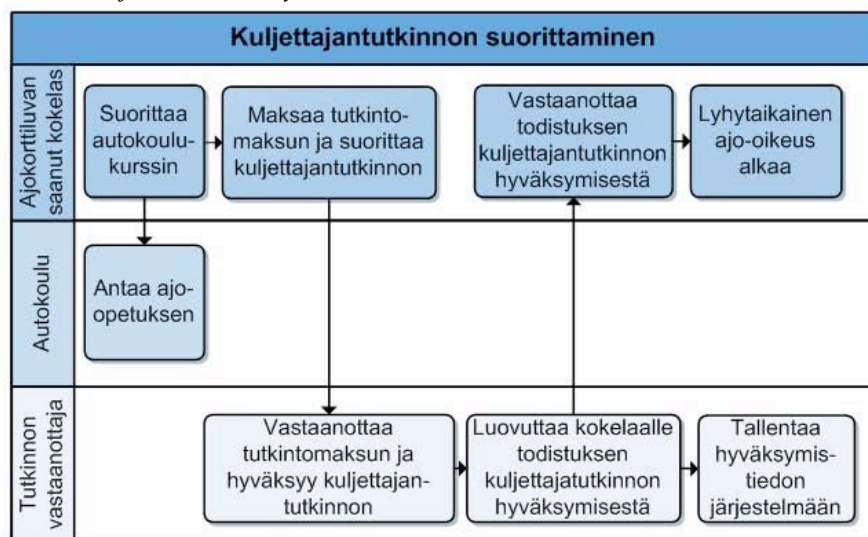
Ajo-oikeuden hankkimiseksi kokelaan on hankittava poliisilta ajokorttilupa. Milloin ajokortin saaminen ei edellytä kuljettajaopetusta, ajokorttilupaa haetaan täyttämällä hakemus ja liitelomake poliisissa. Tavallisesti nämä täytetään kuitenkin autokoulussa, joka toimittaa hakemuksen liitteineen poliisille.



Kuva 11. Ajokorttiluvan hakeminen



Kuva 12. Ajokorttiluvan myöntäminen



Kuva 13. Kuljettajantutkinnon suorittaminen

### **Ajokorttiluvan myöntäminen**

Poliisi myöntää ajokorttiluvan hakijalle, joka täyttää asetuksella säädetyt terveystaamukset, asuu vakinaisesti tai opiskelee Suomessa (jatkonut vähintään kuusi kuukautta), ei ole ajokiellossa tai syyllistynyt viimeksi kuluneen vuoden aikana kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta ilman erityistä syytä, ja jota ei ole alkoholin tai muun huumaavan aineen jatkuvan väärinkäytön vuoksi katsottava kuljettajana liikenteelle vaaralliseksi.

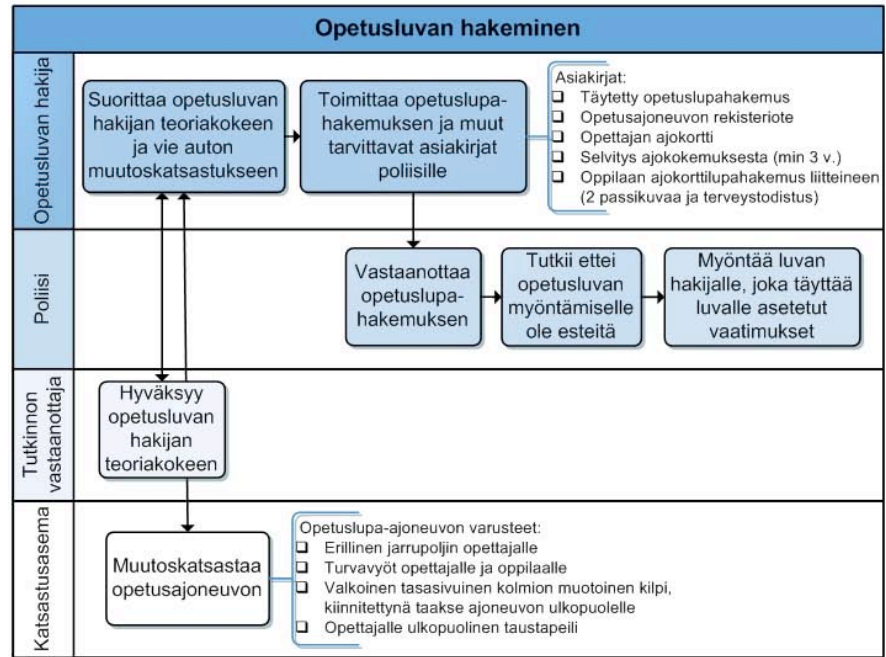
Ajokorttiluvan myönnettyään poliisi lähettää päätöksen lyhytaikaisen ajokortin saamiseksi haetusta ajokorttiluvasta AKE:en, jossa päätöksen tiedot tallennetaan järjestelmään (ALR, HENKI) ja kortin kantaosa lähetetään kortin valmistajalle. Varsinaisen ajokortin saamiseksi myönnetyn ajokorttiluvan tiedot järjestelmiin syöttää poliisi.

Ajokorttilupa raukeaa vuoden kuluttua myöntämispäivästä, jos lupaan merkittyä luokkaa vastaava ajo-oikeus ei ole alkanut.

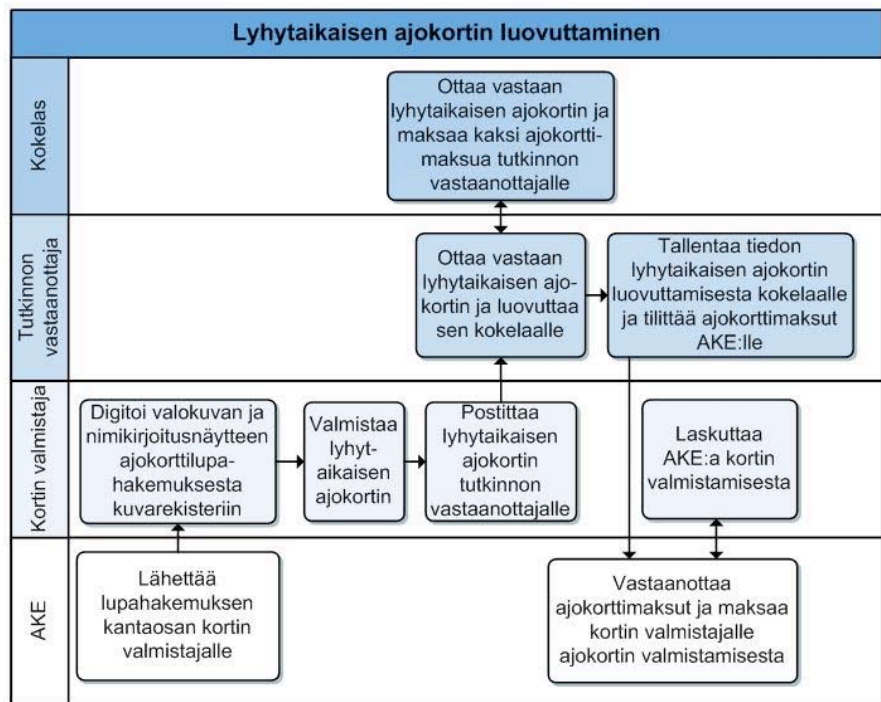
### **Kuljettajantutkinnon suorittaminen**

Ajokorttiluvan saanut kokelas voi aloittaa B- tai C-luokan I-vaiheen ajokortin suorittamisen aikaisintaan kuusi kuukautta ennen kuin täyttää 18 vuotta. Autokoulukurssi sisältää teoriaopetusta, ajo-opetusta sekä itseopiskelua. Täytettyään 18 vuotta ja suoritettuaan vaaditun määrän ajo- ja teoriaopintoja kokelas suorittaa kuljettajantutkinnon, joka sisältää teoria- ja ajokokeen. Hyväksytyt kuljettajantutkinnon jälkeen kokelas saa todistuksen kuljettajantutkinnon hyväksymisestä ja lyhytaikainen ajo-oikeus alkaa.

Vaihtoehtoisesti kokelas voi suorittaa teoria- ja ajo-opetuksen opetusluvalla. Opetuslupa haetaan opettajan asuinpaikan poliisilta. Opetusluvalla hakijalla täytyy olla haettavan luokan ajo-oikeus, kolmen vuoden ajokokemus opetusajoneuvon luokkaan kuuluvalla ajoneuvolla, opettajan ja opetettavan on oltava saman perheen jäseniä tai autokouluopetukseen osallistumisen tuottava opetettavalle hänen taloudellisten olosuhteidensa ja autokoulumatkojen pituuden vuoksi erityisiä vaikeuksia. Opetusluvalla hakijan on suoritettava opettajan teoriakoe. Opetusluvalla opetettu kokelas suorittaa teoria- ja ajokokeen samoin periaattein kuin autokoulun käynyt kokelas.



Kuva 14. Opetusluvan hakeminen



Kuva 15. Lyhytaikaisen ajokortin luovuttaminen kokelaalle

Opetusluvalla oppilaalle annetaan kuljettajantutkintoa varten teoria- ja ajo-opetusta. Opetusmäärien tulee noudattaa LVM:n ajokorttiasetuksen soveltamispäätöksen 1-4 § mukaisia määriä. Opetus annetaan AKE:n hyväksymän opetussuunnitelman mukaisesti ja kuljettajaopetuksen eteneminen merkitään erilliselle 'Opetuskortti opetuslupalaiselle' -lomakkeelle. Lomakkeen on oltava oppilaan mukana oppilaan tullessa teoria- ja ajokokeeseen. Kun vaadittava opetus on kokonaan annettu, tehdään tästä merkintä 'Todistus saadusta kuljettajan opetuksesta ja suoritetusta kuljettajan tutkinnosta' -lomakkeeseen. Opetusluvalla opetettava kokelas suorittaa teoria- ja ajokokeen samoin periaattein kuin autokoulun käynyt kokelas.

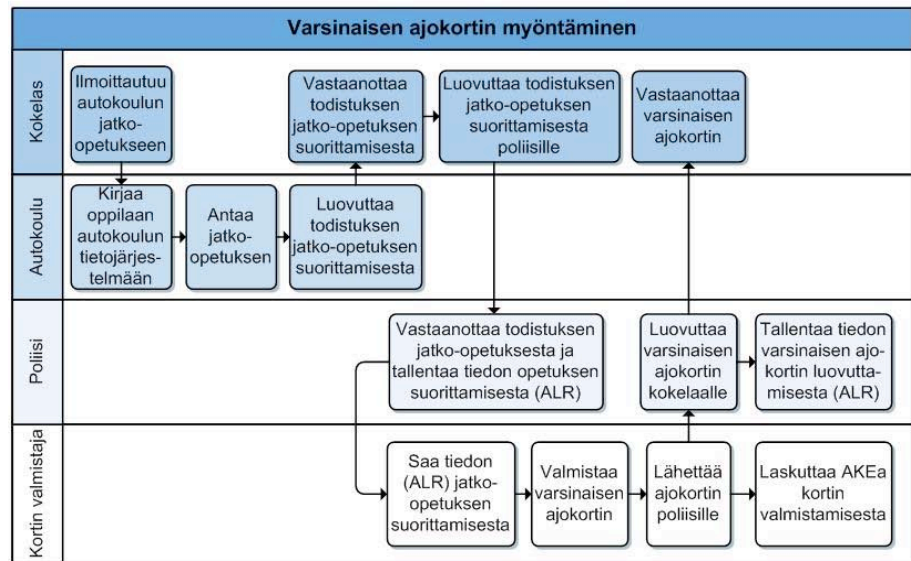
### **Lyhytaikaisen ajokortin luovuttaminen kokelaalle**

Auton ajo-oikeus saadaan ensin vain kahdeksi vuodeksi (lyhytaikainen ajokortti), jos sen saajalla ei ole aikaisemmin ollut vähintään kuuden kuukauden ajan Suomessa saatua muuta kuin lyhytaikaista auton ajo-oikeutta taikka vastaavan ajan voimassa ollutta ulkomailla annettua ajokorttia, joka on oikeuttanut kuljettamaan autoa Suomessa. Tutkinnon suoritettuaan kokelas voi noutaa lyhytaikaisen ajokorttinsa paikalliselta tutkinnon vastaanottajalta noin kahden viikon kuluessa tutkinnon suorittamisesta. Ajokortin valmistus alkaa, kun AKE lähettää ajokorttilupahakemuksen kantaosan kortin valmistajalle. Kortinvalmistaja digitoi valokuvan ja hakemuksessa olleen nimikirjoitusnäytteen kuvarekisteriin. Saatuaan tiedon hyväksytystä kuljettajantutkinnosta (ALR) kortin valmistaja tekee lyhytaikaisen ajokortin ja toimittaa sen tutkinnon vastaanottajalle, joka luovuttaa kortin edelleen kokelaalle ajokorttimaksua vastaan. Samalla kokelas luovuttaa mahdollisen aikaisemman ajokorttinsa.

#### **4.4.3 Varsinaisen ajokortin myöntäminen**

Varsinainen ajokortti voidaan myöntää aikaisintaan kuusi kuukautta ennen lyhytaikaisen ajo-oikeuden päättymistä. Ennen tätä luovuttamista kokelaan on suoritettava kuljettajanopetuksen II-vaihe. II-vaihe suoritetaan yleensä autokoulussa opettajan tiukemmista vaatimuksista johtuen. Opetuksesta toimitetaan todistus poliisille. Poliisi luovuttaa kokelaalle varsinaisen ajokortin lyhytaikaista ajokorttia vastaan. Pysyvä ajo-oikeus on voimassa, kunnes ajo-oikeuden haltija täyttää 70 vuotta.





Kuva 16. Varsinaisen ajokortin myöntäminen

#### 4.4.4 Ajo-oikeuden myöntäminen vammaiselle henkilölle

Vammaisia henkilöitä koskevat ajo-oikeusprosessit ovat erilaisia riippuen siitä suorittaako vammaisen henkilö ensimmäistä ajokorttiaan vai hakeeko henkilö muutosta ajokorttiinsa vammautumisen jälkeen. Lisäksi jokainen tapaus on yksilöllinen. Näin ollen vammaisen henkilön ajo-oikeuden hankkimisprosessia voidaan kuvata vain hyvin yleisellä tasolla.

Taulukko 4. Yleisimpien vammojen edellyttämät laitteet ja apuvälineet

VAMMA	HALLINTALAITTEET
Lyhytkasvuinen, terveet raajat	Polkimia jatketaan, samoin muita hallintalaitteita, jos ne sijaitsevat lattialla, istuinta korotetaan
Raajassa tai raajoissa lihasheikkoutta	Tehostettu ohjaus ja käyttöjarru. Käsihallintainen käyttöjarru mahdollinen
Molemmat jalat toimintakyvyttömät	Käyttöjarru ja kaasua käsihallintaiset, vaihtoehtoisesti kytkin käsihallintainen
Oikea jalka amputoitu polven yläpuolelta tai toimintakyvytön	Hallintalaitteet käytettävissä sekä jaloilla että käsillä. Ajettaessa käytettävä 3-pisteen turvavyötä
Vasen jalka amputoitu polven alapuolelta tai toimintakyvytön	Kytkin ja seisontajarru käsihallintaiset
Vasen jalka amputoitu polven alapuolelta, proteesi	Normaalit
Oikea käsi toimintakyvytön, puuttuu tai proteesi	Automaattivaihteisto. Oikealla kädellä käytettävät hallintalaitteet sijoitettava niin että niitä voidaan käyttää vasemmalla kädellä tai jaloilla
Oikean käden proteesi alkaa kyynärvarresta	Seisontajarru ja muut hallintalaitteet sijoitettava niin että niitä voidaan käyttää vasemmalla kädellä ja jaloilla

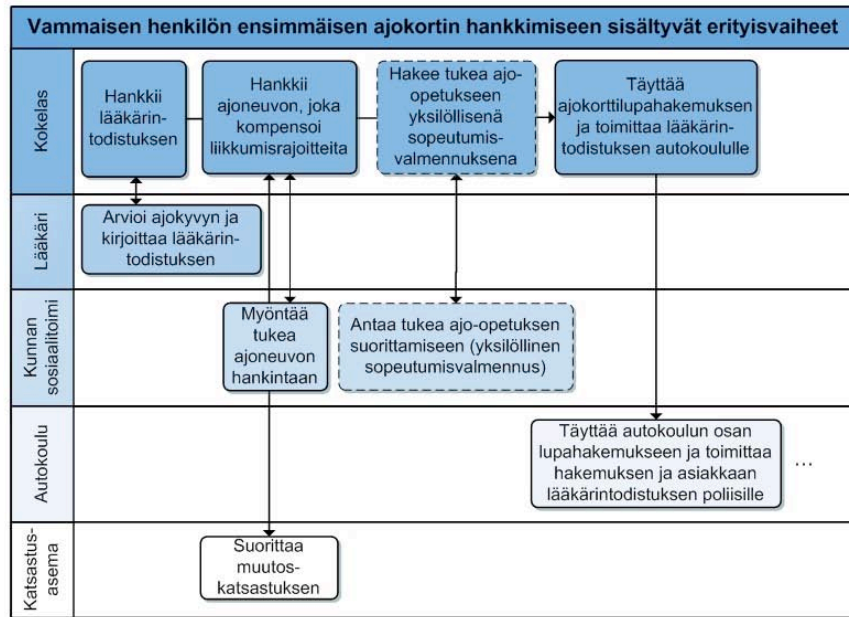
Vammaisen henkilön ajoneuvon ja kuljettajantutkinnon hyväksymisprosessit ovat usein monimutkaisia ja hankalia. Ohje toimintatavasta ja toimintojen järjestyksestä vammautumisen jälkeen puuttuu (lääkärintarkastus, muutoskatsastus, ajonäyte jne.) ja usein tarvittava tieto joudutaan keräämään eri lähteistä, jolloin kokonaisuuden hahmottaminen voi olla vaikeaa. Helpottaakseen ajokortin ja auton hankinnassa AKE on koonnut hajallaan olevaa tietoa *Autoilun erityisvaatimukset – Liikkumis- ja toimimisesteinen henkilö ajoneuvon käyttäjänä* -oppaaseen. Opas soveltuu paitsi liikkumis- ja toimimisesteiselle henkilölle itselleen myös hänen läheisilleen ja eri sidosryhmille. Opas on tehty yhteistyössä Invalidiliitto ry:n kanssa.

Vammaisen henkilön ajokortin hankintaan liittyy myös turvallisuutta koskevia erityiskysymyksiä. Osa huomioon otettavista asioista koskee ajoneuvon kuljettajaa ja osa ajoneuvoa. Ajoneuvo joudutaan usein räätälöimään käyttäjälleen sopivaksi. Sen on kompensoitava käyttäjän liikkumisrajoitteita ja samalla täytettävä turvallisuudelle asetetut vaatimukset. Lähtökohtana on aina sama turvallisuustaso kuin muilla kansalaisilla. Taulukossa 4 on esitelty yleisimmät eri vammojen edellyttämät laitteet ja apuvälineet.

### **Vammaisen henkilön ensimmäisen ajokortin hankkiminen**

Kun vammaisen henkilö hakee ensimmäistä ajokorttiaan, käynnistetään ajo-oikeuden hankkiminen tavallisesti yhteistyössä lääkärin tai sosiaaliviranomaisen kanssa. Ensimmäistä ajokorttia hakevan on hankittava lääkärintodistus, jonka yleensä autokoulu toimittaa ajokorttihakemuksen ja muiden liitteiden kanssa poliisille. Kotikunnan sosiaalitoimistosta voi vammaispalvelulain (Laki vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista 1987/380) nojalla hakea tukea ajo-opetukseen yksilöllisenä sopeutumisvalmennuksena. Sopeutumisvalmennuksen tavoitteena on, että vammaisen henkilön sosiaalinen toimintakyky säilyisi ja lisääntyisi. Palvelutarve, kuten esimerkiksi ajokortin tarve, arvioidaan lääkärintodistuksen sekä muiden asiantuntijoiden lausuntojen perusteella. Autokoulu suoritetaan ajoneuvolla, joka on varustettu henkilön vammaa kompensoivilla hallintalaitteilla. Ajoneuvo on muutoskatsastettava hallintalaitteiden asennuksen jälkeen. Myös tutkinnon suorittamiseen käytetään erityisvarusteltua autoa. Ajokoe suoritetaan normaalisti. Sen lisäksi tutkinnon vastaanottaja antaa lausunnon ajoneuvon kuljettamiseen tarvittavista laitteista ja apuvälineistä.





Kuva 17. Vammaisen henkilön ensimmäisen ajokortin hankkimiseen liittyvät erityisvaiheet

### Muutoksen hakeminen ajokorttiin vammautumisen jälkeen

Silloin kuin ajo-oikeuden haltija on vammautunut niin, ettei hän enää täytä ajokyvylle asetettuja vaatimuksia, voi poliisi määrätä hänet suorittamaan ajonäytteen. Ajonäytteessä keskitytään selvittämään, mitkä laitteet ja apuvälineet ovat tarpeen ajoneuvon turvalliseen kuljettamiseen. Ajonäytteestä ei anneta päätöstä (hyväksyty/hylätty), vaan tutkinnon vastaanottaja kirjoittaa siitä lausunnon, jota poliisi käyttää apunaan harkitessaan ajo-oikeuspäätöstä.

Liikenteessä ajaminen arvioidaan AKE:n ajokokeen arviointiohjeen mukaisesti. Kuljettajan kyky käyttää asianmukaisesti tarvittavia laitteita ja apuvälineitä tutkitaan mahdollisuuksien mukaan muulta liikenteeltä suljetulla alueella suoritettavilla käsittelytehtävillä. Tällaisia tehtäviä voivat olla B-luokan käsittelytehtävien lisäksi esimerkiksi hätäjarrutus. Ajonäytteen aikana varmistetaan myös, että kuljettaja kykenee käyttämään merkinantolaitteita, vaihtamaan lähivaloilta kaukovaloille, käyttämään tuulilasin pyyhkimiä ja pesulaitetta, lämmityslaitetta sekä ajoneuvosta riippuen muita turvallisen liikkumisen kannalta tärkeitä laitteita.

Ajonäytteestä kirjoitettavaan lausuntoon merkitään henkilötiedot, ajonäytteen ajokorttiluokka, suorituspäivä, tarvittavat laitteet ja apuvälineet, erityisehtokoodit, selvitys sairauden, vian tai vamman vaikutuksista ajoneuvon kuljettamiseen ja hallintalaitteiden käyttöön, palvelupiste sekä tutkinnon vastaanottajan nimi. Lausunto tehdään kolmena kappaleena, joista yksi annetaan asiakkaalle, yksi toimitetaan määräyksen antaneelle poliisille ja yksi arkistoidaan

AKE:n arkistointiohjeen mukaisesti. Ajonäytteen päätteeksi annettavassa palautteessa tutkinnon vastaanottaja kertoo asiakkaalle lausuntoon kirjattavat ajoneuvon kuljettamiseen vaadittavat laitteet ja apuvälineet sekä tutkinnon vastaanottajan arvion henkilön kyvystä kuljettaa ajoneuvoa turvallisesti liikenteessä. Ajokorttiin merkittävien ehtojen ja rajoitusten määrittämiseen käytetään yhdenmukaisesti koodeja.

Kun henkilö hakee muutosta ajokorttiinsa vammautumisen jälkeen, on hänellä Liikenne- ja tapaturmavakuutusten kuntoutuslakien perusteella mahdollista saada taloudellista tukea ajokortin suorittamiseen. Autoa tarvitsevalle vaikeasti liikuntavammaiselle korvataan uudesta ajonäytteestä ja ajokortin uusimisesta aiheutuvat kulut. Kuntoutuslakien mukaan korvattavia ovat myös sellaiset apuvälineet, joilla voidaan parantaa liikkumismahdollisuuksia (esimerkiksi ohjauslaitteet). Taloudellinen tuki auton hankintaan tulee tällä hetkellä useammalta hallinnon alalta. Selkeimmin tukea saa verotajalta autoveron palautuksena ja vuosittaisen ajoneuvoveron vapautuksena. Lisäksi tukea voi hakea omalta kunnalta ja harvemmin Kansaneläkelaitokselta. Päätöksen auton tai sen apuvälineiden korvaamisesta tekee vahingon korvaamisesta vastuussa oleva vakuutuslaitos. Valtiokonttorin tai vakuutuslaitosten asiakkaiden tulee olla auton muutostöitä ja autoon kuuluvia välineitä koskevissa asioissa yhteydessä suoraan omaan vakuutuslaitokseensa.

#### **4.4.5 Ulkomaisen ajokortin vaihtaminen suomalaiseen**

EU- tai ETA-valtiossa myönnetty voimassa oleva ajokortti sekä Pohjoismaissa annettu väliaikainen ajokortti oikeuttavat kuljettamaan Suomessa sellaista moottorikäyttöistä ajoneuvoa, jonka luokkaa vastaava tunnus sisältyy ajokorttiin. Auton kuljettajan on oltava vähintään 18-vuotias. Geneven tai Wienin tieliikennesopimusvaltioissa vakinaisesti asuvalle henkilölle myönnetty kansallinen tai kansainvälinen ajokortti taikka kansallisen ajokortin virallinen suomen- tai ruotsinkielinen käännös oikeuttaa kuljettamaan kelpoisuutensa rajoissa moottorikäyttöistä ajoneuvoa Suomessa yhden vuoden ajan maahantulopäivästä, jos ajokortin haltija täyttää Suomessa vastaavan ajo-oikeuden saamiselle säädetyt ikävaatimuksen. Ajo-oikeus perustuu vain sopimusmaassa vakinaisesti asuvalle henkilölle annettuun ajokorttiin. Tilapäisenä oleskeluaikana (esimerkiksi vaihto-oppilasaikana) sopimusvaltiossa hankittu ajokortti ei oikeuta lainkaan ajamaan Suomessa.

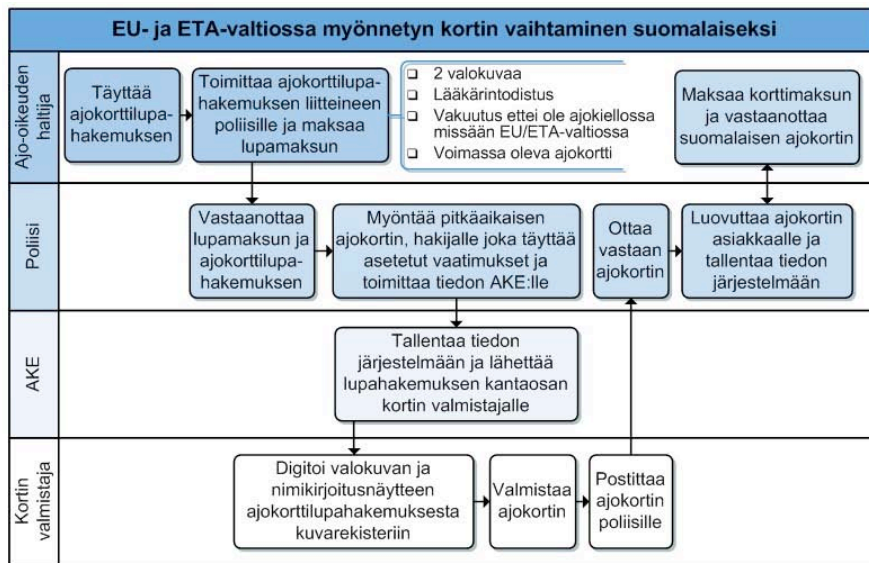
Taulukko 5. Ulkomaalainen ajokortti; ajo-oikeus ja vaihtaminen suomalaiseen ajokorttiin

	EU-ETA- valtiot * (ml. Pohjoismaat)	Geneven tai Wienin sopimusmaassa myönnetty voimassa oleva ajokortti		Muut maat
<b>Ajo-oikeus Suomessa</b>	Kelpoisuutensa rajoissa	Ajokortin haltija on asunut vakinaisesti kyseisessä valtiossa saadessaan ajokortin: → <b>ajo-oikeus yhden vuoden maahantulopäivästä</b>	Ajokortin haltija ei ole asunut vakituisesti kyseisessä valtiossa saadessaan ajokortin (esim. vaihtopilaat) → <b>Ei ajo-oikeutta</b>	Ei ajo-oikeutta.
<b>Vaihtaminen suomalaiseen ajokorttiin</b>	→ <b>Ei vaihtopakkoa</b> – pyynnöstä vaihdetaan vastaavan luokan suomalaiseen ajokorttiin. Tutkintoa ei vaadita.  – saa varsinaisen ajokortin, jos ajokortti on ollut voimassa vähintään 6 kuukautta	Jos ajokokemusta Suomessa vähintään 6 kuukautta ja hakemus jätetään poliisille 1,5 vuoden kuluessa maahantulopäivästä: → <b>A1, A- tai B-luokka: tutkintoa ei tarvita, muut luokat: tutkinto vaaditaan</b>  Jos hakemusta jätetään poliisille on kulunut yli 1,5 vuotta maahantulopäivästä: → <b>tutkinto vaaditaan</b>  – <i>myönnetään varsinainen ajokortti</i>	→ <b>Tutkinto vaaditaan kaikissa luokissa.</b>  – 1. auton ajokortti myönnetään lyhytaikaisena	→ <b>tutkinto vaaditaan kaikissa luokissa</b>  – 1. auton ajokortti myönnetään lyhytaikaisena

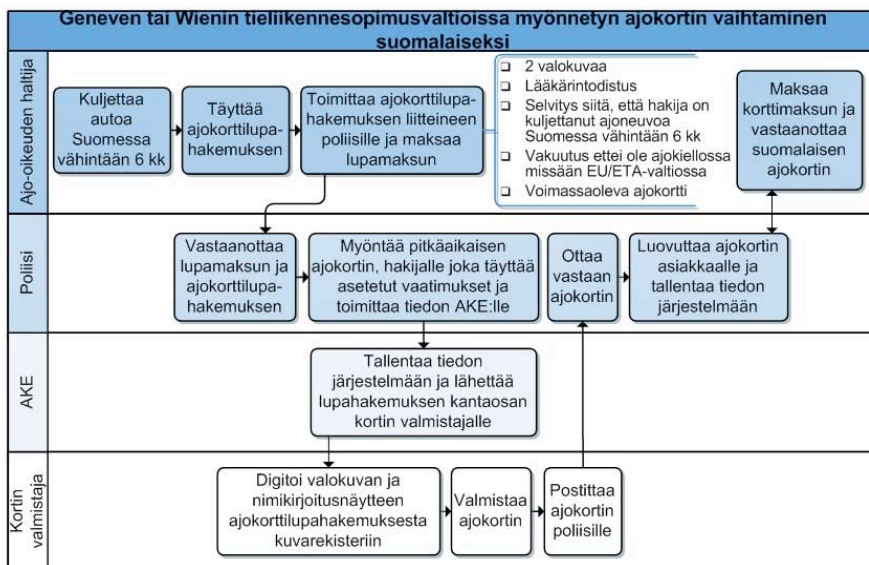
\* EU- ja ETA- valtiot (12/2007): Alankomaat, Belgia, Bulgaria, Espanja, Irlanti, Islanti, Iso-Britannia, Italia, Itävalta, Kreikka, Kypros, Latvia, Liechtenstein, Liettua, Luxemburg, Malta, Norja, Portugal, Ranska, Romania, Ruotsi, Saksa, Slovakia, Slovenia, Suomi, Tanska, Tsekki, Unkari ja Viro

Suomessa vakituisesti asuva tai vähintään kuusi kuukautta opiskellut henkilö voi vaihtaa hakemuksesta EU- ja ETA-valtiossa annettua voimassa olevaa ajokortin vastaavaan suomalaiseen ajokorttiin ilman uutta kuljettajantutkintoa. Ajokorttilupahakemus ja tarvittavat liitteet toimitetaan poliisille henkilökohtaisesti. Poliisilaitoksella hakija täyttää ajokorttihakemuslomakkeen sekä lomakkeen, jossa kysytään onko hakijalla entuudestaan ajokorttia tai ajokieltoa jossain EU- tai ETA-valtiossa.

Geneven tai Wienin tieliikennesopimusvaltioissa annettua ajokortin voi Suomessa vakinaisesti asuva henkilö vaihtaa hakemuksesta A1, A- ja B-luokan ajokorttilupaan ilman uutta kuljettajantutkintoa. Kortin vaihtaminen edellyttää kuitenkin vähintään kuuden kuukauden ajoa Suomessa. Ajokorttilupahakemus ja tarvittavat liitteet on jätettävä poliisille henkilökohtaisesti. Poliisilaitoksella hakijan pitää täyttää ajokorttihakemuslomake sekä lomake, jossa kysytään onko hakijalla entuudestaan ajokorttia tai ajokieltoa jossain EU- tai ETA-valtiossa. Jos ensimmäisestä maahantulopäivästä on kulunut yli puolitosta vuotta, saa ajo-oikeuden vain tutkinnon kautta.



Kuva 18. EU tai ETA-valtiossa myönnetyn ajokortin vaihtaminen suomalaiseksi



Kuva 19. Geneven tai Wienin tieliikennesopimusvaltioissa annetun ajokortin vaihtaminen suomalaiseen ajokorttiin

Suomalainen B-luokan ajokortti annetaan varsinaisena ajokorttina. Suomalaiseen ajokorttiin tehdään merkintä siitä valtiosta, jonka myöntämän ajokortin perusteella suomalainen ajokortti on annettu. Ajokortin haltijan on luovutettava sekä kansallinen että kansainvälinen ajokorttinsa poliisille samalla, kun suomalainen ajokortti luovutetaan ajo-oikeuden haltijalle. Poliisi säilyttää ajokortin ja palauttaa sen pyynnöstä vain ajokortin haltijan muuttaessa maasta. Suomalainen ajokortti on tällöin vastaavasti luovutettava poliisille.

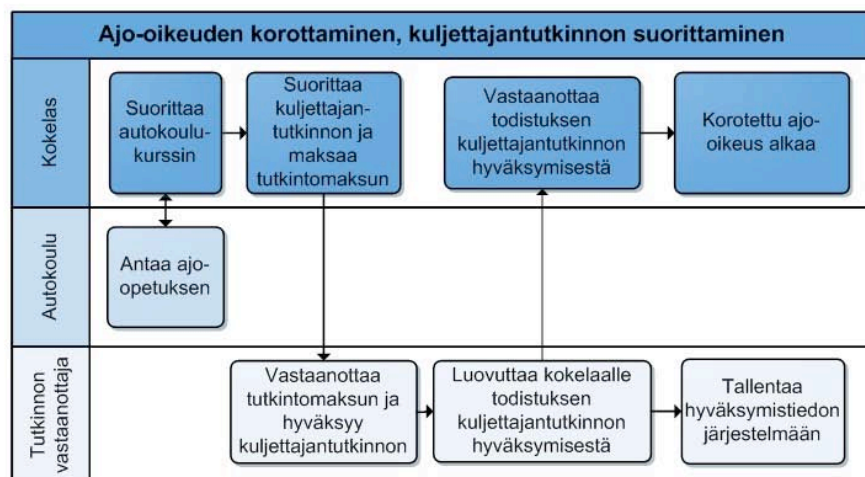
Muissa kuin EU-maissa tai Geneven ja Wienin tieliikenne-sopimusvaltioissa myönnettyillä ajokorteilla ei ole ajo-oikeutta Suomessa. Kuljettajantutkinto vaaditaan kaikissa luokissa ja ensimmäinen auton ajokortti myönnetään lyhytaikaisena.

## 4.5 Ajokorttiluokan muuttaminen

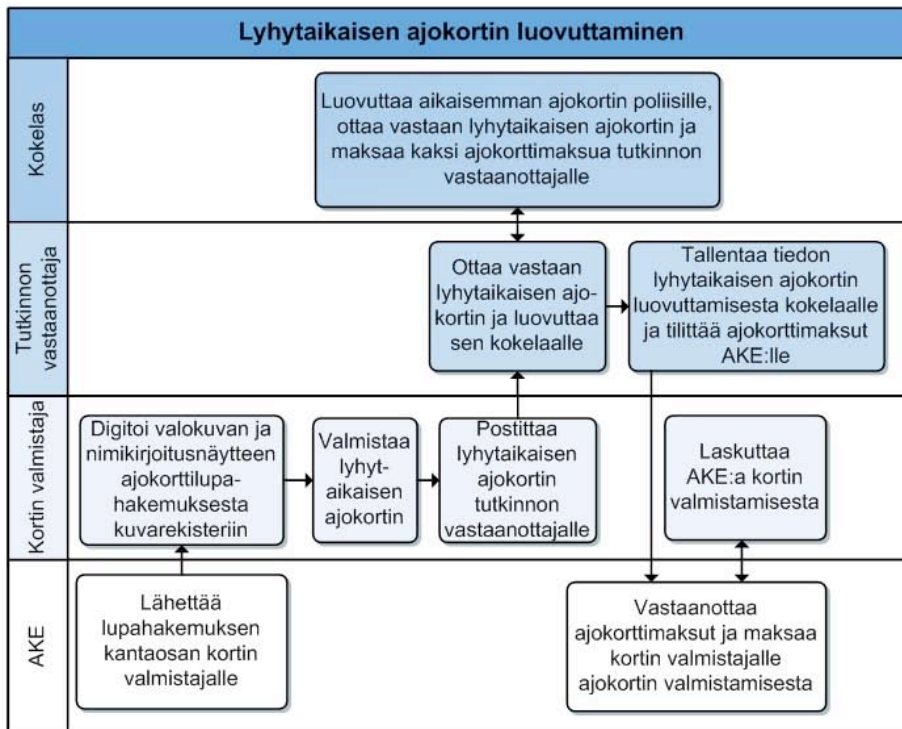
Ajo-oikeuden korottamiseksi suoritettavaan kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä on yleensä säädetyn opetuksen saaminen tai todistus säädetystä ajokokemuksesta. Kokelas hakee ja poliisi myöntää ajokorttiluokan korottamiseen vaadittavan ajokorttiluvan samoin periaattein kuin ensimmäistä ajokorttilupaa haettaessa. Ajokorttilupaan liittyvä prosessi on kuvattu edellisessä kappaleessa.

Kun ajo-oikeuden haltija haluaa korottaa ajokorttiluokkaansa esimerkiksi B-luokasta BC-luokkaan, hänen on suoritettava vaadittu määrä teoria- ja ajo-opetusta. Opetusta antavat autokoulut. Kuljettajantutkinnon vastaanottaa tutkinnon vastaanottaja, joka antaa todistuksen suoritetusta kuljettajantutkinnosta ja korotettu ajo-oikeus alkaa.

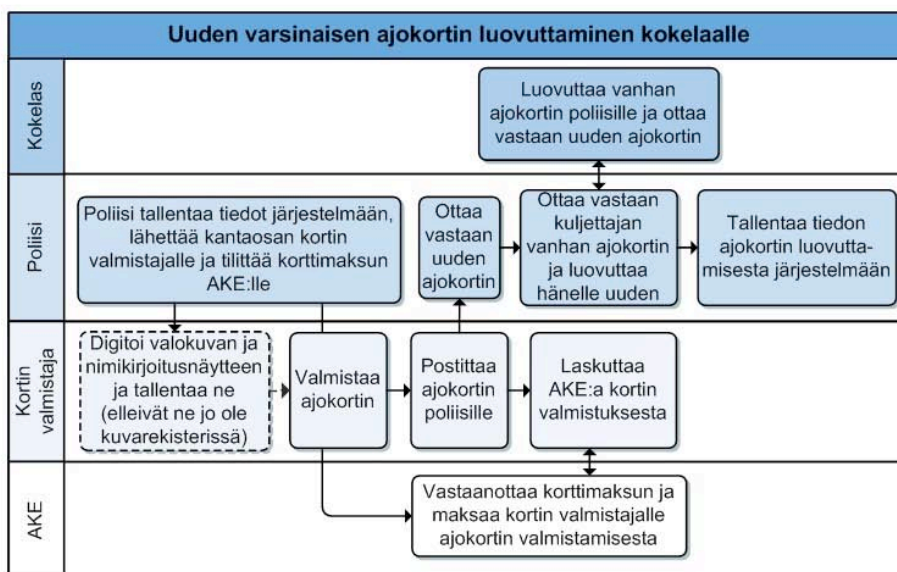
Ajokorttiluokan korottamisen edellyttämään tutkintoon voi päästä myös ajokokemustodistuksen kautta. Tällä tavoin ajokorttiluokkaansa voi korottaa ainoastaan henkilö, jonka ajokokemus täyttää ajokorttiasetuksen 28 § vaatimukset. Ajokokemuksen hyväksyy kuljettajantutkinnon vastaanottaja.



Kuva 20. Ajo-oikeuden korottaminen



Kuva 21. Uuden lyhytaikaisen ajokortin luovuttaminen kokelaalle



Kuva 22. Uuden varsinaisen ajokortin luovuttaminen kokelaalle

### Korotetun ajokortin luovuttaminen kokelaalle

Kuljettajantutkinnon suoritettuaan henkilö saa uuden ajokortin, johon on merkitty korotettua ajo-oikeutta ilmentävät merkinnät. Ajokortin valmistukseen liittyvä prosessi on hieman erilainen riippuen siitä, saako henkilö ajo-oikeuden korotuksen jälkeen varsinaisen vai lyhytaikaisen ajokortin (esimerkiksi ajokortilla eri luovuttaja).



Kortin valmistaja digitoi ajokorttilupahakemuksesta valokuvat ja nimikirjoitusnäytteen rekisteriinsä ja valmistaa ajokortin saatuaan tiedon tutkinnon suorittamisesta. Ajokortti lähetetään tutkinnon vastaanottajalle tai poliisille. Tutkinnon vastaanottaja luovuttaa hakijalle uuden lyhytaikaisen ajokortin ja poliisi varsinaisen ajokortin (ja ottaa aikaisemman ajokortin haltuunsa). Tieto korotetusta ajokorttiluokasta ja suoritetusta tutkinnosta kirjataan AKE:n järjestelmiin.

### **Ajokorttiluokan alentaminen**

Poliisi voi muuttaa ajo-oikeuden haltijan ajo-oikeutta, jos ajo-oikeuden haltija ei enää täytä ajokorttiluvan saamisen edellytyksiä. Ajo-oikeus voidaan muuttaa kokonaan tai enintään kahden vuoden määräajaksi sen luokan ajoneuvon ajo-oikeutta vastaavaksi, jonka ajokorttiluvan myöntämisen ja ajokortin saamisen edellytykset hän täyttää. Määräajaksi muutettu ajo-oikeus palautetaan ennalleen, kun ajo-oikeuden haltija määräajan kuluessa esittää täyttävänsä jälleen ajokorttiluvan myöntämisen edellytykset.

Ajokorttiluokan alentaminen perustuu pääasiassa ikäkausitarkastusten (50, 55, 60 ja 65) yhteydessä toimitettavissa lääkärintodistuksissa ilmeneviin ehdotuksiin. Lääkäri ottaa ikäkausitarkastuksessa kantaa siihen, onko tutkittavan ajoterveys riittävä voimassa olevaan ajokorttiin, edellyttääkö tutkittavan terveys ajokorttiluokan laskemista vai onko tutkittavan terveys heikentynyt niin paljon, ettei hän voi enää kuljettaa mitään moottorikäyttöistä ajoneuvoa. Poliisi tekee päätöksen lääkärin ehdotuksen mukaisesti.

Ajoneuvohallintokeskus muistuttaa kirjallisesti lääkärin tai optikon todistuksen esittämisvelvollisuudesta muutamaa kuukautta ennen määräaika. Mikäli ajokortin haltija pyytää ajokorttiluokan alentamista ennen kuin lääkärintodistuksen esittämisvelvollisuuden määräaika umpeutuu, ei poliisi edellytä ikään perustuvan lääkärintodistuksen toimittamista. Ajokorttiluokkaa laskettaessa ajo-oikeuden haltijan on haettava uutta ajokorttia ja luovutettava aikaisempi ajokortti poliisille.

## 4.6 Ajo-oikeuden valvonta - terveydentilan seuranta

Ajo-oikeuden haltijan terveydentilaa seurataan pääasiassa ajokorttiluvan hakemisen yhteydessä, määräaikaistarkastuksissa sekä ikäkausitarkastuksissa. Poliisi voi pyytää ajo-oikeuden haltijaa toimitamaan lääkärinlausunnon terveydentilastaan myös silloin, jos hän epäilee ajo-oikeuden haltijan terveydentilan heikentyneen siten, että hän ei enää pysty kuljettamaan ajoneuvoa turvallisesti.

### **Ikätarkastukset ja muut lääkärintarkastukset**

Kaikilta ajokortinhaltijoilta vaaditaan 45 vuoden iässä todistus näkökyvystä.

Kuorma-auton tai linja-auton ajokortin haltijan tai henkilöauton ammattiajokortin haltijan on toimitettava lääkärinlausunto asuinpaikkakuntansa poliisille kahden kuukauden kuluessa siitä, kun hän on täyttänyt 50, 55, 60 tai 65 vuotta. AKE lähettää ajokortin haltijalle kirjallisen ilmoituksen tarvittavan lausunnon esittämisvelvollisuudesta noin kolme kuukautta ennen syntymäpäivää. Lausunnon voi halutessaan toimittaa poliisille heti kirjeen saavuttua. 50, 55, 60 ja 65 vuotta täyttävälle lähetettävien kirjeiden mukana AKE postittaa sosiaali- ja terveysministeriön hyväksymän esitietolomakkeen. Esitietolomake on tarkoitus täyttää ennen lääkärille menoa. Esitietolomaketta koskevat kysymykset voi esittää tarkastuksen suorittavalle lääkärille tai lääkäriasemalle. Tarkastuksen jälkeen lääkärinlausunto toimitetaan poliisille, joka toteaa mahdollisen esteen ajo-oikeuden jatkamiselle.

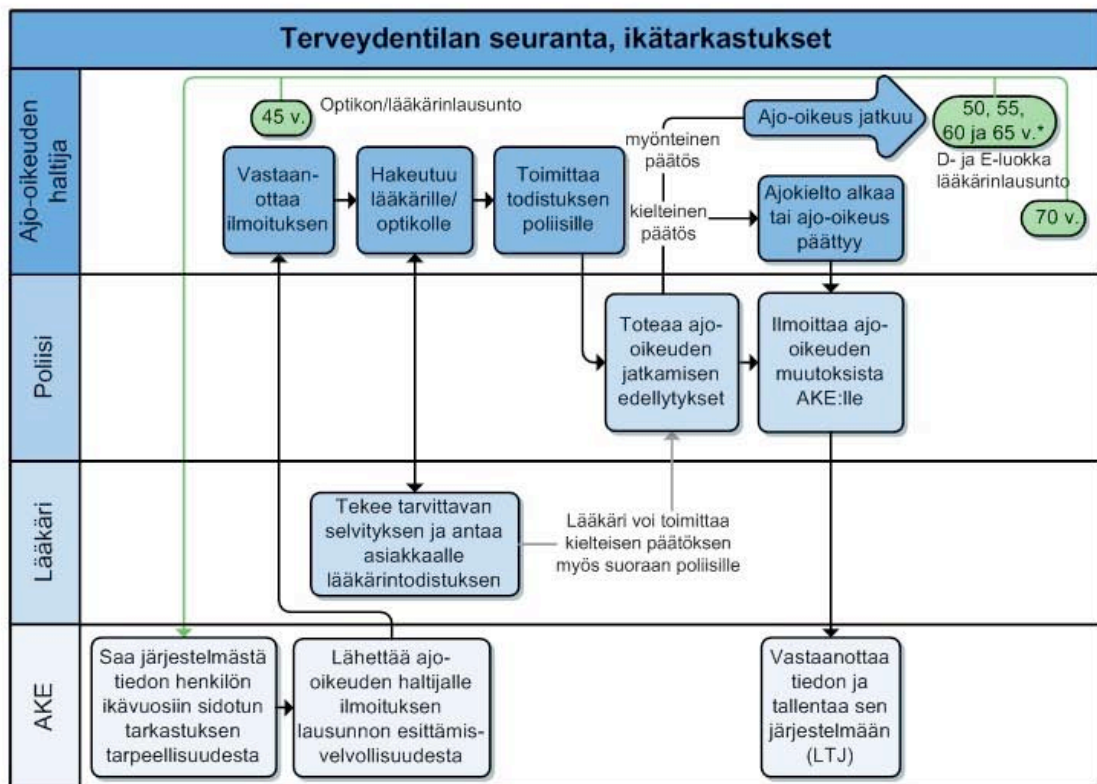
Ajo-oikeus päättyy henkilön täyttäessä 70 vuotta. Sen jälkeen sekä aina, kun 65 vuotta täyttänyt henkilö hakee ajokorttilupaa, ajokortti myönnetään enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Tällöin ajo-oikeuden saaminen edellyttää aina lääkärinlausuntoa, jossa todetaan ajokorttiluvan saamisen edellytysten täyttyvän. 70 vuotta täyttäneelle ei kuitenkaan voida myöntää ajokorttilupaa linja-auton tai raskaan ajoneuvoyhdistelmän (C1E, CE, D1-, D1E, D- ja DE - luokat) kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin saamiseksi.

Joskus ikäkausitarkastusten välillä on syytä epäillä, ettei kuljettaja enää täytä ajokorttiluvan saamisen edellytyksenä olevia terveysvaatimuksia tai ettei hän terveydentilansa vuoksi enää kykene kuljettamaan turvallisesti sellaista ajoneuvoa, jonka ajo-oikeus hänellä on. Tällöin poliisi voi määrätä hänet määräajassa toimittamaan lääkärin- tai erikoislääkärinlausunnon terveysvaatimusten täytymisestä, todistuksen uudesta ajokokeesta tai tutkinnon vastaanottajan ajonäytteen perusteella antaman lausunnon sairauden,



vian tai vamman vaikutuksista ajoneuvon kuljettamiseen ja hallintalaitteiden käyttöön. Jos ajo-oikeuden haltija ei enää täytä ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksiä (kielteinen lääkärinlausunto), toimita poliisille määräajassa vaadittua lääkärinlausuntoa tai suorita hyväksytysti ajokoetta tai ajonäytettä, voi poliisi määrätä ajo-oikeuden haltijan toistaiseksi ajokieltoon. Ajokielto on voimassa, kunnes henkilö toimittaa poliisille vaaditun todistuksen ajokyvystään, ja poliisi toteaa henkilön ajokyvyn täyttävän sille asetetut vaatimukset.

Lääkärillä on velvollisuus ilmoittaa poliisille henkilön ajo-oikeuteen liittyvän terveydentilan pysyvistä tai pysyväisluonteisesta heikentymisestä. Ennen ilmoituksen tekemistä on lääkärin kerrottava potilaalle ilmoitusvelvollisuudesta ja terveydentilan vaikutuksesta ajokyvyyneen. Ilmoitukset tehdään käyttäen sosiaali- ja terveysministeriön vahvistamia lääkärintodistuslomakkeita. Mikäli sairaus tai lääkitys heikentää potilaan ajokykä tilapäisesti, tulee lääkärin kieltää suullisesti henkilöä ajamasta ja tehdä siitä merkinnot potilasasiakirjoihin.



\*Kuorma-auton tai linja-auton ajokortin haltijan tai henkilöauton ammattiajoluvan haltijan on toimitettava lääkärinlausunto asuinpaikkakuntansa poliisille kahden kuukauden kuluessa siitä, kun hän on täyttänyt 50, 55, 60 tai 65 vuotta.

Kuva 23. Terveydentilan seuranta, ikätarkastukset

## 4.7 Ajo-oikeuden valvonta - liikenne rikokset ja -rikkomukset

Ajo-oikeuden haltijan syyllistyminen tieliikennelain perusteella rangaistavaan liikenne rikkomukseen tai rikoslain perusteella rangaistavaan liikenne rikokseen johtaa rangaistukseen ja mahdollisesti ajo-oikeusseuraamukseen. Yleisin ajo-oikeusseuraamus on ajokiello. Tietyissä tapauksissa poliisi voi antaa varoituksen. Poliisi voi määrätä väliaikaisen tai määräaikaisen ajokiellon. Tuomioistuimien voi määrätä ajokiellon ehdollisena tai ehdottomana.

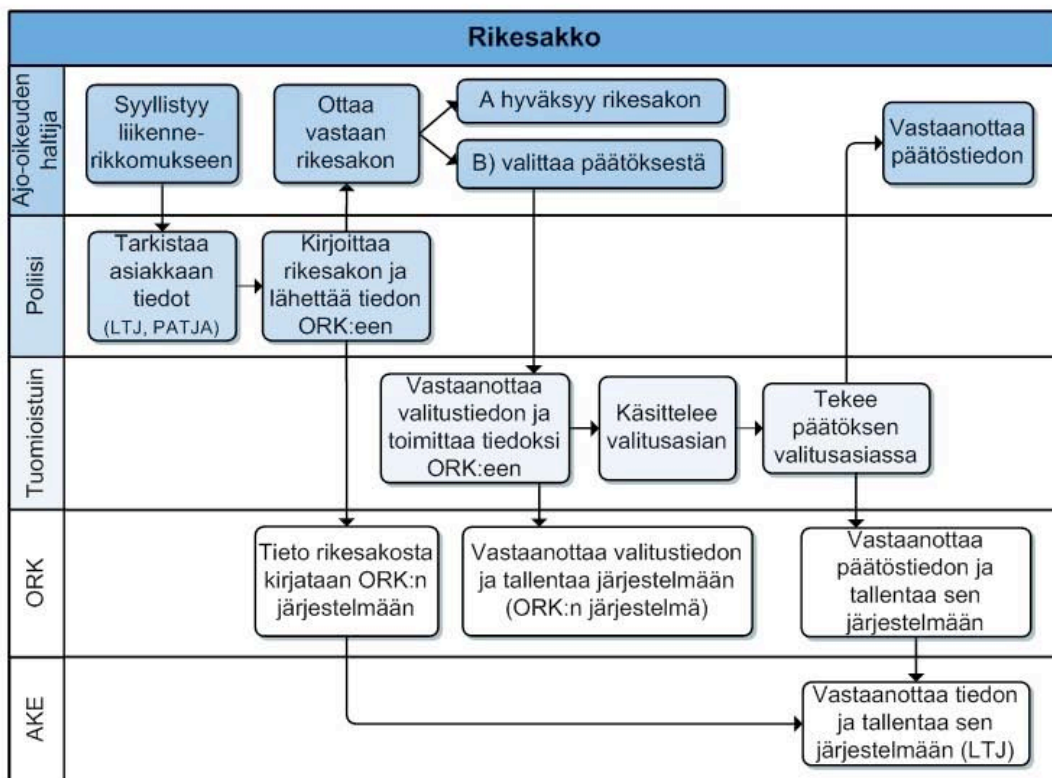
### Rikesakko

Ajo-oikeuden haltijan syyllistyminen lievään tieliikenne- ja ajoneuvorikkomukseen, kuten vähäiseen nopeusrajoitusten tai muiden liikennesääntöjen rikkomiseen tai katsastamattoman tai rekisteröimättömän ajoneuvon käyttöön, johtaa rikesakkoihin. Rikesakko on sakkoa lievempi varallisuusrangaistus, joka voidaan määrätä rikkomuksesta, josta ankarin rangaistus on sakkoa tai enintään kuusi kuukautta vankeutta. Rikesakon määrää poliisi tai rajavartiolaitos tai tullimies. Rikesakkoa on mahdollista vastustaa, jolloin asia käsitellään tuomioistuimissa. Oikeusrekisterikeskus vastaa rikesakkojen täytäntöönpanosta.

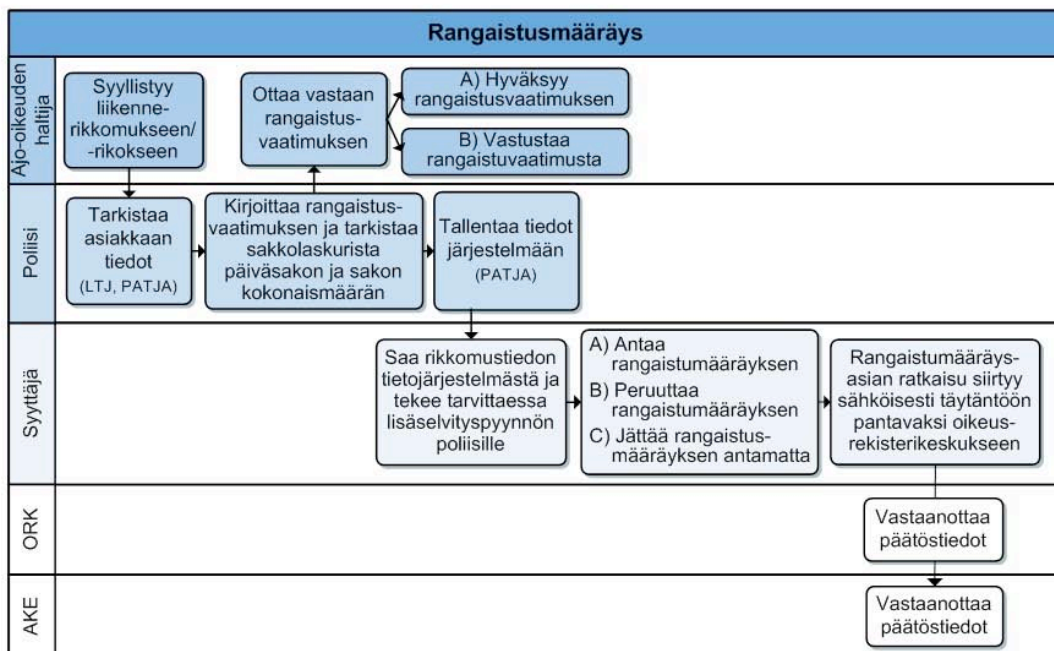
### Sakot ja ajokorttiseuraamukset

Vakavammista liikenne rikkomuksista tai -rikoksista rangaistaan sakolla, vankeudella ja/tai ajo-oikeusseuraamuksilla. Rikoslaisissa rangaistaviksi säädettyjä tieliikenne rikoksia ovat muun muassa liikenneturvallisuuden vaarantaminen, rattijuopumus, kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle tai sen kuljettaminen oikeudetta. Rattijuopumukset sekä törkeät tekemuodot menevät aina syyttäjän ajamina käräjäoikeuden käsiteltäviksi. Lievemmistä rikoksista voidaan määrätä sakkoa rangaistusmääräysmenettelyssä.

Rangaistusvaatimuksen antaa poliisi. Rangaistusvaatimus annetaan ajo-oikeuden haltijalle kirjallisena ja siitä tulee ilmetä epäilty, tapahtunut rikos, sovellettavat lainkohdat, rikoksesta vaadittava rangaistus sekä se, kuinka rangaistusvaatimuksen saaneen on meneteltävä, jos haluaa vastustaa sitä. Ennen rangaistusvaatimuksen antamista toimitetaan suppea esitutkinta, jossa selvitetään ainoastaan ne seikat, jotka ovat välttämättömiä seuraamuksen määräämiseksi rangaistusmääräysmenettelyssä. Sakkoa on mahdollista vastustaa, jolloin tapaus käsitellään oikeudessa. Sakkorangaistusten täytäntöönpanosta vastaa oikeusrekisterikeskus.



Kuva 24. Rikesakon määrääminen



Kuva 25. Rangaistumääräyksen langettaminen

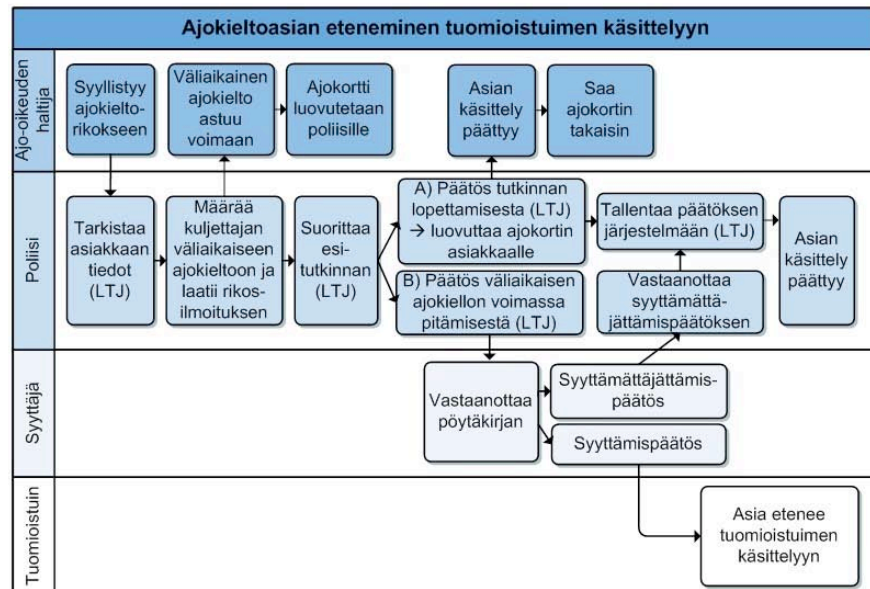
Poliisi laatii rangaistusvaatimuksen joko PATJAssa tai sen taustajärjestelmissä. PATJAan tallennetut ns. poliisialoitteiset rangaistusvaatimukset siirtyvät syyttäjälle sähköisessä muodossa ja syyttäjä ratkaisee ne Rangaistusmääräyssovelluksessa. Myös rangaistusmääräysasian ratkaisu siirtyy sähköisessä muodossa täytäntöönpantavaksi Oikeusrekisterikeskukseen.

Rattijuopumuksesta ja törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta seuraa tekijälle miltei poikkeuksetta ajokielto. Näistä rikoksista ajokiellon määrää sekä poliisi että tuomioistuin. Tuomioistuimen määräämää ajokieltoa edeltää poliisin suorittama esitutkinta ja lähes poikkeuksetta poliisimiehen asettama väliaikainen ajokielto. Poliisi toimittaa esitutkinnan pöytäkirjan syyttäjänvirastolle. Mikäli syyttäjä tekee asiassa syyttämispäätöksen, asia etenee tuomioistuimen käsittelyyn.

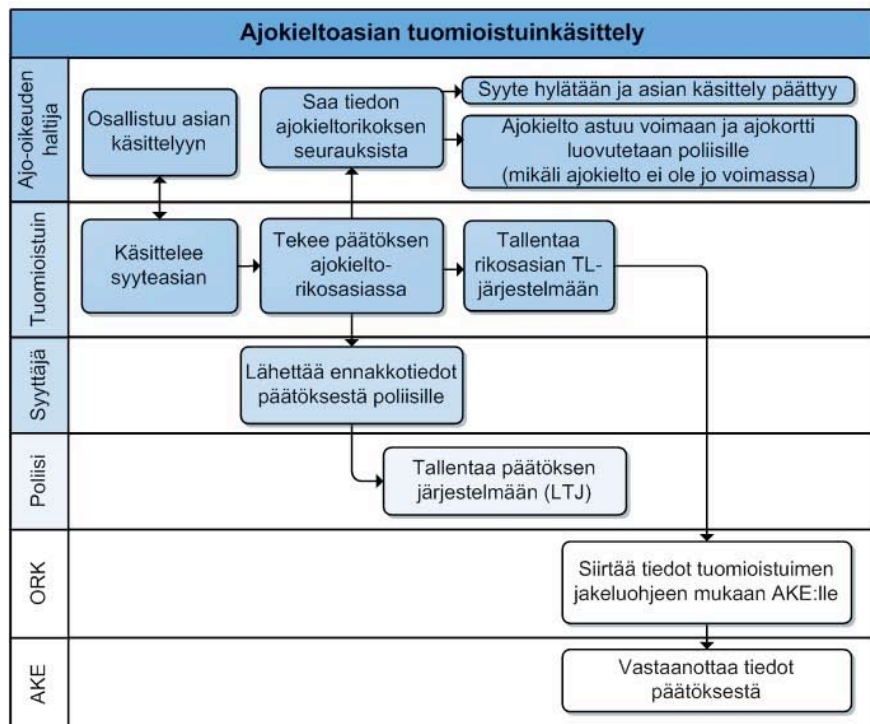
Tuomioistuin päättää ajokiellosta aina, kun moottoriajoneuvon kuljettaja on syyllistynyt törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen. Ajokieltoa koskeva päätös annetaan pääasian yhteydessä ja sitä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta. Tuomioistuimen päätös toimitetaan poliisille ja oikeusrekisterikeskukseen, jossa tiedot tallennetaan järjestelmiin.

Määräaikaisen ajokiellon päättymisen jälkeen asiakkaan on noudettava ajokorttinsa poliisilaitokselta, jonka jälkeen ajo-oikeus jatkuu. Ajo-oikeuden jatkuminen ja tieto kortin palauttamisesta syötetään tietojärjestelmään. Jos ajokiellon syynä on rattijuopumus, on mahdollista, että henkilö asetetaan vielä päihdeseurantaan, eli henkilö määrätään toimittamaan päihdealaaan perehtyneen lääkärin antama lausunto. Jos ajokorttia ei palauteta, on määrättävä ajokielto toistaiseksi.

Mikäli käsiteltävä ajokieltoon johtava rikos koskee rattijuoppoutta, on ajo-oikeuden haltijalla mahdollisuus päästä alkolukkokeiluun. Alkolukko on ajonestolaite, joka mittaa kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuuden ja tarvittaessa estää auton käynnistämisen. Alkolukko koostuu kontrolli- tai viestiyksiköstä ja näyteyksiköstä. Alkolukko vaatii ajoneuvon käynnistämistä varten joko täysin alkoholittoman tai tietyn promillerajan alittavan uloshengitysilmanäytteen, joka annetaan puhaltamalla. Alkolukon muistissa on sisäinen kalenteri, joka muistuttaa määräaikaisista alkolukon huolto- ja kalibrointitarkastuksista.



Kuva 26. Ajokieltoasian eteneminen rikoksen tapahtumisesta tuomioistuimen käsittelyyn



Kuva 27. Ajokieltoasian tuomioistuinkäsittely

Valvottua ajo-oikeutta on pyydetävä joko poliisilta tai rattijuopumusasian käsittelyn yhteydessä tuomioistuimelta. Kokeiluun hyväksyminen tapahtuu käräjäoikeuden päätöksellä. Päihdeohjelman voi aloittaa jo ennen käräjäoikeuden istuntoa. Ennen alkolukkoajo-

kortin saamista henkilön on asennutettava autoonsa alkolukko laitevalmistajan kanssa sopimuksen tehneessä asennusliikkeessä ja muutoskatsastutettava ajoneuvo. Tämän jälkeen asiakkaan on toimitettava todistukset päihdeohjelman aloittamisesta, alkolukon asentamisesta sekä ajoneuvon muutoskatsastuksesta poliisille. Tämän jälkeen poliisi luovuttaa asiakkaalle alkolukkoajokortin ja valvottu ajo-oikeus alkaa.

Alkolukkoa on pidettävä vuoden ajan. Tällöin asiakkaan on osallistuttava päihdeohjelmaan, huolehdittava alkolukon huollosta ja noudatettava laitevalmistajan ohjeita alkolukon käytöstä. Mikäli henkilö ei noudata ajo-oikeuteen liittyviä velvollisuuksiaan, valvottu ajo-oikeus peruutetaan ja ehdolliseksi määrätty ajokielto astuu voimaan. Jos kokeilu suoritetaan onnistuneesti loppuun, asiakas palauttaa alkolukkoajokortin poliisille ja poliisi luovuttaa normaalin ajokortin takaisin. Tämän jälkeen alkolukko voidaan poistaa ja auto jälleen muutoskatsastaa.

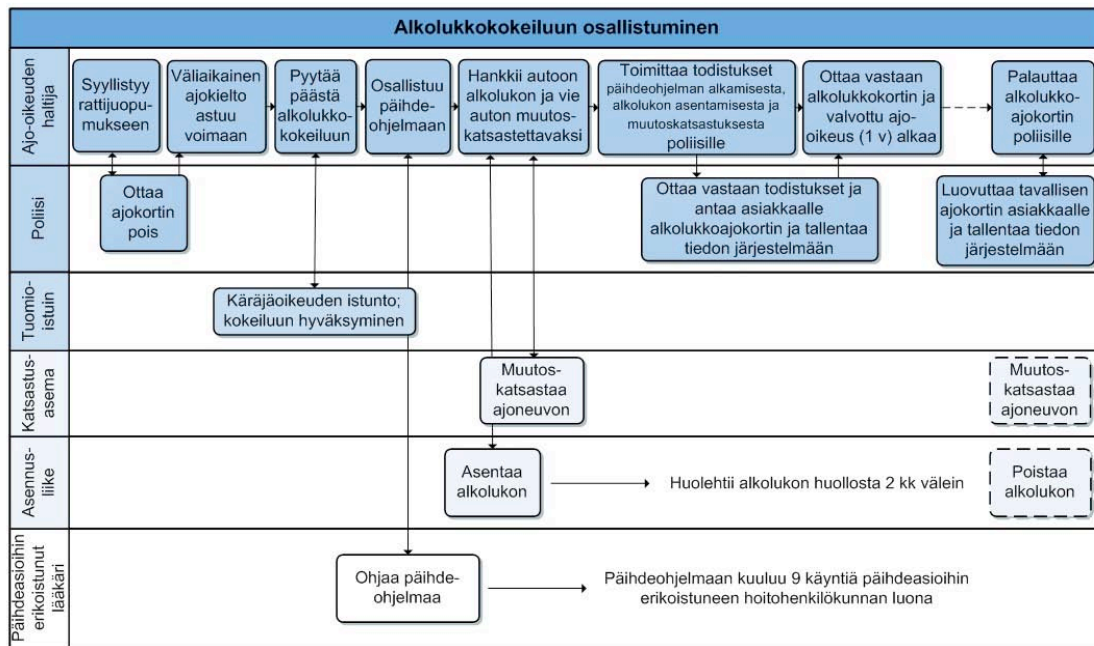
Alkolukkokokeilu päättyi 30.6.2008. Kokeilun tulokset ovat olleet hyviä ja alkolukon käyttöä on kaavailtu jatkettavaksi.

### **Toistuvista liikenerikkomuksista määrättävä ajokielto ja varoitus**

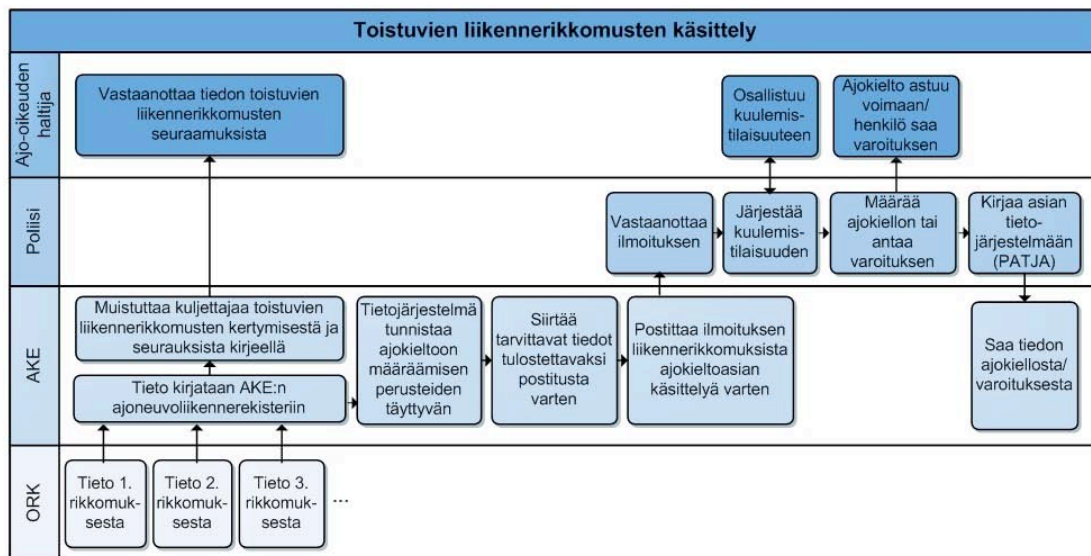
Kolme liikenerikkomusta vuoden sisällä tai neljä kahden vuoden sisällä johtavat ajokieltoon. Uusien kuljettajien kohdalla ajokieltoon määrätään herkemmin; kaksi rikkomusta vuoden sisällä tai kolme kahden vuoden sisällä johtavat ajokieltoon.

Ajokiellon toistuvista liikenerikkomuksista määrää poliisi. Ajokieltoon johtavia tekoja ovat tieliikennelain tai rikoslain nojalla rangaistava liikenteen vaarantaminen, liikennepako, ylinopeusrikkomukset, ajoneuvolaissa tarkoitettu ajoneuvorikkomus, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitettujen kuljettajan ammattipätevyysäännösten rikkominen, tai liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä annetussa laissa tarkoitettu paljastinlaiterikkomus. Ajokiellon sijasta poliisi voi antaa varoituksen, jos ajo-oikeus on kuljettajalle toimeentulon tai liikkumisen vuoksi välttämätön eivätkä teot osoita piittaamattomuutta tieliikennettä koskevista säännöksistä. Jos ajo-oikeuden haltija syyllistyy vuoden kuluessa varoituksen saamisen jälkeen yhteenkin uuteen tekoon josta voidaan määrätä ajokielto, on hänet määrättävä ajokieltoon.





Kuva 28. Alkolukkokeiluun osallistuminen



Kuva 29. Toistuvien liikenerikkomusten käsittely.

Ajokiellon kestoa harkittaessa otetaan huomioon:

- 1) käsiteltävänä olevien tekojen ja rikkomusten määrä,
- 2) seuraamukset ja päivsakkojen lukumäärä,
- 3) aikaisemmat rikkomukset ja ajokieltoratkaisut sekä
- 4) ajokiellon vaikutukset toimeentuloon ja muihin olosuhteisiin

Taulukossa 6 on esitetty normaalin ajokiellon pituus, sen edellytykset sekä ajokiellon vähimmäis- ja enimmäiskesto eli liukumarat. Uusijalle ajokielto määrätään normaalitapaukseen verrattuna puoli-

toistakertaisena, kuitenkin ylittämättä liukumavälin enimmäisai-  
kaa. Uusijalla tarkoitetaan henkilöä, joka on ollut ajokorttitoimen-  
piteen kohteena toistuvien liikenerikkomusten vuoksi edellisen  
kolmen vuoden aikana.

*Taulukko 6. Ajokiellon kestot normaalitapauksissa (Poliisin valtakunnallinen oh-  
jeistus ajokieltoon määräämisestä)*

Normaalitapauksen ajokielton kesto	Edellytyksen ajokieltoon määräämiseen	Ajokiellon keston liukuma
6 viikkoa	1) Tekoja on vähimmäismäärä eikä yhdestäkään teosta yli 15 päiväsakon rangaistusta ja päiväsakkojen yhteenlasket- tu lukumäärä on enintään 35. 2) Tekoja 1-2 yli vähimmäismäärän ja kaikki rangaistukset ovat rikesakkoja.	1-2 kk
12 viikkoa	3) Tekoja 1-2 yli vähimmäismäärän, tai 4) yksi vähintään 16 päiväsakon rangaistus, tai 5) päiväsakkojen yhteenlaskettu lukumäärä 36–50.	2-4 kk
18 viikkoa	6) Tekoja 3 tai enemmän yli vähimmäismäärän, tai 7) päiväsakkojen yhteenlaskettu lukumäärä yli 50.	4-6 kk

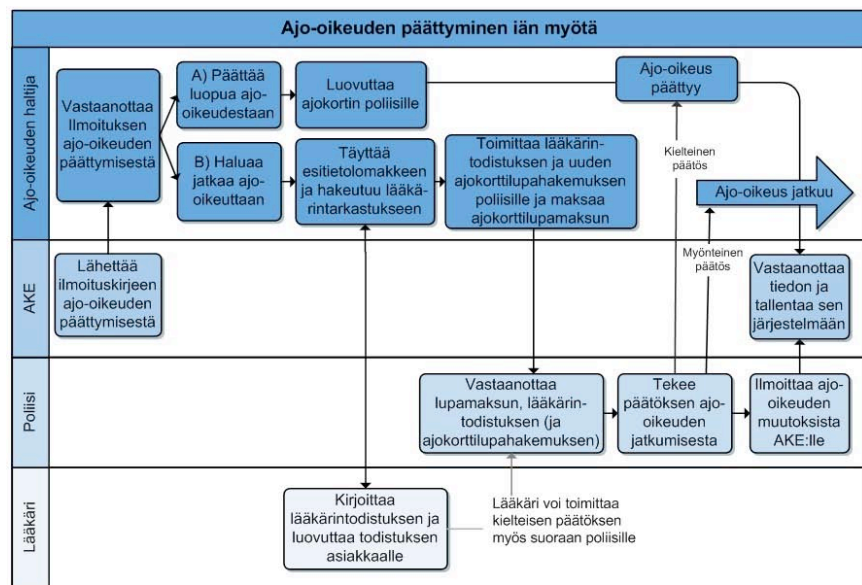
Tiedot liikenerikkomuksista siirretään sähköisesti kerran viikossa  
Oikeusrekisterikeskuksen tietojärjestelmästä AKEn ajoneuvoliiken-  
nerekisteriin. AKEn tietojärjestelmä tunnistaa seuraamustiedot saa-  
tuaan, milloin tieliikennelaissa mainitut perusteet ajokieltoon mää-  
räämiselle täyttyvät ja siirtää tarvittavat tiedot tulostettaviksi posti-  
tusta varten. Ilmoitus postitetaan poliisille ajokieltoasian käsittelyä  
varten.

Myös kuljettajaa muistutetaan AKE:n tietojärjestelmän tietojen  
perusteella automaattisesti lähetettävällä kirjeellä toistuvien liiken-  
nerikkomusten kertymisestä siinä vaiheessa, kun seuraava teko joh-  
taa ajokorttiseuraamukseen. Seuraamus on joko ajokielto taikka va-  
roitus.

Kun tieliikennelain mukaiset perusteet ajokieltoon määräämisestä  
täyttyvät, siirtyy tieto ajoneuvohallintokeskukselta poliisille,  
jonka jälkeen poliisi lähettää ajo-oikeuden haltijalle ilmoituksen  
ajokieltoasian käsittelystä. Ajo-oikeuden haltija osallistuu kuule-  
mistilaisuuteen. Poliisi voi määrätä ajokiellon astumaan voimaan  
tai antaa tietyin ehdoin varoituksen.

Ajokiellon päättyessä poliisi luovuttaa ajokortin asiakkaalle ja  
kirjaa tiedon ajokortin luovuttamisesta ja ajokiellon päättymisestä  
tietojärjestelmään. Ajo-oikeus jatkuu asiakkaan vastaanottaessa  
ajokorttinsa.





Kuva 30. Ajo-oikeuden päättymisen iän myötä

## 4.8 Ajo-oikeuden päättymisen

Ajo-oikeus päättyy viimeistään henkilön täyttäessä 70 vuotta. Sen jälkeen ajo-oikeus voidaan kuitenkin myöntää määräaikaisena enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Linja-auton ja raskaan ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia ei kuitenkaan myönnetä 70 vuotta täyttäneelle.

Ajo-oikeus voi päättyä aikaisemmin myös jonkun ajokykyä pysyvästi heikentävän sairauden, oireen tai vamman vuoksi. Ajo-oikeuden päättämisen voi käynnistää myös lääkärin ilmoitus poliisille potilaan pysyvästi tai pysyväisluontoisesti heikentyneestä ajokyvystä. Pääsääntöisesti yli kahden vuoden kestävää ajoterveyden menetystä voidaan pitää pysyväisluonteisena.

Ajo-oikeus päättyy myös, mikäli lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltija jättää suorittamatta jatko-opetuksen tai ei toimita jatko-opetuksesta todistusta poliisille. Kun lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltija toimittaa poliisille todistuksen suoritetusta jatko-opetuksesta, lyhytaikainen ajo-oikeus päättyy ja jatkuu varsinaisena ajo-oikeutena.

Kun ajokielto on määrätty olemaan voimassa toistaiseksi, ajo-oikeus raukeaa viiden vuoden kuluttua päätöksen antamisesta, jollei ajokieltoon määrätylle sitä ennen ole hakemuksesta palautettu ajokorttia. Poliisi voi määrätä ajo-oikeuden raukeamaan myös, jos sen haltija sitä itse pyytää. Ajo-oikeuden päättyessä henkilön on luovutettava ajokorttinsa poliisille.

# 5 Ongelmat ajo-oikeusprosessin toimivuudessa

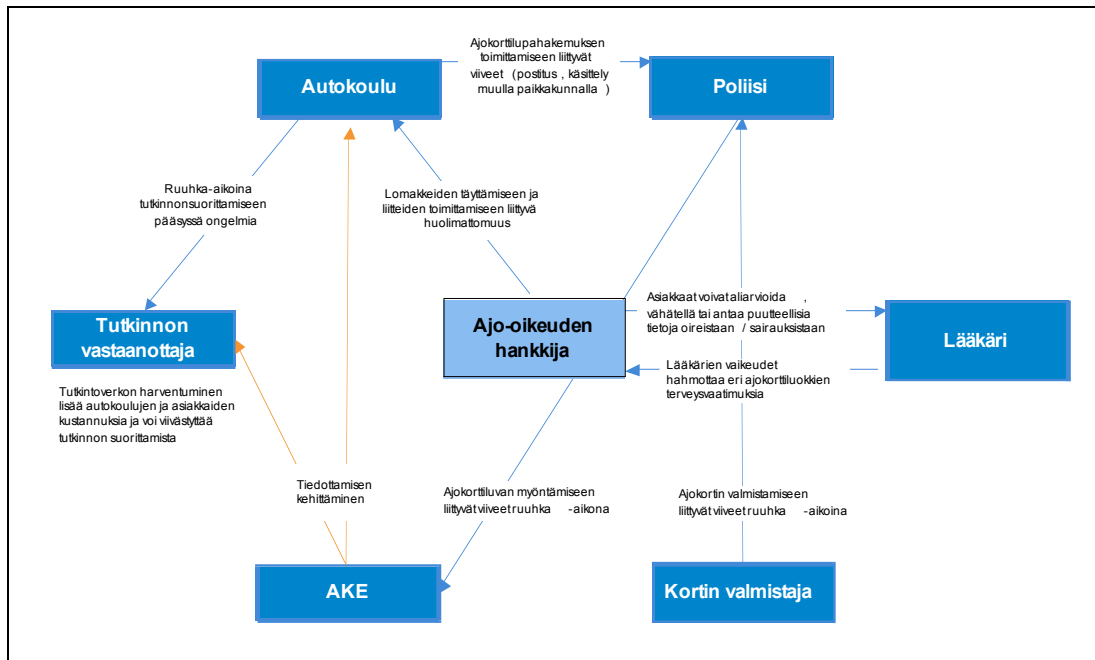
Osapuolten välisen yhteistyön ja tiedonkulun kitkattomuus on ajo-oikeusprosessin toimivuuden ehto. Ajo-oikeusprosessin osapuolten välillä on useita erilaisia vuorovaikutusmekanismeja ja ajo-oikeuteen liittyviä asioita on kirjattu useisiin eri hallinnonalojen alaisiin rekistereihin. Suurimmat tiedonvälitykseen ja muuhun vuorovaikutukseen liittyvät kehittämistarpeet liittyvät poliisin ja syyttäjän sekä poliisin ja terveydenhuollon väliseen yhteistyöhön ja tiedonkulkuun. Yhteistyön sujuvuuden kannalta keskeisiä kehittämiskohteita ovat eri hallinnonalojen tietojärjestelmät ja rekisterit, joista useampia kehitetään parhaillaan. Tässä luvussa keskitytään arvioimaan ajokortin hankkimiseen, ajoterveyden seurantaan ja liikenne-rikkomusten ja -rikosten käsittelyyn liittyviä tiedonkulun ongelmia prosessin eri vaiheissa.

## 5.1 Ajo-oikeuden hankkiminen

Ajo-oikeuden hankkimiseen liittyvän prosessin osapuolina ovat ajo-oikeuden hankkija, autokoulu, tutkinnon vastaanottaja, poliisi, AKE ja kortinvalmistaja. Ajokorttilupahakemuksen liitteenä on toimitettava poliisille myös voimassa oleva terveystodistus, joka liittyy terveydenhuollon osaksi ajokortin hankintaa.

Ajokorttilupahakemus täytetään tavallisesti autokoulussa ja toimitetaan poliisille. Tavallisesti ajokorttiluvan hakeminen ja myöntäminen sujuu ongelmitta. Haasteita prosessin toimivuudelle aiheuttavat joskus lomakkeiden täyttämiseen tai tarvittavien liitteiden toimittamiseen liittyvä huolimattomuus, joka saattaa viivästyttää hakemuksen toimittamista poliisille. Joskus ajokorttilupahakemuksia toimitetaan suuremmissa erissä autokoulusta poliisilaitokselle, joka saattaa aiheuttaa viiveitä yksittäisten ajokorttilupahakemusten käsittelyyn, mutta helpottaa toisaalta autokoulujen työtä.

Usein maaseudulla hakemukset joudutaan postittamaan muille paikkakunnille, mihin kuluu aikaa. Prosesseissa tapahtuvat muutokset saattavat venyttää lupahakemusten käsittelyaikoja poliisissa pitkiksi, mutta käsittelyaikojen venyminen ei kuitenkaan yleensä aiheuta merkittäviä viiveitä ajokortin suorittamiseen.



Kuva 31. Ajo-oikeuden hankkimiseen liittyvän yhteistyön ja tiedonkulun haasteita

Ylimääräistä vaivaa autokoululle, tutkinnon vastaanottajalle ja ajokortin hakijalle saattaa aiheuttaa se, että ajokorttiluvasta tehty myönteistä päätöstä ei toimiteta tiedoksi, vaan se syötetään ainoastaan tietojärjestelmään. Mikäli ajokorttilupahakemuksen tietojen tallentamisessa (AKE tallentaa lyhytaikaisten ajokorttihakemusten tiedot, muissa tapauksissa tiedot tallentaa poliisi) tapahtuu virheitä, ne voivat aiheuttaa ylimääräisiä viiveitä tiedonkulkuun ja ajo-oikeuden saamiseen.

Autokoulujen ja tutkinnon vastaanottajien välisen yhteistyön arvioidaan toimivan hyvin. Haasteita aiheuttaa kuitenkin jonkin verran raskaiden luokkien palvelustieverkoston karsiminen. Verkkoa on harvennettu, koska kyseisiä tutkintoja suoritetaan vähän ja tiheämmällä tutkintoverkolla tutkintojen vähäisyys tutkintopaikkaa kohden hankaloittaisi myös tutkinnon vastaanottajien ammattitaidon ylläpitämistä.

Hyväksytyt tutkinnon suorittamisen jälkeen valmistetaan ajokortti. Ruuhka-aikoina ajokortin valmistamiseen ja luovuttamiseen voi kulua viikkoja. Tämän ei kuitenkaan katsota olevan ongelmallista yhteistyön sujuvuuden tai liikenneturvallisuuden kannalta.

AKE pitää yllä rekistereitä sekä ohjeistaa ja valvoo autokoulujen ja tutkinnon vastaanottajien toimintaa. Autokouluissa AKE:n antamat ohjeistukset, tiedotteet ja koulutus koetaan tarpeellisena. Enemmän tietoa kaivataan kuitenkin vammaisten henkilöiden ajo-oikeuteen liittyvistä tekijöistä sekä erilaisissa ristiriitatilanteissa toimimisesta. Tällaisia ristiriitatilanteita ovat muun muassa tapauk-

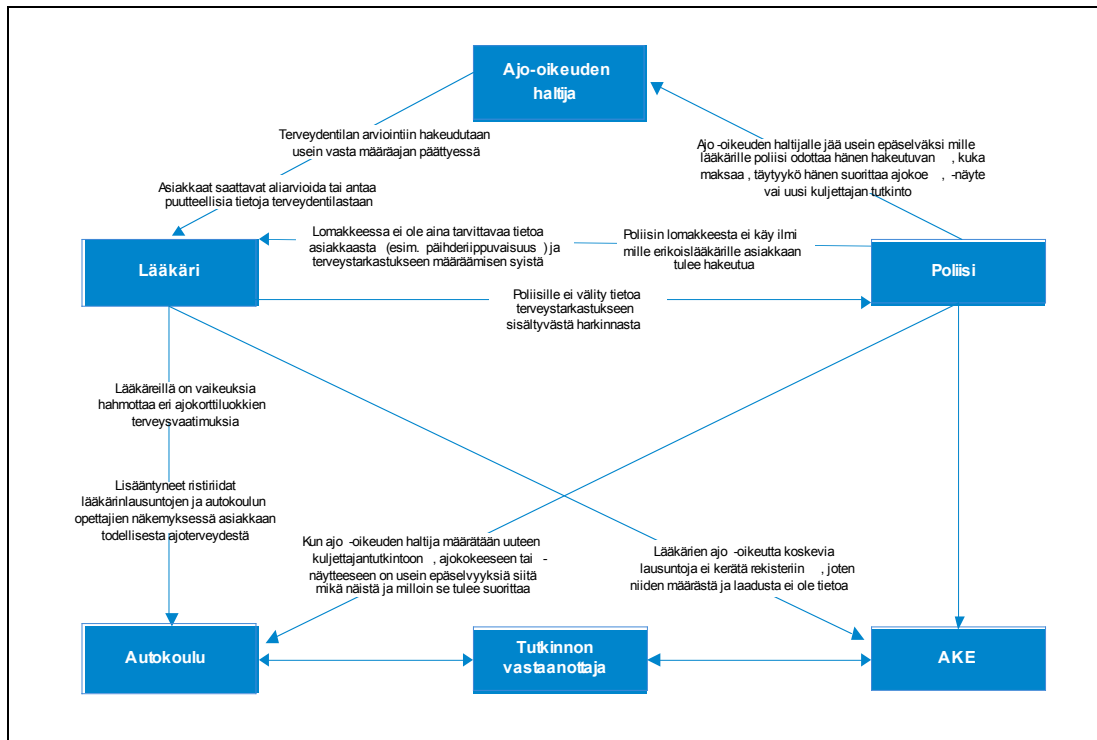
set, joissa autokoulun opettaja kokee, että asiakkaan terveydentila ei vastaa lääkärin lausuntoa.

Lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltija voi lykätä varsinaisen ajokortin saamiseksi vaadittavaa jatko-opetusta useilla vuosilla (kaksi vuotta kerrallaan). Vaikka säädösten mukaan lyhytaikaisen kortin voi saada uudelleen vain erityisestä syystä, saa lykkäystä käytännössä suhteellisen helposti. Lykkäyksen saamisessa alueellisten erojen uskotaan olevan suuria. Tutkinnon toisen vaiheen lykkäminen katkaisee kaksivaiheisen kuljettajakoulutuksen, mikä heikentää koulutuskokonaisuuden toimivuutta ja kuljettajien liikenneturvallisuutta. Keskeinen tekijä ajoturvallisuuden kannalta on myös se, että usein toisen vaiheen suorittamista lykkäävät kokemattomat ajajat sekä henkilöt, jotka kokevat omat ajotaitonsa riittämättömiksi. Erityisesti tällaisille henkilöille toiseen vaiheeseen kuuluvat ajotaitojen syventäminen, riskien tunnistaminen ja vaarojen ennakkoinnin opetus olisi tärkeää.

Liikenneturvallisuuden kannalta pimeäajon koulutuksen ongelmana on ollut sen suorittamisen lykkäminen autokoulun toiseen vaiheeseen. Aikaisemmin pimeäajon suorittaminen voitiin lykätä toiseen vaiheeseen myös silloin, kun se olisi ollut mahdollista suorittaa ensimmäisessä vaiheessa. Vuonna 2004 AKE määritteli ajanjaksot, joina pimeänopeus on pakollinen ennen ajokokeen suorittamista. Helmikuun 2008 alusta lähtien autokoulut ovat saaneet opettaa pimeällä ajamista myös simulaattorin avulla.

Liikuntarajoitteisten henkilöiden ajo-oikeuden hankkimiseen liittyvä liikenneturvallisuusriski on henkilön toimintakyvyn arviointi. Lääkärin pitäisi pystyä arvioimaan vammautuneen henkilön toimintakykyä erilaisten teknisten laitteiden kanssa ilman teknistä koulutusta. Tutkinnon vastaanottajan taas pitäisi pystyä arvioimaan henkilön toimintakykyä ilman lääketieteen asiantuntemusta. Näihin osaaminen ei aina välttämättä riitä.

Vaihdettaessa ulkomailla suoritettuja ajokortteja suomalaiseen korttiin ongelmina saattavat olla lähtömaan erilaiset koulutuspainotukset ja tutkintovaatimukset. Ulkomailla suoritettuun ajokoulutukseen ei välttämättä ole sisällynyt esimerkiksi liukkaan kelin tai pimeän ajan ajoharjoittelua. Näihin tilanteisiin liittyy myös kieli-ongelmia, minkä lisäksi kasvavana ongelmana on puuttuva ohjeistus menettelytavoista. Tyypillisessä tilanteessa ajokorttiaan vaihtava henkilö toimittaa alkuperäisen kortin poliisille, mutta henkilölle ei tässä vaiheessa tiedoteta, että tutkinnon vastaanottajalle tulisi luovuttaa vähintään kopio alkuperäisestä ajokortista. Tällöin asiakirjoja joudutaan hankkimaan jälkikäteen ja prosessi viivästyy.



Kuva 32. Ajoterveyden valvontaan liittyvän yhteistyön ja tiedonkulun haasteita

## 5.2 Terveystilan valvonta

Ajo-oikeuden valvonnan ja terveydentilan seurannan osapuolia ovat ajo-oikeuden haltija, lääkäri, poliisi, autokoulut, tutkinnon vastaanottajat sekä AKE. Suurimmat tiedonkulun ongelmat liittyvät lääkärin ja poliisin väliseen yhteistyöhön, mutta myös viestintä ajo-oikeuden haltijalle koetaan puutteellisesti ohjeistetuksi, mistä seuraa väärinymmärryksiä ja epävarmuutta toimintatavoista.

Ajo-oikeuden haltija voi hakeutua lääkärintarkastukseen omasta aloitteestaan, poliisiin läheteellä tai AKE:n muistutuskirjeen ohjaamana (ikäkausitarkastukset). Lääkärintarkastuksen tekemisen yhteydessä keskeisiä asiakkaan ja lääkärin väliseen tiedonkulkuun liittyviä haasteita ovat asiakkaan ja lääkärin väliseen avoimuuteen liittyvät kysymykset (puutteellisten tietojen antaminen jne.) sekä lääkärin vaikeus hahmottaa eri ajokorttiluokkien terveysvaatimuksia. Lääkärit joutuvat usein antamaan lausuntoja pelkästään vastaanotolla tarkastuksen yhteydessä saatujen tietojen perusteella, ilman kattavaa tietoa henkilön terveyshistoriasta. Tästä syystä lääkärinlausuntoja saatetaan tarkoituksella hakea lääkäreiltä, jotka eivät tunne potilaan terveydentilan historiaa, jolloin kaikki oleellinen tieto ei välttämättä tule esiin tarkastuksen aikana. Sähköisten potilasasiakirjojen käytön yleistymisen kuitenkin helpottaa tulevaisuudessa historiatietojen hyödyntämistä.

Oman terveydentilansa heikkenemistä epäilevät henkilöt saattavat pyytää oma-aloitteisesti ajokorttiluokan alentamista välttyäkseen raskaan ajoneuvon kuljettajilta määräajoin edellytettäviltä terveys tarkastuksilta. Tällöin terveystarkastuksen jäädessä tekemättä saattaa huomaamatta jäädä myös sellaisia terveydentilaa koskevia seikkoja, jotka edellyttäisivät myös alemman ajokorttiluokan mukaisen ajo-oikeuden epäämistä.

Silloin kun potilas hakeutuu hoitoon sairautensa hoitamiseksi, ei henkilön ajo-oikeus nouse aina edes esille. Jos lääkäri ei muista ottaa ajo-oikeuteen liittyviä kysymyksiä esille, ei hän luonnollisestikaan voi tehdä sitä koskevia suosituksia (esimerkiksi suullinen ajokielto), saati täyttää ilmoitusvelvollisuuttaan. Toisaalta vaikka ajo-oikeus nousisikin esille lääkärintarkastuksen yhteydessä, voi asiakas kieltää ajokortin olemassa olon, jolloin lääkärillä ei ole mahdollisuutta tarkistaa asiaa. Ajo-oikeuden haltijat saattavat myös aliarvioida sairautensa tai vanhuuden tuomien toimintakyvyn muutosten vaikutusta ajokykyyn. Henkilö saattaa unohtaa oireitaan tai ei kerro niitä, koska ei itse pidä niitä merkittävänä.

Lääkärin todetessa potilaansa ajokyvyn heikentyneen pysyvästi tai pysyväisluontoisesti, hänen tulee ilmoittaa siitä poliisille riippumatta siitä, antaako potilas siihen suostumuksensa. Tietoisuus lääkärin ilmoitusvelvollisuudesta saattaa heikentää lääkäri-potilas-suhdetta. Lääkärille hakeutumista sairauden hoitamiseksi voidaan jopa vältellä ajokortin menettämisen pelossa. Myös pitkäaikainen hoitosuhde voi katketa, jos potilas epäilee, että potilaan terveydentilan parhaiten tunteva omalääkäri tekee poliisille ilmoituksen heikentyneestä ajokunnosta. Tästä syystä lääkäri saattaa kokea koko ajo-oikeuden seurannan epämieliseksi osaksi työnkuvaa. Lääkärin ilmoituksen perusteella poliisi tekee päätöksen ajo-oikeuden jatkamisesta tai päättymisestä. Ajo-oikeuden haltija kutsutaan tällöin poliisiin kuultavaksi päätöksentekoa varten. Ajokyvyn heikkenemisen toteamisesta ajo-oikeuden päättämiseen voi näissä tapauksissa kulua useita viikkoja, ja tämän viiveen ajan ajokyvottomaksi epäilyllä henkilöllä on ajo-oikeus voimassa.

Kun asiakas hakeutuu lääkärintarkastukseen poliisin läheteellä, saattaa asiakkaalle jäädä epäselväksi, mihin alaan erikoistuneen lääkärin tarkastukseen poliisi odottaa hänen hakeutuvan ja kuka vastaa tarkastuksista koituvista kustannuksista. Joskus lääkärit kokevat lomakkeesta selviävät tiedot vaillinaisiksi eivätkä saa esimerkiksi tietoa syistä, miksi poliisi on määrännyt kyseisen henkilön tarkastukseen. Tämä vaikeuttaa kokonaisvaltaisen arvion tekemistä asiakkaan ajokyvystä erityisesti rattijuoppojen osalta. Poliisille toimitettavasta lääkärintodistuksesta ei käy ilmi terveydentilan arviointiin sisältyviä seikkoja tai päätöksentekoon liittyntä harkin-

taa ja epäröintiä. Lääkärien rooli rattijuopumuksen ehkäisyssä saatetaan myös kokea liian suureksi. Lääkäri ei voi ennalta tietää potilaiden taipumuksista ajaa autolla päihtyneenä.

Lääkärit voivat ohjata ajo-oikeuden hakijoita (uusi ajokortti tai ajokielto) myös psykologisiin testeihin ajokyvyn arvioimiseksi. Näillä pystytään yksilöimään monia ajokykyyn liittyviä ongelmia. Suomessa ei kuitenkaan ole laadittu virallisia mittareita tai sääntöjä psykologiseen ajokyvyn arviointiin, vaan arviointia tekevät tahot määrittelevät itse käyttämänsä mittarit. Psykologisten testien käyttö on satunnaista, eivätkä lääkärit useinkaan edes tiedä tällaisen vaihtoehdon olemassaolosta.

Joissakin tilanteissa tarkempi tieto henkilön terveydentilasta voisi auttaa poliisia arvioimaan asiakkaan tilannetta kokonaisvaltaisemmin, mutta yksityisyydensuojan kannalta nykyinen menetelmä on kuitenkin turvallisempi.

Asiakkaan tulee toimittaa lääkärinlausunto poliisille aina määräajan puitteissa. Usein lääkärille hakeudutaan vasta määräajan ollessa loppuillaan, jolloin tarkastusta ei välttämättä ehditä tekemään ajoissa. Tällöin heikentyneen ajokyvyn toteaminen ja sen myötä ajo-oikeuden päättymisen tai ajokorttiluokan alentamisen saattavat viivästyä.

Kun ajo-oikeuden haltija hakeutuu poliisiin läheteellä suorittamaan uutta kuljettajantutkintoa, ajonäytettä tai koetta, ei ajo-oikeuden haltija tai autokoulu aina tiedä, mikä näistä tulee suorittaa. Myös suorittamisen ajankohta tai suoritettava ajokorttiluokka saattaa jäädä epäselväksi. Toisinaan ongelmia aiheuttavat tilanteet, joissa henkilöllä on käypä terveystodistus, mutta ajo-opettajan käsityksen mukaan henkilön havainnointikyky tai motoriikka ei täytä määrättyjä vaatimuksia. Tällöin tutkinnon vastaanottaja viime kädessä arvioi ajokyvyn.

Myös vammaisen henkilön ajo-oikeutta koskevissa asioissa eri tahojen välisessä yhteistyössä, tiedonkulussa ja asiaan liittyvässä asiantuntemuksessa on puutteita. Lääkärit eivät tunne tarpeeksi teknisten apuvälineiden vaikutuksia ajokykyyn. Teknologian kehitys on niin nopeaa, että lääkäreiden on vaikea pysytellä ajan tasalla. Kun lääkärit joutuvat ilman koulutusta ottamaan kantaa teknisillä apuvälineillä saavutettavaan ajokykyyn tuntematta tarkemmin ajo-oikeuteen liittyviä teknisiä vaatimuksia, myös tutkinnon vastaanottajat joutuvat vastaavasti ilman lääketieteellistä asiantuntemusta arvioimaan vammaisen kuljettajan apuvälineiden avulla kompensoitavaa suorituskykyä.

Vammaisten henkilöiden ajo-oikeuteen liittyvässä ohjeistuksessa on myös puutteita. Esimerkiksi sitä, kuinka toimitaan ajo-

oikeuden haltijan vammautumisen jälkeisessä tilanteessa, ei ole tarpeeksi ohjeistettu.

Lääkärien ajo-oikeutta koskevia lausuntoja ei kerätä rekistereihin, joten niiden määrästä ja laadusta ei ole tilastollista tietoa. Tämä hankaloittaa kokonaiskuvan muodostamista lääkärin ilmoitusvelvollisuuden täyttymisestä.

## 5.3 Liikenteen valvonta, liikenne-rikkomukset ja -rikokset

Liikenne rikkomusten ja -rikosten käsittelyn osapuolina ovat ajo-oikeuden haltija, poliisi, syyttäjä, tuomioistuimet, AKE ja Oikeusrekisterikeskus. Liikenneturvallisuuden kannalta on erityisen tärkeää turvata tiedonkulun nopeus ja kitkattomuus kaikissa rikkomuksissa ja rikoksissa seuraavissa vaiheissa, sillä hidaskulku viivästyttää prosesseja, rangaistusten täytäntöönpanoa, ja ajo-oikeuden päättymistä sekä johtaa ajokyvottomien henkilöiden aiheuttamiin jatkuviin liikenneturvallisuuden vaarantamisiin.

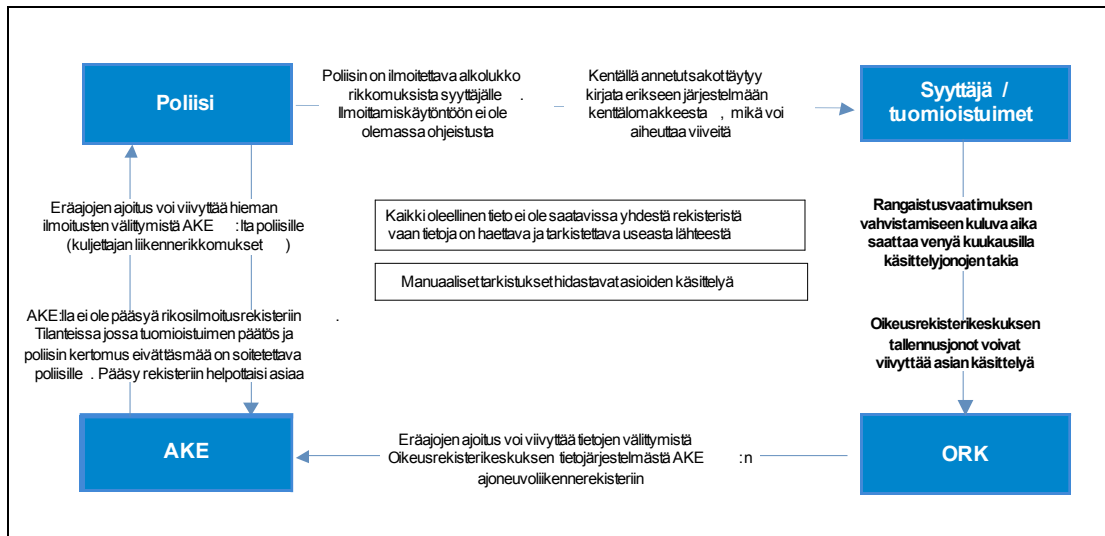
Poliisi suorittaa liikenteen valvontaa käytettävissä olevien resurssien puitteissa. Nämä koetaan usein riittämättömäksi. Alhainen riski jäädä kiinni liikenne rikkeestä tai -rikoksesta heijastuu myös liikennekäyttäytymiseen. Myös ajonopeuksien automaattivalvonnan puuttumiskynnys on yleensä nopeusrajoitusta korkeampi, koska poliisin resurssit eivät riittäisi kaikkiin havaittuihin ylinopeuksiin puuttumiseen.

Rattijuopumustapauksiin liittyvänä ongelmana etenkin syrjäseuduilla ovat pitkistä etäisyyksistä johtuvat pitkät kuljetusajat, jolloin tarkkuusalkometri- tai verikokeeseen kuljetettavan henkilön veren alkoholipitoisuus ehtii laskea huomattavasti ennen kuin tulos saadaan varmennettua. Mikäli veren alkoholipitoisuus laskee kuljetuksen aikana alle rangaistavuusrajan, ei kuljettajaa voida tuomita rattijuoppoudesta.

Tavallisimmat viiveet liikenne rikos- ja rikkomusasioiden käsittelyssä syntyvät:

- kentällä täytetyn sakon siirtämisessä kenttälomakkeesta poliisin sähköiseen järjestelmään
- rangaistusmääräyksen vahvistamiseen kuluva ajasta (syyttäjien resurssit, käsittelyjonot)
- Oikeusrekisterikeskuksen tallennusjonoista
- tietojärjestelmien eräajojen ajoituksesta (Oikeusrekisterikeskuksessa ja AKE:ssa)
- asiakirjojen postittamiseen kuluva ajasta
- liikenne rikos- ja rikkomustietojen manuaalisista tarkistuksista.





Kuva 33. Liikenteen valvontaan sekä liikenneriikkomusten ja rikosten käsittelyyn liittyvän yhteistyön ja tiedonkulun haasteita

Merkittävimmät viiveet syntyvät poliisiin, syyttäjän ja Oikeusrekisterikeskuksen toiminnassa ja niiden välisessä tiedonkulussa. Osa poliisin tekemistä rikosilmoituksista kirjataan suoraan poliisin tietojärjestelmiin, joista ne välittyvät nopeasti eteenpäin. Kentällä kirjoitetut sakot on kuitenkin kirjattava järjestelmään erikseen kenttälomakkeesta. Vähäisistä henkilöresursseista johtuen osa sakoista saatetaan kirjata järjestelmään viiveellä.

Rangaistusmääräyksen vahvistamiseen ja järjestelmiin kirjaamiseen kuluva aika saattaa venyä kuukausiin, pahimmillaan jopa vuosiin. Viiveitä tapausten käsittelyyn aiheutuu syyttäjien resursseista johtuvista tekijöistä (käsittelyjen jonoutuminen, sairastumiset jne.) sekä oikeusrekisterikeskuksen tallennusjonoista. Osa tapauksista saattaa jäädä odottamaan käsittelyä pidemmäksi aikaa esimerkiksi syyttäjien liian suureksi kasvaneen työmäärän vuoksi.

Poliisiin, syyttäjien ja Oikeusrekisterikeskuksen väliseen tiedonkulkuun liittyviä viiveitä vähentää osaltaan 17.1.2008 käyttöön otettu uusi rangaistusmääräyssovellus, jonka myötä PATJAan tallennetut poliisialoitteiset rangaistusvaatimukset siirtyvät sähköisessä muodossa syyttäjälle, joka ratkaisee ne rangaistusmääräyssovelluksessa (RM-sovellus). Uudistuksen arvioidaan vähentävän etenkin virallisten syyttäjien työmäärää. Myös rangaistusmääräysasian ratkaisu siirtyy sähköisessä muodossa täytäntöönpantavaksi Oikeusrekisterikeskukseen. Uudessa järjestelmässä rangaistusvaatimus laaditaan PATJA:ssa, sen taustajärjestelmissä tai se on laadittu ns. kenttälomakkeelle, josta sen tiedot syötetään järjestelmään jälkikäteen. Sovelluksen käyttöönoton jälkeen paperilomakkeita käytetään enää poikkeustapauksissa. Tietokannasta tapaukset poimitaan aika-

järjestyksessä, jolloin yksittäisten ”pitkään viipyvien tapausten” voidaan arvioida vähenevän. Myös Rangaistusmääräys- ja rikesakotyöryhmän mietinnössä (2007:2) esitetyt toimenpiteet nopeuttavat toteutuessaan tiedonvälitystä liikenne rikosasioissa.

Liikenne rikkomusten käsittelyyn liittyvät viiveet Ajoneuvohallintokeskuksessa liittyvät eräajojen ajoitukseen, postitukseen ja tiettyihin välttämättömiin manuaalisiin tarkastuksiin. Toistuvista liikenne rikkomuksista AKE lähettää ajokieltoon määräämistä koskevan muistutuksen ajo-oikeuden haltijalle siinä vaiheessa, kun seuraava teko käynnistäisi ajokieltoasian käsittelyn. Muistutus tulostetaan ajokorttirekisterin tietojen perusteella. Koska tiedot tuomioistuimissa käsitellyistä liikenne rikkeistä ja rangaistusmääräyksistä kirjataan Oikeusrekisterikeskuksen tietojärjestelmään ja edelleen AKE:n ajoneuvoliikenne rekisteriin vasta tuomioistuimen päätöksen jälkeen tai syyttäjän vahvistettua rangaistusmääräyksen, muistutus voidaan toisinaan lähettää ajo-oikeuden haltijalle vasta huomattavan pitkän ajan kuluttua muistutukseen johtaneesta rikkeestä. Tällöin muistutuksen saaja on saattanut syyllistyä jo useaan uuteen rikkeeseen ennen muistutuksen saamista. Ajokieltoa määrättäessä otetaan huomioon kaikki siihen mennessä tapahtuneet rikkeet, joiden perusteella voidaan määrätä ajokielto joko yksinään tai toistuvien rikkeiden seurauksena. Tällöin siis käytännössä yhdellä ajokiellolla voidaan ”kuitata” useampiakin tekoja kuin mitä laissa määrätään ajokiellon perusteeksi. Tekojen määrä kuitenkin huomioidaan ajokiellon pituutta määrättäessä.

Liikenne rikosten käsittelyssä esiintyy viiveitä aiheuttavien tekijöiden lisäksi ilmoittamiskäytäntöihin ja rekistereihin liittyviä haasteita. Poliisin on esimerkiksi ilmoitettava alkolukon käyttöä koskevista rikkomuksista syyttäjälle. Ilmoittamiskäytäntöön ei kuitenkaan ole olemassa ohjeistusta. Myös tietojärjestelmiin liittyy monia haasteita; esimerkiksi poliisi saa tiedon ehdollisesta ajokiellosta AKE:n rekisteristä, mutta ehdolliseen ajokieltoon liittyvä valvottu ajo-oikeus on tarkistettava erikseen.

Rekisterien käyttöoikeus tai oikeus saada tietoja käyttöönsä on annettu niille tahoille, joiden toiminta edellyttää rekisterissä olevien tietojen käyttöä. Tietojen luovuttaminen määritellään kunkin rekisterin rekisteriselosteessa. Tarvetta tietojen luovuttamisen laajentamiselle kuitenkin voisi joissakin tapauksissa olla. Esimerkiksi rikosilmoitusrekisterin käyttöoikeuden laajentaminen AKE:lle helpottaisi tuomioistuimen ja poliisin antamien tietojen tarkistamista, mikäli tiedot eivät kaikilta osin täsmää.

Ajo-oikeuspäätöksissä kihlakuntien väliset erot ovat suuria. Keskiuurissa kihlakunnissa noudatetaan tiukinta linjaa kaikissa ajo-oikeuspäätöksissä. Pienissä kihlakunnissa annetaan puolestaan

suhteellisesti eniten varoituksia. Kihlakuntien väliset erot selittyvät hyvin pitkälle säännösten erilaisella soveltamisella, mutta myös siitä, että jokainen ajo-oikeuspäätös perustuu yksittäistä henkilöä koskevaan kokonaisharkintaan. Syrjäseuduilla ajokorttia pidetään välttämättömänä, eikä kuljettajaa määrätä niin helposti ajokieltoon kuin kaupunkialueilla, joilla liikkuminen muilla kulkutavoilla on helpommin järjestettävissä. Lievemmat rangaistukset syrjäseuduilla eivät edesauta liikenneturvallisuuden parantamista. Päinvastoin, tieto lievästä sanktiosta voi johtaa jopa suurempaan piittämättömyyteen liikennesäännöistä. (Pajunen 2004)

# 6 Ajo-oikeusprosessiin sisältyvä liikenneturvallisuuspotentiaali

## 6.1 Ajo-oikeusprosessin osavaiheiden liikenneturvallisuusvaikutukset

*Ajo-oikeusprosessien keskeisenä tehtävänä on varmistaa, että ajoneuvojen kuljettajat kykenevät toimimaan liikenteessä vaarantamatta liikenneturvallisuutta. Kuitenkin suurin osa liikenneonnettomuuksista johtuu joko suoraan tai välillisesti yhden tai useamman onnettomuuteen osallisen joko tiedostettuun riskinottoon liittyvästä tai tiedostamattomasta virheellisestä toiminnasta.*

### 6.1.1 Koulutus ja tutkinto

Koulutuksella ja kuljettajatutkinnolla voidaan vaikuttaa liikenneturvallisuuden tasoon. Ajo- ja teoriaopetuksen avulla hankitaan valmiudet ajoneuvon turvalliseen kuljettamiseen. Kuljettajatutkinnolla pyritään varmistamaan, että kuljettajalla on riittävät tiedot ja taidot turvallisuudesta, sosiaalisuudesta ja ekologisuudesta kuljettajan toiminnassa. Tutkimuksen mukaan kortittomien kuljettajien liikennevahinkoriski on ainakin kymmenkertainen keskimääräiseen riskiin verrattuna, joten kuljettajakoulutuksen ja -tutkinnon liikenneturvallisuusvaikutuksia voidaan pitää erittäin merkittävinä. (Mikkonen 1999)

Ajoneuvohallintokeskuksen vaikutusmahdollisuuksia liikenneturvallisuuden parantamiseen on tavallisesti pidetty suhteellisen vähäisinä. AKE:n toimintaan liittyvä liikenneturvallisuuspotentiaali on kuitenkin huomattavasti ennakoitua suurempi. AKE:n toiminoista liikenneturvallisuuteen vaikuttavat eniten kuljettajaopetus ja -tutkinnot sekä ajoneuvojen tekniset vaatimukset. Niin ikään rekistereiden ylläpito on monien liikenneturvallisuustoimenpiteiden edellytys välillisten vaikutusten kautta. Myös autokannan uusiutumisen nopeuttamisella, turvavyömuistuttimilla ja ajo-oikeusseuraamusjärjestelmän kehittämällä voitaisiin säästää jopa 70–100 liikennekuolemaa vuodessa. (Rajamäki & Peltola 2006)

### 6.1.2 Liikenteen valvonta ja sanktiot

Liikenteen valvonnalla voidaan parantaa liikenneturvallisuutta. Valvonnan liikenneturvallisuusvaikutukset perustuvat suurimmaksi osaksi kiinni jäämisen pelkoon. Liikenneturvallisuuden kannalta keskeisimpiä poliisin suorittamia liikennevalvonnan muotoja ovat:

- nopeusvalvonta, jonka tavoitteena on vähentää ylinopeuksia
- päihteiden käytön valvonta, jonka tavoitteena on vähentää päihtyneenä ajamista ja saada kiinni päihtyneet kuljettajat
- turvalaitteiden käytön valvonta, jonka tavoitteena on turvavöiden ja laitteiden käytön lisääminen.

Poliisi suorittaa nopeusvalvontaa tutkien, keskinopeusmittareiden ja lasermittauslaitteiden avulla sekä vilkkaasti liikennöidyillä teillä myös automaattisilla nopeusvalvontalaitteilla. Automaattisen liikennevalvonnan vaikutuksista on tehty kymmeniä tutkimuksia eri puolilla maailmaa. Kaikissa tutkimuksissa on valvonnan todettu parantavan liikenneturvallisuutta merkittävästi ja pitkäaikaisesti. Poliisin ajonopeuksien valvonnassa on menneinä vuosina keskitytty reilua ylinopeutta ajaviin, joka on johtanut siihen, että lievällä ylinopeudella ajaminen on vakiintunut hiljalleen normaaliksi käytännöksi. Aivan viime aikoina poliisi on kuitenkin ottanut tavoitteeksi puuttumiskynnyksen madaltamisen nopeusvalvonnassa.

Poliisin alennetun puuttumiskynnyksen liikenneturvallisuusvaikutusten selvittämiseksi syyskuussa 2007 käynnistettiin automaattivalvonnan alemman puuttumiskynnyksen kokeilu kantatie 51:llä. Kokeilun aikana poliisi puuttui pienempiinkin ylinopeuksiin. Kokeilun aikana ajonopeudet putosivat keskimäärin 3-4 km/h. Tähän vaikutti erityisesti asian uutisointi tiedotusvälineissä ja sen myötä muuttunut autoilijoiden liikennekäyttäytyminen. On arvioitu, että alempi puuttumiskynnys laskee tieosuuden henkilövahinko-onnettomuuksia noin kymmenellä prosentilla. Alemman puuttumiskynnyksen huomattavat liikenneturvallisuusvaikutukset on huomattu ja automaattivalvonnan herkemmin puuttumista ylinopeuksiin suunnitellaan laajennettavaksi myös muualle maahan. (Malmivuo & Rajamäki 2008)

Poliisi valvoo päihteiden käyttöä liikenteessä seulonta-alkometreillä. Kun kuljettajan epäillään syyllistyneen rattijuopumukseen, hänet viedään ensisijaisesti poliisilaitokselle tarkkuusalkometrikokeeseen. Jos tarkkuusalkometriä ei ole lähistöllä tai kuljettaja ei ole puhalluskunnossa, viedään kuljettaja terveyskeskukseen verikokeeseen. Kiinnijäämisen riskin on todettu vähentävän alkoholin kohtuukäyttäjien satunnaista rattijuoppoutta.

Turvallisuuden käyttöä valvotaan lähinnä muun liikennevalvonnan yhteydessä. Turvavöiden käyttöä pyritään lisäämään puuttamalla laiminlyönteihin rikesakolla tai kirjallisella huomautuksella.

Liikennerikkeistä ja -rikoksista määrätyt ajokiellot ovat yhtäältä yksilöille suunnattuja rangaistuksia, toisaalta keino poistaa riskikuljettajat liikenteestä. Ajokiellon saaneen henkilön liikennekäyttäytymistä hillitsee myös tieto siitä, että teon uusimisesta seuraa uuden ajokiellon määrääminen kestoiltaan puolitoistakertaisena.

### 6.1.3 Terveystilan valvonta

Terveystilan valvonnalla pyritään huolehtimaan siitä, että ajo-oikeuden haltijat täyttävät ajokyvylle asetetut vaatimukset. Lääkärin tehtävänä on laatia ajokykyä kuvaavat lääkärinlausunnot. Lääkärin velvollisuutena on ilmoittaa poliisille, jos henkilö on menettänyt ajamisen terveystilanteet selvästi ja pysyvästi tai pysyväisluontoisesti. Ennen ilmoituksen tekemistä potilaalle on kerrottava velvollisuudesta ilmoituksen tekemiseen ja terveystilan vaikutuksesta ajokyvyyteen.

Itä-Suomen lääninhallituksen selvityksen mukaan poliisin ajokorttilupien kontrolli ei toiminut yhtenäisellä tavalla Itä-Suomen läänissä. Epätasainen toiminta ei näyttänyt riippuvan kihlakuntien koosta. Selvityksen mukaan myös lääkärin ilmoitusvelvollisuus potilaiden ajoterveydestä toteutui melko vaihtelevasti läänin eri osissa. (Itä-Suomen peruspalvelujen tila 2006). Myös muualla Suomessa ilmoitusvelvollisuus toteutuu todennäköisesti vaihtelevalla tavoin. Lääkärikunta voi kokea ilmoittamisvelvollisuutensa ongelmalliseksi. Potilaan tahdon vastainen ilmoitus poliisille voi vaikeuttaa potilas-lääkäri-suhdetta ja etenkin päihde- ja mielenterveysongelmaisten hoitoa vähentämällä näiden henkilöiden hoitoon hakeutumista ja ongelmien avointa käsittelyä.

Päihderiippuvuuden arviointiohjelman kehittämistä suunnitellaan parhaillaan. Tavoitteena on antaa ohjelmaan motivoituneille henkilöille paremmat mahdollisuudet osallistua arviointiohjelmaan ja saada sitä kautta tehokkaampaa hoitoa päihderiippuvuuteen.

Taulukko 7. Arvio kuljettajaryhmien koosta ja liikenneturvallisuusriskistä

Ryhmä	Pääjoukko	Kortittomat	Edellytyksettömät	Tilapäisesti ajokunnottomat
Riskinkantajien määrä	2 950 000 <sup>1</sup>	7 000 <sup>2</sup>	340 000 <sup>3</sup>	102 000 <sup>4</sup>
Yksilöriski	0,03 (3 %)	20-kertainen (60 %)	2-kertainen	10-kertainen (30 %)
Kokonaisriski	88 000	4 000	20 000	30 000

<sup>1</sup> Riskinkantajien määrä ajokortilliset pois lukien edellytyksettömät ja ajokunnottomat

<sup>2</sup> Riskinkantajien määrä 0,2 % kuljettajista

<sup>3</sup> Ryhmä koostuu mm. motoristen toimintojen vajeesta, älyllisestä kehitysvammaisuudesta tai näkövajeesta kärsivistä henkilöistä. Riskinkantajien määrä on n. 10 % kuljettajista.

<sup>4</sup> Ryhmä koostuu monesta alajoukosta (rattijuopot, väsyneet, mielialahäiriöiset jne.). Ryhmään kuuluu arviolta 3 % kuljettajista

## 6.2 Liikenneturvallisuusriski eri kuljettajaryhmissä

Erilaisiin kuljettajaryhmiin sisältyy erilainen liikenneturvallisuuspotentiaali. Ryhmien sisältämää liikenneturvallisuuspotentiaalia on vaikea arvioida täsmällisesti, sillä tarkkaa tietoa eri kuljettajaryhmien koosta ei ole saatavissa eivätkä kuljettajaryhmät ole tarkasti rajattavissa. Seuraavassa on esitetty arvio erilaisten kuljettajaryhmien koosta ja ryhmiin sisältyvistä liikenneturvallisuusriskeistä. Yksilöriski tarkoittaa ryhmään kuuluvan yksittäisen kuljettajan todennäköisyyttä joutua liikenneonnettomuuteen vuoden aikana ja kokonaisriski koko joukon onnettomuuksien laskennallista määrää. Vaikka tämä kokonaisriski on laskennallinen, pääjoukon luku osuu suuruusluokaltaan liikennevakuutuksesta korvattujen vahinkojen vuotuiseen määrään. Muilta osin vastaavaa kokonaisriskiä ei tilastolähteissä olekaan tarjolla ja juuri sen takia se on määriteltävä laskennallisesti vertailukelpoisen suuruusluokan arvioimiseksi.

### Pääjoukko – tavalliset kuljettajat

Pääjoukkoon sisältyy suuri määrä erityyppisiä kuljettajia. Kuljettajien aiheuttamat liikenneturvallisuusriskit eroavat muun muassa sukupuolen, iän ja ajokokemuksen mukaan. Naiset ajavat tavallisesti miehiä vähemmän; naisten liikenneturvallisuusriskit liittyvät usein puutteellisiin tietoihin ja ajotaitoihin ja onnettomuudet vaikuttavat ns. oikeilta vahingoilta. Miehet aiheuttavat enemmän liikenneturvallisuusriskejä piittaamattomuudella, sääntöjen rikkomisella ja riskien ottamisella (erityisesti ylinopeudet). Nuorten aiheuttamiin liikenneturvallisuusriskeihin liittyy usein rikkomuksia, va-

paa-ajan ajelua yöaikaan ja viikonloppuisin. Iäkkäillä kuljettajilla taas on useammin kyse ns. aidoista onnettomuuksista.

Yleisesti ottaen rikkeitä ajavien ryhmä sisältää suuremman liikenneturvallisuuspotentiaalin kuin riskikuljettajat, sillä onnettomuudet ovat usein yhteydessä osaamattomuuteen ja ajamista vaikeuttaviin ympäristötekijöihin. Tällöin liikenneturvallisuutta voidaan parantaa valistuksella ja koulutuksella. Sen sijaan sellaisiin henkilöihin, jotka rikkovat tietoisesti sääntöjä ja määräyksiä, ei tietojen ja taitojen lisäämisellä tai valistuksella voida niinkään vaikuttaa.

Riskikantajien määrä poislukien kaikista ajokortillisista edellytyksettömät ja ajokunnottomat on noin 2 950 000. Ryhmään kuuluvan kuljettajan todennäköisyys joutua liikenneonnettomuuteen vuoden aikana on noin kolme prosenttia ja joukon onnettomuuksien laskennallinen määrä 88 000. Vaikka yksilöriski on pieni, voitaisiin pienilläkin koko ryhmään vaikuttavilla liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteillä vähentää liikenneonnettomuuksien kokonaismäärää huomattavasti.

### **Kortittomat kuljettajat**

Kortittomat kuljettajat aiheuttavat liikenteessä suuren liikenneturvallisuusriskin puutteellisten tietojen ja taitojen sekä yleisten ajoneuvon käsittelyvirheiden takia. Kortittomat kuljettajat ajavat useammin ylinopeuksia ja ilman turvavyötä kuin kortilliset. Myös kortittoman kuljettajan itsehillintään liittyvät ongelmat, piitaamattomuus ja riskinotto aiheuttavat liikenneturvallisuusriskejä. Henkilöt, joilla terveydentilaan liittyvät tekijät ovat johtaneet ajo-oikeuden epäämiseen, aiheuttavat liikenneturvallisuusriskin puutteellisten ajokyykyjen takia.

Riskikantajien määrä on 0,2 prosenttia kuljettajista eli noin 7 000. Yksilöriski eli kortittoman kuljettajan todennäköisyys joutua liikenneonnettomuuteen vuoden aikana on jopa 60 prosenttia. Kortittomien kuljettajien onnettomuuksien laskennallinen määrä on 4 000. Ryhmän onnettomuuksien kokonaismäärä on suhteellisen pieni, mutta kortittomien kuljettajien onnettomuuksien vakavuus ja yksilöriski huomioon ottaen olisi tärkeää pystyä estämään kortittaminen.

### **Pysyvästi edellytyksettömät**

Pysyvästi puutteelliset ajo-oikeuden edellytykset omaavat eli esimerkiksi psyykkisen suorituskyvyn alentumisesta sekä näkö- ja motoriikkavajeesta kärsivät kuljettajat aiheuttavat esimerkiksi heikentyneeseen huomiokykyyn ja päätöksentekokykyyn liittyviä liikenneturvallisuusriskejä. Heikentyneeseen huomiokykyyn liittyviä



liikenneturvallisuusriskejä ovat vireysongelmiin ja havaintovirheisiin liittyvät onnettomuudet. Päätöksenteon hidastuminen ja joustavuuden heikkeneminen voivat taas johtaa ajamisen kohtuutomaan hidastumiseen, kun ajaja joutuu verkalleen ajamalla varmistelemaan turvallisuuttaan. Se, ettei kuljettaja pysy muun liikenteen rytmissä, aiheuttaa monia vaaratilanteita muille. Hitaus ja jähmeys saattavat aiheuttaa myös sen, että kuljettaja ajaa risteyksissä liian pitkälle, jolloin törmäysriski toiseen autoon tai jalankulkiajaan lisääntyy. Ajamisesta tulee epätasaista: kuljettaja huomaa vaaratilanteen liian myöhään ja hidastaa tai kiihdyttää muun liikenteen kannalta epätarkoituksenmukaisesti ja vaarallisesti tai tekee äkillisiä ohjausliikkeitä.

Puutteellisin edellytyksin ajavien ryhmän riskikantajien määrä on noin 340 000 eli noin kymmenen prosenttia kaikista kuljettajista. Ryhmään kuuluvan kuljettajan todennäköisyys joutua liikenneonnettomuuteen on kaksinkertainen verrattuna pääjoukon kuljettajiin (kuusi prosenttia), ja joukon onnettomuuksien laskennallinen määrä on 20 000. Onnettomuuksien vähentämiseksi olisi tärkeitä pystyä tunnistamaan puuttuvat ajo-oikeuden edellytykset nykyistä paremmin.

### **Tilapäisesti ajokunnottomat**

Tilapäisesti ajokunnottomien ryhmässä liikenneturvallisuusriskejä aiheuttavat muun muassa sairauden, lääkkeiden, päihteiden tai väsymyksen vaikutuksesta heikentynyt huomiokyky, motoriikka ja päätöksentekokyky.

Ajokykyyn vaikuttavat sairaudet voidaan jakaa kahteen pääryhmään: sairauksiin, joihin liittyy äkillinen tajunnan menetys tai viireystilan lasku (esimerkiksi epilepsia, narkolepsia ja diabetes) ja sairauksiin, joissa kuljettajan henkinen kapasiteetti, arvostelukyky ja vastuuntunto ovat huonontuneet (esimerkiksi alkoholismi, dementia ja jotkin psykiatriset sairaudet). Liikenneturvallisuuden kannalta ensimmäisen ryhmän aiheuttama riski liittyy ns. poikkeustapauksiin eli ennakoimattomiin sairaskohtauksiin. Toisen ryhmän kohdalla kyse on sen sijaan ns. jatkuvasta riskistä. Lääkkeiden vaikutuksen alaisten kuljettajien aiheuttamat riskit liittyvät tavallisesti heikentyneeseen ajoneuvon hallintaan ja liikenteen huomiointikykyyn.

Alkoholin vaikutus kuljettajan käyttäytymiseen voi olla joko toimintaa kiihdyttävä (vähentynyt pelon tunne, riskien ottaminen) tai toimintaa lamauttava (toimintojen hitaus, huomioimattomuus). Toimintojen kiihtyminen aiheuttaa esimerkiksi ylinopeuksiin ja uhkarohkeisiin suorituksiin liittyviä liikenneturvallisuusriskejä. Toimintojen lamautumisesta voi seurata esimerkiksi rattiin nukah-

tamisia ja sen seurauksena tieltä suistumisia. Lisäksi alkoholisoituneet tai mielenterveysongelmista kärsivät kuljettajat eivät useinkaan välitä säännöistä ja määräyksistä. Usein tällaiselta kuljettajalta puuttuu sekä itsesuojeluvaisto että mielenkiinto muiden ihmisten kohtalosta.

Väsytys aiheuttaa liikenneturvallisuusriskin heikentämällä kuljettajan ajokykyä vaikeuttamalla liikennetilanteiden hallintaa ja hidastamalla reaktionopeutta. Nukahtamisesta johtuvat onnettomuudet ovat tyypillisesti suistumis- tai peräänajo-onnettomuuksia ja ne tapahtuvat yöllä tai iltapäivällä.

Riskinkantajien määrä on noin 102 000 eli noin kolme prosenttia kaikista kuljettajista. Todennäköisyys joutua onnettomuuteen on pääjoukkoon verrattuna kymmenkertainen (30 prosenttia) ja onnettomuuksien laskennallinen määrä 30 000. Onnettomuuksien välttämiseksi tulisi pystyä estämään ajokunnottomana ajaminen. Tästä riskinkantajien joukosta yksi alaluokka, rattijuopot on pitkään ollut turvallisuustyön kohteena ja alkolukko on uusin ratkaisu tämän osajoukon ajamisen estoon.

# 7 Kehittämistarpeet

## 7.1 Ajankohtaisia kehittämishankkeita

### 7.1.1 AKE:n tietojärjestelmien uudistaminen

Ajoneuvoliikennerekisterin tietojärjestelmää uudistetaan parhailaan. Muun muassa verotus- ja henkilötietoasioita käsitellään jo uudella ajoneuvoliikennetietojärjestelmällä (ATJ). Kuljettajatietoja käsitellään vielä 1980-luvun lopulla käyttöön otetulla ja uudistuksessa poistuvalla tieliikenteen tietojärjestelmällä (LTJ).

Poliisilla on käyttöyhteydet tieliikenteen tietojärjestelmään. Poliisiliittymän kautta AKE on vahvistanut tieliikenteen tietojärjestelmän teknisen yhteyden rakentamisen muun muassa rajavartiolaitokselle, tullille ja hätäkeskukselle. AKE on varmistanut kumppaneidensa pääsyn myös uuteen tietojärjestelmään. Ennen uuden järjestelmän käyttöönottoa AKE on varmistanut ATJ-kumppaniensa (mm. poliisi, katsastajat, vakuutusyhtiöt) valmiudet uuden järjestelmän käyttöönottoon ja laatinut näiden kanssa tietoliikennesopimukset. AKE on myös luonut internetiin ATJ-koulutusympäristön, joka mahdollistaa järjestelmän koulutukset sekä itseopiskelun. Uuden järjestelmän ja toimintamallien käyttöönottoon liittyvä lainsäädäntö on tullut voimaan 2.11.2007 ja ATJ:n ajoneuvojärjestelmien käyttöönotto tapahtui 12.11.2007.

Ajoneuvohallintokeskuksen siirtyminen uusien ajoneuvoprosessien ja -tietojärjestelmien käyttöön on tapahtunut vaiheittain ajoneuvoprojektien avulla.

### 7.1.2 Rangaistusmääräyssovelluksen käyttöönotto

Oikeusministeriön ja sisäasiainministeriön viranomaisyhteistyönä on poliisiasian tietojärjestelmän (PATJA) osaksi toteutettu syyttäjän rangaistusmääräyssovellus (RM-sovellus).

Sovelluksen käyttöönoton myötä kaikki PATJAan tallennetut ns. poliisialoitteiset rangaistusvaatimukset siirtyvät syyttäjälle ainoastaan sähköisessä muodossa ja syyttäjä ratkaisee ne RM-sovelluksessa. Myös rangaistusmääräysasian ratkaisut siirtyvät sähköisessä muodossa täytäntöön pantavaksi Oikeusrekisterikeskukseen. Paperilomakkeita käytetään enää poikkeustapauksissa.

Rangaistusvaatimus laaditaan joko PATJA:ssa, sen taustajärjestelmissä tai se on laadittu ns. kenttälomakkeelle, josta sen tiedot syötetään järjestelmään jälkikäteen. Uusi järjestelmä vähentää ja helpottaa syyttäjien työtä. Myös havaittujen virheiden korjaaminen

helpottuu. Järjestelmän havaitessa virheen välittyy uusi tieto sähköisesti poliisille.

Esitutkintaviranomaisilla sekä Oikeushallinnon tietotekniikka-keskuksen ja Oikeusrekisterikeskuksen henkilöstöllä on rajoitetut katseluoikeudet RM-sovellukseen. He voivat kysellä täytäntöönpanoon lähetettyjen rangaistusmääräysasioiden tietoja.

Oikeusministeriö on 8.1.2008 tehnyt rangaistusmääräysmenettelystä annetun asetuksen nojalla päätöksen RM-sovelluksen käytöstä rangaistusmääräysmenettelyssä. Päätös tuli voimaan käyttöönottopäivänä. RM-sovellus otettiin käyttöön 17.1.2008.

### **7.1.3 Pimeäajon simulointi autokoulun 1-vaiheeseen**

Pimeäajon harjoituksia voidaan tehdä vain pimeänä vuodenaikana. Koska suuri osa uusista kuljettajista hankkii lyhytaikaisen ajokortin kesällä, pimeäajon harjoituksia ei tähän saakka ole voinut aina järjestää ensimmäisen vaiheen yhteydessä ja nuori kuljettaja on joutunut selviytymään ensimmäisestä talvikaudesta ilman pimeäajon koulutusta. Vain vajaa puolet ajokortin suorittaneista on saanut pimeällä ajon opetuksen ensimmäisessä vaiheessa. Käytäntö on aiheuttanut myös työvoimaongelmia autokouluille. Pimeäajon opetukseen soveltuva ajanjakso on lyhyt ja opetus on ajoittunut iltaan varsinaisen työajan ulkopuolelle. Myös suorituspaikkojen löytäminen on ollut vaikeaa etenkin pääkaupunkiseudulla, sillä harjoituspaikan tulee olla valaisematon tie tai alue.

Autokoulut saavat jatkossa opettaa pimeällä ajamista myös simulaattorin avulla. Oppilas voi valita, haluaako pimeällä ajon koulutuksen perinteisenä käytännön opetuksena vai simulaattorissa. Simulaattorin avulla pimeällä ajamista voidaan opettaa kuljettajaopetuksen ensimmäisessä vaiheessa myös valoisana kesäaikana.

Pimeällä ajamisen opetus sisältää yhden teoritunnin sekä kaksi ajokertaa näyttöjä ja harjoituksia. Opetuksessa harjoitellaan muun muassa valojen käyttöä kohtaamis- ja ohitustilanteissa sekä muun liikenteen varoittamista, kun auto on pysäköity pimeälle tielle. Opetuksen tavoitteena on, että oppilas ymmärtää pimeällä ajamisen vaatimukset ja tunnistaa siihen liittyvät riskit.

Simulaattoriopetus sisältää samantapaisia harjoituksia. Laite antaa palautteen ja harjoituksista keskustellaan lisäksi opettajan kanssa. Tutkimuksissa on todettu, että ajosimulaattori antaa oppilaalle riittävät valmiudet pimeällä ajoon. (Mikkonen 2007)

### 7.1.4 Nopeusvalvonnan puuttumiskynnyksen alentaminen

Poliisin ajonopeuksien valvonnassa on menneinä vuosina keskiytetty reilua ylinopeutta ajaviin. Tämä on johtanut siihen, että lieväällä ylinopeudella ajaminen on vakiintunut hiljalleen normaaliksi käytännöksi ja nopeusrajoituksiin suhtaudutaankin suurimman sallitun nopeuden sijaan nopeussuosituksena.

Poliisi on aivan viime aikoina pyrkinyt madaltamaan puuttumiskynnystä ajonopeuksien valvonnassa. Syyskuussa 2007 poliisi käynnisti automaattisesti valvotulla kantatiellä 51 kokeilun, jolloin jo yhden kilometrin ylinopeus toi autoilijalle huomautuksen. Kokeilu pudotti ajonopeuksia 3-4 km/h ja ajoneuvojen nopeuksien hajonta pienentyi. Kokeilusta tiedottamisella ja sen myötä konkretisoituneella riskillä jäädä kiinni ylinopeudesta oli merkittävä tekijä ajonopeuksien alenemisessa. (Malmivuo & Rajamäki 2008)

Kantatie 51:ltä saadut tulokset osoittivat automatisoidun nopeudenvalvonnan ja ylinopeuksien matalan puuttumiskynnyksen parantavan tehokkaasti liikenneturvallisuutta. Tieliikenteen turvallisuuden kannalta ylinopeuksiin puuttumiskynnyksen madaltamisen ulottaminen koko maata koskevaksi, pysyväksi käytännöksi näyttää perustellulta. Automaattinen nopeusvalvonta mahdollistaisi matalan puuttumiskynnyksen käyttöönoton välittömästi useilla tieyhteyksillä.

Automaattivalvonnan lisääntyminen ja ylinopeuksiin puuttumiskynnyksen madaltaminen lisää merkittävästi poliisien työtä, kun poliisissa joudutaan käsittelemään yhä suurempaa sakkomäärää. Poliisin resurssien vähäisyydestä johtuen valvontavastuun ulottamisesta muille tahoille on keskusteltu jo vuosia. Poliisin liikennevalvontaan kohdistuvia resursseja voitaisiin vapauttaa esimerkiksi kunnallisen liikennevalvonnan avulla. Pienet liikennerikkeet voitaisiin käsitellä kuntien viranomaistyönä, toiminnan koordinointi ja rikosasiat tulisi edelleen pitää poliisin vastuulla.

### 7.1.5 Alkolukkokeilun jatkaminen

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja rattijuopumustapausten vähentämiseksi Suomessa aloitettiin 1.7.2005 kolme vuotta kestävä alkolukkokeilu. Prosessista nousi esiin useita ongelma- tai parantamiskohteita.

Tiedonkulku eri tasoilla koettiin puutteelliseksi. Kokeiluun osallistuneet kokivat, että tietoa oli vaikea saada ja toisaalta saatu tieto ei aina ollut riittävää. Viranomaisetkin näkivät puutteita keskinäisessä tiedonkulussa. Tiedonkulun parantamiseksi korostettiin poliisin roolia varsinkin asiakkaalle tiedottamisessa ja esitettiin säännöllisiä tapaamisia prosessin viranomaisten kesken.

Aikaviive, joka syntyy rattijuopumuspidätyksestä siihen, kun pyyntö alkolukkokeiluun pääsystä käsitellään käräjäoikeudessa, saattoi kestää muutaman kuukauden, jonka ajan rattijuopumuksesta epäilty oli joka tapauksessa ajokiellossa.

Terveystieteiden tutkimuskeskuksen järjestämää päihderiippuvuuden arviointiohjelmaa arvosteltiin kokeiluun sopimattomaksi ja lisäksi tehottomaksi. Viranomaisten täytyy jatkossa ainakin keskenään keskustella päihderiippuvuuden arviointiohjelman sisällöstä alkolukkokeilussa.

Tieliikenteen turvallisuuden parantamista pohtinut neljän ministerin ryhmä esittää tiukempaa puuttumista rattijuopumukseen. Alkolukon käyttö olisi jatkossa ehto toistuvasti rattijuopumukseen syyllistyneen kuljettajan ajo-oikeudelle. Liikenne- ja viestintäministeriö aloittaa lain valmistelun. Meneillään oleva rattijuopumukseen syyllistyneille tarkoitettu alkolukkokeilu vakinaistetaan. Kokeilussa rattijuoppo on voinut välttyä ajokiellosta ottamalla alkolukon autoonsa.

#### **7.1.6 Tarkkuusalkometrien käytön lisääminen**

Poliisilla oli vuoden 2007 lopussa käytössään noin sata tarkkuusalkometrilaitetta. Tarkkuusalkometrien ja huumetestien hankintaan saatiin lähes miljoonan euron määräraha vuodelle 2008. Liikennejuopumusvalvonta tehostuu erityisesti syrjäseuduilla paikallispoliisin ja liikkuvan poliisin autoihin sijoitettavilla tarkkuusalkometreilla.

#### **7.1.7 Ajoneuvojen konfiskointi**

Rattijuopumusongelmaa pyritään vähentämään myös kehittämällä ajoneuvon konfiskointimahdollisuuksia. Koko maahan halutaan yhtenevät käytännöt niin, että syyttäjät noudattaisivat korkeimman oikeuden linjauksia ja vaatisivat toistuvasti rattijuopumusrikokseen syyllistyneen kuljettajan autoa tuomittavaksi valtiolle menetetyksi. Menettelyitä yhdenmukaistetaan vuonna 2008 tiedottamalla ja ohjeistamalla syyttäjää sekä poliisia.

### **7.1.8 Ajokieltojärjestelmän kehittäminen**

Valtioneuvoston periaatepäätöksen (9.3.2006) mukaan ajokorttiseuramusjärjestelmää kehitetään siirtymällä nykyisestä liikenne- ja viestintäministeriön määrään perustuvasta järjestelmästä pistejärjestelmään. Liikenne- ja viestintäministeriö on perustanut työryhmän selvittämään ajokieltojärjestelmän kehittämismahdollisuuksina joko nykyisen järjestelmän kehittämistä tai uutta, virhepisteisiin perustuvaa järjestelmää. Tavoitteena on, että valittava malli on oikeudenmukainen, selkeä ja ymmärrettävä.

Nykyinen toistuvien liikenne- ja viestintäministeriön ajokieltojärjestelmä perustuu rikkomusten määrään. Ajokielto voidaan määrätä, jos kuljettajalle on kertynyt kolme rikkomusta vuoden aikana tai neljä kahden vuoden aikana. Uusien kuljettajien rikkomuksiin puututaan yhtä rikkomusta aiemmin. Ajokiellon määrää poliisi ja se on pituudeltaan yhdestä kuuteen kuukautta.

Virhepistejärjestelmässä rikkomukset pisteytettäisiin niiden vakavuuden mukaan. Pistejärjestelmät ovat käytössä useissa Euroopan maissa.

Valittavasta vaihtoehdosta riippumatta tarkoituksena on, että ajokieltoa määrättäessä voitaisiin ottaa huomioon erityyppisiä rikkomuksia. Uutena mukaan voitaisiin ottaa esimerkiksi kännykkään puhuminen ajon aikana ilman handsfree-laitetta sekä ajo ilman turvavyötä.

### **7.1.9 EU:n kolmas ajokorttidirektiivi**

EU:n uusi ajokorttidirektiivi tulee asteittain voimaan vuoteen 2013 mennessä. Sen tavoitteena on parantaa ajokortin turvatasoa ja liikenneturvallisuutta sekä edistää liikkumisen vapautta.

Direktiivi tuo muutoksia ajokorttien luokitukseen, voimassaoloaikoihin, turvatasoon, ikärajojen porrastuksiin sekä tutkintojen vastaanottajia koskeviin vaatimuksiin.

Suomessa ei ole vielä päätetty direktiivin toimeenpanon edellyttämistä muutoksista lainsäädäntöön. Muutostarpeita pohtimaan asetettaneen työryhmä. Muutokset on valmisteltava vuoteen 2011 mennessä ja niitä on sovellettava vuodesta 2013 alkaen.

### **Muutokset ajokorttien luokitukseen ja ikävaatimukseen**

Ajokorttien luokitukseen ja ikärajoihin tulee EU:n uuden ajokorttidirektiivin myötä joitain muutoksia.

## **Mopot**

Mopuille tulee uusi EU:n laajuinen ajokorttiluokka AM. Harmonisointu ikävaatimus on 16 vuotta, mutta siitä voidaan kansallisesti poiketa. Tällä hetkellä ikäraja on Suomessa 15 vuotta.

## **Moottoripyörät**

Moottoripyöräluokkien ikärajoiksi tulee 16 vuotta (A1-luokka), 18 vuotta (A2-luokka) ja 24 vuotta (A-luokka). A-luokan kortin voi kuitenkin saada myös 20-vuotias kuljettaja, jolla on kahden vuoden kokemus A2-luokasta.

Jäsenvaltiot voivat nostaa luokkien ikärajoja, mutta niiden välillä tulee säilyä kahden vuoden porrastus. Jos A1-luokan kortin ikärajaksi tulisi esimerkiksi 16 vuotta, pitää A2-luokan kortin ikärajan olla 18 vuotta. Tällöin A-luokan kortti olisi saatavissa A2-luokan ajokokemuksen perusteella aikaisintaan 20-vuotiaana.

A1-luokan kortilla voi ajaa moottoripyörää, jonka teho on enintään 11 kW.

A2 on uusi luokka. Se koskee moottoripyörää, jonka teho on enintään 35 kW. A2-kortin voi saada suorittamalla normaalisti kuljettajantutkinnon. A2-kortin voi myös saada kuljettaja, jolla on kahden vuoden kokemus A1-luokan moottoripyörästä. Kokemuksen lisäksi vaaditaan jäsenvaltion päätöksestä riippuen joko koulutus tai koe.

A-luokka on rajoittamaton moottoripyöräluokka. A-kortin voi saada ilman aiempaa kokemusta vähintään 24-vuotias henkilö. Aiemmin ikäraja on ollut Suomessa 21 vuotta. A-kortin voi saada myös kuljettaja, jolla on kahden vuoden kokemus A2-luokasta, minkä lisäksi vaaditaan jäsenvaltion päätöksen mukaisesti myös joko koulutus tai koe.

## **Henkilöautot**

Henkilöautoja koskevaan B-luokkaan tulee yhdistelmän kuljettamiseen liittyviä muutoksia. B-kortilla saa kuljettaa yhdistelmää, jonka kokonaispaino on enintään 4 250 kg. Jos yhdistelmän kokonaispaino ylittää 3 500 kg (ja perävaunun kokonaispaino on yli 750 kg), kuljettajalta vaaditaan erityinen koulutus tai koe tai molemmat. BE-luokan yhdistelmän perävaunun kokonaispainon ylittäessä 3500 kg yhdistelmä siirtyy C1E-luokkaan.

## **Raskas kalusto**

Raskaan kaluston luokat C1 ja D1 säilyvät pääosin ennallaan. C1-luokan ajokortin vähimmäisikä on 18 vuotta ja D1-luokan 21 vuotta. Kuorma-autoja koskevan C-ajokortin vähimmäisikä nousee 21



vuoteen. Nykyisin se on Suomessa 18 vuotta. Linja-auton kuljettamiseen vaadittavan D-ajokortin vähimmäisikä nousee 24 vuoteen. Tähän asti se on ollut 21 vuotta.

C-luokan ajokortin voi kuitenkin edelleenkin hankkia myös 18 vuotta täyttänyt ja D-luokan ajokortin 21 vuotta täyttänyt suorittamalla kuorma- tai linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyyskoulutuksen. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin halutessaan alentaa D-luokan ajokortin ikärajan 18 vuoteen. Suomessa uudet vaatimukset laskevat D-kortin ikärajan 18 vuoteen vuodesta 2008 alkaen edellyttäen, että kuljettaja on suorittanut perustason ammattipätevyyskoulutuksen lisäksi linja-auton kuljettajan ammatillisen perustutkinnon.

### **Ajokorteille voimassaoloajat**

Ajokorteille asetetaan hallinnolliset voimassaoloajat. Kortit on uusittava raskaissa luokissa viiden ja kevyissä luokissa jäsenvaltion päätöksestä riippuen kymmenen tai 15 vuoden välein. Aikoja voidaan kuitenkin lyhentää esimerkiksi liikenne rikkomuksiin tai terveydentilan valvontaan liittyvin perustein. Kohteena voivat olla tietyt kuljettajaryhmät (esimerkiksi ikääntyvät ja nuoret kuljettajat) tai yksittäiset kuljettajat.

Ajokorttien uusimisen yhteydessä varmistetaan, että kuljettajan terveydentila täyttää asetetut vaatimukset.

Jos kuljettaja muuttaa toiseen jäsenvaltioon ja hänen korttinsa voimassaoloaika on direktiivissä säädettyä pidempi, vastaanottava valtio voi vaatia, että hän uusii ajokorttinsa kahden vuoden sisällä.

### **Kuljettajantutkinnon vastaanottajille uusia vaatimuksia**

Kuljettajantutkintojen vastaanottajilta vaaditaan vähintään 23 vuoden ikä ja kolme vuotta voimassa ollut B-luokan ajo-oikeus. Tehtävässä toimimiseen vaaditaan tutkinnon vastaanottajan peruskoulutus, jollaista Suomessa ei ole aiemmin ollut. Moottoripyörän, raskaan kaluston ja ajoneuvoyhdistelmätutkintojen vastaanottaminen edellyttää perusvastaanottotehtävässä (B-luokka) saatua kokemusta ja erikoistumiskoulutusta. Direktiivi edellyttää vastaanottajilta myös jatkokoulutusta.

### **Ajokorttien turvallisuustasoa parannetaan**

Käyttöön otetaan vain yksi ajokorttimalli, joka vastaa ulkoasultaan nykyistä luottokorttikokoa. Korttien väärentämisestä tehdään vaikeampaa. Niihin voidaan liittää mikrosiru, joka helpottaa kuljettajan tietojen turvaa ja tunnistamista. Jäsenvaltioiden yhteistyön edistämiseksi ajokorteista ja ajokorttipäätöksistä luodaan unionin laajuinen tietoverkko.

## 7.2 Muita ajo-oikeusprosessin kehittämismahdollisuuksia

### 7.2.1 Menetelmä

Tämän selvityksen laatimisen yhteydessä on järjestetty asiantuntija-työpaja sekä tehty haastatteluja ja käyty keskusteluja, joissa on pohdittu ajo-oikeusprosessin kehittämismahdollisuuksia. Seuraavassa on esitetty näissä yhteyksissä esiin tulleita ideoita ja kehittämismahdollisuuksia, joilla voitaisiin parantaa ajo-oikeusprosessin toimivuutta, tiedonkulkua ja liikenneturvallisuutta.

### 7.2.2 Ajo-oikeuden hankkiminen

Ajokortin hankkimiseen liittyvinä yhteistyön ja tiedonkulun kehittämistarpeina ovat nousseet esille:

- Lääkärien koulutuksen lisääminen eri ajokorttiluokkien terveysvaatimuksista
- Ajokorttilupahakemuksen myöntämiseen liittyvän tiedonkulun kehittäminen
- Autokoulun toisen vaiheen kytkeminen tiiviimmin osaksi kuljettajantutkintoa
- Ulkomaalaisen ajokortin vaihtamiseen liittyvien käytäntöjen kehittäminen
- Vammaisten ajo-oikeuden hankkimiseen liittyvän koulutuksen ja informaation lisääminen

Nykyisen toimintamallin mukaan autokoulu toimittaa ajokorttiluvan poliisille. AKE kirjaa lyhytaikaisen ja poliisi varsinaisen ajokorttiluvan myöntämisen tietojärjestelmään. Tietojärjestelmästä tieto välittyy eteenpäin tutkinnon vastaanottajille. Ajo-oikeuden hankkija ei saa tietoa ajokorttiluvan myöntämisestä ja joskus asiaa joudutaan tarkistamaan poliisilta useampaan otteeseen. Poliisin järjestelmään voitaisiinkin kehittää sovellus, joka informoisi myönnettystä ajokorttiluvasta asiakasta esimerkiksi tekstiviestin tai sähköpostin välityksellä.

Kaksivaiheinen henkilöauton ja kuorma-auton ajo-oikeuden hankkiminen tulisi kehittää nykyistä yhtenäisemmäksi kokonaisuudeksi. Tarpeesta hakeutua toisen vaiheen opetukseen voitaisiin muistuttaa esimerkiksi muistutuskirjeellä samalla periaatteella kuin AKE muistuttaa nykyisin terveystarkastukseen hakeutumisesta iän perusteella.

Kansainvälistyminen lisää ulkomaalaisten ajokorttien vaihtamista suomalaisiin. Nykyiseen käytäntöön liittyy useita epäselvyyksiä. Poliisin on aina tarkistettava ulkomaalaisen ajokortin aitous sekä

selvitettävä mitä ajokorttiluokkaa kortti Suomessa vastaa. Asiakkaan on luovutettava ulkomaalainen ajokortti poliisille. Tutkinnon vastaanottaja tarvitsee kuitenkin vanhan kortin arvioidakseen, voiko asiakas suorittaa tutkinnon suoraan vai tarvitseeko hän täydentävää koulutusta. Tällöin asiakkaan on hakeuduttava uudelleen poliisille, jossa kortista voidaan ottaa kopio tutkinnon suorittamista varten. Epäselvyyksiä on myös siinä, kirjataanko rekisteriin ulkomaisessa ajokortissa oleva ajokorttiluokka vai se mitä ajokorttiluokkaa kortti Suomessa vastaa. Ulkomaalaisen ajokortin vaihtamiseen liittyvien osapuolten toimintaa olisi selkiytettävä ja laadittava ohjeistus prosessin etenemiseen. Tällä hetkellä yhden osapuolen toiminta hankaloittaa usein toisen osapuolen toimintaa.

Vammaisia ajo-oikeuden hankkijoita on vähän ja vammaisen henkilön ajoneuvon hankkimiseen, ajo-opetuksen antamiseen ja tutkinnon hyväksymiseen liittyvät prosessit ovat usein monimutkaisia ja hankalia. Vammaisien ajo-oikeuden hankkijoiden pienestä määrästä johtuen liikuntarajoitteisten henkilöiden opetuksen keskittäminen asiaan erikoistuneisiin autokouluihin olisi perusteltua; laitteet ovat kalliita ja kokemuksen myötä syntyvä tietotaito harvassa. Yleisen vammaisten ajo-oikeuteen liittyvän koulutuksen lisäksi autokouluja tulisi informoida vammaisten ajo-opetusta antavista yksiköistä, jotta niissä pystyttäisiin ohjaamaan asiakkaat heille sopivaan opetusta antavaan yksikköön. Myös vammaisen tai vammautuneen henkilön toimintakyvyn ja apuvälineillä saavutettavan kompensaaion arviointia tulisi kehittää ja laatia ohje vammaisen henkilön ajokyvyn arviointiin. Arviointi tulisi tehdä siihen erikoistuneen lääkärin ja tutkinnon vastaanottajan yhteistyönä. Ajokyvyn arviointiin voitaisiin kehittää myös monialaiseen asiantuntemukseen perustuvia ajokyvyn arviointikeskuksia.

Ajokortin hankkimiseen liittyvien asiakirjojen postittamiseen ja ruuhka-aikoina niiden käsittelyyn kuluva aika voivat synnyttää viiveitä prosessin etenemiseen. Näiden ei kuitenkaan arvioida heikentävän liikenneturvallisuutta. Autokoulujen, tutkinnon vastaanottajien ja AKE:n välinen yhteistyö koetaan toimivaksi. AKE:n autokouluille laatimia tiedotteita ja sen tarjoamaa koulutusta pidetään tarpeellisena, ja sitä toivotaan lisää.

Ajo-opetusta tulisi kehittää paremmin yksilöiden omat taidot ja oppimisvalmiudet huomioon ottavaksi. Myös riskiryhmien tarpeet tulisi paremmin huomioida ajokoulutuksessa. Lisäksi ajo-opetukseen ja tutkintoon voitaisiin lisätä oppilaan omaa ajotaidon ja liikenteeseen suhtautumisen arviointia. Autojen varustelun ja erilaisten turvavarusteiden lisääntyessä tulisi ajo-opetukseen lisätä myös auton turvalaitteiden (mm. ajonvakautusjärjestelmä, luis-tonestojärjestelmä) käytön demonstrointi. Mopoilun suosio ja mo-

poilijoiden liikenneonnettomuudet ovat viime vuosina lisääntyneet huomattavasti. Mopoilun turvallisuutta voitaisiin parantaa lisäämällä käsittely- ja ajokoe mopokortin saamisen edellytykseksi. Liikenneopettajakoulutusta sekä tutkinnon vastaanottajien koulutusta tulisi myös kehittää sekä lisätä työn laadun valvontaa.

Taulukko 8. Ajo-oikeuden hankkimiseen liittyvien kehittämissesitysten vaikutukset ja kehittämisestä vastaavat tahot.

Toimenpide	Vaikutukset			
	Liikenneturvalli- suus	Prosessin toimi- vuus ja tiedon- kulku	Lainmuutosarve	Vastuuta- ho
Poliisin ajokorttilupamenettelyn kehittäminen (asiakkaiden informoiminen luvan myöntämisestä)		+		SM
Muistutuskäytännön laajentaminen (esim. ennen lyhytaikaisen ajokortin voimassaolon umpeutumista)		+		AKE
Toimintaohje ulkomailla suoritetun ajokortin vaihtamiseen		+		AKE, SM
Vammaisen henkilön ajo-oikeuden hankkimiseen liittyvän prosessin sujuvoittaminen		+		AKE
Ajokyvyn arviointiin liittyvän yhteistyön kehittäminen	++	+		LVM
Lääkärien, autokoulujen ja tutkinnonvastaanottajien valmiuksien kehittäminen apuvälineiden tarpeiden arvioinnissa ja käytön opastuksessa	+	+		LVM, AKE, STM
Vammaisen kuljettajan ajokyvyn arviointiohjeen laatiminen		+		LVM, AKE, STM
Kuljettajakoulutuksen kehittäminen enemmän turvallisuutta painottavaan suuntaan	+			AKE, SAKL
Opettajakoulutuksen kehittäminen ja opetuksen laadun parantaminen	++	+		AKE, OPH, LVM, SAKL
Riskiryhmien koulutuksen kehittäminen	+	+		AKE, SAKL
Ajokokeen arvioinnin edelleen kehittäminen	++			AKE, SAKL
Käsittely- ja ajokokeen lisääminen mopokorttiin	++		+	LVM, AKE
Sosiaalisen käyttäytymisen opetuksen määrän ja painotuksen lisääminen ajokoulutuksessa	++	+		AKE, SAKL
Kuljettajakoulutuksen yksilöllistäminen	+	+		AKE, SAKL
Turvallitteiden demonstroinnin kehittäminen	+			AKE, SAKL

+	positiivinen vaikutus
++	merkittävä positiivinen vaikutus

### 7.2.3 Ajoterveyden seuranta

Ajoterveydentilan seurannassa on noussut esille tarpeita ajo-oikeudenhaltijan, poliisin, lääkäreiden sekä autokoulujen välisen tiedonkulun kehittämiseen.

Ajo-oikeuden haltijat, lääkärit ja autokoulut kokevat poliisin määräyksissä (määräys lääkärintarkastukseen tai kuljettajantutkintoon/ajokokeeseen/-näytteeseen) ilmenevät tiedot joskus riittämät-

tömiksi. Epäselvyyksiä ilmenee muun muassa seuraavissa yhteyksissä:

- mille erikoislääkärille asiakkaan tulee hakeutua
- kuka maksaa tarvittavista terveydentilan selvityksistä koituvat kustannukset
- tuleeko henkilön suorittaa uusi kuljettajantutkinto, ajokoe vai ajonäyte
- mikä ajokorttiluokka on kyseessä
- milloin kyseessä oleva toimenpide tulee suorittaa.

Epäselvyyksien välttämiseksi poliisin ohjeistusta ajokokeeseen/näytteeseen tai terveydentilan tarkastukseen määräämisen kirjaamisessa tulisi kehittää. Myös postitse toimitettava toimintaohje terveydentarkastukseen tai uuteen kuljettajantutkintoon, ajokokeeseen tai -näytteeseen määrätyle henkilölle parantaisi asiakkaan tietämystä siitä, kuinka hänen tulee toimia.

Lääkäreille jää joskus epäselväksi, miksi poliisi on määrännyt henkilön terveydentarkastukseen. Tällöin he eivät välttämättä tiedä, mihin heidän tulisi erityisesti kiinnittää huomiota potilaan ajokykyä arvioidessa. Myös henkilön historiatietojen puuttuminen vaikeuttaa asiakkaan ajokyvyn arviointia (erityisesti päihderiippuvuuden arviointi). Myös poliisit kokevat joskus, ettei pelkkä toteamus siitä että ajokorttiluvan terveystarkastukset täyttyvät ole riittävä asiakkaan ajo-oikeuden jatkumiseen. Tästä syystä tulisi selvittää keinoja, miten poliisin ja lääkärin välistä tiedonkulkua voitaisiin parantaa. Tietosuojaan kannalta nykyinen tapa on perusteltu, mutta liikenneturvallisuuden näkökulmasta tiedonvaihtoa poliisin ja lääkärin välillä olisi joissakin tapauksissa tarvetta lisätä. Esimerkkinä tällaisesta yhteydestä on päihderiippuvuus. Päihdepidätyksiä koskevien tietojen saamisella olisi merkittävä vaikutus lääkärin tehdessä arviota asiakkaan ajokyvystä. Myös terveyshistoriaa koskevat tiedot tulisi saada käyttöön ajokykyä arviotaessa. Sähköinen potilasrekisteri parantaa jatkossa tiedonsaantia, mutta esimerkiksi nuorten kuljettajien kohdalla olisi perusteltua saada kouluterveydenhuollon ja puolustusvoimien terveystiedot mukaan ajokyvyn arviointiin.

Sairaus tai vamma saattaa aiheuttaa ajokyvyyssä muutoksia, joista ei välttämättä saada riittävää varmuutta käytännön ajokokeella. Sairauksien ja vammojen vaikutusta ajokyvyyteen voitaisiin selvittää nykyistä enemmän neuropsykologisten testien avulla. Nykyisin neuropsykologista ajokyvyn arviointia tehdään verrattain vähän ja lähinnä yksityisissä tutkimuslaitoksissa laitosten itse valitsemilla menetelmillä. Lääkäreillä ei aina ole edes tietoa mahdollisuudesta ohjata potilaita psykologisiin testeihin ajokyvyn arvioimiseksi. Arviointimenetelmät tulisi vakiinnuttaa ja laatia lääkäreille ohjeistus

neuropsykologisiin testeihin ohjaamisesta sekä määritellä periaatteet tutkimusten kustannusten jakautumisesta.

Lääkäreiden tietämystä eri ajokorttiluokkien terveysvaatimuksista olisi kehitettävä. Ajokykyä kompensoivien teknisten apuvälineiden tuntemusta voitaisiin parantaa lisäämällä lääkäreiden yhteistyötä laitevalmistajien ja niitä välittävien yrityksiin suuntaan.

Lääkärien ilmoitusvelvollisuuden täyttymistä ja vaikutuksia ei voida arvioida, sillä lääkäreiden ilmoituksia ei kerätä mihinkään yhtenäiseen rekisteriin. Lääkärien ilmoitusvelvollisuuden seurannan kehittäminen (esim. tietokannan luominen) mahdollistaisi ilmoitusvelvollisuuden täyttymisen arvioinnin ja edelleen kehittämisen. Lääkäreille tulisi myös antaa oikeus ja keinot selvittää ajo-oikeuden voimassaolo, mikäli potilaalla on ajokykyyn vaikuttava sairaus tai lääkitys. Kun lääkärin on todennut potilaan ajokyvyn heikenneen siten, etteivät ajokorttiluvan myöntämisen edellytykset enää täyty, kuulu ajo-oikeuden päättymiseen yleensä viikkoja. Prosessia tulisi nopeuttaa. Omaiset eivät useinkaan tee poliisille ilmoitusta läheistensä heikentyneestä ajokunnosta edes ilmeisen tarpeen kyseessä ollessa, koska ilmoittajan henkilöllisyys paljastuu ilmoituksen kohteena olevalle ja sen pelätään haittaavan sosiaalista kanssakäymistä. Siksi ajo-oikeuden haltijoiden omaisille tulisi antaa mahdollisuus tehdä poliisille ilmoitus heikentyneestä ajokunnosta ilmoittajan henkilöllisyyden paljastumatta.

Ikäkuljettajien ajokyvyn itsearviointia voitaisiin kehittää. Itsearviointi voisi olla esimerkiksi osana ikävuosiin sidottuja terveystarkastuksia. Erityisesti ikäkuljettajille, mutta myös muille kuljettajaryhmille voitaisiin kehittää ja markkinoida nykyistä enemmän lisäkoulutusta, jossa tavoitteena on oman ajotaidon arvioinnin kehittäminen sekä ajotaidon ylläpito.

Autokoulujen osalta haasteellisena näyttäytyvät tapaukset, joissa autokoulun opettajalla on syytä epäillä, että asiakkaan terveydentila ei täytä ajokorttiluvan saamiselle asetettuja vaatimuksia pätevistä lääkärintodistuksesta huolimatta. Tällaisia ristiriitatilanteita tulee jatkossa olemaan nykyistä enemmän, koska ikäkuljettajien määrä kasvaa ja poliisi määrää yhä useammin ajo-oikeuden haltijoita iän myötä heikentyneen toimintakyvyn takia ajonäytteeseen tai uuteen tutkintoon. Tältä osin lääkäreiden, poliisin, autokoulujen ja tutkinnon vastaanottajien yhteistyötä ja tiedonvälitystä tulisi kehittää. Lisäksi tulisi määritellä ilmoittamiskäytäntö siihen, miten autokoulu voi ilmoittaa epäilyistä heikentyneestä ajokunnosta ajo-oikeusasiassa toimivaltaiselle poliisille.

Taulukko 9. Ajoterveysten seurantaan liittyvien kehittämisesitysten vaikutukset ja kehittämisestä vastaavat tahot.

Toimenpide	Vaikutukset			
	Liikenneturvallisuus	Prosessin toimivuus ja tiedonkulkuk	Lainmuutos-tarve	Vastuutaho
Ohjeistus poliisiin ajokokeeseen/näytteeseen tai terveystarkastukseen määräämisen kirjaamisessa		+		SM
Postitse toimitettava toimintaohje terveystarkastukseen tai uuteen kuljettajantutkintoon, ajokokeeseen tai -näytteeseen määrätyle henkilölle		+		SM
Lääkäreiden ilmoitusvelvollisuuden merkityksen korostaminen vaihtoluovollisuuden rinnalla lääkäreiden koulutuksessa	+	+		STM
Lääkäreille oikeus ja keinot selvittää ajo-oikeuden voimassa-olo, mikäli potilaalla on ajokykyyä vaikuttava sairaus tai lääkitys	+	++	+	LVM, STM
AKE:n järjestelmään osatietokanta lääkäreiden tekemistä ilmoituksista		+	+	LVM, AKE, OM, STM
Lääkäreiden ilmoitusvelvollisuuden toteutumisen seuranta	+	+		LVM
Ikäkuljettajien itsearviointilomakkeen kehittäminen	+	+		AKE
Ajokyvyn arviointiin ja ajotaidon ylläpitämiseen liittyvän koulutuksen lisääminen ja markkinointi	++	+		SAKL
Kouluterveydenhuollon ja puolustusvoimien terveystietojen käyttöön saaminen ajoterveysten arviointiin	+	+	+	Puolustusvoimat, SM
Prosessin sujuvoittaminen ja nopeuttaminen lääkärin tekemästä ilmoituksesta ajokiellon määräämiseen	+	+		STM, SM
Omaisille mahdollisuus ilmoittaa heikentyneestä ajokyvystä poliisille ilmoittajan henkilöllisyyden paljastumatta	++	++	+	SM
Neuropsykologisten testien lisääminen ja testaamisen sekä testeihin ohjaamisen ohjeistus ajo-oikeuden arvioimiseksi	+	+		STM
Autokouluille ilmoituskäytäntö puutteellisesta ajokyvystä	+	+	+	LVM, STM, AKE

+	positiivinen vaikutus
++	merkittävä positiivinen vaikutus

#### 7.2.4 Liikenteen valvonta ja liikennetrikosasioiden käsittely

Liikennetrikosasioihin liittyvän yhteistyön ja tiedonkulun suurimmat haasteet liittyvät poliisiin, syyttäjän ja oikeusrekisterikeskuksen väliseen tiedonkulkuun. 17.1.2008 käyttöönotetun rangaistumääräyssovelluksen oletetaan kuitenkin nopeuttavan tiedonkulua. Rangaistumääräyssovellus ei ole kaikilta osin vielä valmis (muotovirheet, rajanveto rikkeiden välillä jne.) ja sitä kehitetään parhaillaan. Järjestelmän odotetaan nopeuttavan esimerkiksi ajokieltoon määräämisten toimeenpanoa.

Liikennetrikosten ilmituloa tulisi yleisesti parantaa lisäämällä liikenteen valvontaa. Valvonnan vaikutukset liikenneturvallisuuteen liittyvät lähinnä tiedostettuun kiinnijäämisriskiin, mikä hillitsee liikennekäyttäytymistä. Tulevaisuudessa automaattisessa nopeusval-

vonnassa siirryttäen pistekohtaisesta nopeuden mittamisesta matka-aikaan perustuvaan nopeudenvilvontaan. Tätä koskeva selvitys on käynnistynyt maaliskuussa 2008. Ulkomaisissa kokeiluissa matka-ajan vilvonnalla on saavutettu tasaisempi liikennevirran nopeus kuin pistekohtaisessa nopeuden mittauksessa.

Tavoitteena on, että tulevaisuudessa alkolukko olisi autojen vakiovaruste, jolloin päihtyneenä ei voisi lähteä lainkaan ajamaan. Alkometrin, alkolukon ja turvavyömuistuttimen omaehtoisen käytön lisääminen esimerkiksi kyseisiä välineitä koskevaa markkinointia ja tiedotusta lisäämällä voisi myös vaikuttaa vilvonnan tarvetta vähentävästi. Varsinaisen liikenteen vilvonnan vähentämisellä voisi kuitenkin olla haitallinen vaikutus liikenneturvallisuuteen.

Ajokieltoon määräämisprosessia tulisi nopeuttaa. Liikennerikosasioihin liittyvää tiedonkulkua voidaan sujuvoittaa ja nopeuttaa prosessin alkuvaiheessa kenttäkäyttöön tarkoitetun poliisin sähköisen järjestelmän kehittämisellä. Kenttäkäyttöön luotavan sovelluksen myötä poliisien ei tarvitsisi kirjata rikoksia erikseen PATJAan ja näin voitaisiin välttää tapauksien erikseen kirjaamisesta syntyvät viiveet. Ajokiellon pituus määrätään muun muassa teon vakavuuden perusteella, ja sen kestoa määrättäessä otetaan huomioon vaikutukset, jotka toimenpiteellä on ajokieltoon määrättävän toimeentuloon ja välittömään liikkumiseen. Poliisin ja tuomioistuinten linja ajokieltojen pituuksissa ei poliiseilta saadun palautteen mukaan ole yhtenäinen, poliisit määräävät herkemmin pitempiä ajokieltoja kuin tuomioistuimet. Ajokieltojen pituudesta tulisi laatia selvitys käytäntöjen yhtenäistämisen taustaksi.

Ohjeistuksia olisi luotava ainakin alkolukkoasioiden käsittelyyn, joiden määrä tulee nousemaan rajusti. Nykyisin poliisin on ilmoitettava alkolukkorikkomuksesta syyttäjälle, mutta ilmoituskäyttöön ei ole olemassa ohjeistusta.

Tarkkuusalkometrien ja huumeepikatestien käyttöä tulisi lisätä. Tällä hetkellä rattijuoppoudesta ja huumeaineiden käytöstä epäiltyjen kuljettajien verikokeet kuormittavat turhaan terveydenhuoltoa. Rattijuopumusten seuraamuksia tulisi koventaa myös ajoneuvon konfiskointimenettelyä yleistämällä sekä sakkorangaistuksia koventamalla.



Taulukko 10. Liikenteen valvontaan ja liikennerikosasioiden käsittelyyn liittyvien kehittämissuositusten vaikutukset ja kehittämisestä vastaavat tahot.

	Vaikutukset			
	Liikenneturvallisuus	Proessin toimivuus ja tieonkalku	Lainmuutos-tarve	Vastuu-taho
Ajokieltoon määräämisen nopeuttaminen ja sähköisen tiedonvälityksen kehittäminen		++		SM, OM
Ohjeistuksen laatiminen siitä kuinka alkolukkorikkomuksista ilmoitetaan syyttäjälle		++		SM, OM
Liikenteen valvonnan ja sen vaikuttavuuden lisääminen	++	+		SM
Automaattivalvonnan tehostaminen ja siirtyminen pistenopeudesta keskinopeuden valvontaan	++			SM
Nopeusrajoituksen tunnistavan ajoneuvotekniikan kehittäminen	+			autoteollisuus
Muiden päihteiden tunnistamisen kehittäminen (alkolukkoa vastaavasti)	+			SM
Tarkkuusalkometrien käytön lisääminen	+	(+)		SM
Selvitys ajokieltojen pituuksista poliisin ja tuomioistuimen määräämissä ajokielloissa		+		SM
Omaehtoisen alkometrin, alkolukun ja turvavyömuistuttimen käytön lisääminen ja ulkopuolisen valvonnan tarpeen vähentäminen	++			laitevalmistajat
Alkolukun käytön yleistäminen (auton vakiovarusteeksi)	++			laitevalmistajat

+	positiivinen vaikutus
++	merkittävä positiivinen vaikutus

## 7.3 Eri kuljettajaryhmien liikenneturvallisuuteen vaikuttaminen

Erilaisten kuljettajaryhmien liikenneturvallisuuteen voidaan vaikuttaa ajo-oikeusprosessiin liittyvillä toimenpiteillä sekä liikenneympäristön kehittämisellä. Ajo-oikeusprosessia voidaan ohjata liikenneturvallisuutta edistävään suuntaan parantamalla tiedottamista ja ohjaamista, kehittämällä liikenneturvallisuutta parantavia määräyksiä, liikenneympäristöjä ja ajoneuvoja sekä määräämällä rajoja toiminnalle ja sanktioita rajojen rikkomisesta.

Informointi, ohjaaminen ja avustaminen vaikuttavat parhaiten niiden kuljettajien käyttäytymiseen, jotka eivät tahallisesti ota riskejä vaan joilta puuttuvat perustiedot oikeasta toiminnasta esimerkiksi ajettaessa liukkaalla tai risteyksien ajorajestyksistä. Tällaisia kuljettajia on paljon iäkkäissä ja naisissa, mutta myös uusissa kuljettajissa. Käskevät keinot, kuten nopeusrajoitukset vaikuttavat kaikkiin kuljettajaryhmiin. Esimerkiksi nopeusrajoitukset antavat ohjeen suositeltavasta nopeudesta, mutta toisaalta rangaistuksen

uhka vähentää myös norminvastaista käyttäytymistä. (Salo, I. & E. Keskinen 2003)

### **Tiedottaminen ja liikennekasvatus**

Tiedottamisen ja liikennekasvatuksen avulla voidaan parantaa kaikkien kuljettajaryhmien liikenneturvallisuutta. Parhaimmat vaikutukset sillä voidaan arvioida olevan tavallisten kuljettajien keskuudessa ja heikoimmat tilapäisesti ajokunnottomien joukossa. Tavallisten kuljettajien liikenneturvallisuutta voidaan parantaa vahvistamalla liikennekasvatuksen roolia jo päiväkodeissa sekä kouluissa, lisäämällä automaation vastuullisuutta ja kytkemällä liikenneturvallisuus osaksi etenkin liikenteessä toimivien yritysten laatu- ja johtamisjärjestelmiä. Kortittomiin kuljettajiin voidaan vaikuttaa parantamalla tiedottamista kortin ajamisen seuraamuksista. Pysyvästi puuttuvien edellytyksien ajavien kuljettajien liikenneturvallisuuteen voidaan vaikuttaa ajokyvyn arviointiin ja itsearviointiin soveltuvia menetelmiä kehittämällä sekä ajokortista luopumiseen opastamalla.

### **Kuljettajaopetus ja -tutkinto**

Pääjoukon kuljettajaopetusta voidaan kehittää liikenneturvallisuutta suosivaan suuntaan kuljettajakoulutusta yksilöllistämällä (naisten ja miesten erilaisten ajotaitojen huomioiminen, kesä- ja talviajokoulutus ym.) ja kehittämällä koulutusta turvallisuutta painottavampaan suuntaan (esimerkkinä liikenteeseen suhtautumisen arviointi).

Pysyvästi edellytyksettömät hakeutuvat vain harvoin kuljettajakoulutukseen. Edellytyksettömien osalta kuljettajakoulutuksessa tulisi kiinnittää huomiota puuttuvien edellytysten tunnistamiseen, autokoulujen ja tutkinnon vastaanottajien valmiuksien kehittämiseen ja apuvälineiden käytön opastukseen ja tarpeen arviointiin. Turvalaitteiden käyttöä olisi demonstroitava nykyistä kattavammin ja puutteellisin edellytyksin ajavien kuljettajien liikenneturvallisuusriskien tunnistamista olisi kehitettävä. Tilapäisesti ajokunnottomien ryhmän osalta kuljettajakoulutuksen kehittämistarpeet liittyvät erilaisten riskiryhmien tunnistamiseen ja riskiryhmien koulutuksen kehittämiseen.

### **Liikenteenvalvonta, rangaistukset ja rajoitteet**

Tavallisten kuljettajien liikenneturvallisuuden näkökulmasta poliisin panostusta liikennevalvontaan olisi lisättävä (automaattivalvonta, älykkäät nopeudensäätojärjestelyt jne.). Puuttumiskynnyistä ylinopeuksissa olisi alennettava, jotta myös pienemmistä ylinopeuksista olisi seurauksia. Kortittomien ja tilapäisesti ajokunnottomien kuljettajien kiinnijäämisriskiä olisi kohotettava.

Liikenteen valvonnan ohella kuljettajaryhmien liikenneturvallisuuteen voidaan vaikuttaa sanktioin ja rajoittein. Kortittomien kuljettajien ryhmän kannalta keskeisiä liikenneturvallisuutta parantavia sanktioita ja rajoitteita ovat ajokortin suorittamisoikeuden siirtyminen, ajoneuvon konfiskointi sekä ajamista estävien teknisten järjestelmien kehittäminen (esimerkkinä elektroninen ajokortti). Pysyvästi puutteellisin edellytyksin ajaviin voitaisiin soveltaa rajoitettua ajo-oikeutta. Tilapäisesti ajokunnottomien aiheuttamiin liikenneturvallisuusriskeihin voidaan puuttua esimerkiksi seuraavien rangaistusten/rajoitteiden avulla:

- Ajoneuvon menettäminen valtiolle tai sen haltuunotto määrääjäksi rikoksentekeväliseenä
- Liikenneraugaistusten virhepistejärjestelmän käyttöönotto ja ajokortin menettäminen toistuvista rikkeistä
- Kiinnijäämistä seuraavan käsittelyn kehittäminen
- Alkolukkokäytännön kehittäminen
- Ajonopeuksien rekisteröintilaite
- Teknisten nopeudensäätöjärjestelmien kehittäminen ja käyttöönotto

### **Terveydentilan valvonta**

Terveydentilan valvonnan kehittämisellä voidaan vaikuttaa kaikkien kuljettajaryhmien liikenneturvallisuuteen. Tavallisten kuljettajien osalta keskeisiä liikenneturvallisuustekijöitä ovat lääkäreiden ilmoitusvelvollisuuden täytyminen ja ammattikuljettajien työterveyshuollon kehittäminen. Pysyvästi edellytyksettömien ja tilapäisesti ajokunnottomien kuljettajien muodostamiin liikenneturvallisuusriskeihin voidaan vaikuttaa kehittämällä riskiryhmien tunnistamismenetelmiä ja iäkkäiden kuljettajien terveydentilan seurantaa sekä perustamalla varsinaisia ajokyvyn arviointiin perehtyneitä asiantuntijaryhmiä.

# Lähteet

## Kirjallisuus

- Ajokokeiden hyväksymisprosenttia seurataan (2007). AKE – Ajoneuvohallinnon asiantuntijalehti 1/07. s. 19.
- Ajoterveys ja tiedonkulku-työryhmän muistio (2002). Sosiaali- ja terveysministeriö, työryhmän muistioita 2002:11
- AKE:n vuosikertomus 2006.
- ATJ pyörähti käyntiin sujuvasti (2007). AKE – Ajoneuvohallinnon asiantuntijalehti 4/07 s. 9-13.
- Beilison, L. & R. Rajamäki (2007). Ajonopeuksien alentaminen kameravalvonnan puuttumiskynnystä madaltamalla. Esiselvitys. Lintu-tutkimusohjelma 2007.
- Ikäkuljettajien määrä jyrkässä kasvussa – mitä Liikenneturva ja AKE tekevät (2007). Vuoden 2007 tiedotteet.
- Itä-Suomen peruspalvelujen tila (2006). Itä-Suomen lääninhallituksen julkaisu nro 129.
- Katila, A. & E. Keskinen (2003). Suomalaisen kuljettajaopetus ja tutkintojärjestelmän evaluaatio. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 1/2003. Helsinki.
- Katila, A., Peräaho, M., Laapotti, S., Hernetkoski K. & E. Keskinen (2006). Kuljettajantutkinnon ajokokeen toimivuus. Tapaustutkimus Turusta. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 1/2006. Helsinki.
- Lääkäriin ilmoitusvelvollisuutta ajoterveysasioissa koskevat soveltamisohjeet. [www.stm.fi](http://www.stm.fi). Luettu 13.8.2007.
- Malmivuo, M. & Rajamäki, R. (2008). Tehostetun kameravalvonnan ja alennetun puuttumiskynnyksen vaikutus liikenneturvallisuuteen. LVM Lintu-julkaisu nro 1/2008.
- Miettinen, R. (toim.) (2004). Autoilun erityisvaatimukset. Liikku- mis- ja toimimisesteinen henkilö ajoneuvon käyttäjänä. Ajoneuvohallintokeskus
- Mikkonen, V. (1999). Ajoluparikokset tieliikenteessä. Ajoneuvo- hallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 2/1999.

- Mikkonen, V (2007). Simulaattori kuljettaja-opetuksen pimeäajo-harjoituksissa. Kokeilun seurantaraportti. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 1/2007.
- Pajunen, J. (2004). Yhdenvertaisuus ja sisäasiainministeriön ohjeen vaikutus poliisin tekemissä ajo-oikeuspäätöksissä. Poliisiammattikorkeakoulun tiedotteita 34/2004. Helsinki.
- Päihderiippuvuus ja ajo-oikeus (1999). Sisäasiainministeriön ohje 1.3.1999 3/011/99.
- Rajamäki, R. & H. Peltola (2006). Ajoneuvohallintokeskuksen liikenneturvallisuustyön arviointi. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 2/2006. Helsinki.
- Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos (2007). Rikollisuustilanne 2006. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen julkaisuja 229.
- Niemi, H. (2006). Liikenne-rikokset, s. 129–152. Teoksessa: Rikollisuustilanne 2005 – rikollisuus ja seuraamusjärjestelmä tilastojen valossa. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen julkaisuja 220/2006.
- Niemi, H. (2007). Liikenne-rikokset, s. 143–166. Teoksessa: Rikollisuustilanne 2006 – rikollisuus ja seuraamusjärjestelmä tilastojen valossa. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen julkaisuja 229/2007.
- Päihderiippuvuuden arviointi ja ajokelpoisuus (1998). Sosiaali- ja terveysministeriö, oppaita 1998:6. Helsinki.
- Salo, I. & E. Keskinen (2003). Riskikuljettajat ja kuljettajien riskit – kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet Suomessa vuosina 1990–2001. Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 28/2003. Helsinki.
- SM (2007). Sisäasiainministeriön tiedote 19.11.2007. Rattijuoppojen määrä liikenteessä pysynyt ennallaan.
- Tilastokeskus (2006). Tieliikenneonnettomuudet 2005.
- Tilastokeskus (2007). Tilastotietokannat; Rikokset ja niiden selvittäminen 1995 - 2006. [www.stat.fi](http://www.stat.fi). Luettu 31.3.2008
- Tilastokeskus (2008). Poliisin tietoon tullut rikollisuus 2007, 4. neljännes. [www.stat.fi](http://www.stat.fi). Luettu 31.3.2008
- Tieliikenteen turvallisuus 2006–2010 (2006). Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 8/2005. Vammalan kirjapaino Oy. Vammala.

## Haastattelut

Terhi Hermanson, Lääkintöneuvos, STM 29.8.2007

Leena Piipponen, Ylitarkastaja, SM 30.8.2007

Mikko Vitikka, Ylitarkastaja, AKE 5.9.2007

Sari Kukkamaa, Psykologi, Verve 11.9.2007

Kaija Savolainen, Laatu- ja ympäristövastaava, Autokoululiitto  
14.1.2008

Hannele Havanka, Läänin lääkäri, Oulun lääninhallitus 21.1.2008

Timo Ajaste, Ylikomisario, SM 21.1.2008

Heikki Ihalainen, Ylikomisario, SM 21.1.2008

Veijo Tuononen, Ylitarkastaja, AKE 4.2.2008

Virpi Jalkanen, Neuvotteleva virkamies, Valtakunnansyyttäjä-  
virasto 22.1.2008

## APRO-työpaja 30.10.2007

Valde Mikkonen, Valmixa Oy

Timo Tervo, HUS

Veli-Matti Risku, STM

Sirpa Rajalin, Liikenneturva

Lena von Knorring, Liikenneturva

Veijo Tuononen, AKE

Mika Hatakka, Liikenneturva

Marjatta Syväterä, ORK

Eija Maunu, LVM

Janne Mänttari, LVM

Mikko Vitikka, AKE

Jukka Harjula, AKE

Terhi Hermanson, STM

Anu Eloranta, Insinööritoimisto Liidea Oy